



TCS Test de voiture **VOLVO V60 T8 AWD R-DESIGN**

Le break plug-in fait **un bond**

Le break V60, c'est l'agent secret au service des hybrides rechargeables. D'allure tendance, il persiste dans son rôle de pionnier des plug-in. Un modèle tout de polyvalence affectionnant les parcours urbains comme autoroutiers.

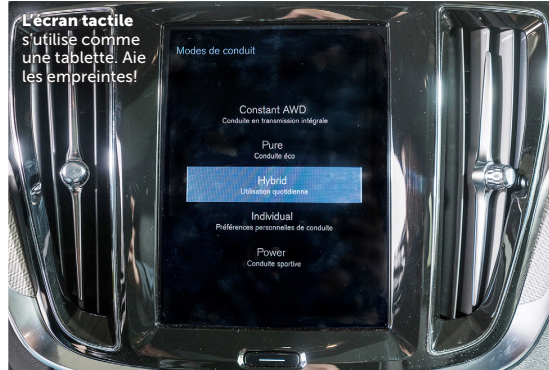


👉 4 cylindres 2 l essence, 303 ch + moteur électrique 87 ch, total 390 ch 📏 6,4 l/100 km + 3,2 kWh (moyenne du test), étiquetteEnergie A ♻️ Autonomie: 933 km ⚡ 5,1 s de 0 à 100 km/h 💰 78 800 fr.

- ➕ Polyvalence (électrique, routière, 4x4)
- Break familial design
- Présentation intérieure et finition
- Niveau de confort élevé
- Performances/Accélérations
- Consommation/Emissions faibles
- Prestations de garantie et d'entretien

- ➖ Prix de base et options inflationnistes
- Poids important (2,1 tonnes)
- Rapport longueur/volume du coffre
- Visibilité périphérique/encombrement
- Roulage électrique limité (env. 40 km)
- Pas de recharge rapide
- Intuitivité système infodivertissement

Juillet/août 2019



L'écran tactile s'utilise comme une tablette. Aie les empreintes!



Pionnier des voitures hybrides rechargeables, le break V60 est aussi très design.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Volvo V60 T8 AWD R-Design: 5 portes, 5 places; 78 800 fr. (véhicule testé: 95 150 fr.) Gamme: D3, 150 ch (46 150 fr.) à T8 R-Design, 390 ch, (78 800 fr.) Options: peinture métallisée (1800 fr.), navigateur, infodivertissement, connectivité (4300 fr.), ACC, détecteur d'angle mort (2000 fr.), caméra de recul (520 fr.) Garantie: 5 ans/150 000 km d'usine et système hybride; garantie antirouille: 12 ans Importateur: Volvo Cars Switzerland, 8052 Zurich, volvocars.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 2 l essence turbo, 303 ch + électrique 87 ch, total 390 ch, 400 + 240 Nm; boîte aut. 8 vitesses, 4x4. Poids: 2131 kg (véhicule testé), total admissible 2570 kg, charge tractable 2000 kg



La deuxième mouture du break V60 plug-in ne déroge pas à sa mission initiale: proposer un roulage entièrement électrique en zone urbaine tout en brillant sur les longues distances. Ce condensé technologique reposant sur la plateforme «grandes voitures» de Volvo émerge par sa ligne élancée, abaissée de 5 cm. Bien plus qu'une V90 rapetissée. Et l'agencement de la version T8 relève indubitablement du haut de gamme. Les incrustations en métal véritable font bon ménage avec les matériaux valorisants de ce cocon stylé. On apprécie l'ambiance toute de dépouillement scandinave, quoiqu'un zest d'originalité face aux autres modèles Volvo n'eût pas gêné. Déjà que le tarif est lui aussi inflationniste.

Cela dit, on ne saurait se plaindre de la filiation technologique. Calé à 303 ch, le désormais inamovible 4 cylindres turbo maison officie de concert avec un bloc électrique de 87 ch. Ce ballet motorisé est orchestré par le mode hybride qui régit judicieusement cette double motorisation. Tant que l'on ne sollicite pas trop l'accélérateur, le break V60 file dans un silence typiquement électrique. Une conduite vertueuse opérante sur une quarantaine de kilomètres. Cette autonomie est cependant difficile à chiffrer, car le moteur essence prend souvent le relais. Toujours est-il que, dans ces conditions, cette plantureuse T8 peut s'approcher des 1,9 l/100 km donnés d'usine. Au quotidien, l'utilisateur ne va pas systématiquement recharger la batterie de 11,6 kWh. Il faudra donc davantage se référer à la moyenne de 6,4 l relevée durant le test.

Routière dynamique

C'est que ce break familial est aussi prédestiné pour les longues distances. Ce dont il s'acquitte dans un confort de haute volée. De plus, les 390 ch de cette version électrifiée distillent des accélérations propres à confondre maints modèles sportifs. On n'en dira pas autant du châssis, alourdi par les batteries logées dans le massif tunnel central. Reste qu'avec son centre de gravité bas, le break T8 colle bien à la chaussée et affiche un comportement très sécurisant. Sans compter que cette pseudo-intégrale bénéficie de l'apport du bloc électrique arrière. Tout bon pour la motricité, et ça peut dépanner dans la neige. Quand on parlait de polyvalence... →



coffre: 529-1441 litres
pneus: 235/45R18, min. 235/45R18

**TECHNIQUE****EXCLUSIVITÉ TCS**

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	5,1 s
Elasticité:	
60–100 km/h (mode D)	2,9 s
80–120 km/h (mode D)	3,4 s
Diamètre de braquage:	11,8 m
Freinage (100–0 km/h):	34,3 m
Insonorisation:	
60 km/h:	58 dB (A)
120 KM/H:	68 DB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien gratuit 10 ans/150 000 km. Puis (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	1,4	476.–
30 000/24	1,7	671.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	3,1	3015.–
¹ matériel inclus		

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois fixes	variables
15 000	107	963.–	380.–
30 000	69	963.–	761.–
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr. (OFS), agences Volvo: 130 à 190 fr.			

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI (UE 715/2007)

	mixte	
Usine	1,9 l + 14,3 kWh	
Emissions de CO ₂ :	30 g/km	
Moyenne suisse de CO ₂ :	137 g/km	
EtiquetteEnergie (A–G):	A	

CONSOMMATION DU TEST

6,4 l + 3,2 kWh/100 km
Pacours normé TCS: 5,4 l + 10,2 kWh
Réservoir/Batterie: 60 litres/11,6 kWh
Autonomie: 933 km

MESURE ÉMISSIONS ROUTE (TCS)

	CO	NO _x	particules
	mg/km	mg/km	n/km
Mesure	268	2,0	3,7×10 ¹⁰
Note	90%	99%	98%



La batterie se recharge en 4 h environ.



Le coffre pas immense, mais bien configuré.

La poupe cunéiforme contribue à l'allure racée de ce break.

**Volvo V60 T8 en détail****CARROSSERIE**

Allongé de 12 cm, ce break exhibe une silhouette racée. L'habitabilité arrière est correcte eu égard à la longueur de 4,76 m, mais pas spectaculaire. Idem pour le coffre malgré un volume théorique accru d'environ 100 l. La visibilité arrière restreinte et les dimensions ne facilitent pas les manœuvres. Efficace caméra 360°.

HABITACLE

L'agencement et les matériaux sont de superbe facture. L'ambiance foncièrement premium est corroborée par les commandes ergonomiques. La plupart des fonctions se manipulent via l'écran tactile dérivé des tablettes. Son maniement et les multiples sous-menus nécessitent une certaine accoutumance.

CONFORT

C'est son point fort. Insonorisation soignée, train de roulement équilibré et sièges au maintien parfait font merveille sur les longues distances. A contrario, le roulage électrique n'excède guère 40 km.

PRIX-PRESTATIONS

La dotation de série (climatisation bizona, instrumentation digitale, phares LED) est en progrès mais, en puisant dans les options, la facture avoisine vite les 100 000 fr. Elle est adoucie par la consommation modérée et la maintenance gratuite sur 10 ans/150 000 km.

COMPORTEMENT

Cet hybride rechargeable dissimule bien ses 2,1 tonnes. Le train de roulement et le tarage de suspension œuvrent en bonne intelligence et la direction est très précise. De plus, la motricité est renforcée par la traction intégrale.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Le moteur essence (303 ch) et le bloc électrique (89 ch) situé à l'arrière se liguent pour délivrer des performances de break sportif. A l'opposé, le conducteur peut choisir de rouler uniquement en mode électrique. Si la batterie est vide ou qu'un supplément de puissance est requis, le groupe essence s'enclenche. La batterie de 11,6 kWh est rechargeable avec une prise Type 2 ou au secteur.

CONSOMMATION

En ayant le pied léger, l'autonomie électrique atteint environ 45 km. En moyenne, la V60 a consommé 6,4 l et 3,15 kWh/100 km. Une bonne valeur pour une voiture de 390 ch. Reste que la consommation est très tributaire du roulage hybride.

SÉCURITÉ

La dotation de série est moyenne. Il faut recourir aux options pour obtenir un niveau sécuritaire de référence à la Volvo.



La vidéo du test

tcs.ch/portail-video

**Notation**

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	61	15
habitabilité (dimensions intérieures)	70	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	70	10
visibilité circulaire	60	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	68%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	60	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	70	10
finition/toucher	80	20
utilisation	60	20
Note	69%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	70	30
visibilité circulaire	60	60
suspension	70	10
sièges	80	10
équipement de confort de série & équip. effectif	70	30
équipement de confort en option & équip. effectif	70	10
Note	72%	10%

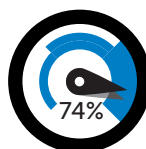
RAPPORT PRIX/PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif/confort/sécurité)	70	40
prestations de garantie	70	25
coûts des services	100	15
rapport puissance/poids	80	5
performances	100	10
frais de consommation	50	5
Note	77%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	80	15
direction	70	15
plaisir de conduite	70	20
comportement routier	80	50
Note	77%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	100	20
puissance et accélération	80	10
régularité de fonctionnement	70	10
traction	80	15
boîte manuelle / boîte automatique	80	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	80	15
Note	82%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	10	10
consommation cycle TCS	100	35
consommation données d'usine	50	10
consommation effective	90	35
autonomie	70	10
Note	80%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	50	25
équipement de sécurité en option	70	15
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	80	50
Note	72%	15%

Note finale



TCS Test de voiture

VOLVO V60 T8 AWD R-DESIGN**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	4 Reihe + El.
cylindrée	1969 ccm
puissance/tours-minute	288 kW/6000rpm
puissance mesurée	288 kW
couple/tours-minute	Nm/rpm
TRANSMISSION	
système de propulsion	4x4
boîte à vitesses	a8
dimensions pneus de série	0
dimensions pneus véhicule de test	235/45R18
CONSOMMATION	
mixte usine (WLTP)	1.9 l/100km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	0 l/100km
mixte TCS-P (cycle de mesures plus réaliste sur banc d'essai)	5.4 l/100km
effective	6.4 l/100km
émissions de CO ₂ usine	30 g/km
autonomie au TCS-P	1111 km
volume du réservoir	60 litres
DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	4.9 /5.1 s
puissance 60–100 km/h (au 2 ^e rapport le plus haut)	2.9 s
puissance 80–120 km/h (au 2 ^e rapport le plus haut)	3.4 s
freinage à 100 km/h	34.3 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.75 /11.7 m
insonorisation à 60 km/h	58 dBA
insonorisation à 120 km/h	68 dBA
Dimensions	
longueur/largeur/hauteur	4.76 /1.85 /1.42 m
poids à vide usine	2131 kg
poids à vide mesuré	2125 kg
poids total	2570 kg
charge utile effective	445 kg
charge tractable freinée	2000 kg
capacité du coffre minimum	529 litres
capacité du coffre maximum	1441 litres
largeur du coffre (entre les passages de roue)	104 cm
profondeur du coffre jusqu'à la 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	193 /104 /0 cm
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	66 cm
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	6
largeur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	151 /146 /0 cm
hauteur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	105 /99 /0 cm
espace pour les jambes 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée (de/à)	88 -111 cm/ 70 -96 cm/ 0 -0 cm
GARANTIE	
garantie d'usine en années	5 ans
garantie d'usine en km	150'000 km
garantie antirouille en années	12 ans
en grass = mesures effectuées par le TCS	



la vidéo du test