

Alla cortese attenzione del Titolare
Alla cortese attenzione del Responsabile Vendite
Alla cortese attenzione dei Consulenti alle Vendite

Bologna, 5 ottobre 2026

COMUNICAZIONE PRODOTTO & ACCESSORI 18/2026

Aggiornamenti:

- **Capacità batteria varianti XC90 e nuova XC60 Long range ibride plug-in**
- **Pilot Assist nuova XC60**
- **Integrated Starter Generator (ISG) nelle varianti Long range ibride plug-in**

Gentili Signore, Egregi Signori,
con la presente Vi informiamo dei seguenti aggiornamenti.

- **Capacità batteria varianti Long range ibride plug-in**

Nei listini al pubblico di XC90 e nuova XC60 Long range ibride plug-in abbiamo aggiornato i valori relativi all'energia utilizzabile delle nuove batterie.

	T6 Long range ibrido plug-in	T8 Long range ibrido plug-in
Energia nominale (kWh)	41,2	41,2
Energia utilizzabile (kWh)	35,6	32,9

- **Pilot Assist**

Nella nuova XC60 MY27, il sistema Pilot Assist [1162] nell'allestimento Core non è più disponibile come opzione singola ma come componente del pacchetto PILOT ASSIST [P0074] che comprende anche l'opzione 'Visual Park Assist 360°' [139].

- **Integrated Starter Generator (ISG) nelle varianti Long range - approfondimento**

Come anticipato nella lettera di accompagnamento al listino 12/2026 relativo alla nuova XC60 e alla XC90, Volvo introduce una nuova generazione di propulsori Long range ibridi plug-in destinati alle varianti T6 e T8. Il principale obiettivo è aumentare significativamente l'autonomia in modalità elettrica, migliorare le prestazioni complessive e semplificare l'architettura tecnica utilizzando la stessa base hardware per entrambe le varianti.

Il sistema utilizza una batteria da 41,2 kWh installata nel pianale, un nuovo motore elettrico posteriore (ERAD) da 130 kW/177 CV e un caricatore di bordo AC da 11 kW che consente tempi di ricarica più rapidi. Il motore termico è il nuovo VEA Gen4 Miller, affiancato da un Integrated Starter Generator (ISG) evoluto, con maggiore coppia e potenza rispetto alla generazione precedente.

Una caratteristica importante è che T6 e T8 condividono praticamente tutta la componentistica principale. Le differenze tra le due versioni non dipendono quindi dall'hardware, ma soprattutto dalla calibrazione e dal modo in cui i diversi componenti vengono utilizzati dal sistema.

Di seguito, vogliamo darvi un approfondimento sul generatore di avviamento integrato - Integrated Starter Generator (ISG) – in modo che possiate spiegare ai clienti il suo funzionamento ed i vantaggi ad esso associati. L'ISG è un piccolo motore elettrico collegato al motore termico che svolge molteplici funzioni di supporto. Non serve solamente ad avviare il motore a combustione in modo rapido e fluido, ma contribuisce anche all'efficienza e alla qualità di guida dell'intero sistema ibrido.

Durante la marcia, l'ISG può:

- avviare e riavviare il motore endotermico senza percepibili vibrazioni;
- contribuire a mantenere il livello di carica della batteria;
- recuperare energia nelle fasi di decelerazione e frenata;
- erogare coppia supplementare mentre il motore termico e il turbocompressore stanno sviluppando la loro piena coppia;
- rendere più fluide le transizioni di potenza;
- consentire al motore termico di lavorare più spesso nel punto di massima efficienza.

In pratica, l'ISG elimina i vuoti di coppia che normalmente possono verificarsi durante le accelerazioni o i cambi di carico, migliorando la sensazione di risposta immediata e il comfort di guida.

Differenze tra T6 e T8

Vi sono alcune differenze nel modo in cui l'ISG supporta le due motorizzazioni, la principale riguarda il contributo che esso può fornire alle prestazioni complessive.

Nel T6, l'ISG viene utilizzato principalmente per migliorare la guidabilità, la risposta ai bassi regimi e l'efficienza. Il suo contributo serve a riempire i vuoti di coppia durante le accelerazioni e i cambi marcia, ma non aumenta la potenza massima dichiarata del sistema.

Nel T8, invece, oltre a svolgere tutte le funzioni sopra descritte, l'ISG diventa un vero e proprio elemento prestazionale. Può infatti fornire un overboost fino a 90 Nm, contribuendo direttamente a superare la coppia massima che il solo motore termico sarebbe in grado di erogare. Questo permette di ottenere prestazioni superiori e una risposta ancora più pronta nelle accelerazioni più intense.

Come interpretare i valori di potenza

Nell'interpretare i valori di potenza che trovate nelle Informazioni Tecniche dei listini, il dato più importante, e quello da comunicare ai clienti, è la potenza complessiva del sistema ibrido, non la semplice somma delle potenze dei singoli componenti – motore termico, motore elettrico e ISG.

Per il T6 Long Range, la potenza di sistema è pari a 356 CV / 262 kW con una coppia massima di 589 Nm. Il motore termico sviluppa 180 CV, mentre il motore elettrico posteriore ne sviluppa 177. L'ISG non viene considerato come un contributo prestazionale aggiuntivo ma come un supporto alla guidabilità. Per questo motivo la somma delle prestazioni dei componenti risulta relativamente coerente con il dato finale di sistema.

Per il T8 Long Range, la potenza di sistema sale a 461 CV / 339 kW e la coppia raggiunge 759 Nm. In questo caso il motore termico eroga 250 CV, il motore elettrico posteriore 177 CV e l'ISG può fornire fino a 71 CV e 165 Nm aggiuntivi. Tuttavia, non è corretto sommare semplicemente tutti questi valori, perché il dato di potenza di sistema viene calcolato tenendo conto dei limiti operativi e delle effettive condizioni di funzionamento simultaneo dei diversi componenti. Questo spiega perché, nel T8, sommando le prestazioni dei singoli elementi si ottiene un valore superiore ai 461 CV dichiarati. Una parte del contributo dell'ISG viene considerata nel calcolo della potenza complessiva, ma non in modo lineare o integralmente additivo.

Al contrario, nel T6 l'ISG non viene contabilizzato come incremento prestazionale, perché viene utilizzato esclusivamente per supportare l'erogazione della coppia e migliorare la guidabilità.

Confidiamo che questi approfondimenti tecnici possano essere utili per consolidare la conoscenza del prodotto e supportarvi nella presentazione delle sue caratteristiche e dei relativi vantaggi ai Clienti.

L'ufficio Product & Offer rimane a disposizione per ulteriori informazioni.

VOLVO CAR ITALIA S.p.A.

(f.to) Franco Sterza

Product Offer Manager & Special Sales

VOLVO CAR ITALIA S.p.A.

(f.to) Danilo Spangaro

Product Offer & Market Intelligence

VOLVO CAR ITALIA S.p.A.

(f.to) Silvia Bullini

Product & Accessory Offer