

Communiqués

Jan 10, 2011 | ID: 35860

La S60 R-Design : une Volvo encore plus agréable et passionnante à conduire

La S60 R-Design : une Volvo encore plus agréable et passionnante à conduire

Suivant la tendance inaugurée avec la nouvelle Volvo S60, les spécialistes châssis de Volvo Cars ont encore avancé sur la voie de la perfection pour les passionnés de l'automobile.

Le résultat : la Volvo S60 R-Design, encore plus sportive, encore plus dynamique et toujours plus passionnante.

« Perfectionner un châssis, c'est comme, pour un athlète, chercher à battre de nouveaux records. Une fois le record battu, le suivant est déjà dans la ligne de mire. Pour le R-Design, nous avons encore affiné la direction et affirmé la tenue de route et l'impression globale de solidité par rapport au châssis dynamique de la nouvelle S60 », explique Paul Welander, vice-président senior au développement du produit chez Volvo Cars. D'après lui, « au volant, il faut que la voiture donne une impression de compacité et de cohérence telle que l'on jurerait qu'elle est issue d'un seul bloc d'aluminium ».

Après avoir mis au point la nouvelle S60, la Volvo la plus dynamique jamais créée, l'équipe châssis s'est concentrée sur nombre de détails pour les perfectionner encore davantage.

« Le défi était de faire la part belle au dynamisme sans rendre le châssis trop rude pour autant. Quand les châssis sont trop fermes, même l'asphalte le plus lisse semble sacrément bosselé. Nous voulions un feeling différent mais doux » rapporte Paul Welander.

Une entretoise pour une sensation de contact direct avec la direction

Sous le capot, entre les deux tourelles d'amortisseur, les ingénieurs ont ajouté une entretoise anti-rapprochement. Il s'agit là d'une méthode classique pour rigidifier une carrosserie. La voiture présente un comportement qui semble encore plus solide, ce qui contribue à un feeling de direction plus précis, plus immédiat, avec un toucher de route particulier.

Des amortisseurs monotube à l'arrière

A l'arrière, la S60 R-Design reçoit un amortissement monotube. Au contraire des amortisseurs bitube précédemment utilisés, ce système monotube ne comporte qu'une seule valve pour la compression et la détente, d'où un trajet du fluide plus court et plus rapide et donc une réponse plus rapide de l'amortisseur. Cette vitesse de fonctionnement accrue compense la tendance initiale au roulis normalement perceptible lorsque l'on tourne le volant. Il s'agit d'un moyen efficace d'améliorer le feeling de la suspension, en touchant comme en réponse.

Des ressorts plus courts et plus rigides

Les ressorts avant et arrière ont été raccourcis de 15 mm pour conférer à la voiture une attitude plus affirmée. Qui plus est, la rigidité des ressorts a été majorée de 15 % par rapport au châssis dynamique de la S60.

« Tout cela rend la voiture plus facile à contrôler et réduit toute tendance au tangage. C'est un domaine qui exige une réelle sensibilité tactile afin de trouver le bon équilibre entre dynamisme et confort. Si l'on va trop loin, la voiture devient bondissante, même sur revêtement lisse. Nous avons investi beaucoup de temps et d'efforts dans la recherche de cet équilibre », indique Paul Welander.

Des bagues encore plus fermes

Les bagues reliant les amortisseurs arrière à la coque ont été rigidifiées de 20 % par rapport au

châssis dynamique de la S60.

Quant aux attaches arrière, elles sont désormais quatre fois plus rigides afin de contrer la tendance des roues au rebond et aux secousses.

« Plus les bagues sont renforcées, moins la voiture oscillera et prendra du roulis. Les mouvements sont mieux contrôlés. On le perçoit nettement à bord », poursuit Paul Welander.

Nouveau système Corner Traction Control pour des virages mieux maîtrisés

À l'instar des versions standard, la S60 R-Design est truffée d'aides électroniques à la conduite aiguisant encore plus leur sportivité.

Le système Corner Traction Control (antipatinage en virage) est une nouvelle fonctionnalité faisant usage de la vectorisation de couple pour affirmer davantage la tenue de route dans les virages.

Cette technologie est un perfectionnement du dispositif d'antipatinage et contrôleur de trajectoire DSTC.

En courbe, la roue intérieure est freinée et davantage de puissance est transférée à la roue extérieure. La trajectoire est plus tendue et la tendance au sous-virage est réduite.

Quant au DSTC (Dynamic Stability and Traction Control), il possède plusieurs fonctions améliorant le confort de conduite et la sécurité :

- Contrôle de stabilité (Advanced Stability Control) : grâce à un nouveau contrôle gyroscopique de l'angle de roulis, il est possible de détecter très précocement toute amorce de dérapage. Ainsi, le système d'antipatinage peut se déclencher plus vite et avec plus de précision. Le contrôle de stabilité améliore beaucoup la qualité et la sérénité de la conduite et se montre d'une aide précieuse en cas de manœuvre d'évitement d'urgence, notamment en conduite sportive impliquant des forces latérales considérables.
- Contrôle de frein moteur (Engine Drag Control) : ce système empêche les roues de perdre leur adhérence en cas d'utilisation du frein moteur sur route glissante.
- Le DSTC présente également un réglage sport permettant une conduite encore plus engagée. La fonction anti-dérapage est déconnectée et la voiture peut prendre un peu plus de survirage.

Mots clés:

Old S60, Press Releases, 2011, 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.

media.volvocars.com >

volvocars.com >

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