

Pressmeddelanden

Sep 21, 2010 | ID: 34552

Volvo S60 och V60 R-Design – en ännu mer vässad och spännande körupplevelse

Volvo S60 och V60 R-Design - en ännu mer vässad och spännande körupplevelse

Efter nya Volvo S60 och V60 tar Volvo Personvagnars chassiexperter nästa steg på vägen mot bilentusiastens paradiset.

Resultatet är Volvo S60 och V60 R-Design - ännu sportigare, ännu mer dynamiska och spännande.

- Att förfinas ett chassi är som att vara en idrottare på rekordhumör. När du slagit rekord siktar du redan på nästa. I R-Design chassiet har vi vässat styrningen, spänsten och det solida helhetsintrycket ytterligare jämfört med det dynamiska chassiet i nya S60 och V60, säger Stefan Sällqvist, ansvarig för fordonsdynamik vid Volvo Personvagnar. Han tillägger:
- Körupplevelsen ska kännas så kopplad och kompakt att det känns som om hela bilen var utfräst ur ett enda stycke aluminium.

För att överträffa nya S60 och V60, som är Volvo Personvagnars mest dynamiska bilmodeller någonsin, har chassiteamet förfinat en rad detaljer ytterligare.

- Utmaningen har varit att lyfta dynamiken utan att göra chassiet rått. Med för hård chassisättning kan t o m en slät asfalt kännas stötig. Vi är ute efter en distinkt, men fortfarande mjuk känsla, säger Stefan Sällqvist.

Fjäderbensstag ger mer kopplad styrning

Chassiteamet har adderat ett fjäderbensstag som förbinder de främre fjäderbenstornen. Ett klassiskt sätt att styva upp karosstrukturen.

- Bilen får en mer solid känsla, som i sin tur bidrar till att styrningen känns ännu mer responsiv och direkt kopplad till vägen, förklarar Stefan Sällqvist.

Monotube dämpning bak

Bak får S60 och V60 R-Design dämpare av monotube-typ. Till skillnad från de twin-tube dämpare som använts tidigare har monotube-lösningen kompression och returdämpning i samma ventil. Detta ger ett kortare, snabbare oljeflöde, vilket innebär att dämparen reagerar snabbare.

- Snabbheten tar hand om den initiala rollrörelse som kan kännas precis när du vrider på ratten. Därför är detta ett effektivt sätt att förbättra styrresponsen, säger Stefan Sällqvist.

Kortare, styvare fjädrar

Fjädrarna både fram och bak har kortats med 15 mm för att ge bilen mer attityd. Fjäderstyvheten är dessutom 15 procent högre jämfört med det dynamiska chassiet i S60 och V60.

- Detta gör bilen mer välkontrollerad och minskar tendenser till gung. Det här är ett område som kräver fingertoppskänsla för att få den rätta mixen av dynamik och komfort. Går du för långt känns bilen stötig även på fint underlag. Vi har lagt mycket testtid på att hitta den ideala balansen, säger Stefan Sällqvist.

Ännu styvare bussningar

Bussningarna där stötdämparna är infästa i karossen är 20 procent styvare jämfört med det dynamiska chassiet i S60 och V60.

Den främre tieblade-bussningen, dvs infästningen i bakvagnen, är hela 400 procent styvare än tidigare för att motverka hjulhopp och skakningar.

- Ju styvare bussning, desto mindre eftersvängning och gung. Rörelserna blir mer kontrollerade. Detta märks tydligt inne i bilen, säger Stefan Sällqvist.

Nyheten Corner Traction Control ger smidigare kurvtagning

Liksom i standardmodellerna backas chassiet i S60 och V60 R-Design upp av en rad elektroniska system som vässar den sportiga körupplevelsen ytterligare.

Corner Traction Control är en nyhet som använder torque vectoring för att ge smidigare kurvtagning. Tekniken är en förädling av antispinnsystemet DSTC.

Vid kurvtagning bromsas bilens inre hjul så att mer kraft överförs till det yttre hjulet. Detta ger föraren en tajtare kurvtagning med minskad tendens till understyrning.

DSTC-systemet (Dynamic Stability and Traction Control) har flera funktioner som förbättrar kör- och säkerhetsegenskaperna, t ex:

- Advanced Stability Control. Med en ny rollvinkelgivare är det möjligt att upptäcka tendenser till sladd på ett mycket tidigt stadium. Detta innebär att antispinnsystemet kan göra snabbare ingrepp med större precision. Advanced Stability Control ger en avsevärd förbättring av köregenskaper och undanmanövrar vid dynamisk körning med stora sidkrafter.
- Engine Drag Control. Förhindrar att hjulen tappar greppet vid motorbromsning på halt underlag.
- DSTC-systemet har även ett sportläge som gör det möjligt för föraren att köra mer aktivt. Genom att koppla ifrån spinnregleringen blir bilen mer överstyrd.

Brett motorprogram med nya bensinmotorer och dieslar

R-Design kan kombineras med en rad bensin- och dieselmotorer från en snål DRiVe-version med 115 hästkrafter till en prestandaturbo med 304 hästkrafter. Alla motorer är utvecklade för att motsvara högt ställda förväntningar på körglädje i kombination med konkurrenskraftig bränsleförbrukning.

<u>Bensinmotorer</u>	<u>Cylindervolym</u>	<u>Konfiguration</u>	<u>Prestanda</u>	<u>Vridmoment</u>
T6	3	6-cyl rak	304 hk	440 Nm
2.0T	2	4-cyl rak	203 hk	300 Nm
T5	2	4-cyl rak	240 hk	320 Nm
T4	1.6	4 cyl rak	180 hk	240 Nm
T3	1.6	4-cyl rak	150 hk	240 Nm
<u>Dieselmotorer</u>	<u>Cylindervolym</u>	<u>Konfiguration</u>	<u>Prestanda</u>	<u>Vridmoment</u>
D5	2.4	5-cyl rak	205 hk	420 Nm
D3	2	5-cyl rak	163 hk	400 Nm
1.6 D DRiVe	1.6	4-cyl rak	115 hk	270 Nm

Sökord:

Old S60, Old V60, Press Releases, 2011, Product News

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



[Fler Bilder >](#)

Relaterade videor



[Fler Videor >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

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