

## Comunicati stampa

Mar 02, 2010 | ID: 31770

# La nuova Volvo S60: pura passione e piacere di guida

Agli esperti telaisti di Volvo era bastato dare uno sguardo ai bozzetti di progetto iniziali per capire che sarebbe stata una grande sfida.

Quei disegni erano l'embrione di una berlina sportiva diversa da tutte le Volvo precedenti. A quel punto il compito era chiaro: studiare e realizzare un telaio che facesse onore a un design tanto audace.

Il risultato è stato la nuova Volvo S60, senza dubbio il modello di auto più dinamico mai presentato da Volvo.

"Capimmo subito che non sarebbe stato per niente un progetto convenzionale e che avremmo dovuto lasciarci trainare dalla pura passione per sfruttare al massimo l'esperienza Volvo nello sviluppo dei telai. Una sorta di territorio inesplorato", afferma Paul Welander, Senior Vice President Product Development at Volvo Cars.

Quando gli abbiamo chiesto di riassumere i risultati, Paul ha risposto senza esitazioni:

"Le parole non bastano per descrivere le caratteristiche di guida di quest'auto. Dovete semplicemente provarla per capire di cosa si tratta, preferibilmente su una tortuosa stradina di campagna, dove ogni curva è una sfida. È in queste circostanze che la nuova S60 dà il meglio di sé, mostrando la sua agilità e il suo brio entusiasmante".

Il viaggio per raggiungere il meglio in fatto di dinamica di guida è stato impegnativo ed emozionante, costellato di problematiche e soluzioni sempre nuove. Il team di progettazione del telaio in breve tempo ha deciso di tradurre le istruzioni ricevute in un prototipo che servisse come banco di prova su cui collaudare le diverse soluzioni tecniche.

"Avevamo la possibilità di prendere iniziative coraggiose e non ci siamo lasciati sfuggire l'opportunità. E abbiamo confrontato le nostre soluzioni tecniche con i migliori concorrenti per verificare di offrire davvero il massimo", commenta Paul Welander.

### Telaio più sportivo di serie in Europa

La nuova Volvo S60 presenta 463 cm di lunghezza con passo da 278 cm e carreggiata anteriore e posteriore da 159 cm.

È possibile scegliere tra due tipi di telaio. Sul mercato europeo, l'innovativo telaio dinamico sportivo è di serie, mentre nella maggior parte dei mercati in Nord America e Asia si offrirà il telaio comfort con la variante sportiva disponibile come optional.

La differenza tra i due tipi di telaio risiede negli ammortizzatori e negli assetti. La variante comfort offre una regolazione più morbida, per garantire una guida più armoniosa su superfici stradali non ottimali.

"L'obiettivo principale era dare al concetto di comfort una dimensione tutta nuova. Il telaio dinamico ha reazioni rapide e valorizza l'esperienza di guida senza tuttavia compromettere la sensazione di confort a bordo", spiega Paul Welander.

### Sterzo più rapido, sospensioni e boccole più rigide

Durante il processo di sviluppo, il team addetto al telaio ha adottato un processo "olistico" apportando interventi migliorativi a ogni singolo dettaglio che abbia a che fare con le proprietà di guida dell'auto.

Il rapporto di sterzo è stato reso del 10% più veloce rispetto ai modelli precedenti per offrire una risposta più precisa ed efficace. I tubi di maggior diametro e le boccole più rigide del piantone dello sterzo hanno aumentato del 100% la rigidità torsionale. Ciò ha anche contribuito a migliorare la

sensazione di contatto diretto con le ruote e con la strada.

"Uno sterzo perfetto deve essere intuitivo. L'auto sembra avvertire l'intenzione di guida anche quando è solo un pensiero nella mente del conducente. A questo riguardo abbiamo sicuramente fatto un enorme passo in avanti", afferma Paul Welander.

Le sospensioni anteriori presentano bielle più grosse rispetto al telaio sportivo della Volvo S80. L'aumento del 47% della rigidità consente alla struttura di sostenere 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 in genere più rigide rispetto all'attuale telaio sportivo Volvo. Sui supporti delle sospensioni anteriori la rigidità è aumentata del 50%. Le boccole anteriori e posteriori presentano una rigidità doppia rispetto ai modelli precedenti. Anche le boccole del braccio di collegamento sono state ottimizzate per il controllo totale nella guida sportiva.

### **Smorzamento efficace**

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 impiegato molte settimane nella regolazione degli ammortizzatori, provando l'auto nella campagna inglese. Abbiamo guidato su antiche strade romane che hanno ricevuto solo pochi strati di asfalto nel corso dei secoli. Un ambiente perfetto per trovare le giuste qualità di smorzamento, con movimenti ben controllati di rollio e rimbalzo", commenta Paul Welander.

### **FOUR-C opzionale**

Il software nel sistema AWD (All Wheel Drive) è stato modificato per consentire alle varianti a quattro ruote motrici della nuova Volvo S60 di sfruttare al massimo il nuovo telaio sportivo; le quattro ruote motrici sono di serie sulla T6 e optional sulla D5.

Tutte le varianti della nuova S60 possono essere dotate del telaio attivo FOUR-C. Il telaio attivo FOUR-C è stato modificato e migliorato per garantire un controllo e una sensazione di 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 diverse a disposizione, è sufficiente che il conducente prema un pulsante per impostare il carattere dell'auto: Comfort, Sport o Advanced.

### **La prima berlina con Advanced Stability Control**

"Abbiamo il sistema di controllo della dinamica di marcia attraverso l'uso selettivo della frenata più avanzato al mondo. Il sistema Dynamic Stability and Traction Control della nuova S60 è dotato di diverse sofisticate funzioni che offrono al tempo stesso il massimo piacere di guida e la totale sicurezza", spiega Paul Welander.

- La S60 è il primo modello di berlina sul mercato dotato di Advanced Stability Control (controllo avanzato della stabilità). Con un nuovo sensore dell'angolo di rollio, è possibile individuare qualsiasi tendenza allo scivolamento con notevole anticipo. Ciò significa che il sistema antisbandamento può subentrare prima e con maggiore precisione. L'Advanced Stability Control è un punto a favore nella guida caratterizzata da notevoli forze laterali, migliorando il controllo del veicolo e favorendo le manovre necessarie a evitare rapidamente una situazione di pericolo.
- Il sistema Trailer Stability Assist consente di attenuare l'oscillazione o 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.
- Il sistema Engine Drag Control impedisce alle ruote di bloccarsi 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 il sistema antipattinamento, l'auto presenta una maggiore tendenza al sovrasterzo.

### **Nuovo Corner Traction Control per curve più fluide**

Il nuovo telaio dinamico della nuova Volvo S60 è servito da una serie di dispositivi elettronici che enfatizzano ancor più il carattere sportivo della guida.

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 mentre a quella esterna viene fornita più potenza. In questo modo il conducente può curvare più stretto riducendo qualunque tendenza al sottosterzo.

"È possibile accelerare in uscita dalla curva mantenendo perfettamente la tenuta di strada.

Questo sistema consente di mantenere la linea impostata nella guida su strade tortuose, nelle

rotatorie e sulle 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 Paul Welander.

### **Funzioni di frenata avanzate**

L'impianto frenante altamente avanzato è un elemento importante a favore delle proprietà dinamiche di S60. La nuova berlina di Volvo è dotata di una serie di funzioni che interagiscono per offrire lo spazio di frenata più breve possibile in tutte le condizioni.

- Il sistema Ready Alert Brakes è in grado di prevedere le 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.
- La nuova S60 è inoltre dotata di Electronic Parking Brake di serie.

### **Vasta gamma di motorizzazioni, prima delle quali una versione T6 ancora più potente**

Nel corso del primo anno di produzione, la nuova Volvo S60 sarà disponibile con una serie di motori diesel e benzina che vanno da una versione DRIVE economica da 115 cavalli fino a un'aggressiva versione turbo dalle elevate prestazioni, che offre ben 304 cavalli. Tutti i motori sono stati sviluppati per soddisfare tutte le esigenze in termini di sportività, guida dinamica e consumi di carburante. La decisa iniziativa per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ha portato a una diminuzione dei consumi di carburante in tutta la gamma motori.

Il motore T6 benzina ha una cilindrata di 3.0 litri ed è stato ulteriormente migliorato, principalmente grazie alla riduzione degli attriti interni. Ora vanta una potenza di 304 CV e ben 440 Nm di coppia. La coppia massima è raggiunta entre 2100 - 4200 giri. Ciò permette un'accelerazione rapida e una progressione vigorosa su strada.

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 attrito si traducono in cambiate più rapide 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.

La nuova tecnologia di turbocompressore sviluppata in sede, l'iniezione diretta e il doppio albero a camme a fasatura variabile offrono un'esclusiva combinazione di consumi ridotti, basse emissioni e prestazioni elevate, il tutto in un formato molto compatto. Volvo S60 2.0 GTDi consuma appena 7,9 litri di carburante ogni 100 chilometri (combinato EU, dato preliminare).

"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 sia 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 Tomas Ahlborg, Project Director per la nuova Volvo S60.

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 S60 sarà anche disponibile nella versione 2.0 GTDi con 240 CV e 320 Nm di coppia. Inoltre, ci sarà un motore GTDi da 1,6 litri

disponibile in due versioni: 180 CV e 150 CV con 240 Nm di coppia.

Tutti i motori GTDi saranno disponibili in abbinamento con il cambio automatico Powershift di Volvo o con un cambio manuale, entrambi a sei rapporti. Il cambio Powershift funziona con un principio analogo a due cambi manuali paralleli con frizioni separate. Ciò consente cambiate estremamente rapide ed efficienti dal punto di vista del consumo energetico.

### **D5 turbodiesel a doppio turbocompressore**

La gamma motori comprende anche due turbodiesel cinque cilindri.

Il motore D5 doppio turbo ad alte prestazioni offre 205 CV e 420 Nm di coppia. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 7,8 secondi (manuale e automatico). La velocità massima è di 235 km/h (manuale) o 230 km/h (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 accelerazione decisa 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 di spicco e consumi ridotti. Questi sono pari a 5,3 l/100 km nel ciclo 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 perfetta distribuzione del carburante nella camera di combustione e, di conseguenza, combustione efficiente ed emissioni ridotte.

### **Due litri per consumi più ridotti**

In aggiunta, sul fronte dei motori a gasolio, viene proposto il nuovo D3 due litri da 163 CV e 400 Nm di coppia. L'accelerazione da 0 a 100 km/h è pari a 9,2 secondi (manuale e automatico). La velocità massima è di 220 km/h (manuale) o 215 km/h (automatico).

Il nuovo cinque cilindri 2.0D è, in linea di principio, l'attuale 2.4D ma con cilindrata ridotta in virtù di una corsa più breve, per ottimizzare i consumi di carburante. Abbinato ad un cambio manuale, i consumi (combinato UE, dato preliminare) si riducono a 5,3 l/100 km (139 g CO<sub>2</sub>/km).

Il motore è stato ottimizzato per ridurre il consumo e il sistema di iniezione è stato 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 in regime di alta pressione. Questo risultato va al di là di una combustione efficiente.

Per offrire all'auto proprietà di guida adeguate, 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, è di serie su entrambi i motori, rendendoli ecocompatibili.

Entrambi i turbodiesel sono disponibili con cambio automatico o manuale, a sei rapporti.

Il D5 può anche essere dotato di all wheel drive.

### **Meno di 115 g/km grazie al diesel DRiVe**

Nel corso del primo anno di produzione verrà introdotta anche una versione DRiVe della nuova S60, con un motore diesel da 1,6 litri. Il consumo di carburante è pari a 4,3 l/100 km (combinato UE, dato preliminare), con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori a 115 g/km. Il motore ha 115 CV e 270 Nm di coppia e sarà disponibile solo con cambio manuale a sei rapporti.

### **Non tradisce il suo aspetto**

Il design sportivo della Volvo S60 non ha la sola funzione di stimolare la creatività dei telaisti di Volvo Cars. Le linee dalla forte personalità promettono ai clienti caratteristiche di guida eccezionali.

"Sappiamo che i clienti di questo segmento hanno aspettative elevate in merito all'esperienza di guida che un'auto sa fornire. Sono convinto che saranno soddisfatti del lavoro che abbiamo svolto sul fronte del telaio e delle motorizzazioni", conclude Tomas Ahlborg.

### **Gamma dei motori**

<b>Motori benzina</b>	<b>Cilindrata</b>	<b>Architettura</b>	<b>Potenza</b>	<b>Coppia</b>
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

Motori diesel	Cilindrata	Architettura	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 S60, Press Releases, 2011, Product News

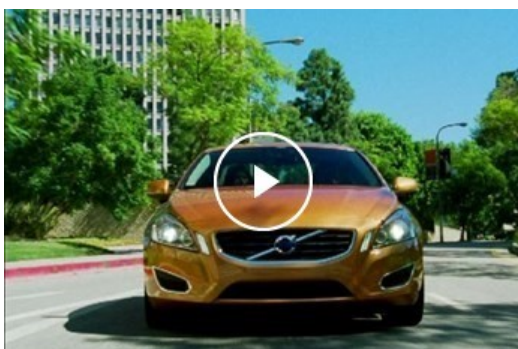
I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti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