

Volvo V60

L'écrin Suédois

Le constructeur Suédois poursuit le renouvellement de sa gamme. Dans la série 60, en attendant la berline "S", c'est le break "V" qui ouvre le bal. Il reçoit cette fameuse signature lumineuse qui harmonise la gamme. Essai dans le Roannais.

La précédente version de V60 avait déjà abandonné le style cubique reconnaissable des Volvo, surtout dans leurs déclinaisons break. Dans un style tout droit repris de la grande sœur V90, la nouvelle V60 compte bien faire perdurer cet esprit démenageur fidèle au constructeur de Göteborg. En effet, chez Volvo les breaks représentent 33% des ventes. Depuis quelques années, la gamme adopte des nouveaux codes qui se composent d'une élégante calandre qui s'habille de noir laqué, ou de chrome si on monte dans les finitions, ainsi que d'une signature lumineuse, désormais reconnaissable. En effet, Thor, le dieu de la foudre et du tonnerre, a encore frappé de son marteau les projecteurs LED de la nouvelle venue. Bouclier agressif et nervures de capot athlétiques viennent compléter les lignes tendues du break qui courent le long de ses 4,76 m (soit 12 cm de plus que l'ancienne version). On aimera cette petite fantaisie sur l'aile arrière qui vient souligner une faible hauteur des vitrages, fumés dans la partie arrière.

Si l'entrée de gamme propose des jantes de 16 pouces, sur notre version d'essai, Inscription Luxe, nous avons droit à une belle monte de

18. En accessoire, vous pourrez opter pour des roues de 19 ou même 20 pouces. Si vous suivez une V60 il vous sera toutefois difficile d'identifier celle-ci tant la poupe est une copie conforme de la grande V90. On y retrouve les feux boomerang accentuant et confirmant la largeur de caisse. Autre détail chic, l'élégante double sortie d'échappement chromée (une seule sur le moteur D3) qui frôle le bitume. 529 litres pourront combler le coffre dont le hayon est bien sûr à commande électrique. Sur la balance, la nouvelle venue sur le segment D avoisine les 1700 kg.

VIE À BORD

L'harmonisation des nouveaux codes stylistiques se retrouve également dans l'habitacle. Là aussi, il faut un œil aguerri pour déceler les différences avec la 90 et c'est tant mieux ! L'intégration des aérateurs autour de cet écran multimédia vertical est vraiment une réussite. Plusieurs ambiances sont disponibles suivant les finitions, du bois au placage de carbone. Notre choix se tournera vers ce mélange de cuir

blanc et planche de bord en bois flotté qui agrémentera votre voyage avec sérénité. Les sièges sont d'un confort exemplaire et nous apprécions l'assise extensible qui s'adapte à la morphologie de chacun. Les passagers assis à l'arrière ne seront pas en reste avec 51 cm d'espace aux jambes entre le dossier avant et la banquette. Digne d'un joaillier, le bouton de démarrage nous fait de l'œil... Pour se démarquer de la concurrence, il trône sur la large console qui accueille également le sélecteur des 5 modes de conduite (suivant les versions) ainsi qu'un grand rangement occultable.

La nouvelle Volvo embarque bien-sûr les nouvelles aides à la conduite ainsi que les alertes de sécurité, cheval de bataille du constructeur. Ainsi en respectant la hiérarchie de gamme, la nouvelle V60 offre la détection des piétons, cyclistes et grands animaux avec activation du freinage d'urgence si besoin. Détection du risque de sortie de route ou de collision avec action automatique sur le volant. Le package alerte de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation ainsi que les assistances en côte ou en descente sont en série dès le premier niveau de finition de même que Volvo On Call. Cette application



smartphone permet de localiser votre véhicule, d'accéder à l'ordinateur de bord, ou encore, très pratique, de rafraîchir ou de chauffer l'habitacle à distance... En montant en gamme, la navigation Europe avec mise à jour gratuite, la connexion Apple CarPlay ou Android Auto, la caméra de recul ou la vision tête haute pourront vous être proposées. Notre véhicule d'essai disposait du régulateur adaptatif ainsi que de la conduite semi-autonome qui fonctionne jusqu'à 130 km/h. En suivant le marquage au sol et en adaptant les distances de sécurité, ce système peut vous épauler dans les embouteillages par exemple. Toutefois, à vitesse plus soutenue, la voiture nous demande régulièrement de maintenir les mains sur le volant. Mais le futur est en vue...

SUR LA ROUTE

Comme les autres modèles du

catalogue Volvo, la V60 est uniquement équipée de moteurs 4 cylindres 2 litres. Deux turbo diesel vont s'affronter sous les capots avec des puissances de 150 et 190 ch. Nous effectuerons la première partie du parcours accompagné du D3 de 150ch. Une puissance suffisante pour une escapade en duo, mais qui risque de s'avérer un peu limitée avec 5 adultes à bord et leurs bagages. Ce bloc D3 est disponible avec une boîte manuelle 6 vitesses ou automatique 8 rapports. Notre choix se portera sur les 190 ch du D4 qui lui sera systématiquement marié à la Geartronic 8 vitesses. La puissance est plus présente avec un couple de 400 Nm (320 pour le D3). Ces deux blocs disposent du Stop&Start. Le comportement des deux versions est bien-sûr très sain et très similaire, la conduite s'est révélée souple et précise malgré le gabarit du véhicule. Notons que pour parfaire

le confort, notre deuxième monte était équipée de l'amortissement piloté, une option facturée 900 €.

En ce qui concerne les moteurs essence, ils seront présents prochainement mais uniquement en hybrides rechargeables, sous deux appellations T6 et T8, de 340 et 390 ch. Votre V60 se transformera alors en 4x4 à transmission intégrale puisque le moteur électrique de 87 ch entraînera les roues arrières. 100% électrique, hybride ou Power (puissance maximale), l'électronique ou le conducteur pourront ainsi maîtriser la consommation et l'impact sur les rejets polluants suivant la configuration du trajet. Pour accéder à la gamme V60 avec les moteurs Diesel, il vous faudra déboursier 36 500 € (D3, 150, BVM6) jusqu'à 57 760 € (D4, Inscription Luxe).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

