

Comunicati stampa

Mar 02, 2004 | ID: 4937

Volvo Your Concept Car - Un prototipo realizzato da donne e pensato per le esigenze di tutti gli automobilisti moderni

- Iniziativa delle donne di Volvo Cars, realizzata nel Giugno del 2002
- Progetto gestito interamente da donne
- Target costituito dal segmento superiore più esigente: le professioniste indipendenti

L'idea di un team Volvo interamente femminile che prendesse tutte le decisioni relative allo sviluppo di un nuovo prototipo è nata nell'autunno del 2001, in occasione di una serie di seminari tenuti presso l'azienda da Marti Barletta, un'esperta americana di modalità di consumo femminile che sosteneva: "Soddisfacendo le attese delle donne si va oltre quelle degli uomini".

"Marti ha certamente ragione", affermava Camilla Palmertz, una delle due responsabili del progetto YCC. "Ecco perché tale tesi è stata il principio guida dello sviluppo del prototipo Your Concept Car (YCC).

A giugno del 2002, Camilla Palmertz e un piccolo gruppo di colleghe sono state invitate a presentare la loro idea a Hans-Olov Olsson, Presidente e CEO di Volvo Car Corporation, che l'ha accolta con entusiasmo.

Le donne costituiscono un gruppo di clienti di importanza crescente per Volvo Cars. Negli Stati Uniti, il 54 per cento di tutti gli acquirenti Volvo è costituito da donne, e anche in Europa tale percentuale è in costante aumento.

"Per noi è un'opportunità fantastica, perché ci permette di concentrarci sulla clientela femminile, in rapida espansione, senza perdere quella maschile. Sono infatti certo che agli uomini questo prototipo piacerà molto", ha affermato Hans-Olov Olsson commentando il progetto.

Decisioni prese interamente dalle donne

Il team di gestione del progetto YCC è stato formato da cinque donne di Volvo Cars, che hanno introdotto nel progetto un ampio ventaglio di competenze in vari settori automobilistici. Donne anche i tre responsabili della progettazione. "Abbiamo inteso mantenere una prospettiva interamente femminile", ha dichiarato in proposito Hans-Olov Olsson.

Dopo una serie di studi preliminari, a dicembre del 2002 il progetto ha ricevuto il via libera del team direttivo di Volvo Cars, con un'indicazione perfettamente chiara: completa libertà di sviluppo di un prototipo in grado di ottenere l'approvazione della categoria di clienti Volvo più esigente in assoluto, vale a dire le professioniste indipendenti.

Volvo ha una lunga tradizione di attenzione per ciò che riguarda le attese delle donne. In azienda esiste già dal 1980 un gruppo di riferimento femminile, nell'ambito del quale le dipendenti vengono invitate a collaudare e valutare i nuovi modelli in una fase di sviluppo molto precoce. A conferma di ciò, durante lo sviluppo del modello XC90, in California è stato costituito un gruppo di valutazione femminile formato interamente da potenziali acquirenti di tale tipo di veicolo, le cui opinioni hanno contribuito a plasmare le caratteristiche e le funzioni distintive del SUV di Volvo.

Suddividendo la clientela del settore automobilistico in tre segmenti, vale a dire economico, intermedio e di lusso, le indagini di mercato mostrano che le donne appartenenti al segmento

superiore sono la categoria più esigente in assoluto. Le clienti di tale segmento hanno gli stessi requisiti degli uomini in fatto di prestazioni, prestigio e stile, ma desiderano anche altro, vale a dire:

- Soluzioni intelligenti per riporre oggetti
- Vetture sulle quali sia facile salire, e dalle quali sia agevole scendere
- Buona visibilità
- Possibilità di personalizzare la vettura
- Manutenzione ridotta al minimo
- Vetture facili da parcheggiare

Vani portaoggetti intelligenti

La richiesta di vani portaoggetti intelligenti va ben oltre il posto in cui posare la borsetta, e ha a che vedere con la sistemazione del cellulare, delle chiavi, del computer portatile, della ventiquattrore, della borsa per la palestra e di tutta una serie di altri oggetti da trasportare in auto.

Il punto migliore per riporre tutti gli oggetti che si desidera avere a portata di mano è fra i sedili anteriori, dove però si trovano di solito la leva del cambio e quella del freno di stazionamento.

"Così le abbiamo spostate: nel prototipo YCC, le leve del cambio si trovano vicino al volante, e il freno di stazionamento è elettronico e integrato. Questa soluzione ha liberato lo spazio necessario per riporre gli oggetti nella console centrale", spiega Cindy Charwick, progettista dell'abitacolo del prototipo YCC.

Nella console centrale è presente una vaschetta poco profonda per le chiavi, il cellulare, le monete e altri oggetti di piccole dimensioni. Facendo scorrere all'indietro tale vaschetta, si ha accesso a un vano più grande, di dimensioni sufficienti per riporvi una borsetta. Un altro scomparto può accogliere un computer portatile, ed è disponibile anche un vano fresco a portata di mano del conducente. In tema di pura praticità, il quadro è completato da un cestino per le cartacce.

"La maggior parte delle donne del nostro gruppo di riferimento ha dichiarato che il sedile posteriore accoglie più spesso una borsa piuttosto che dei passeggeri. Abbiamo quindi deciso di progettare tale zona prevalentemente per riporvi oggetti, con la possibilità tuttavia di trasformarla rapidamente in due sedili, a seconda delle necessità", spiega Camilla Palmertz.

È proprio questo il motivo per il quale i sedili posteriori assomigliano a poltrone di sala cinematografica, che rimangono sollevate in modo da non creare ingombro fino a quando qualcuno non le utilizza. Questo accorgimento libera molto spazio per i bagagli nella zona del sedile posteriore, accessibile con facilità attraverso l'ampia porta laterale. Per utilizzare i sedili posteriori, gli eventuali passeggeri non devono fare altro che abbassarli quando entrano nell'abitacolo.

Il prototipo YCC è un esemplare unico, una sorta di vetrina che Volvo ha utilizzato per presentare al mondo idee e soluzioni brillanti, alcune delle quali destinate ad essere adottate nei modelli di produzione.

"Per contribuire a esporre meglio le soluzioni interne adottate sul prototipo YCC, abbiamo scelto una porta che si apre ad ala, con un'apertura alare contenuta", spiega Elna Holmberg, responsabile tecnico del progetto. "Questa soluzione ha portato con sé altri vantaggi, agevolando ad esempio l'inserimento delle borse dietro il sedile del conducente e migliorando la visibilità laterale al di sopra della spalla, in quanto il montante B è stato spostato più indietro. Quando la porta si apre, inoltre, la soglia a discesa ruota, agevolando notevolmente l'ingresso nell'abitacolo e l'uscita da esso".

Una vettura sulla quale è facile salire e dalla quale è agevole scendere

La facilità di accesso all'abitacolo era uno fra i primi punti dell'elenco stilato dal gruppo di potenziali clienti di riferimento.

Le progettiste del prototipo YCC sono state liete di soddisfare tale richiesta. Quando la porta ad ala si apre, la soglia a discesa ruota verso il basso, in modo da non doverla scavalcare. Per lasciare più spazio, il sedile del conducente si sposta automaticamente all'indietro, mentre il volante si solleva. I sostegni laterali della base del sedile del conducente si abbassano inoltre per non essere di ostacolo e agevolare l'ingresso nell'abitacolo.

Se si hanno le mani impegnate, è possibile fare aprire automaticamente la porta del prototipo YCC

quando si giunge vicino alla vettura. A tale scopo è sufficiente attivare con la chiave l'apertura automatica prima di prendere le borse; a questo punto, mettendosi in piedi accanto a una ruota posteriore si causa l'apertura della porta laterale corrispondente. Avvicinandosi al lato posteriore della vettura si ottiene invece l'apertura del portellone posteriore.

Buona visibilità

La posizione di guida e la linea visuale sono molto importanti per la sicurezza e il comfort.

"Nel prototipo YCC, abbiamo combinato ergonomia e regolazione della linea visuale in un sistema denominato Ergovision, che stiamo brevettando", spiega Elna Holmberg.

Dopo avere eseguito una scansione del corpo del/della cliente, i dati delle proporzioni relative (statura e lunghezza delle gambe e delle braccia) vengono utilizzati per definire una posizione di guida specifica ideale. Tale posizione viene memorizzata in formato digitale sulla chiave personale. Quando il/la cliente si accomoda sul sedile di guida e inserisce la chiave nella console centrale, il sedile, il volante, i pedali, il poggiatesta e la cintura di sicurezza vengono regolati automaticamente in funzione della sua conformazione. Si ottiene in tal modo una posizione di guida totalmente personalizzata e con la migliore linea visuale specifica per il/la cliente.

Per modificare la posizione memorizzata, è sufficiente variare le impostazioni dei vari elementi della vettura presi in considerazione dal sistema, quindi memorizzare nuovamente i dati sulla chiave. Se la linea visuale è errata, il sistema avverte il conducente visualizzando sul montante A, fra la porta e il parabrezza, un ologramma lenticolare di aspetto simile a un occhio stilizzato.

Anche la linea esterna della vettura è stata sviluppata specificamente per contribuire a offrire al conducente una migliore visibilità.

"La sezione del cofano è stata abbassata, mentre i parafanghi sono stati portati intenzionalmente all'interno del campo visivo. Tenendo conto anche del fatto che il finestrino posteriore si estende fino all'estremità della vettura, il conducente conosce con precisione la posizione dei quattro angoli dell'auto", conclude Anna Rosén, progettista dell'esterno del prototipo YCC.

Maggiore scelta e versatilità

Il prototipo YCC mostra una versatilità portata al massimo livello. Consente infatti di scegliere l'altezza da terra (alta o bassa) a seconda della visuale che si preferisce avere rispetto alla strada.

È inoltre possibile modificare l'aspetto dell'abitacolo ogni qualvolta lo si desidera. Vi è infatti la possibilità di scegliere fra otto diverse soluzioni di rivestimento dei sedili (dalla pelle marrone scuro, al lino fino a un brillante cuscino giallo e verde ricamato). Per ciascuna scelta è disponibile un serie di tappetini coordinati, in modo da offrire una gamma completa di stili ispirata al design degli interni delle abitazioni.

"Non occorre quindi cambiare l'auto perché ci si è stancati della sua combinazione di colori", conclude Maria Uggl, progettista dei colori e delle finiture interne del prototipo YCC.

Manutenzione ridotta al minimo

"L'obiettivo è che le vetture agevolino la vita dei loro proprietari, non che gliela complichino", afferma Eva-Lisa Andersson, responsabile del progetto.

Il prototipo YCC ha quindi semplificato il più possibile gli aspetti di manutenzione del veicolo.

"Molte donne aprono il cofano dell'auto soltanto quando occorre aggiungere il liquido lavavetri", afferma Tatiana Butovitsch Temm, responsabile delle comunicazioni YCC. "Ci siamo quindi chieste se non fosse possibile compiere tale operazione dall'esterno...".

Ecco dunque che, accanto alla porta dal lato del conducente, il prototipo YCC presenta due punti di rifornimento con valvole a sfera senza tappo, simili a quelle utilizzate sulle auto da corsa, uno per la benzina e l'altro per il liquido lavavetri. Non occorre dunque più armeggiare con il tappo del serbatoio o il gancio del cofano.

Una volta collocato il punto di riempimento del liquido lavavetri all'esterno della vettura, il cofano è risultato superfluo, almeno nella sua versione tradizionale. I tecnici dell'assistenza Volvo sono le uniche persone cui occorre accedere al motore, al momento dei tagliandi. All'approssimarsi del momento di esecuzione di un tagliando, la vettura avvisa automaticamente un centro di assistenza scelto dal proprietario. Il centro propone quindi un appuntamento, che il cliente può

confermare o rifiutare. Il prototipo YCC esegue inoltre a intervalli regolari le opportune verifiche diagnostiche, segnalando al centro di assistenza scelto dall'utente gli eventuali punti che richiedono attenzione. Ciò garantisce inoltre la disponibilità, al momento opportuno, di tutti i ricambi o i materiali necessari.

"Per noi, l'assistenza è qualcosa di più della semplice manutenzione meccanica. Premendo il pulsante Car Care (Cura dell'auto) presente sul quadro, è possibile prenotare la pulizia interna ed esterna della vettura", spiega Eva-Lisa Andersson.

La finitura del prototipo è realizzata con uno smalto Easy-Clean, che si comporta come il rivestimento di una padella antiaderente, nel senso che la sporcizia aderisce con difficoltà e può venire rimossa con grande facilità. Sono intercambiabili e lavabili anche le uose dei sedili e i tappetini.

Gli pneumatici del prototipo YCC sono del tipo utilizzabile anche sgonfio. In caso di foratura è quindi possibile guidare fino a un centro di assistenza o a un punto idoneo per fermarsi.

Facilità di parcheggio

La funzione di assistenza al parcheggio in retromarcia è stata richiesta sia dagli uomini sia dalle donne.

Il prototipo YCC adotta un sistema a due stadi. Quando occorre parcheggiare fra due auto, ma si desidera verificare preventivamente che lo spazio disponibile sia sufficiente, è necessario premere una volta il pulsante dell'assistenza al parcheggio, in modo da attivare la funzione di verifica dello spazio. Se la risposta del sistema è positiva, è possibile selezionare la funzione Autopark (Parcheggio automatico) premendo nuovamente il medesimo pulsante. L'auto aiuta il conducente a sterzare in modo da agevolare l'inserimento nello spazio scelto, ma lascia al guidatore il controllo dell'acceleratore, del freno e del cambio. La funzione Autopark facilita le manovre di parcheggio in retromarcia.

Motore e trasmissione

Il prototipo YCC è predisposto per un motore a basse emissioni PZEV a cinque cilindri da 215 CV con motorino di avviamento - generatore integrato (ISG, Integrated Starter-Generator). Al pari degli altri propulsori PZEV Volvo, tale motore soddisfa le più severe norme sulle emissioni adottate da alcuni stati "verdi" degli USA, come la California.

L'ISG offre alcuni vantaggi. Esso evita gli inutili periodi di funzionamento al minimo, in quanto il motore può spegnersi automaticamente durante le attese, ad esempio ai semafori, e riaccendersi non appena il conducente preme l'acceleratore. L'ISG eroga inoltre una coppia maggiore ai bassi regimi, assicurando la massima potenza fin dal principio. Esso eroga inoltre una tensione di 60 V, ancora più pratica per l'utente.

Il prototipo YCC dispone di un cambio Powershift a sei marce che consente di selezionare la modalità totalmente automatica o di cambiare marcia utilizzando i comandi presenti sul piantone dello sterzo. La tecnologia Powershift, recentemente introdotta nei modelli di serie Volvo, prevede l'impiego di una doppia frizione in bagno d'olio che garantisce l'esecuzione dei cambi di marcia sempre al regime giusto, assicurando una guida scorrevole e minori consumi di carburante.

Keywords:

YCC, Press Releases, 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 >](#)

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

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

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