

## Comunicati stampa

Jan 05, 2004 | ID: 4923

# Volvo Car Corporation presenta nuovi sistema di sicurezza in anteprima mondiale

- BLIS – sistema per il monitoraggio degli angoli ciechi della visuale, tramite telecamere. Per la prima volta installato su un'automobile.
- Airbag a tendina per cabriolet. Altra novità assoluta nell'industria automobilistica.
- Cruise control adattivo con dispositivo per il monitoraggio della distanza.
- Avvertimento del rischio di collisioni e supporto alla frenata. Volvo Car Corporation presenta quattro nuovi sistemi di sicurezza – due dei quali costituiscono una novità assoluta nel panorama automobilistico – che contribuiranno ad accentuare la leadership Volvo nell'ambito della sicurezza automobilistica. L'utilizzo di queste tecnologie avanzate intende aumentare ulteriormente il livello di sicurezza attiva e passiva delle automobili Volvo: Il BLIS, che utilizza la tecnologia delle telecamere digitali per tenere sotto controllo gli angoli ciechi della visuale dal posto guida, scrive una pagina nuova nella sicurezza dell'automobile. Un'altra novità assoluta è la speciale versione di airbag a tendina, studiata per i prossimi modelli di cabriolet Volvo. Oltre a queste innovazioni, Volvo Cars ha sviluppato un paio di nuovi sistemi per ridurre il numero di incidenti nelle code del traffico.

### BLIS – Blind Spot Information System

Nonostante le ampie superfici vetrate delle auto moderne e gli efficaci specchi retrovisori, rimangono pur sempre angoli ciechi nella visuale. Un inconveniente che può causare incidenti, soprattutto quando si cambia corsia.

Per aumentare la sicurezza in tali circostanze, Volvo Cars fu la prima Casa automobilistica a fornire di grandangolo lo specchio retrovisore laterale del conducente, già nel 1979. Ora viene fatto un grande passo avanti tecnologico, con un sistema di monitoraggio a telecamera, che sorveglia i veicoli che si avvicinano da dietro affiancandosi all'auto in marcia. Il dispositivo fu inserito per la prima volta nell'auto sperimentale Volvo Safety Concept Car (SCC) nel 2001.

Quando un altro veicolo entra nell'area monitorata, si accende una spia posta in alto, vicino allo specchio retrovisore centrale. Il guidatore viene quindi avvertito chiaramente che un altro veicolo sta sorpassando da dietro e può quindi tenersi a debita distanza. Il sistema non rileva solo i veicoli provenienti da dietro ma anche quelli sorpassati dal proprio. Queste informazioni aiutano il guidatore a prendere le decisioni corrette in tali situazioni. Entrambi i lati dell'auto sono monitorati nello stesso modo.

Su ciascuno degli specchietti retrovisori laterali è installata una telecamera digitale che riprende un gran numero di immagini al secondo. Confrontandole fra loro, il sistema avverte se un veicolo si sta avvicinando nella zona monitorata, che è lunga 9,5 metri e larga 3 metri. Il sistema è programmato per rilevare automobili e motociclette, sia di giorno che di notte. È stato anche dimensionato per non reagire a vetture parcheggiate, guardrail, barriere fisse, lampioni, ecc. Il sistema è attivo a tutte le velocità superiori ai 10 km/h. È stato programmato per avvertire la presenza di veicoli che si stanno muovendo fino 20 km/h in meno o 70 km/h in più del proprio.

### Airbag a tendina per cabriolet

Gli airbag a tendina Volvo IC (Inflatable Curtain), introdotti nel 1998, aiutano a proteggere la testa i passeggeri dell'auto, che abbiano la cintura di sicurezza allacciata, in caso di urto laterale o cappottamento dell'auto. Sono stati sviluppati per le berline, le station wagon e i modelli XC Volvo, sui quali vengono montati di serie.

L'IC è contenuto nel bordo laterale interno del padiglione tetto e si attiva gonfiandosi e scendendo verso il basso, fra la testa dei passeggeri e i finestrini laterali. Questa ubicazione ha però reso impossibile, fino ad oggi, la loro applicazione nelle cabriolet, che non hanno un padiglione del tetto

fisso.

Ora, però, Volvo Cars ha risolto il problema ribaltando il concetto di airbag a tendina, inserendoli nei pannelli laterali delle portiere. In caso di impatto laterale, gli airbag a tendina si gonfiano sollevandosi, anziché scendere verso il basso. Come nel caso degli airbag IC convenzionali, il loro gonfiaggio avviene in una frazione di secondo, con un dispiegamento molto agevole in modo da massimizzare la loro funzione protettiva.

Gli airbag IC ad espansione verso l'alto hanno una struttura esterna molto robusta, che serve a mantenerli sollevati. Questa rigidità è stata ottenuta grazie a una doppia fila di celle disposte in posizione sfalsata le une rispetto alle altre.

Gli airbag a tendina sono stati progettati per offrire protezione anche in caso di rottura dei vetri laterali. Per proteggere i passeggeri anche in caso di cappottamento, gli airbag si sgonfiano meno rapidamente.

### **Cruise control adattivo**

La generazione attuale di Cruise Control può contribuire a rendere più sicuro e rilassante un viaggio in autostrada, in condizioni favorevoli. Ma il ritmo del traffico spesso non permette di utilizzare questo dispositivo.

Per aiutare a rendere la guida più rilassante anche con traffico di intensità variabile e la presenza di code in autostrada, Volvo Cars ha realizzato il Cruise control adattivo. Il sistema monitorizza costantemente la distanza dal veicolo che precede, regolando automaticamente la velocità per mantenere la distanza di sicurezza.

Il guidatore attiva il Cruise control adattivo impostando la velocità massima e l'intervallo minimo di tempo verso il veicolo che precede. Tale intervallo varia da 1 a 3 secondi. Un intervallo di 2 secondi, ad esempio, corrisponde a una distanza di sicurezza di 56 metri, quando si procede a 100 km/h. La distanza varia con la velocità, ed è circa di 39 metri a 70 km/h.

Il sistema considera la presenza di un veicolo che ha sorpassato il proprio e sin immette in coda, modificando quindi la distanza di sicurezza precedente. In un'auto con cambio automatico, il Cruise control adattivo può mantenersi sincronizzato con il ritmo del traffico fino a quando l'auto deve fermarsi.

Il sistema prevede un sensore radar nel frontale dell'auto, che monitorizza costantemente la distanza con il veicolo che precede.

Il sistema mantiene un intervallo di tempo costante verso il veicolo che precede, regolando in tempo reale l'accelerazione del motore e, se necessario, attivando i freni.

Si tratta di un dispositivo pensato innanzitutto per aumentare il comfort di guida. La funzione frenante fornisce una frenata di potenza limitata per evitare il rischio di un avanzamento a «strappi».

### **Sistema di allarme con supporto frenata e attivazione automatica dei freni**

I tamponamenti da dietro e contro veicoli fermi sono sempre più frequenti nel traffico odierno. La maggior parte di questi incidenti è causata dal fatto che il guidatore si distrae e non reagisce in tempo.

Volvo Cars ha ora sviluppato un avanzato sistema che aiuta ad evitare questo tipo di incidenti o almeno a ridurre le conseguenze.

Il sistema si attiva in vari modi a seconda della dinamica delle vetture coinvolte:

se l'auto si avvicina a un ostacolo fisso o mobile e il guidatore non reagisce in tempo si accende un avvertimento luminoso sul parabrezza. Al contempo si attiva un cicalino. In certe situazioni ciò è sufficiente a far reagire il guidatore ed evitare un incidente.

Quando il guidatore preme il pedale del freno, il sistema controlla la pressione applicata sul pedale. Se risulta insufficiente a fermare l'auto in tempo, il sistema entra in azione e aumenta l'intensità della frenata. Se la velocità non è eccessiva, questo provvedimento può evitare un incidente.

Se, invece, il guidatore non reagisce affatto, viene attivata la funzione di frenata automatica, che tenta di arrestare la vettura. Questo non evita la collisione ma almeno riduce la velocità al momento dell'impatto e quindi anche le sue conseguenze.

Da un punto di vista puramente tecnico, il sistema si potrebbe programmare per attivare la frenata prima e più a fondo, con lo scopo di evitare il più possibile l'incidente. Questo però potrebbe avere conseguenze negative in situazioni nelle quali il guidatore potrebbe cavarsela da sé. Inoltre si potrebbero evitare molte frenate inutili in caso di traffico intenso.

Il sistema dispone di un radar nella parte anteriore dell'auto che sorveglia costantemente l'area antistante alla vettura. Se la distanza con il veicolo che precede si riduce rapidamente si attivano spia e cicalino. La spia viene proiettata sul parabrezza sotto forma di una fila di diodi luminosi.

Con il sistema di supporto alla frenata si attiva anche l'esistente sistema EBA (Emergency Brake Assistance) ma con maggiore anticipo rispetto al normale.

La funzione di frenata completamente automatica si attiva anche senza che il guidatore abbia

premuto il pedale del freno. Per questa funzione il radar è stato dotato di telecamera frontale. La telecamera copre un settore più ampio del radar e aiuta a definire il tipo di ostacolo incontrato.

### **Introduzione graduale**

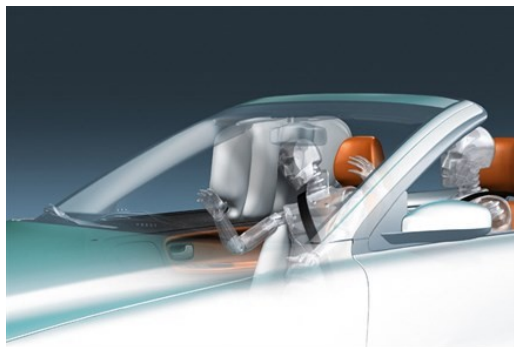
«Consideriamo questi sistemi come parte vitale della nostra strategia finalizzata a mantenere Volvo all'avanguardia internazionale nel campo della sicurezza,» afferma Lex Kerssemakers, Vice Presidente, Global Marketing e responsabile della Pianificazione di Prodotto alla Volvo Cars.

«I sistemi che mostriamo ora saranno introdotti gradualmente nelle nostre auto. Il BLIS sarà applicato alla produzione di serie già nel 2004 (per le versioni 2005 dei modelli). Gli airbag a tendina per le cabriolet saranno introdotti nella nuova generazione di auto scoperte Volvo. Per quanto riguarda gli altri sistemi, non sono state ancora fissate le date di introduzione o il tipo di modelli sui quali verranno installati».

50220/KH

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).