

Comunicati stampa

Jul 05, 2010 | ID: 33304

Nuova Volvo V60: una sports wagon nata da una passione che non accetta compromessi

Nuova Volvo V60: una sports wagon nata da una passione che non accetta compromessi

Cura, determinazione, attenzione. I tecnici di Volvo Cars sono partiti da qui e dal riuscitissimo telaio della S60, per sviluppare la nuova V60.

Il risultato? Una wagon sportiva e dinamica, che interpreta con le sue prestazioni il linguaggio stilistico.

"Ci siamo spinti oltre ogni limite raggiunto in precedenza. Per apprezzare il modo in cui abbiamo portato al culmine lo sviluppo del telaio è sufficiente mettersi al volante. Guidate questa vettura su una tortuosa strada di montagna, dove ogni curva offre una nuova sfida: la nuova V60 vi dimostrerà in modo evidente tutta la sua entusiasmante agilità", afferma Stefan Sällqvist, responsabile dello sviluppo del telaio nella nuova V60. Che aggiunge:

"Avevamo la possibilità di osare e non ci siamo lasciati sfuggire l'opportunità. Le nostre scelte tecniche sono state fatte con l'intento di risultare competitivi con quanto di meglio la concorrenza possa offrire, per garantire quella guida dinamica che è lecito attendersi da una vera *sports wagon*".

Telaio più sportivo per i mercati europei

La nuova Volvo V60 è lunga 4.628 mm con un passo di 2.776 mm; la carreggiata anteriore è pari a 1.588 mm e quella posteriore a 1.585 mm.

La nuova *sports wagon* di Volvo è disponibile con due diversi telai. Sul mercato europeo, è di serie l'innovativo telaio dinamico, mentre in alcuni altri mercati si offrirà il telaio più morbido con la variante dinamica disponibile come optional.

La differenza tra i due telai risiede negli ammortizzatori e nei telaietti anteriori e posteriori. Qui la variante touring offre una regolazione più *soft* in grado di favorire una guida armoniosa su superfici stradali non ottimali.

"L'obiettivo principale era dare al concetto di comfort una dimensione tutta nuova. Il telaio dinamico ha un carattere vivace e reattivo, che fa risaltare l'esperienza di guida senza tuttavia pregiudicare il comfort a bordo", spiega Stefan Sällqvist.

Oltre ai due telai standard, tutte le varianti di V60 possono essere dotate del telaio attivo opzionale FOUR-C (Continuously Controlled Chassis Concept), modificato e perfezionato per offrire un controllo e un comfort migliori rispetto alle precedenti Volvo. Si tratta di un sistema di autoregolazione del telaio che utilizza alcuni sensori per controllare continuamente il comportamento dell'auto. Gli ammortizzatori sono regolati per adattarsi alle condizioni di guida del momento in pochi decimi di secondo.

Con tre impostazioni possibili del telaio, è sufficiente che il conducente prema un pulsante per definire il carattere dell'auto: Comfort, Sport o Advanced.

Sterzo più rapido, sospensioni più robuste e boccole più rigide

In fase di sviluppo, i telaisti hanno lavorato sulla nuova Volvo V60 parallelamente alla berlina S60. Ne risulta un insieme di soluzioni che, proprio come nel caso della berlina, interessano ogni singolo dettaglio in grado di influenzare le proprietà di guida dell'auto.

Il rapporto di sterzo è stato reso del 10% più rapido rispetto ai modelli precedenti per una sensazione di manovra migliorata e una risposta più precisa. I tubi più spessi e l'isolatore più

rigido del piantone dello sterzo aumentano del 100% la rigidità torsionale. Ciò ha anche contribuito alla sensazione migliorata di contatto diretto con le ruote e con la strada.

"Uno sterzo ottimale deve essere intuitivo. L'auto sembra avvertire le intenzioni del pilota, anche quando è solo un pensiero nella mente del conducente. A questo riguardo abbiamo sicuramente fatto un enorme passo in avanti", afferma Stefan Sällqvist.

Le sospensioni anteriori presentano bielle più spesse rispetto al telaio sportivo di Volvo S80. L'aumento del 47% della rigidità consente alla struttura di assorbire maggiormente i carichi laterali. Le molle stesse sono più corte e rigide di prima. La frequenza di Eigen è stata aumentata del 10%.

Le boccole sono più rigide rispetto a quanto si verifica su altri telai sportivi Volvo. Sulle sospensioni anteriori, la rigidità è aumentata del 50%. Le boccole del telaio anteriore e posteriore presentano una rigidità doppia rispetto ai modelli precedenti. Anche le boccole del braccio di collegamento sono state ottimizzate per una guida sportiva con un controllo totale.

Maggiore smorzamento rispetto al passato

Gli ammortizzatori offrono uno smorzamento superiore rispetto a tutti i precedenti modelli Volvo. I supporti degli ammortizzatori posteriori sono costruiti in PUR (poliuretano) anziché in gomma, una soluzione che fornisce un migliore equilibrio tra comfort e controllo dinamico.

"Abbiamo dedicato molto tempo alla regolazione degli ammortizzatori, provando l'auto sulle tipiche strade della campagna inglese. Il test ideale per mettere a punto le giuste qualità di smorzamento e di assorbimento delle asperità con movimenti del corpo vettura ben controllati", commenta Stefan Sällqvist.

FOUR-C opzionale

Il software nel sistema AWD (All Wheel Drive) è stato modificato per consentire alle varianti a quattro ruote motrici della nuova V60 di sfruttare al massimo il nuovo telaio sportivo; l'AWD è di serie sulla variante T6 e optional sulla D5 con cambio automatico.

La prima *sports wagon* con Advanced Stability Control

"Abbiamo uno dei sistemi di regolazione della frenata più avanzato al mondo. Il sistema Dynamic Stability and Traction Control della nuova Volvo V60 è dotato di sofisticate funzioni che offrono al tempo stesso il massimo piacere di guida e la totale sicurezza", spiega Stefan Sällqvist.

- Come nel caso della berlina S60, la nuova V60 è dotata di Advanced Stability Control. Con un nuovo sensore dell'angolo di rollio, è possibile individuare ogni eventuale tendenza allo scivolamento con notevole anticipo. Ciò significa che il sistema antisbandamento può subentrare prima e con maggiore precisione. L'Advanced Stability Control va a tutto vantaggio dell'efficacia nel caso di guida caratterizzata da notevoli forze laterali e migliora la gestione del veicolo nelle manovre necessarie per evitare rapidamente una situazione di pericolo.
- Il sistema Engine Drag Control impedisce alle ruote di bloccarsi quando viene utilizzato il freno motore su una superficie sdruciolevole.
- Il sistema DSTC dispone di un'impostazione sportiva che consente una guida più attiva. Disattivando il sistema di controllo del pattinamento, l'auto consente un maggior sovrasterzo e permette un angolo di sbandata posteriore più ampio.
- Il sistema Trailer Stability Assist consente di attenuare il movimento a zig-zag che può verificarsi quando si traina un rimorchio o una roulotte. L'auto è stabilizzata mediante la frenatura di una o più ruote e la riduzione della coppia.

Nuovo Corner Traction Control per una percorrenza di curva più fluida

Il nuovo telaio dinamico è supportato da 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 in modo da permettere all'auto di curvare in modo ancora più fluido. Questa tecnologia rappresenta un ulteriore miglioramento del sistema DSTC (Dynamic Stability and Traction Control).

In curva, la ruota interna dell'auto viene frenata e quindi a quella esterna viene fornita più potenza. In questo modo il conducente può curvare più stretto riducendo qualunque tendenza alla sottosterzata.

"È possibile accelerare in uscita dalla curva mantenendo tutto il grip possibile. Questo sistema consente di mantenere la traiettoria corretta anche su percorsi assai tortuosi, nelle rotonde e su superfici bagnate. Il sistema Corner Traction Control è particolarmente utile quando si accede a una strada principale da una piccola strada laterale ed è necessario accelerare rapidamente per immettersi nel flusso di traffico", spiega ancora Stefan Sällqvist.

Funzioni di frenata integrate avanzate

Il sofisticato impianto frenante è un elemento importante delle proprietà dinamiche della nuova V60. La nuova *sports wagon* di Volvo è dotata di una serie di funzioni che interagiscono per offrire lo spazio di frenatura più breve possibile in tutti gli scenari.

- Il sistema Ready Alert Brakes è in grado di prevedere eventuali necessità di frenata rapida. Le pinze dei freni vengono chiuse leggermente sui dischi ancora prima che il conducente preme il freno.
- Hydraulic Brake Assist aiuta il conducente a frenare nella distanza più breve possibile. In una situazione di emergenza in cui il conducente non preme il pedale del freno abbastanza rapidamente e con forza sufficiente, l'Hydraulic Brake Assist può consentire l'utilizzo ottimale del sistema ABS e ridurre la distanza di arresto complessiva.
- Optimised Hydraulic Brakes è un sistema che amplifica la capacità frenante in caso di frenata brusca utilizzando la forza idraulica per compensare un'insufficiente pressione di funzionamento sul servofreno.
- Il Fading Brake Support utilizza l'impianto idraulico per far aumentare gradatamente la pressione nell'impianto frenante nelle situazioni in cui i freni vengono utilizzati a fondo e ripetutamente. Si evita così la perdita di efficienza degli stessi e si mantiene la sensibilità del pedale.
- L'auto è dotata di Electronic Parking Brake di serie.

Ampia gamma di motorizzazioni, al top una versione T6 ancora più potente

Nel corso del primo anno di produzione, Volvo V60 sarà disponibile con una serie di motori diesel e benzina che vanno da una versione DRIVe economica da 115 CV fino a un'aggressiva versione turbo benzina dalle elevate prestazioni, che offre ben 304 CV. Tutti i motori sono stati sviluppati per soddisfare le massime esigenze in termini di sportività e consumi di carburante. Grazie alla ferma intenzione di limitare le emissioni di CO₂ i consumi sono stati ridotti in tutti i motori della gamma.

Il motore T6 benzina ha una cilindrata di 3,0 litri ed è stato ulteriormente migliorato, principalmente grazie ai minori attriti interni. Ora vanta una potenza di 304 CV e ben 440 Nm di coppia. La coppia massima è raggiunta fra 2100 e 4200 giri. Ciò permette un'accelerazione rapida e una progressione solida e costante sulla strada. Si passa da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi e la velocità massima è limitata a 250 km/h.

Allo stesso tempo, i motoristi di Volvo Cars sono riusciti a ridurre i consumi di carburante di circa il 10 per cento, fino a 9,9 l/100 km (combinato EU, dato preliminare).

La potenza del motore è trasmessa alle ruote tramite un cambio automatico Geartronic a sei rapporti di seconda generazione. Nuove valvole e minore frizione si traducono in un cambio dei rapporti più rapido rispetto al passato. L'AWD (All Wheel Drive) è di serie sulla T6.

Nuovo motore due litri a iniezione diretta

Il nuovo motore quattro cilindri 2.0 GTDi (Gasoline Turbocharged Direct Injection) ha una cilindrata di due litri e offre nientemeno che 203 CV, con 300 Nm di coppia disponibili a partire da 1750 giri al minuto. Si passa da 0 a 100 km/h in 7,7 secondi con il cambio manuale e 8,2 secondi con la trasmissione automatica. La velocità massima è limitata a 230 km/h con il cambio manuale e 230 km/h con quello automatico.

La nuova tecnologia di turbocompressore sviluppata in sede, l'iniezione diretta e il doppio albero a camme a geometria variabile offrono un'esclusiva combinazione di consumi ridotti, basse emissioni e un'ampia ed elevata gamma di prestazioni, il tutto in un formato molto compatto.

Il consumo è di 8,1 litri di carburante (combinato EU) ogni 100 chilometri con il cambio manuale, e di 8,3 litri ogni 100 chilometri con quello automatico.

"Siamo riusciti a creare un motore a quattro cilindri equivalente a un motore a cinque cilindri ma con un maggiore rendimento energetico. Si tratta di un fatto importante sia per l'ambiente che per i clienti che desiderano elevate prestazioni e buona guidabilità. Il nostro nuovo sistema turbo brevettato è studiato su misura per motori più piccoli e dal rendimento energetico superiore", commenta Thomas Ahlborg, direttore di progetto della nuova Volvo V60.

Il turbocompressore è il più piccolo del mercato se paragonato alla potenza massima del motore. Il turbo non solo offre prestazioni eccellenti ma migliora anche il post-trattamento dei gas di scarico.

Un'altra nuova caratteristica è data dal fatto che il collettore di scarico e il turbo sono realizzati in lamiera d'acciaio piuttosto che in colate più pesanti. L'acciaio è leggero, facile da modellare e, soprattutto, consente un minor irradiazione di calore da parte del sistema grazie allo strato di isolante aggiuntivo. Ciò permette l'elevata temperatura del flusso di gas e, pertanto, maggiore efficienza di combustione senza aumentare in modo avvertibile la temperatura del vano motore. Va detto che un collettore in lamiera d'acciaio non è una novità ma fino ad ora era stato utilizzato solo in abbinamento a un alloggiamento in metallo fuso. Il nuovo impianto turbo integrato in lamiera d'acciaio è un'innovazione mondiale ed è stato brevettato da Volvo.

Successivamente, nel corso del primo anno di produzione, la nuova V60 sarà anche disponibile come versione 2.0 GTDi con 240 CV e 320 Nm di coppia.

Due nuovi motori GTDi da 1,6 litri

C'è anche un nuovo motore GTDi da 1,6 litri, disponibile in due versioni: 1,6 GTDi (T3) da 150 cavalli e T4 da 180 cavalli.

Il motore da 180 CV offre una coppia massima di 240 Newton per metro da soli 1600 giri/minuto fino a 5000 giri/minuto ed è in grado di fornire una impressionante coppia di 270 Newton per metro. La curva di coppia è relativamente piatta: il risultato è un'esperienza di guida particolarmente rilassante.

Il motore da 150 cavalli al minuto offre 140 Newton per metro di coppia.

"I piccoli motori GTDi ad alte prestazioni sono parte del nostro sforzo per trarre più energia dai motori più piccoli", spiega Thomas Ahlborg.

Il Powershift funziona con un principio analogo a due cambi manuali paralleli con frizioni separate, un sistema che consente un cambio di marcia estremamente rapido e ottimale sul fronte della riduzione dei consumi.

Due turbodiesel cinque cilindri

La gamma motori comprende anche due turbodiesel cinque cilindri.

Il motore D5 doppio turbo ad alte prestazioni offre 205 cavalli e 420 Nm di coppia. L'accelerazione da 0 a 100 km/h impiega 7,8 secondi (manuale e automatico). La velocità massima è di 230 km/h (limitata) con il cambio manuale e 230 km/h con quello automatico.

Nella versione D5 più recente, introdotta nella primavera del 2009, i requisiti relativi a prestazioni e guidabilità sono stati soddisfatti grazie a due turbocompressori di diverse dimensioni, che subentrano l'uno all'altro e forniscono una potenza aggiuntiva entro un'ampia gamma di regimi. Il risultato è una risposta pronta e una rapida accelerazione a tutte le velocità, con cambiamenti impercettibili di regime nel passaggio da un turbocompressore all'altro.

Le proprietà complementari dei due turbo sono sfruttate in modo ottimale per offrire prestazioni massime e consumi ridotti, pari a 5,4 l/100 km (combinato EU, dato preliminare). Tali caratteristiche rendono questo motore uno dei migliori della sua classe.

L'avanzata tecnologia di iniezione del carburante mediante valvole piezoelettriche consente la distribuzione precisa del carburante nella camera di combustione e, di conseguenza, combustione efficiente ed emissioni ridotte.

Una cilindrata inferiore per consumi ridotti

Inoltre, esiste il nuovo D3 due litri da 163 CV e 400 Nm di coppia. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 9,2 secondi (manuale e automatico). La velocità massima è di 220 km/h (manuale) o 215 km/h (automatico).

Il consumo è di 5,5 litri di carburante (combinato EU) ogni 100 chilometri con il cambio manuale e di 6,1 litri ogni 100 chilometri con quello automatico.

Il nuovo cinque cilindri 2.0D è, in linea di principio, simile all'attuale 2.4D ma la capacità dei cilindri è stata ridotta con una corsa più breve, per ottimizzare i consumi di carburante. Con un cambio manuale i consumi (combinato UE, dato preliminare) si riducono a 5,3 l/100 km.

Il motore è stato ottimizzato per ridurre il consumo di carburante, mentre il sistema di iniezione è dotato di una valvola piezoelettrica diversa rispetto al motore D5. Queste valvole mantengono al minimo il consumo grazie a impulsi di iniezione eccezionalmente veloci e precisi ad alta pressione. Questo risultato va molto al di là di una combustione efficiente.

Per offrire all'auto proprietà di guida migliorate, il turbocompressore è stato ottimizzato per produrre una coppia elevata a tutti i regimi.

Il filtro antiparticolato, che non necessita di manutenzione ed è in grado di trattenere circa il 95 per cento delle polveri sottili presenti nei gas di scarico, è di serie su entrambi i motori, rendendoli veramente ecocompatibili.

Tutti e due i turbodiesel sono disponibili con cambio automatico o manuale, entrambi a sei rapporti.

Il D5 con cambio automatico può anche essere dotato di AWD.

Diesel DRIVE

Nel corso del primo anno di produzione verrà presentata anche una versione DRIVE della nuova V60, con un motore diesel da 1,6 litri ed emissioni di CO₂ inferiori a 119 g/km. Il motore ha 115 cv e 270 Nm di coppia e sarà disponibile solo con un cambio manuale a sei rapporti.

Non tradisce il suo aspetto

Il design sportivo della Volvo V60 non ha la sola funzione di stimolare i telaiisti di Volvo Cars. Le linee promettono ai clienti caratteristiche di guida davvero di spicco.

"Sappiamo che i clienti di questo segmento hanno aspettative molto elevate in merito all'esperienza di guida. Sono convinto che saranno estremamente soddisfatti di quanto è stato

ottenuto su telaio e motore della nuova V60" sostiene Tomas Ahlborg.

Gamma motori:

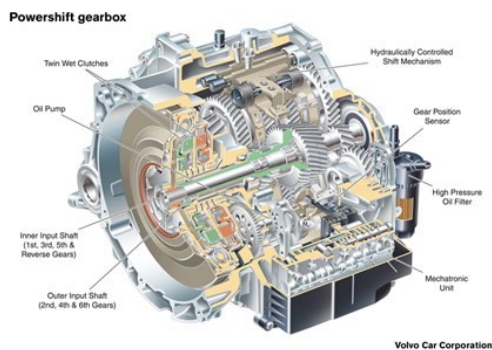
Motore benzina	Cilindrata	Configurazione	Potenza	Coppia
T6	3.0	6 cilindri in linea	304 cv	440 Nm
2.0T	2.0	4 cilindri in linea	203 cv	300 Nm
T5	2.0	4 cilindri in linea	240 cv	320 Nm
T4	1.6	4 cilindri in linea	180 cv	240 Nm
T3	1.6	4 cilindri in linea	150 cv	240 Nm
Motore diesel	Cilindrata	Configurazione	Potenza	Coppia
D5	2.4	5 cilindri in linea	205 cv	420 Nm
D3	2.0	5 cilindri in linea	163 cv	400 Nm
1.6 D DRIVE	1.6	4 cilindri in linea	115 cv	270 Nm

Keywords:

Old V60, 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 >](#)

[volvocars.com >](#)

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