VOLVO EX60

L'EX60 fait patte de velours

Texte Daniel Riesen **Technique** Andrea Scuderi **Photos** Emanuel Freudiger



Ce SUV électrique de Volvo vient défier la concurrence allemande premium dans l'important segment intermédiaire supérieur. En misant sur la puissance, le confort et la vitesse de recharge, la marque suédoise est bien placée.



Volvo EX60, un SUV qui ressemble à un break.



Les critères Volvo s'appliquent globalement aussi à l'évaluation de l'EX60.

Volvo n'aurait guère pu choisir un moment plus crucial pour lancer son SUV électrique de milieu de gamme, car la concurrence germanique est dans une phase de renouveau. L'Audi Q6 e-tron est très récent, tandis que le BMW iX3 et le Mercedes GLC viennent de sortir et sont à la pointe de la technologie électrique. Mais Volvo tient bon, grâce à la nouvelle plateforme SPA3 de 800 V réservée aux marques premium Volvo et Polestar au sein du groupe Geely.

Un mégacasting d'origine suisse

La construction de la carrosserie fait partie intégrante de cette nouvelle plateforme technologique. Le soubassement arrière est produit par mégacasting, un procédé très en vogue dans le secteur. Habituellement, une plateforme se compose d'une centaine de composants. Le mégacasting, un terme de marketing inventé aux Etats-Unis, consiste à couler de l'aluminium liquide sous haute pression dans un grand moule. Cela réduit le poids, le nombre d'étapes d'assemblage et donc les coûts, au détriment de la réparabilité. Les immenses installations de l'usine suédoise de Torslanda proviennent du groupe technologique suisse Bühler.

L'architecture logicielle et la batterie de type «cell-to-body» sont également à la pointe de la technologie. Volvo emballe le high-tech avec un style extérieur et intérieur moins extravagant que celui de la concurrence. Côté carrosserie, ce sont les grandes surfaces et les lignes épurées qui dominent. L'habitacle respire la sobriété scandinave ›

Focus sur trois détails importants



Ceinture de sécurité «intelligente»

Volvo fut jadis le pionnier de la ceinture de sécurité. Aujourd'hui, le constructeur va encore plus loin avec une ceinture de sécurité «multi-adaptative». Les données provenant de capteurs intérieurs et extérieurs sont associées à la taille, la position et «caractéristiques de collision» de chaque occupant. Pour une sécurité «sur mesure».



Ouverture électrique des portes

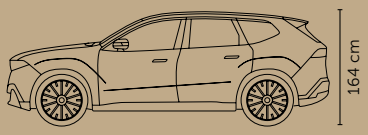
Un bouton caoutchouté situé derrière un petit volet, sur le bord de la porte, permet d'ouvrir celle-ci. Ce «Wing Grip» est repérable de nuit grâce à une bande lumineuse à LED. Cette innovation n'apporte pas d'avantages pratiques décisifs, mais améliore l'aérodynamisme. Les portes se déverrouillent automatiquement en cas d'accident.



Rétroviseurs latéraux

Les rétroviseurs latéraux proviennent de la banque d'organes Geely, à laquelle ont également recours Polestar et Zeekr. Leur compacité améliore l'esthétique, mais offre également une meilleure visibilité. La vision vers l'avant à gauche, essentielle lorsqu'on bifurque à gauche, est ainsi moins obstruée.

APERÇU TECHNIQUE



empattement 297 cm
longueur 480 cm **largeur** 191 cm

coffre: 634–1647 l: Frunk: 58 l
pneus: avant 255/45 R21, arrière 265/40 R21

Voiture d'essai

Volvo EX60: 5 portes, 5 places, P6 RWD dès 72 000 fr., P10 AWD dès 75 000 fr. (véhicule testé: P10 Ultra, avec entre autres crochet d'attelage, Pilot Assist et Winter Pack, 88 240 fr.)
Garanties: 5 ans/150 000 km garantie d'usine; batterie haute tension: 8 ans/160 000 km; rouille: 12 ans/illimitée; garantie mobilité activée lors de l'entretien: 5 ans/illimitée
Importateur:
Volvo Car Switzerland AG, Riedthofstrasse 128b, 8105 Regensdorf, volvocars.com

Données techniques

Traction: machine synchrone à aimants permanents derrière, moteur asynchrone devant; puissance système maximale: 375 kW (510 ch); 710 Nm; traction intégrale; vitesse max.: 180 km/h
Batterie: batterie lithium-ion (NMC), 95 kWh bruts, 91 kWh nets; AC: 22 kW; puissance de charge maximale (DC): 375 kW
Poids: 2384 kg poids à vide (véhicule testé: 2562 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total: 2810 kg; charge utile effective 248 kg; charge tractable: 2400 kg

Les concurrents

Audi Q6 e-tron, dès 75 000 fr.
BMW iX3, dès 69 600 fr.
Mercedes GLC, dès 70 500 fr.

La recherche auto du TCS permet de comparer les voitures de toutes les marques et de tous les modèles, en termes de technique et de prix ainsi que d'émissions de CO_2 calculées sur le cycle de vie de la voiture:
tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie / coffre

Design tranché et sans fioritures, avec une signature lumineuse marquante. Charge tractable élevée pour un véhicule électrique, mais charge utile réelle insatisfaisante. L'EX60 Cross Country offre une garde au sol plus importante que l'EX60.

Habitacle

Ouverture électrique des portes grâce à un dispositif aérodynamique. Garde au plafond et espace pour les jambes généreux à l'arrière. La banquette rabattue dégage une surface plane, mais ne coulisse pas et ne se déverrouille pas à distance.

Confort

Les bruits de toutes origines sont efficacement atténués, ce qui garantit une conduite en silence. Sièges confortables et offrant un bon maintien latéral. Fonction massage. Boîte à gants centrale, à portée de main du conducteur et du passager avant.

Comportement

Ni l'agilité, ni la tenue de route ne pâtissent trop de ce châssis privilégiant le confort. Direction (presque trop) directe, peu de sensations au niveau du petit volant à double replat. Diamètre de braquage assez important.

Moteur et transmission

Trois motorisations au choix: roues arrière motrices avec une puissance de 275 kW (P6) ou traction intégrale avec 375 (P10) ou 500 kW (P12). Cela correspond à des performances vives, sportives ou ultrasportives.

Spécificités EV

Planification de recharge détaillée. Récupération d'énergie réglable uniquement via le menu, pas depuis le volant. Puissance de recharge élevée. Dans des conditions optimales, Volvo estime qu'il est possible de passer de 10 à 80% en 16 minutes (près de 350 km d'autoroute en un quart d'heure).

Consommation

Consommation électrique mesurée (moins de 15 kWh/100 km) réjouissante pour une telle voiture. Autonomie excellente si la température est clémente.

Sécurité / assistances

Aides à la conduite efficaces et discrètes. Pas encore d'évaluation Euro NCAP.

Prix / prestations

Prix catalogue à peu près équivalents à ceux de la concurrence premium. Les garanties et les coûts d'exploitation se situent dans la fourchette attendue.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0–100 km/h):	4,5 s
(usine: 4,6 s)	
Elasticité	
60–100 km/h:	1,9 s
Diamètre de braquage:	11,9 m
Freinage (100–0 km/h):	35,2 m

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante:	21° C
mixte	
sans perte de charge:	14,9 kWh/100 km
avec perte de charge:	16,9 kWh/100 km
autoroute	18,0 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

mixte:	611 km
autoroute:	506 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP):	16,6 kWh/100 km
Emissions CO_2:	0 g/km
Moyenne suisse de CO_2:	111 g/km
EtiquetteEnergie (A–G):	B

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

km / mois	heures	coûts (fr.)
30 000 / 24	n/a	n/a

Entretien total sur 180 000 km: n/a

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	85	736.–	322.–
30 000	55	736.–	644.–

Tarif horaire pour calcul TCS:
145 fr. (OFS)

TCS Assurance auto

Prime annuelle (fr.): 1271.–

Exemple d'offre pour un membre TCS de 36 ans, vivant à Berne, responsabilité civile et casco complète, kilométrage annuel 10 000 km, parking souterrain, prime annuelle hors frais



Tout numérique Des instructions à l'écran pour le réglage du volant.



Plan de charge bien plat quand les sièges arrière sont rabattus.



Couleur «Sand Dune» Mais côté comportement, l'EX60 P10 n'a rien de sables mouvants.

et renonce aux écrans étirés sur toute la largeur. Ce minimalisme s'accompagne notamment de l'absence d'éléments tactiles. Ceux qui aiment les boutons, commutateurs et autres molettes ne trouveront pas leur compte dans l'EX60. A titre d'exemple, le réglage des rétroviseurs latéraux et du volant s'effectue via l'écran et (tout de même) des boutons situés sur le volant. Cela dit, ce n'est pas forcément plus compliqué qu'avec des solutions classiques.

L'EX60 est une oasis de calme. Peu de voitures actuelles sont aussi silencieuses sur la route. Les commandes sont certes numériques, mais la commande vocale via l'assistant IA Gemini a définitivemement du potentiel. L'espace disponible aux places arrière est simplement somptueux. La motorisation de la version P10 offre de généreuses réserves de puissance, et les temps d'attente passés à la borne de recharge sont agréablement courts grâce à la plateforme 800 V. ○

⊕
- **Confortable à tous points de vue**
- **Très dynamique en version P10**
- **Recharge rapide**
- **Grande autonomie, même sur autoroute**
- **Intérieur chic**
- **Finition, choix des matériaux**

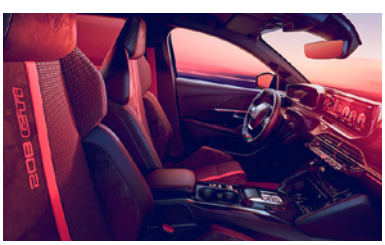
⊖
- **Assez faible plage de réglage du châssis**
- **La commande vocale devrait être capable d'apprendre**
- **Risque de distraction lié à la commande numérique**

Retrouvez les images du Volvo EX60 P10 AWD et d'autres tests sur: **touring.ch/auto**



Tiguan électrique

Le VW Tiguan emprunte lui aussi la voie incontournable de l'électrique et devient l'ID. Tiguan, en remplacement des modèles ID.4 et ID.5. L'E-Tiguan équipée d'une batterie de 77 kWh est proposé à partir de 52 200 francs, et la version à transmission intégrale à partir de 54 500 francs. Le Tiguan à motorisations thermiques restera naturellement en vente.



GTi électrique

La lettre «i» ne désigne plus forcément l'injection d'essence. Dans l'abréviation GTi, elle peut se référer à une sensation de conduite électrique dynamique, comme le promet la nouvelle Peugeot e-208 GTi. Les 281 ch (207 kW) de son moteur électrique passent au sol via les roues avant et un différentiel à glissement limité. A partir de 41 990 francs.

TCS PROTECTION JURIDIQUE CIRCULATION

Préserver le plaisir de votre nouvelle voiture

Le TCS vous offre une assistance juridique en cas de litiges liés à votre véhicule. Qu'il s'agisse du contrat de vente, d'un cas de garantie, d'une réparation, de défauts ou de désaccords avec un garage ou un concessionnaire: nous seront toujours là pour vous.

En savoir plus dès maintenant: **tcs.ch/circulation**