

Volvo V60 D6 AWD ibrida plug-in



LA VOLVO V60 D6 IN VERSIONE IBRIDA CONVINCE: SICUREZZA, DESIGN ED ALLESTIMENTO, NONCHÈ CONTENUTI ECOLOGICI SONO TOP. SI PRESTA AI TRAGITTI LUNGI MA PONE QUALCHE INTERROGATIVO LATO COSTO E PESO (2 TONNELLATE). GENERALMENTE PARLANDO IL DIESEL 2.4L LAVORA IN SINTONIA CON L'ELETTRICO, REGALANDO PRESTAZIONI RISPETTABILI.

Positivo

- Prestazioni notevoli e consumi bassi
- Design piacevole
- Comfort a bordo
- Manutenzione e garanzia
- Dotazione di sicurezza
- Guidabilità

Negativo

- Peso a vuoto elevato
- Baule ridotto e poco modulabile
- Gestione comandi non ottimali (console centrale, volante)
- Prezzo / prestazioni e politica optional
- Accessibilità Isofix sui sedili posteriori
- Navigatore e mancanza POI per veicoli elettrici

Design

Le linee sportive emblematiche della gamma V60 permettono a questa ibrida plug-in di nascondere la sua "conversione" all'elettrico: soltanto la presenza di un secondo sportello per la presa di corrente e la scritta cromata rivelano i "due cuori" che animano questa svedese che vuole essere più della solita familiare. E ci riesce, con frontale, fianchi e posteriore che le conferiscono un'aria moderna e slanciata.

Interni

Posto guida fruibile, sebbene i molti pulsanti nella console centrale creino confusione. Cruscotto con tutti gli indicatori chiari e quelli per la modalità elettro/diesel o autonomia residua ben integrati nella strumentazione. Materiali e rifiniture buone. Il bagagliaio è invece ridotto a causa della batteria alloggiata nel sottofondo: è di soli 305 l, peraltro poco modulabili. Nell'allestimento Summum troviamo l'accesso ad internet, però altri sistemi di assistenza alla guida pratici sono disponibili solo a pagamento (ad es. ACC e BLIS, rispettivamente cruise control adattivo e monitoraggio dell'angolo cieco).

Comfort

Tutto sommato la Volvo V60 ibrida plug-in è una station wagon perfetta per i lunghi viaggi. Offre sedili comodi, il silenzio è tanto e la guida si fa rilassata se si ordina il tempomat con mantenimento della distanza (in opzione). Soltanto le sospensioni sono un po' rigide sull'asse posteriore per il peso, che è considerevole, e si fanno sentire soprattutto su carreggiata dissestata o irregolare.



1



2



3



4

- 1 "Due cuori" pulsanti per delle performance notevoli.
- 2 Il concetto di guida potrebbe essere più intuitivo.
- 3 Bagagliaio ridotto nel volume e nella variabilità.
- 4 Stanno nei dettagli le differenze rispetto alla V60 convenzionale.

Prestazioni

Il Diesel 2.4 litri prestante (158 kW) abbinato all'unità elettrica (50 kW) regala prestazioni di tutto rispetto, ad esempio lo scatto da fermo a 100 km/h che secondo la casa sarebbe di 6.1 secondi, risultati essere 6.3 nella prova su strada. E dire che si muovono 2.1 t. L'energia è dosabile a seconda delle proprie priorità e condizioni della strada, scegliendo fra pura elettrica, tutto diesel, integrale permanente. L'elettrico interviene in modo quasi impercettibile in base al regime selezionato; cambio automatico ben rapportato e dagli inserimenti dolci, senza strappi. Consumi rilevati su 100 km: 5.2 l diesel e 5.4 kWh elettricità.

Particolarità

L'allestimento in prova costa oltre 80'000 franchi, un chiaro segnale al mercato: è alla fascia alta che ci si rivolge, distinguendosi nettamente dalla concorrenza. In linea con la politica dei prezzi, le garanzie concesse (5 anni o 150'000 km) coprono i servizi per 10 anni o 150'000 km, compresi, nei primi 3 anni, pure i componenti soggetti ad usura.

Comportamento

L'assetto sul rigido consente una guida dinamica, sebbene le due tonnellate si facciano sentire nei rapidi cambi di corsia in autostrada come pure sui percorsi tortuosi. Il freno regge egregiamente alle grosse sollecitazioni, fermandosi da 100 km dopo 36 metri. Sterzo diretto e preciso, che si fa particolarmente apprezzare nelle manovre dato il diametro di volta piuttosto grande (12.4 m).

Sicurezza

Il pacchetto sicurezza è allo stato dell'arte tecnologico e comprende cruise control adattivo perfezionato, assistente di tenuta corsia e numerosi extra, a pagamento. Si è lavorato soprattutto sull'ACC, cancellando le malattie infantili quali i numerosi falsi allarmi e anche il sistema di riconoscimento pedoni o l'assistente freno d'emergenza testimoniano l'elevato grado di sicurezza offerto dalla Volvo V60 ibrida plug-in.

SCHEDA TECNICA

Motore

Cilindrata	2400 ccm
Cilindri	5
Valvole per cilindro	4
Sovralimentazione	si
Potenza massima	158 kW
Coppia massima	diesel 440/1500 elettro 320/1700

Trasmissione

Cambio	aut. 6
Trazione	Diesel + elettro

Carrozzeria

Tipo carrozzeria	station wagon
Peso vuoto dichiar.	1954 kg
Carico di traino max.	1800 kg
Bagagliaio min.	305 litri
Bagagliaio max.	1126 litri

Garanzie

Garanzia di fabbrica	10 yrs/150000 km
Garanzia mobilità	5 yrs
Garanzia antiruggine	12 yrs (condiz.)

Prezzi

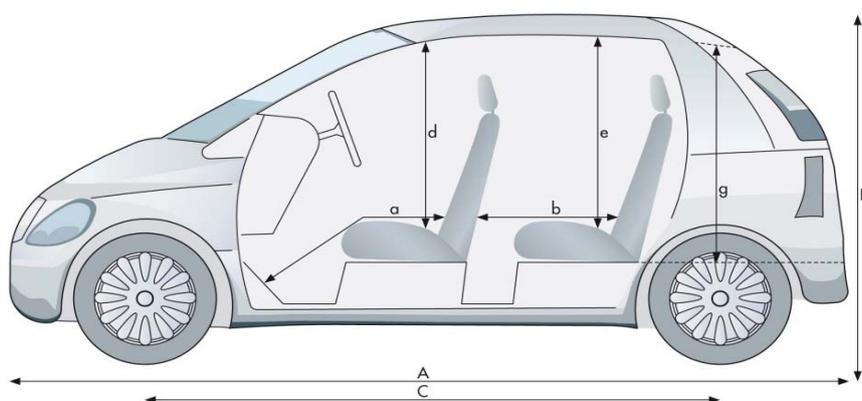
Base	72100 CHF
Allestimento provato	85420 CHF

Accessori (lista non esaustiva)

- Pacchetto Business
- Pacchetto Driver Support 1
- Pacchetto Family
- Pacchetto Hybrid
- Pacchetto sicurezza

Pneumatici montati	235/45R17 97W Michelin
--------------------	---------------------------

Dimensione minima	235/45R17 97 V
-------------------	----------------



a da / a 93 cm/114 cm

b da / a 61 cm/83 cm

d 101 cm

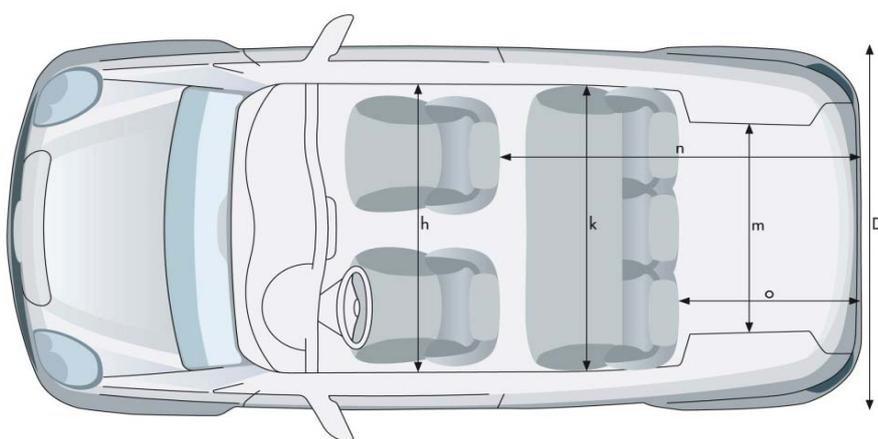
e 95 cm

g 59 cm

A 463 cm

B 146 cm

C 277 cm



h 153 cm

k 150 cm

m 100 cm

n 182 cm

o 97 cm

D 186 cm

VALORI DEI TEST

Potenza del motore

Misurazione potenza TCS	158 kW
Scarto sui dati dichiarati	+0.0 kW

Divergenza tachimetro

A 60 km/h	56 km/h indicati
A 80 km/h	76 km/h indicati
A 100 km/h	96 km/h indicati
A 120 km/h	116 km/h indicati

Peso

Peso vuoto auto provata	2135 kg
Scarto sui dati dichiarati	+181 kg
Carico utile auto provata	370 kg

Accelerazione 0 - 100 km/h

Dati dichiarati	6.1 s
Misurazione TCS	6.3 s

Elasticità (in modalità D)

60 - 100 km/h	3.5 s
80 - 120 km/h	4.2 s

Divergenza contachilometri

Indicazione veicolo	2000 m
Valore misurato	2007 m
1000 m effettivi sono	997 m ODO

Spazio di frenata

(Valore medio di 10 frenate a fondo con 100 km/h)	
Spazio di frenata	-36.4 m
Decelerazione media	-10.6 m/s ²

Diametro di sterzata

(tra muri)	
Sterzata a sinistra	12.4 m
Sterzata a destra	12.3 m

Insonorizzazione

A 60 km/h	58 dB(A)
A 80 km/h	61 dB(A)
A 100 km/h	64 dB(A)
A 120 km/h	68 dB(A)

Costi

Tariffa oraria secondo UFS	CHF 145.-
Assistenza gratuita	10 anni 150 000 km

Tagliandi secondo il produttore

30 000 km
12 mesi

Costi complessivi di manutenzione

(con 15 000 km/anno)	
fino a 180 000 km	CHF 3137

Costi d'esercizio

Con 10 000 km/anno	1.41 CHF/km
Con 15 000 km/anno	1.03 CHF/km
Con 30 000 km/anno	0.65 CHF/km

Ambiente

Consumo normalizzato (l/100km)			
	urbano	extraurbano	misto
Dich.	13.3	1.8	3.5
TCS	—	—	—

Consumo nel test

5.2 l/100 km

Emissioni CO₂

Dati dichiarati	48 g/km
Misurazione TCS	
Valore medio CH	148 g/km
Etichetta energia	A

Visibilità circolare

Parcheggiare	anteriore	1.50 m
	posteriore	5.48 m
Visibilità	anteriore	3.68 m
	posteriore	8.90 m

VALUTAZIONE TCS

Equipaggiamento	★★★★★
Dotazione di sicurezza	★★★★☆
Costi dei servizi	★★★★★
Rumorosità interna	★★★★☆
Visibilità circolare	★★★☆☆

Spazio di frenata	★★★★★
Consumo norm.dich.	★★★★★
Consumo norm. test	★★★★★
Consumo auto testata	★★★★★

TABELLA COMPARATIVA

	VOLVO	PEUGEOT
	V60 D6 plugin summun	3008 Hybrid4
Prezzo (CHF)	72100	44900
Cilindrata (cm3)	2400	1997
Potenza (kW/CV)	208/283	147/200
Coppia massima (Nm/min)	Diesel 440/1500Ele	Diesel 300/1750Ele
Consumo complessivo 1999/100/EG (l/100km)	1.8(1) A(2)	3.8(1) A(2)
Rumore interno a 120 km/h (dBA)	68	—
Costi d'esercizio (CHF/km) (3)	1.03	0.83
Valutazione costi dei servizi (4)	★★★★★	★★☆☆☆
Test Touring (numero/anno)	10/2014	—

(1) valore secondo l'importatore

(2) efficienza energetica secondo l'importatore

(3) con 15 000 km all'anno

(4) costi complessivi per 180 000 km con una percorrenza annua di 15 000 km