

Communiqués

Jun 27, 2013 | ID: 41421

VOLVO V60 HYBRIDE RECHARGEABLE : LE MODELE LE PLUS AVANCE TECHNIQUEMENT JAMAIS CONÇU

VOLVO V60 PLUG-IN HYBRID : LE MODELE LE PLUS AVANCE TECHNIQUEMENT JAMAIS CONÇU

On trouve beaucoup de modèles hybrides sur le marché, mais aucun n'est en mesure de rivaliser avec le Volvo V60 Plug-in Hybrid.

Le premier Diesel Hybride Rechargeable au monde constitue le modèle le plus avancé techniquement jamais conçu par Volvo Car Corporation : c'est un véhicule électrique, une hybride et une voiture performante, tout en un. Depuis un bouton, vous choisissez, à tout moment, celle es trois voitures que vous avez envie de conduire.

La version de série du Volvo V60 Plug-in Hybrid sera lancée avec une teinte de carrosserie, Argent Electrique Métallisé. La commercialisation démarrera courant 2012, et les premières voitures seront fabriquées cet automne.

« Notre Plug-in Hybrid a suscité un intérêt considérable depuis qu'elle a été dévoilée au Salon de Genève 2011. Nous passons maintenant à l'étape suivante en présentant le modèle de série à l'allure distinctive, avec sa spectaculaire carrosserie Argent Electrique, son intérieur exclusif et richement doté de série », explique Stefan Jacoby, Président-Directeur général de Volvo Car», explique Stefan Jacoby, Président-Directeur général de Volvo Car Corporation.

Les 1000 premiers exemplaires du Volvo V60 Hybride Rechargeable seront proposés uniquement en livrée Argent Electrique Métallisé. La voiture se distingue également par des jantes alliage aérodynamiques de 17 pouces, une double sortie d'échappement chromée intégrée et différents éléments de carrosserie noir laqué, tels que calandre et spoiler avant aérodynamique.

Un badge « Plug-In Hybrid » chromé est apposé à la fois sur la partie inférieure du hayon et, plus discrètement, sur les ailes avant.

Habitacle exclusif

L'habitacle du Volvo V60 Plug-in Hybrid se pare d'une sellerie cuir noir avec surpiqûres contrastées et d'incrustations Bois Arctique. Parmi les touches exclusives, à bord, figurent les tapis de sol spécifiques et le pommeau de levier de vitesses rétroéclairé.

On notera encore, dans la liste des équipements de série, la direction assistée asservie à la vitesse, le siège conducteur réglable électriquement, les radars de stationnement avant et arrière, la connectivité Bluetooth et le service Volvo On Call.

L'équipement audio multimédia High Performance avec lecteur DVD, ampli 4x40 W, 8 haut-parleurs et écran de 7 pouces, fait également partie de la dotation de série.

Appli Smartphone

Le V60 Plug-in Hybrid est le premier véhicule lancé par Volvo à recevoir un combiné d'instrument

entièrement numérique. Les cadrans analogiques classiques font place à un écran LCD monobloc offrant de multiples options d'affichage. Le conducteur choisit l'information à afficher en configurant le menu du véhicule.

Il est également possible de communiquer avec la voiture via une appli mobile. Le possesseur du véhicule a ainsi accès à une palette de fonctions intelligentes telles que la climatisation, le préchauffage et le post-rafraîchissement de l'habitacle, plus un petit mémo rappelant de brancher le câble de recharge si cela n'a pas été fait en temps opportun.

La première Volvo badgée D6

La voiture arbore un badge D6 sur le hayon. Explication : les performances combinées du turbodiesel et du moteur électrique placent résolument le véhicule au niveau de puissance du bloc essence T6. Les roues avant du V60 Plug-in Hybrid sont entraînées par le 5-cylindres 2,4 L turbodiesel qui délivre une puissance et un couple maxi de respectivement 215 ch et 440 Nm. La voiture est équipée d'une boîte automatique à 6 rapports.

L'essieu arrière est entraîné par un moteur électrique fournissant 70 ch. Le moteur électrique tire sa puissance d'une batterie lithium-ion de 11,2 kW/h implantée sous le plancher du compartiment à bagages.

La batterie sophistiquée, d'une exceptionnelle compacité, se compose de 10 modules comprenant chacun 20 cellules. Le système est piloté par un calculateur intégré qui compare les niveaux de température et de charge de chacune des 200 cellules. Le pack batterie dispose également d'un système de refroidissement interne, géré par le module de climatisation du véhicule.

Trois modes de fonctionnement, trois voitures en une

Le conducteur sélectionne via trois boutons au tableau de bord, selon son humeur du moment, l'un des trois modes de conduite : Pure, Hybrid ou Power. Ces trois modes révèlent trois tempéraments bien distincts.

- En mode Pure, la voiture fonctionne dans toute la mesure du possible uniquement sur son moteur électrique. En cas de recharge avec de l'électricité renouvelable, son autonomie peut atteindre 50 km sans la moindre émission de dioxyde de carbone. L'autonomie de la batterie est fonction du terrain, des conditions météorologiques et du style de conduite.
- Le mode Hybrid est le mode de fonctionnement par défaut au démarrage du véhicule. Le moteur Diesel et le moteur électrique interagissent pour garantir le meilleur équilibre entre le plaisir de conduire et un faible impact environnemental. Les émissions de CO₂ (cycle mixte européen NEDC) sont de 49 g/km, ce qui équivaut à une consommation de gazole de 1,9 L/100 km. L'autonomie maxi totale du véhicule ressort à 1 000 km.
- En mode Power, la technologie est optimisée pour garantir à la voiture les meilleures performances possibles. Le moteur Diesel et le moteur électrique offrent une puissance cumulée de 215 + 70 chevaux, pour un couple maxi de 440 + 200 Nm. Le couple du moteur électrique, qui déboule à la vitesse de l'éclair, n'est pas étranger à la brillante accélération de 6,2 secondes sur le 0-100 km/h.

Stockage d'énergie batterie pour utilisation ultérieure

Le conducteur peut choisir d'économiser la capacité de la batterie afin de disposer d'une charge suffisante pour rouler propre ultérieurement, par exemple en zone urbaine à faibles émissions ou en centre-ville.

Quand le mode Save (Economiser) est activé, le système embarqué s'assure que la batterie dispose d'un niveau de charge suffisant pour un parcours ultérieur en mode Pure. Si nécessaire, dans ce mode, le générateur haute tension recharge la batterie afin de maintenir un niveau de charge suffisant pour effectuer un trajet d'environ 20 kilomètres uniquement en électrique.

Recharge à domicile, chauffage et rafraîchissement anticipés de l'habitacle

Le Volvo V60 Plug-in Hybrid se recharge sur une prise domestique classique (230 V/6 A, 10 ou 16 A) à la maison ou au parking. Le temps de charge est fonction de l'ampérage. Une recharge complète sur 10 A nécessite 4 heures et demie, durée ramenée à 3 heures et demie sur 16 A. Une recharge sur prise 6 A prend en revanche 7 heures et demie.

En prévision d'un déplacement agréable, le conducteur a la possibilité de préchauffer ou de rafraîchir l'habitacle lors de l'opération de recharge. Ainsi, une plus grande capacité de batterie sera en pratique affectée au fonctionnement du véhicule.

Cette prédisposition inclut une possibilité de refroidissement de la batterie. Le pack batterie a une température idéale de fonctionnement comprise entre 20 et 30°C. Autrement dit, le pré-refroidissement est particulièrement important pour optimiser la capacité de charge et, par conséquent, augmenter l'autonomie.

Le V60 Plug-in Hybrid offre deux possibilités de chauffage. En mode électrique, un réchauffeur à CTP (coefficient de contrôle positif) est utilisé. Le véhicule possède par ailleurs un chauffage fonctionnant au gazole.

Capacité de traction supérieure avec la transmission intégrale (AWD)

En appuyant sur le bouton AWD, on active la transmission électrique intégrale. Contrairement aux transmissions intégrales classiques où le transfert de couple s'effectue mécaniquement, ici c'est l'unité de contrôle centrale qui gère la répartition du couple entre les roues avant entraînées par le moteur Diesel et l'essieu arrière propulsé électriquement. La transmission électrique AWD est conçue pour offrir au conducteur une meilleure capacité de traction, aussi bien au démarrage qu'en conduite sur chaussées glissantes, par exemple dans la neige ou la boue.

Pendant, en raison de la plus faible puissance du moteur électrique, le niveau de couple disponible aux roues arrière est limité et la transmission intégrale AWD n'est active que jusqu'à 120 km/h.

Une fois la transmission intégrale enclenchée, le moteur Diesel fonctionne en permanence et le générateur haute tension maintient un niveau de charge suffisant du pack batterie qui fournit à l'essieu arrière l'énergie nécessaire.

N'étant active qu'à la demande du conducteur, la transmission électrique intégrale est moins gourmande en carburant qu'un système intégral permanent conventionnel.

Système de freinage à double niveau

Le système de freinage à double niveau constitue une autre caractéristique du Volvo V60 Plug-in Hybrid. Lorsque le conducteur enfonce la pédale de frein, le freinage s'effectue d'abord via le moteur électrique implanté sur l'essieu arrière. L'énergie récupérée au freinage sert alors à régénérer le pack batterie de la voiture.

Les freins mécaniques ne se déclenchent qu'au cas où une puissance de freinage plus élevée que celle que peut fournir l'essieu arrière est nécessaire.

Mots clés:

Old V60, V60 Twin Engine, Press Releases, 2013, Product News

La description et les faits repris dans le matériel de presse concernent la gamme de voitures internationale de Volvo Cars. Les équipements peuvent être optionnels. Les spécifications peuvent varier en fonction du pays et peuvent être modifiées sans préavis.

Contacts média

Marc Debord

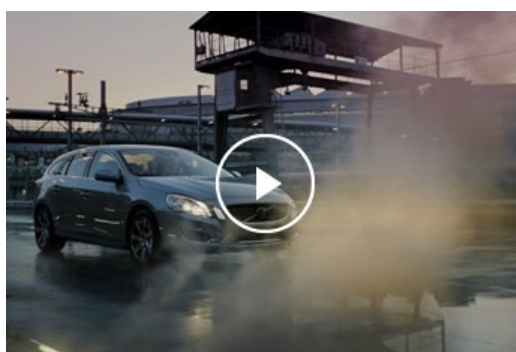
PR Manager
Volvo Car France SAS
Téléphone: 0156835450
marc.debord@volvocars.com

Images liées



[Plus d'images >](#)

Vidéos liées



[Plus de vidéos >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).