

# HYBRIDE DIESEL ÉLECTRIQUE



**RÉDUIT LA CONSOMMATION  
DE CARBURANT ET LES ÉMISSIONS  
JUSQU'À 30 %**

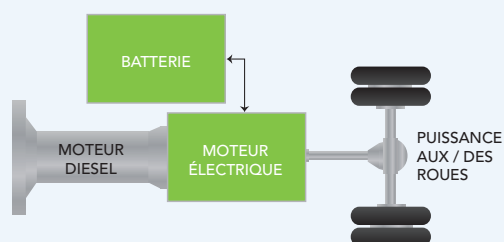
L'hybridation de l'autobus urbain peut mener à des gains d'efficacité significatifs, mais la configuration optimale de ce système ainsi que ses gains potentiels sont fortement tributaires de son application. La technologie hybride convient parfaitement aux opérations urbaines, caractérisées par l'accélération et les freinages fréquents. À chaque ville, sa solution. Notre équipe d'experts est là pour vous aider à faire le bon choix.

**NOVABUS**  
Partenaire du transport collectif

# LA TECHNOLOGIE HYBRIDE EN PARALLÈLE ET EN SÉRIE COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

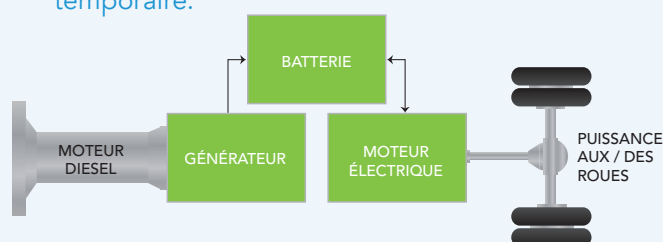
## LFS HEV | EN PARALLÈLE

- Le moteur diesel et le moteur électrique sont connectés aux roues motrices.
- En ville, lors d'arrêts et de départs fréquents, le véhicule est majoritairement alimenté par le moteur électrique.
- Sur l'autoroute, le véhicule est alimenté par le moteur diesel.
- Lors de l'accélération, la puissance des deux moteurs propulsent les roues motrices.
- En utilisant ces deux sources d'énergie en parallèle, la puissance aux roues est assurée en toutes conditions.



## LFS HEV | EN SÉRIE

- Seul le moteur électrique est connecté aux roues.
- Le moteur diesel est relié au générateur qui transforme l'énergie produite en énergie électrique. Cette électricité alimente le moteur électrique qui fait tourner les roues du véhicule.
- Le générateur recharge également une batterie qui fournit de l'énergie supplémentaire au moteur électrique.
- Étant donné que le moteur diesel n'est pas connecté aux roues en combinaison avec les accessoires électriques, il peut fonctionner à une vitesse optimale ou s'arrêter pour un moment, pour un fonctionnement entièrement électrique temporaire.



SPÉCIFICATIONS	LFS HEV		LFS ARTIC HEV	
	EN PARALLÈLE	EN SÉRIE	EN PARALLÈLE	EN SÉRIE
TECHNOLOGIE	EN PARALLÈLE	EN SÉRIE	EN PARALLÈLE	EN SÉRIE
LONGUEUR	12,2 m (40 pi.)		18,9 m (62 pi.)	
NOMBRE DE SIÈGES	Jusqu'à 41		Jusqu'à 62	
CAPACITÉ TOTALE (PLACES ASSISES ET DEBOUT)	Jusqu'à 80		Jusqu'à 112	
SYSTÈME ÉLECTRIQUE / ÉLECTRONIQUE	Système électrique par multiplexage Volvo Bus (VBEA)			
HABILLAGE EXTÉRIEUR RÉSISTANT À LA CORROSION	Fibre de verre et panneaux de bas de caisse en thermoplastique			
SYSTÈME CVCA LOCALISÉ SUR LE TOIT	Unité de chauffage Carrier contrôlée par le système multiplex Thermo King Athenia			
STRUCTURE	Acier inoxydable			
MOTEUR	Cummins ISL 8.9 330 CV*	Cummins ISB 6.7 280 CV*	Cummins ISL 8.9 330 CV*	Cummins ISL 8.9 330 CV*
PROPULSION	Allison H 40 EP	BAE HDS200	Allison H 50 EP	BAE HDS300
RADIATEUR	Système de refroidissement électrique Nova eCooling			
ESSIEUX	Avant ZF RL-85 Arrière ZF AV-132		Avant ZF RL-85 Centre ZF AVN-132 Arrière ZF AV-132	
FREINS	Freins à disque ABS avec antipatinage			
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR DE CARBURANT	473 litres (125 gallons US)		473 litres (125 gallons US)	

Ces caractéristiques sont fondées sur l'information la plus récente disponible lors de l'impression et sont sujettes à des changements. Veuillez communiquer avec votre directeur régional des ventes Nova Bus pour de plus amples renseignements concernant les caractéristiques de série et en option.

\* Puissance maximale contrôlée par le système hybride

1 800 350-6682 | novabus.com

Décembre 2014

**NOVABUS**  
Partenaire du transport collectif