

Comunicati stampa

Jan 10, 2011 | ID: 35860

S60 R-Design: una guida Volvo ancora più aerodinamica ed eccitante

Continuando sulla scia della nuova Volvo S60, gli esperti di telaio di Volvo Cars stanno facendo un passo avanti sulla strada che porta al paradiso degli appassionati di auto. Il risultato? Le Volvo S60 R-Design: ancora più sportiva, ancora più dinamica e ancora più eccitante.

"Rifinire un telaio è come essere un atleta che cerca di battere nuovi record. Dopo averne battuto uno, si punta subito a quello successivo. Nel telaio R-Design abbiamo accentuato ancora di più le proprietà dello sterzo, l'agilità e la generale impressione di solidità rispetto al telaio dinamico nella nuova S60," afferma Paul Welander, vicepresidente anziano dello sviluppo prodotti alla Volvo Cars. Poi aggiunge:

L'esperienza di guida dovrebbe essere così connessa e compatta da fare in modo che l'auto sembri forgiata da un unico blocco di alluminio."

Dopo aver sviluppato la nuova S60, il modello più dinamico in assoluto di Volvo Cars, il team addetto al telaio si è concentrato sull'ulteriore rifinitura di una serie di dettagli.

"La sfida consisteva nell'aumentare la dinamica senza che il telaio desse l'impressione di essere "grezzo". Se il telaio è troppo rigido, l'auto può sobbalzare anche quando si percorre l'asfalto liscio. Volevamo ottenere una sensazione decisa e tuttavia morbida" spiega Paul Welander.

La barra duomi consente di sentire meglio lo sterzo

Il team addetto al telaio ha inserito una cosiddetta "barra duomi" sotto il cofano; si tratta di una barra che unisce le torri delle sospensioni. È un metodo classico per irrigidire la struttura della carrozzeria. L'auto ora dà una sensazione di maggiore solidità, che a sua volta rende ancora più reattivo lo sterzo, caratterizzato da un particolare contatto con la strada.

Ammortizzatori monotubo posteriori

Dietro, la S60 R-Design è dotata di ammortizzatori monotubo. Diversamente dagli ammortizzatori a doppio tubo utilizzati in precedenza, il sistema monotubo è caratterizzato da una valvola tramite la quale avvengono sia lo smorzamento della compressione che quello di ritorno. In questo modo si ottiene un flusso più breve e rapido di liquido, che comporta a sua volta una maggiore rapidità di risposta dell'ammortizzatore. "Questa maggiore velocità di funzionamento gestisce l'iniziale tendenza al rotolamento, percepibile quando si gira il volante. È un modo efficace di migliorare la risposta e la sensazione ad essa collegata.

Sospensioni più corte e rigide

Le sospensioni anteriori e posteriori sono state accorciate di 15 mm per dare più carattere all'auto. In più, la rigidità di queste ultime è maggiore del 15 per cento rispetto al telaio dinamico della S60.

"Ciò rende l'auto più facile da controllare e riduce la tendenza alla sbandata. È un settore in cui è necessaria una estrema sensibilità per trovare il giusto mix di dinamica e comfort. Se si esagera, l'auto sobbalza anche su superfici lisce. Abbiamo investito moltissimo tempo e sforzi per trovare l'equilibrio ideale," afferma Paul Welander.

Boccole ancora più rigide

Le boccole con le quali gli ammortizzatori posteriori si collegano alla carrozzeria sono più rigide del 20 per cento rispetto al telaio dinamico della S60.

La boccola a lama di congiunzione anteriore, ovvero l'ancoraggio nella parte posteriore dell'auto, è più rigida di ben il 400 per cento rispetto a prima, per neutralizzare il rimbalzo e le scosse delle ruote.

"Più è rigida la boccola, minore saranno l'oscillazione e il rollio. I movimenti sono più controllati. Lo si può chiaramente percepire all'interno dell'auto," afferma Paul Welander.

Il nuovo sistema Corner Traction Control consente di curvare in modo ancora più fluido

Proprio come nella versione standard, il telaio nella S60 R-Design è supportato da una gamma di sistemi elettronici che enfatizzano ancor più l'esperienza di guida sportiva.

Il Corner traction Control è una nuova funzione che utilizza il controllo direzionale della coppia per effettuare curve più fluide. Questa tecnologia rappresenta un'ulteriore perfezionamento del sistema antipattinamento DSTC.

In curva, la ruota interna dell'auto viene frenata per trasferire più potenza alla ruota esterna. Ciò fornisce al conducente una linea più stretta in curva, con una ridotta tendenza alla sottosterzata. Il sistema DSTC (Dynamic Stability and Traction Control) presenta numerose funzioni che migliorano le proprietà di guida e la sicurezza, tra cui:

- Advanced Stability Control. Con un nuovo sensore a giroscopio dell'angolo di rollio, è possibile individuare qualunque tendenza allo scivolamento con notevole anticipo. Ciò significa che il sistema antipattinamento può intervenire prima e con maggiore precisione. L'Advanced Stability Control offre un notevole miglioramento delle proprietà di guida e in caso di manovre di emergenza effettuate con lo scopo di evitare un ostacolo, quando la guida è dinamica e implica forze laterali notevoli.
- Engine Drag Control. Impedisce alle ruote di perdere aderenza quando viene utilizzato il freno motore su una superficie sdruciolevole.
- Il sistema DSTC dispone inoltre di un'impostazione sportiva che consente una guida più attiva. Disattivando la funzione antipattinamento, l'auto consente un maggiore sovrasterzo.

Keywords:

Old S60, Press Releases, 2011, Product News

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.

Immagini correlate



[Altre Immagini >](#)

Video collegati



[Altre Filmati >](#)

[media.volvocars.com >](http://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](http://volvocars.com)

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