



# Volvo V60 D6 AWD hybride plug-in



LA GRANDE ROUTIÈRE VOLVO V60 D6 HYBRIDE PLUG-IN EST PARTICULIÈREMENT CONVAINCANTE QUANT À LA SÉCURITÉ, LE DESIGN, L'ÉQUIPEMENT ET L'ÉCOLOGIE. POURTANT SON COÛT ET SON POIDS DÉPASSANT LES DEUX TONNES LAISSENT À RÉFLÉCHIR. LE MOTEUR DIESEL DE 2,4 LITRES EST EN PARFAITE HARMONIE AVEC LE MOTEUR ÉLECTRIQUE ET LES PERFORMANCES ROUTIÈRES SONT APPRÉCIABLES.

## Positif

- Performances appréciables et consommation modérée
- Design très plaisant
- Confort des sièges et spaciosité
- Prestations de service et de garantie
- Equipement de sécurité de haut niveau
- Facile à utiliser

## Négatif

- Poids à vide élevé (chargement, suspensions dures, consommation)
- Coffre exigu et peu modulable
- Console médiane et volant peu pratiques
- Rapport prix/performances, options chères
- Points d'ancrage Isofix difficiles d'accès
- Système de navigation

## Présentation

Le design sportif de la V60 version hybride plug-in est étonnant. Seules une prise à l'avant gauche et une petite plaque permettent de reconnaître que cette voiture est électrique. Volvo a misé sur la modernité pour la carrosserie avant, arrière et latérale.

## Habitacle

L'espace du conducteur est quelque peu surchargé par tous ces interrupteurs sur la console médiane. Cependant, tous les instruments sont bien visibles. L'affichage des modes électrique ou diesel et celui de l'autonomie électrique restante sont intégrés aux instruments principaux. L'habitacle est habillé de matériaux de qualité supérieure et de bonne finition. La capacité du coffre (seulement 305 l) est cependant limitée en raison du logement de la batterie. Le coffre est également peu modulable. La ligne d'équipement Summun offre en outre un accès internet mais des aides très utiles comme le régulateur de vitesse avec contrôle de distance (ACC) et l'assistant d'angle mort (BLIS) ne sont proposés qu'en options.

## Confort

La Volvo V60 hybride plug-in a tout pour plaire en tant que break comme des sièges confortables pour de longues distances, un faible niveau sonore dans l'habitacle et un régulateur de vitesse adaptatif (en option). Les suspensions sont toutefois assez fermes, surtout à l'arrière, en raison du poids important de la Volvo V60. Cela se ressent bien désagréablement si l'on roule sur une chaussée au revêtement endommagé ou sur des ornières.



1



2



3



4

1 Performances routières notables grâce aux deux motorisations.

2 Le maniement des instruments pourrait être simplifié.

3 Coffre exigu et peu modulable.

4 Les différences avec le V60 classique sont dans les détails.

### Performances

Les performances sont remarquables grâce à la combinaison du puissant moteur diesel de 2,4 litres (158 kW) avec le moteur électrique de 50 kW. Le break de 2,1 tonnes atteint 100 km/h en 6,3 secondes (donnée d'usine 6,1 s). La force des deux moteurs est exploitée par plusieurs modes de conduite. Il est ainsi possible d'opter entre mode électrique, hybride, 4x4 ou diesel. Le moteur électrique se déclenche selon le mode de conduite choisi sans qu'on le remarque. La boîte automatique du diesel est bien étagée et les changements de vitesses sont harmonieux. Durant le test, la consommation sur 100 km était de 5,2 l pour le diesel et de 5,4 kW.

### Particularités

Le prix du véhicule testé de plus de Fr. 80'000.– s'adresse clairement à une clientèle précise. Il est bien supérieur aux autres véhicules hybrides plug-in. Rien à redire par contre des prestations de garantie (5 ans ou 150'000 km). De plus, le service gratuit de 10 ans ou 150'000 km est inclus et même les pièces soumises à l'usure sont remplacées les 3 premières années.

### Qualités routières

Le châssis est plutôt ferme et convient bien à une conduite sportive. Le poids à vide élevé de plus de 2 tonnes se fait sentir lors du changement de voie sur autoroute et dans les virages. Les freins se sont montrés neutres avec une distance de freinage de 36 m pour une vitesse initiale de 100 km/h. La direction est précise et très directe avec 2,6 tours de butée à butée, ce qui s'avère très positif pour les manoeuvres, car le rayon de braquage mesuré de 12,4 m est plutôt grand.

### Sécurité

Le paquet sécurité qui comprend un régulateur de vitesse dynamique revisité, un assistant de maintien de trajectoire et encore bien d'autres assistants est de la dernière technologie. La nouvelle version du régulateur de vitesse a en particulier la faculté de contrôler l'intervalle de distance avec le véhicule qui précède. La reconnaissance de piétons avec l'assistant automatique de freinage d'urgence font également partie de l'équipement de sécurité de haut niveau de la Volvo V60 hybride plug-in.

## DONNÉES TECHNIQUES

### Moteur

Cylindrée	2400 ccm
Cylindres	5
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	158 kW
Couple max.	diesel 440/1500 électro 320/1700

### Transmission

Boîte à vitesses	aut.
Traction	diesel+électrique

### Carrosserie

Type de carrosserie	break
Poids à vide sel. construct	1954 kg
Charge tractable max.	1800 kg
Volume du coffre petit	305 litres
Volume du coffre grand	1126 litres

### Garantie

Garantie d'usine	10 ans ou 150'000
Garantie mobilité	5 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

### Prix

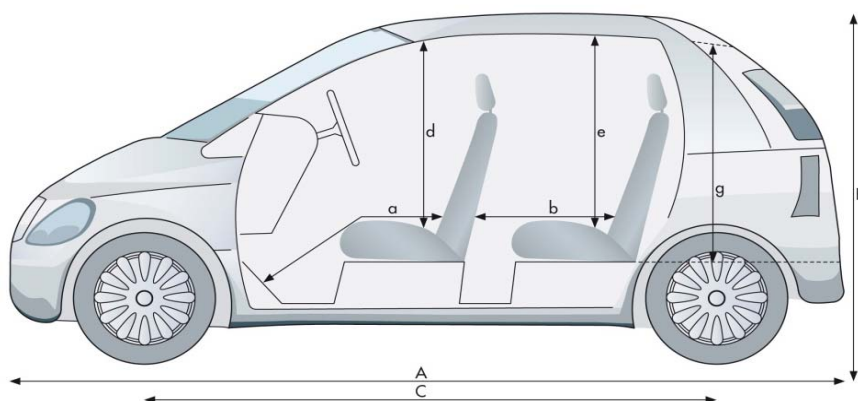
Prix de base	72100 CHF
Prix du véhicule de test	86120 CHF

### Accessoires (extrait)

- paquet business
- paquet 1 driver support
- paquet famille
- paquet hybride
- paquet sécurité

Pneu du véhicule de test	235/45R17 97W Michelin
--------------------------	---------------------------

Dimension minimale	235/45R17 97 V
--------------------	----------------



a de/à 93 cm/114 cm

b de/à 61 cm/83 cm

d 101 cm

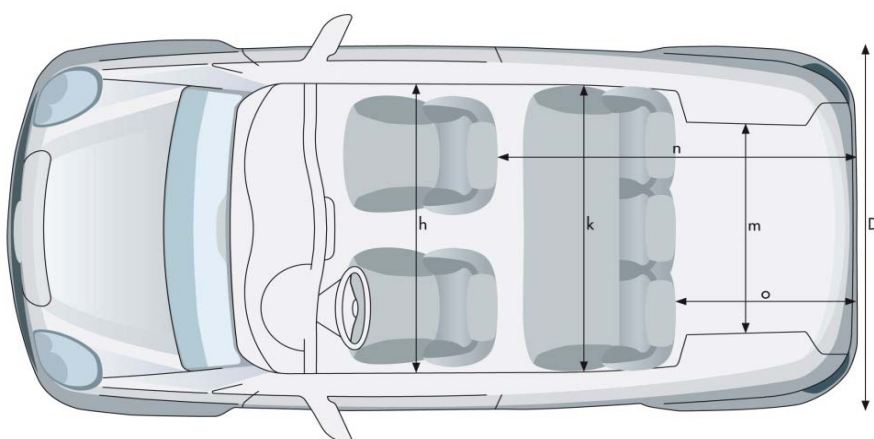
e 95 cm

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

## DONNÉES DU TEST

### Puissance du moteur

Mesure TCS	158 kW
Ecart avec le constructeur	+0.0 kW

### Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	56 km/h affiché
à 80 km/h	76 km/h affiché
à 100 km/h	96 km/h affiché
à 120 km/h	116 km/h affiché

### Poids

Poids à vide du véhicule testé	2135 kg
Ecart avec le constructeur	+181 kg
Charge du véhicule de test	370 kg

### Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	6.1 s
TCS	6.3 s

### Elasticité (mode D)

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

### Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2000 m
Valeur mesurée	2007 m
1000 m effectifs sont	997 m tachymètre

### Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	-36.4 m
Décélération moyenne	-10.6 m/s <sup>2</sup>

### Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	12.4 m
droite	12.3 m

### Insonorisation

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

### Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	10 ans 150 000 km

### Service selon constructeur

30000 km
12 mois

### Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 3137

### Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	1.41 CHF/km
à 15'000 km/an	1.03 CHF/km
à 30'000 km/an	0.65 CHF/km

### Environnement

Consommation (l/100km)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	13.3	1.8	3.5
TCS	—	—	—

<b>Consomm. du test</b>	5.2 l/100 km
-------------------------	--------------

### Emissions de CO<sub>2</sub>

usine	48 g/km
TCS	—
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	A

### Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.50 m
	arrière	5.48 m
Visibilité	avant	3.68 m
	arrière	8.90 m

## APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★★
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★★★★★
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★★
Consommation au test	★★★★★
Consommation véh. testé	★★★★★

## TABLEAU COMPARATIF

	VOLVO	PEUGEOT
	<b>V60 D6 plug-in Summum</b>	<b>3008 hybride 4</b>
Prix (CHF)	72100	44900
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2400	1997
Puissance (kW/CV)	208/283	147/200
Couple max. (Nm/Umin)	diesel 440/1500éle	diesel 300/1750éle
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	1.8(1) A(2)	3.8(1) A(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	68	—
Frais kilométriques (CHF/km) <sup>(3)</sup>	1.03	0.83
Appréciation coûts des services <sup>(4)</sup>	★★★★★	★★☆☆☆
Test Touring (numéro/année)	10/2014	—

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/an