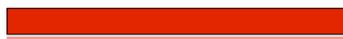




Quarter Two, **Report**



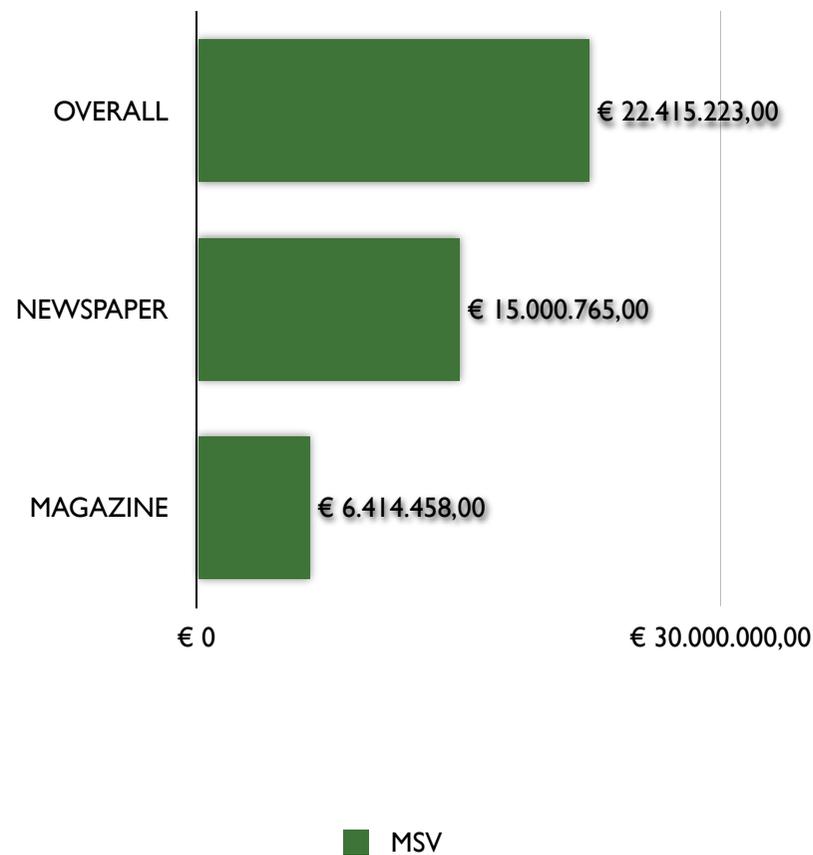
Media Space Value, 21.415.223,00 €
Articles Nr., 437

Quarter Two, **Overall view**

MEDIA SPACE VALUE		€ 22.415.223,00	ARTICLES, NR., 437	Q2 NUMBERS	
NEWSPAPER		€ 15.000.765,00	ARTICLES NR., 241		
MAGAZINE		€ 6.414.458,00	ARTICLES NR., 196		B&W PHOTO: 117
					COLOUR PHOTO: 614
MODEL LINE CORPORATE		€ 19.495.879,00	ARTICLES, NR., 400		
NEWSPAPER		€ 14.063.736,00	ARTICLES, NR., 232		
MAGAZINE		€ 5.432.143,00	ARTICLES, NR., 168		OPENING PHOTO: 17,15%
					PAGES DOUBLE PHOTO: 9,5%
MODEL LINE XC60		€ 1.481.143,00	ARTICLES, NR., 23		OVERALL VIEW PHOTO: 65,5%
NEWSPAPER		€ 741.821,00	ARTICLES, NR., 7		FOREHEAD VIEW PHOTO: 1,6%
MAGAZINE		€ 739.322,00	ARTICLES, NR., 16		OUTLINE VIEW PHOTO: 3,8%
					3/4 VIEW PHOTO: 40,96%
MODEL LINE S60 CONCEPT		€ 438.201,00	ARTICLES, NR., 14		REAR VIEW PHOTO: 8,7%
NEWSPAPER		€ 195.208,00	ARTICLES, NR., 2		
MAGAZINE		€ 242.993,00	ARTICLES, NR., 12		VOLVO IN TITLE: 337
					VOLVO IN TEXT: 425
ARTICLES, NR			ARTICLES, NR., 437		VOLVO IN CAPTION: 155
NEWSPAPER			ARTICLES NR., 241		
MAGAZINE			ARTICLES NR., 196		SIGNED ARTICLES: 96
SECTOR		€ 18.903.368,00	ARTICLES, NR., 338		
EXTRA SECTOR		€ 2.511.855,00	ARTICLES, NR., 99		
COVER		NR. 1			
COVER RECALL		NR. 3			
COLUMNS		NR. 471			
PAGES		NR. 443			
PHOTO		NR. 731			

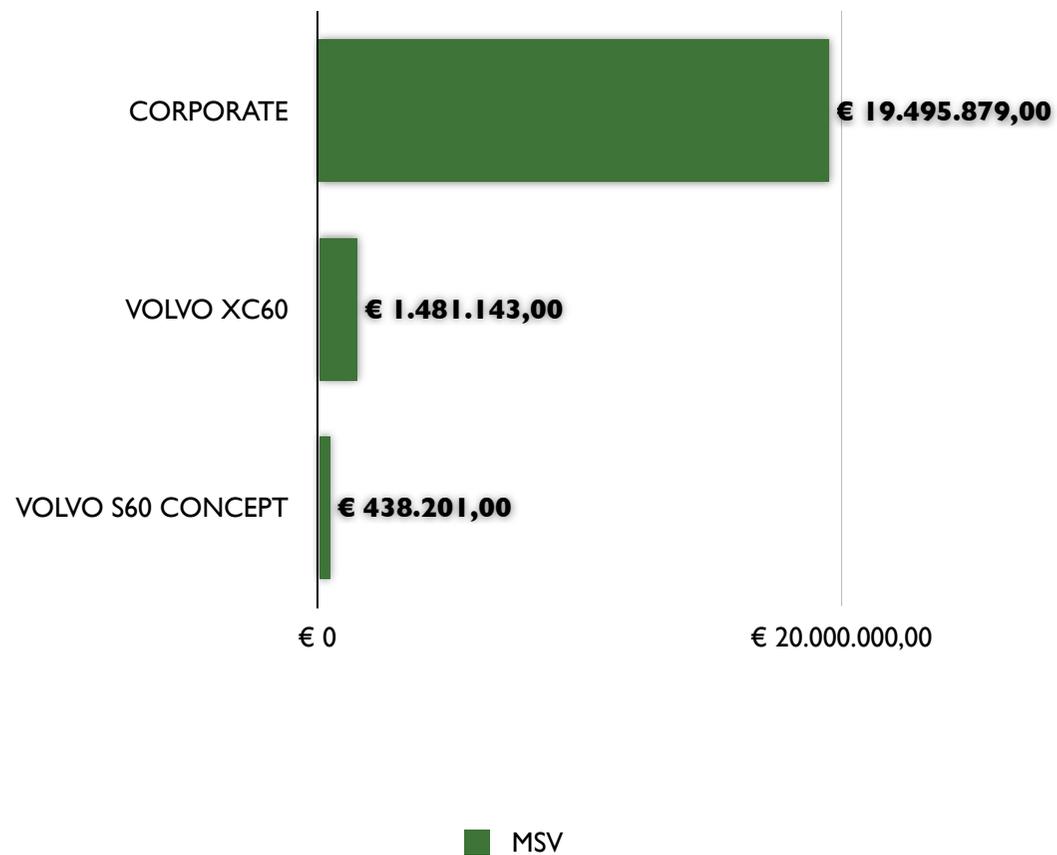


Quarter Two, **Media Space Value**



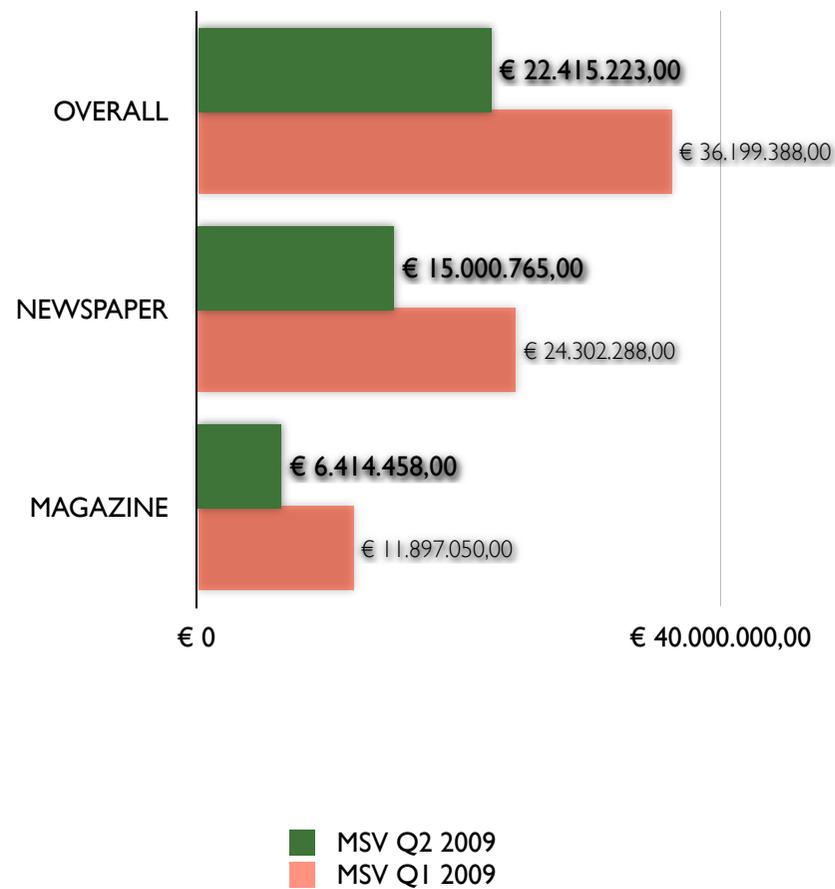


Quarter Two, **Media Space Value, Model Line**



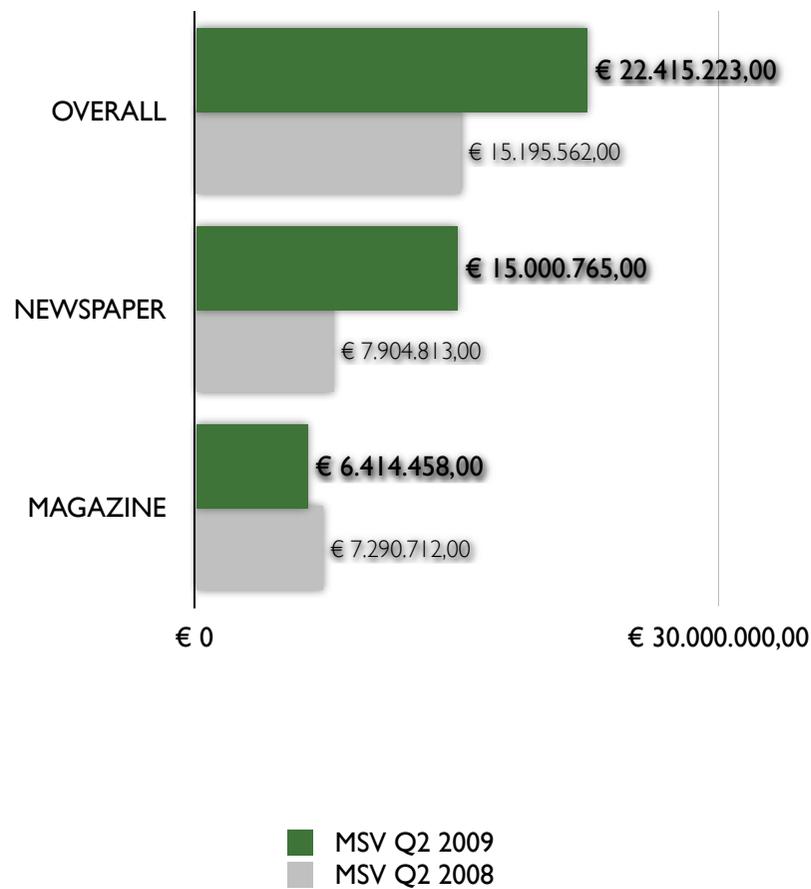


Quarter Two, **Media Space Value Q2-09 vs Q1-09**



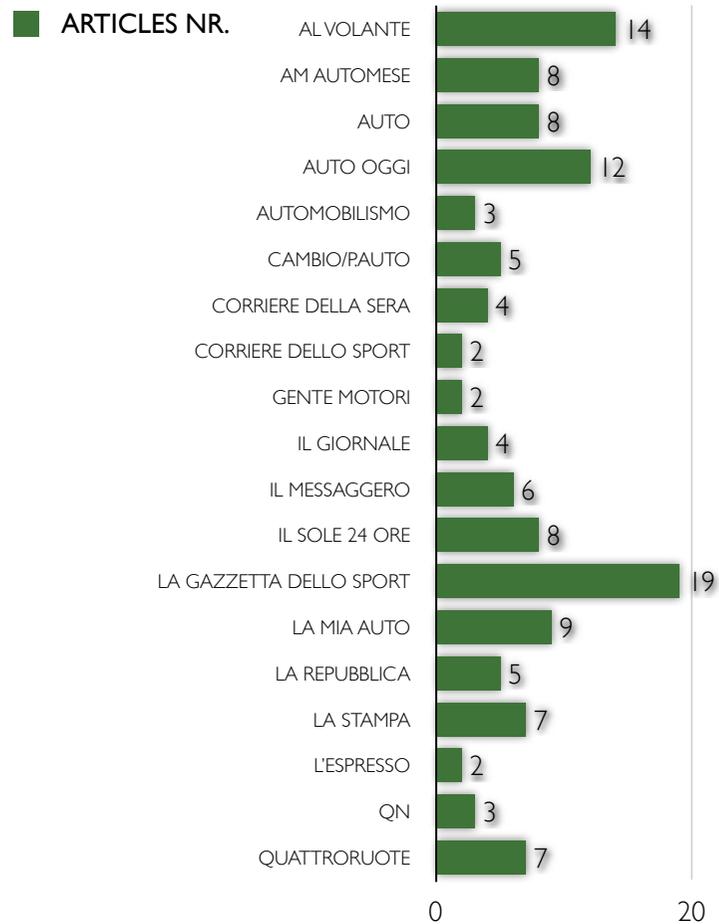
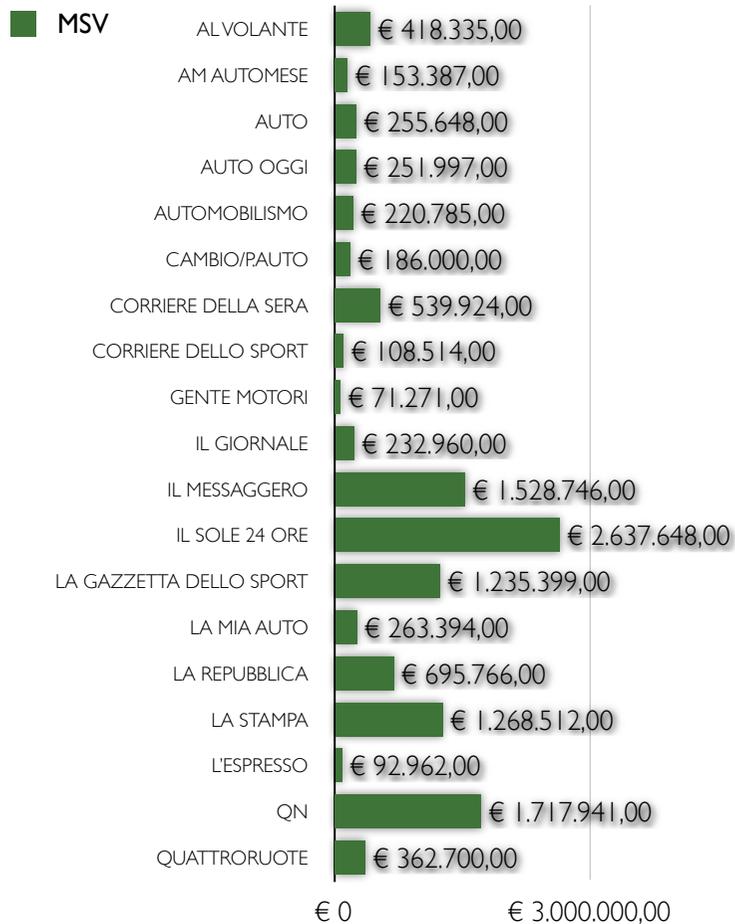


Quarter Two, **Media Space Value Q2-09 vs Q2-08**



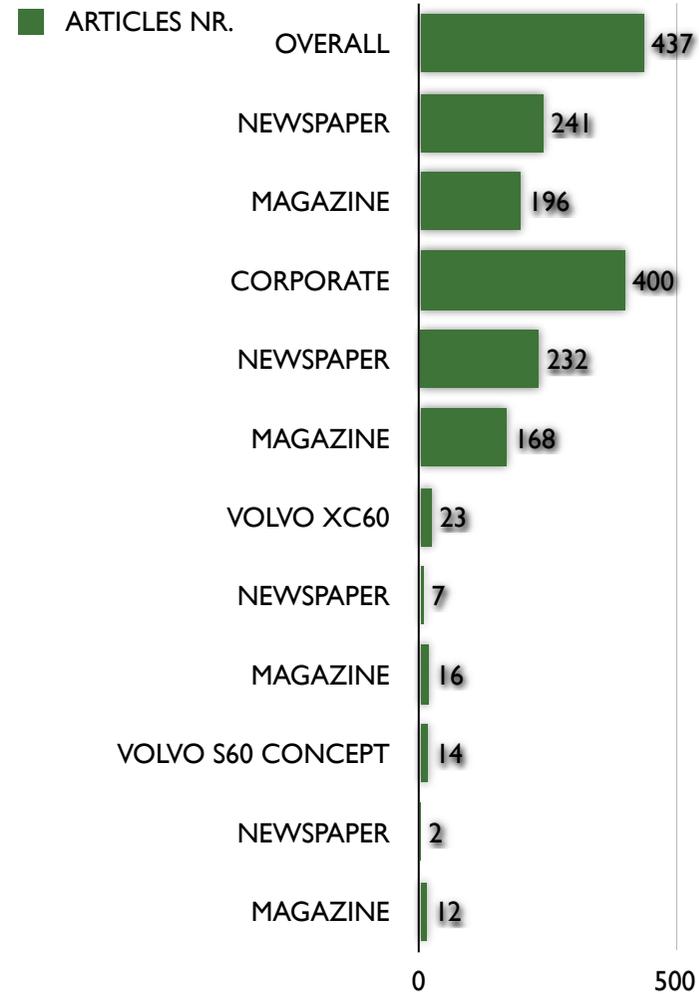
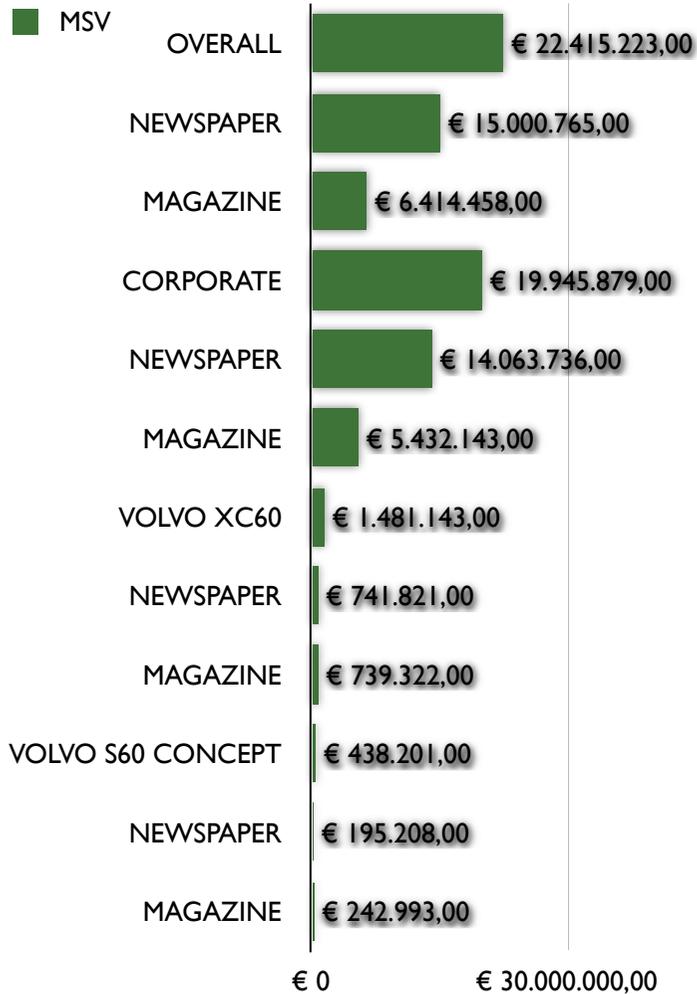


Quarter Two, Media Space Value, Major Headings



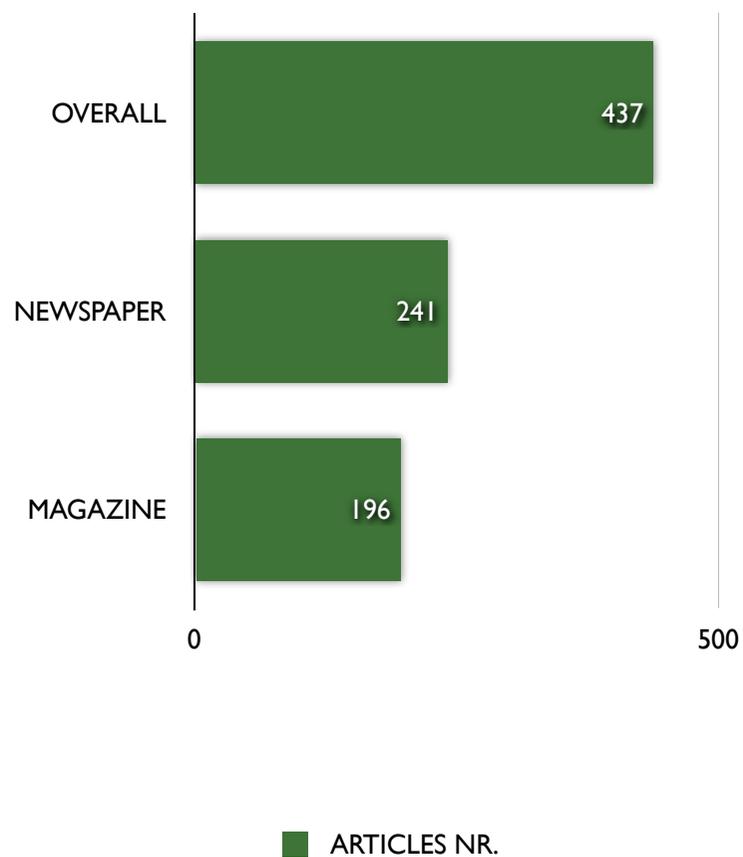


Quarter Two, Media Space Value, Value&Articles nr. by Line



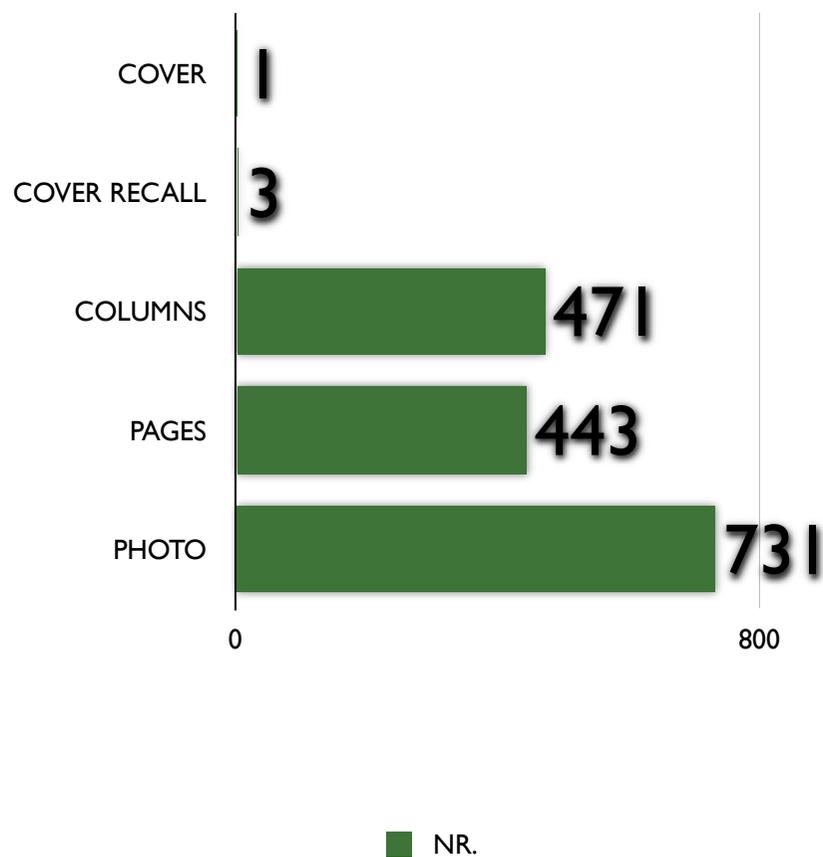


Quarter Two, **Articles Number**



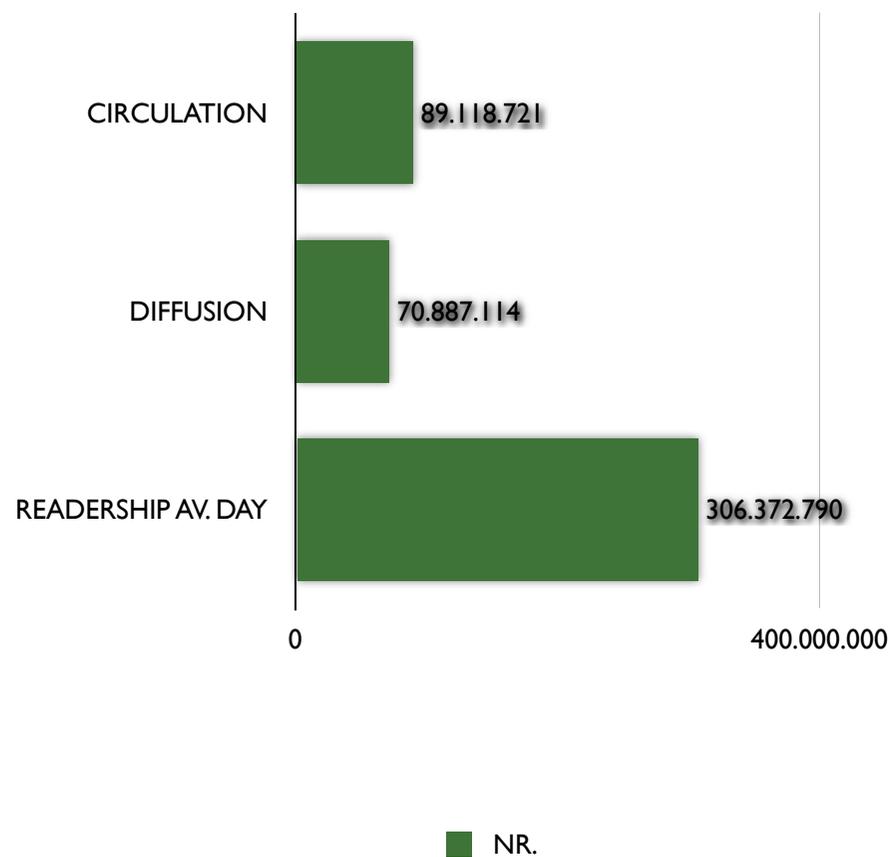


Quarter Two, **Snapshot**





Quarter Two, **ReaderShip Average Day & Co.**





Quarter Two, **The Edicola**

“Editio Minor”



Quarter Two,
The Edicola
"Editio Minor"

Note

Per una agevole consultazione dell'archivio si consiglia di utilizzare la funzione di ricerca attiva dalla home page 2009.

Sono presenti sei campi:

"DATE"
"QUARTER"
"HEADING"
"MODEL"
"SUBJECT"
"ITEM"



In particolare quest'ultimo ("ITEM") permette al lettore di raggiungere immediatamente l'articolo oggetto di interesse. Basterà inserire il numero "ID: XXXX" riportato in ogni pagina di questa The Edicola "Editio Minor" per visualizzare il servizio desiderato. Attraverso le miniature rappresentate selezionare la pagina che si vuole leggere.

In presenza di articoli con alto numero di foliazione ed in concomitanza con la presenza di altri soggetti trattati la posizione dedicata a Volvo è sottolineata da una striscia di evidenza rossa. Buona lettura



Quarter Two, **Yacht Capital** - Example

Volvo Auto Italia - Public Relations

http://www.engineerreview.com/volvo%5Fonline/report/2009/heading.php?id=3205

VOLVO AUTO ITALIA - Public Relations

YACHT CAPITAL

FEBRUARY.2009
ID: 3205

example

QUARTER 1 QUARTER 3 QUARTER 4 OVERALL CORPORATE XC60 S60 CLIPPING ANALYSIS MANAGEMENT



Quarter Two, Auto (Corporate, Vattenfall)

Id: 3655

auto

Mensile Data 07-2009
Pagina 72/77
Foglio 5/6

Display

NEL 2012 I MODELLI CON SISTEMA PLUG-IN E BATTERIE CHE SI RICARICANO ANCHE IN CASA

Volvo punta sugli ioni



IL PIANO ha una data: il 2012, anno entro il quale la Volvo commercializzerà il proprio modello ibrido, motore diesel e unità elettrica alimentata da un pacco di batterie agli ioni di litio "plug-in". In grado cioè di ricaricarsi oltre che durante la marcia, come avviene per le auto ibride, anche utilizzando una normale presa di corrente. Il tempo di ricarica è di circa 5 ore. In questo modo l'autonomia della vettura rispetto a quella assicurata dal solo propulsore elettrico aumenta sensibilmente. La prima fase dimostrativa, e sperimentale, comincerà già quest'estate: saranno utilizzate tre station-wagon V70. All'operazione collaborerà un'altra società svedese, la Vattenfall, quarto fornitore europeo di energia, che svilupperà i sistemi elettrici di ricarica, quali i caricatori domestici di tipo veloce e i distributori a pagamento di corrente elettrica (foto piccola in alto). I prezzi delle Volvo ibride saranno superiori rispetto ai modelli tradizionali, mentre i costi di esercizio dovrebbero risultare inferiori di almeno il 30 per cento.

MERCEDES IN SERIE LIMITATA Classe B a idrogeno parte la produzione

Entro la fine di quest'anno la Mercedes avvierà la produzione, sebbene in serie limitata, della Classe B F-CELL con sistema di pile a combustibile che producono elettricità attraverso la reazione tra idrogeno e ossigeno. Rispetto al prototipo il nuovo sistema risulta più piccolo di circa il 40%, sviluppa una potenza superiore del 30% e abbassa del 16% i consumi. L'autonomia risulta di circa 400 km.

VEICOLI METROPOLITANI ELETTRICI BMW lancerà un marchio per l'automobile pulita

La BMW continua a puntare sulle vetture della classe Premium, di cui è leader mondiale, ma avvia anche il progetto di una nuova categoria di veicoli da città a propulsione interamente elettrica, quindi a zero emissioni, per i quali sarà ideato un nuovo marchio. Dell'iniziativa fa parte anche il primo veicolo metropolitano, una micro city-car biposto che sarà realizzata con due motorizzazioni: una ibrida, cioè un propulsore a benzina a elevata efficienza abbinato a un'unità elettrica; l'altra totalmente ad alimentazione elettrica, con una autonomia di circa 350 km. Il modello sarà capo-fila di una gamma di vetture che il Gruppo bavarese conta di commercializzare entro il 2015. In vista di quello che è ancora classificato come "Project T" - appunto i veicoli a zero emissioni - la BMW sta collaudando, negli Stati Uniti e in Germania, oltre 600 Mini elettriche alimentate a batterie di ioni di litio.

In breve

MAGNETI MARELLI Ricerca universitaria

La Magneti Marelli e il Politecnico di Torino diventano partner nell'ambito della ricerca, della progettazione, del trasferimento tecnologico, della didattica e della formazione. L'accordo dura da 5 anni, ha avuto il suo corso l'inaugurazione del

nuovo laboratorio di ricerca "Stium" di Magneti Marelli, situato nel polo industriale di Mirafiori e dedicato come area di scambio scientifico-tecnologico tra università e impresa.

NISSAN GTR Record in pista

Stabile, con un modello strettamente di serie,

un record sul giro del circuito tedesco del Nürburgring non è impresa da tutti i giorni. Il più recente è della Nissan che, durante una sessione di test, ha ottenuto, con una berlina GTR, il tempo

7:28.70, migliore di categoria e inferiore di 11" rispetto a quello ottenuto dallo stesso modello, un paio di anni fa.

SUZUKI

Nuovo a.d. per l'Italia

Haruo Ito è il nuovo amministratore delegato della Suzuki Italia: succede a Kyoto Yamada, in carica dal 2003 e chiamato al ruolo di responsabile del nuovo corso della divisione moto. Ito, 53 anni, laureato in scienze economiche, è in Suzuki dal 1980.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Automobilismo (XC60 vs Audi Q5)

Id: 3410

Mensile Data 06-2009
Pagina 58/69
Foglio 1 / 12

Automobilismo

PROVA su strada AUDI Q5 2.0 TDI DPF quattro - **VOLVO XC60 2.4 D FAP Kinetic**

IDENTIFICAZIONE	AUDI Q5 2.0 TDI	VOLVO XC60 2.4 D
CILINDRATA	1.998 cc	2.400 cc
VELOCITÀ MASSIMA	200,1 km/h	196,2 km/h
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H*	9,94 sec	9,09 sec
PERFORMANCE MEDIA*	13,3 km/h	11,4 km/h
PREZZO	41.700 euro	38.000 euro

* Dati rilevati dal nostro Centro Prove
 DPF e CONTROL
 DPF e CONTROL
 DPF e CONTROL

Demerito/Qualifica zero

www.ecostampa.it



Se un tempo le Suv erano vetture per tutti i terreni, adatte tanto alla strada quanto all'off road, oggi la situazione è cambiata. E la riprova è il segmento delle sport utility "di lusso" di medie dimensioni dove, dopo il successo ottenuto da Bmw X3, la prima a puntare sul piacere di guida su asfalto anziché sulla polivalenza, il numero delle concorrenti è cresciuto. Al di là di Mercedes-Benz GLK, sono proprio le protagoniste del nostro confronto, ovvero Audi Q5 e Volvo XC60, le pretendenti al trono della categoria. Contraddistinte da un carattere sportveggiate grazie alle sospensioni dalla taratura non troppo cedevole, abbinate all'elevato confort la possibilità di forzare il ritmo nel misto. Con la tedesca favorita da spazi d'arresto ai vertici della categoria e da un 4 cilindri 2.0 td più esuberante, ma anche assetato, del 5 cilindri 2.4 td della rivale svedese. Che si riscatta quanto a dotazione di sicurezza di serie, ma che offre meno spazio agli occupanti e vanta una capacità di carico inferiore a Q5. In sintesi, la Suv tedesca si candida ad anti X3 per eccellenza, mentre XC60 può contare su di un prezzo nettamente inferiore rispetto alle blasonate concorrenti leutoniche.

COME SONO FATTE
 Ergonomia dei comandi perfetta per XC60
 Dimensioni importanti sia per Q5 sia per XC60, dalla larghezza pressoché identica, prossima a

Splishiano Salvetti - Foto Simone Roman

automobilismo_06 09 58

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 111

Mensile Data 06-2009
Pagina 58/69
Foglio 2 / 12

Automobilismo

A PASSO veloce

Non puntano tanto sulla polivalenza quanto sul piacere di guida su asfalto Q5 insidia per sportività il punto di riferimento della categoria Bmw X3, mentre XC60 primeggia per confort e dotazione di sicurezza di serie. Frenata e ripresa sono appannaggio della Suv tedesca. La svedese si riscatta grazie ai consumi contenuti e al prezzo concorrenziale

www.ecostampa.it



59 | automobilismo_06 09

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 112



Quarter Two, Autoruote 4x4 (Volvo XC60)

Id: 3487

A4	Mensile	Data	05-2009
		Pagina	58/63
		Foglio	1 / 6

guida 4x4

4x4 & traino

Guidare un fuoristrada con un rimorchio impone ai driver a trazione integrale uno stile di guida completamente diverso da quello abituale che, ai fini della sicurezza, richiede la conoscenza di una tecnica particolare fatta di piccoli e semplici accorgimenti

di Alberto Mazzantini

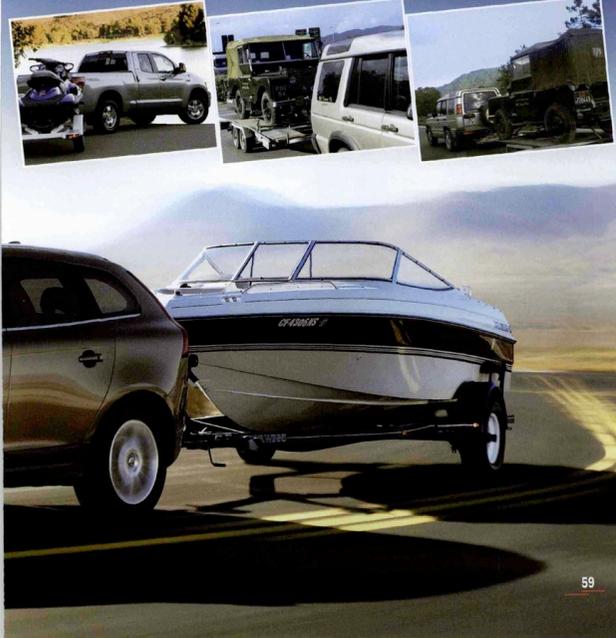


58

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

A4	Mensile	Data	05-2009
		Pagina	58/63
		Foglio	2 / 6

PER TUTTI i veicoli impegnati nella guida al traino, il fuoristrada rappresenta indubbiamente il più versatile per disimpegnarsi con la massima distinvolutura su qualsiasi tipo di percorso. I punti a favore dell'abbinata 4x4-rimorchio sono costituiti, oltre che dai vantaggi legati alla trazione integrale, dalla generosa scorta di cavalli assicurata dalla maggior parte dei modelli, dal particolare rapporto di coppia dei veicoli a trazione integrale che consente di sfruttare al meglio la potenza del motore al minimo dei giri (condizione essenziale nel traino) e dalle dimensioni del fuoristrada più vicine agli ingombri del veicolo trainato (sia esso una caravan, un carrello porta-barca o per il trasporto cavalli) che rendono più compatto il convoglio garantendo una migliore penetrazione aerodinamica. A far pendere ulteriormente l'ago della bilancia a favore del fuoristrada come trattativa ideale, va segnalata inoltre la possibilità di



59

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Corriere della Sera, (Corporate, S40-V50 Line)

Id: 3475

CORRIERE Motori		Trimestrale	Data 05-2009
		Pagina 21	Foglio 3 / 4

VOLVO

Per tagliare il prezzo la V50 si fa anche in tre

La Casa svedese è stata una delle prime a sviluppare modelli a etanolo, che non è distribuito in Italia. Dalla fine del 2008 la Volvo V50 è comunque disponibile con un motore di 1,8 litri in grado di funzionare a benzina, Gpl ed etanolo. In tale veste si aggiudica l'incentivo statale di 1.500 euro, cui si possono aggiungere 1.500 euro della rottamazione di un veicolo Euro 0/1/2. Al prezzo conseguente di 24.475 euro è possibile sottrarre i contributi regionali. E in teoria pagare in Lombardia l'auto solo 20.475 euro anche se nel caso della V50 così come di auto dello stesso prezzo è molto improbabile un acquisto da parte di un cittadino della fascia di reddito agevolata. Più plausibile, come nel caso della Mercedes B 170 Ngi, la richiesta di contributi nelle altre regioni e province che li offrono. Mossa da un motore da 125 cv, la V50 Tri-Fuel Gpl può toccare i 195 orari e accelerare da 0 a 100 km/h in 11,3 secondi. Il tutto con un'economia d'esercizio perlomeno interessante grazie all'uso del Gpl.

Prezzo di listino 27.475 €
Incentivo statale 1.500 €
Sconto casa 0 €
Bonus rottamazione 1.500 €
Totale 24.475 €

DOVE COSTA MENO

Lombardia	20.475
Valle d'Aosta	22.975
Novara	22.975
Treviso	23.975
Arezzo	23.475
Foggia	23.475

Dimensioni
451 cm di lunghezza
177 di larghezza
e 145 di altezza;
passo 264 cm
Bagagliaio
Da 417 a 1.307 litri

Prezzi
Da 27.475 euro senza incentivi

Garanzia
2 anni; km illimitati

PUNTO FORTE Niente fronzoli, materiali di pregio, finiture curate: l'interno è piacevole e di qualità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 90



Quarter Two, Corriere della Sera, (Corporate, S40-V50 Line)

Id: 3622

CORRIERE Motori Trimestrale Data 06-2009
Pagina 17
Foglio 3 / 4

VOLVO S40 D DRIVE KINETIC

Studiata per abbattere consumo ed emissioni

PARAMETRI	Valore	Voto
Normativa Euro 4	...	3
Emissioni CO ₂ in città	118	1,0
fuori città	52	1,0
Consumo medio	3,9	1,0
	4,5	3,3
Peso	1.313	3,6
Rapporto CV/CO ₂	1,08	7,6
Prezzo di listino	25.276	7,3
Voto finale		8,8

In attesa che Ford decida a chi venderla (i pretendenti, a quanto pare, sono cinque, e tra essi ci sarebbe la cinese Geely), la Volvo migliora le performance ecologiche della gamma lanciando l'etichetta DRIVE, che per tutti i modelli (S40 compresa) significa: motore Diesel (in questo caso il 1.6 da 109 cv); cambio manuale ottimizzato nei rapporti per ridurre i consumi, migliore aerodinamica; pneumatici a bassa resistenza al rotolamento. DRIVE a parte, la S40 si conferma una berlina compatta, elegante, con linee pulite, rifinita, non troppo spaziosa, meno veloce delle concorrenti, ma confortevole e affidabile. Da aprile la 1.6D DRIVE può essere anche scelta nel pacchetto più sportivo R-Design, con spoiler anteriori e posteriori, cerchi in lega e finiture in metallo satinato per la mascherina.

RECORD
Quasi imbattibile nei consumi, ha emissioni di CO₂ record per la categoria.



Dimensioni
451 cm di lunghezza, 177 cm di larghezza, 145 cm di altezza, 264 cm di passo.

Bagagliaio
Da 417 a 1.307 litri

Prezzi
Da 24.156 euro

Garanzia
2 anni, chilometri illimitati



PUNTO FORTE
La sottile consolle centrale è un'originale opera di design che dà valore all'auto

www.acostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 243



Quarter Two, Corriere dello Sport (Corporate, Polar)

Id: 3596

	Quotidiano	Data	11-06-2009
		Pagina	17
		Foglio	3 / 3



Volvo Polar torna l'auto dei record alla conquista dei giovani

Vent'anni dopo, in risposta alle esigenze del mercato di oggi, **VOLVO** Auto Italia rilancia la formula "Polar", vettura premium con allestimento essenziale ma efficiente proposta ad un prezzo irripetibile, che decretò il successo del marchio svedese in Italia. Oggi la variante Polar viene proposta sui modelli C30, V50, V70 e XC50 a fornire una vera e propria linea pensata soprattutto per il pubblico più giovane e per le famiglie giovani. I prezzi di attacco: 17.450 euro la C30 1.6 Polar, 21.200 la V50 1.6 Polar, 30.950 la V70 2.0 Polar, 42.800 la XC50 Di5 Polar. Era agosto del 1989 quando in Italia venne consegnata la prima **VOLVO** Polar. Ne sarebbero state vendute in sei anni ben 15mila unità. Un fenomeno di moda che dall'Italia decollò in tutta Europa. Oggi come ieri. Ma perché ancora Polar? «Non è - spiega Michele Crisci, AD di **VOLVO** Auto Italia - un'operazione per riparare ad un cattivo andamento dei prodotti. La nostra vendita sono all'altezza delle aspettative. E non è nemmeno un'operazione di fine ciclo di alcuni modelli, che hanno invece via ancora lunghe. **VOLVO** ha puntato di non allontanarsi verso il basso sulla crisi, al contrario, di riproporre Polar, una vettura di lusso venduta ad un prezzo accessibile ad una larga clientela».

p.a.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 163



Quarter Two, Evo (Corporate, Volvo C30)

Id: 3660

Mensile	Data	07-2009
	Pagina	111/22
	Foglio	2/12

evo

Cheek to cheek

FINE PERIODO

Volvo C30 TS

Data di acquisto: dicembre 2007
 Durata del test: 19 mesi
 Chilometraggio totale: 33.184 km
 Consumo medio: 8,7 km/l
 Costi: 13 € (cambio dell'olio),
 10 € (spazzola tergicristallo),
 242 € (2 pneumatici anc.),
 236 € (tagliando a 30.000 km),
 182 € (pneumatico post.)
 Prezzo dato nuovo: 31.791 €
 Valore usato: 18.700 €

Una Volvo con il fantastico impianto stereo Dynaudio Premium? Ce l'ho. Un batterista con una batteria DW e piatti Zildjian Ce l'ho. Un parcheggio multigrado spero nel cuore della notte? Ce l'ho. Sparare a tutto volume i miei brani preferiti e svegliare tutta la città? Non ho prezzo.

Forse sarò diventato un po' sordo, ma quel sorriso di puro sollievo non se ne va dalla mia faccia. L'unico merito dello stereo della C30, mi chiamarlo stereo è riduttivo... è una vera bomba! È un optional da 1.850 euro, ma li vale fino all'ultimo centesimo. Possiede un sistema Dolby surround Pro Logic, un amplificatore da 5 x 130 watt e dieci casse.

Non so proprio come quelli della Volvo siano riusciti a installare tutto questo nella C30, ma sono felice che l'abbiano fatto. Anche a tutto volume, il suono non esce mai distorto e riesco a sentire alcuni particolari dei miei brani preferiti che non avevo mai notato prima.

Purtroppo, però, dobbiamo dire addio alla nostra C30, dato che il periodo di soggiorno al parco auto di EVO è ormai giunto alla fine. Nel complesso, mi sono divertito a guidare la Volvo, ma i miei sentimenti nei confronti di questa vettura è cresciuto quotidianamente, in quanto dei miei tragici casi d'ufficio di 195 km. Grazie al motore turbo da cinque cilindri e 2,5 litri preso dalla Focus ST, la C30 TS è più veloce di quanto si direbbe e, anche se a un po' troppo morbida

in curva, devo ammettere che possiede un'aderenza più che sufficiente per un comune mortale come me. Oh! Marriage, invece, non me è stato altrettanto entusiasta. Quando ho messo la nostra C30 a confronto con il Mazda RX-8, la BMW 120d e la Volkswagen Scirocco (red) EVO (09), a proposito della Volvo ho detto: «nelle curve si dimostra poco energica, non propria scelta ma comunque pigra, pena del minimo brio e delle ampie spinte. Lo sterzo, leggermente molleggiato, è decisamente prevedibile, richiede input più notevoli e impazza. Anche il controllo delle sospensioni è scadente. Forse un secondo parere avrebbe potuto salvare la reputazione della TS, sono ho chiesto a Barker che cosa ne

pensava. «Avevi tanto voluto che mi piacesse, l'ho iniziato, in maniera piuttosto inquietante. Mi aspettavo... a forse speravo... di avere a che fare con una Focus ST più adulta, una coupé che desse la precedenza alla dinamica in senso assoluto. Invece non è agile e neppure antivolante. Beccatelo».

Non era proprio ciò che speravo di sentirgli dire dell'auto che mi sta affascinando sempre di più: un agguato, però, quando ho provato per conto mio alcune tratti della C30, ho iniziato a capire come stavano davvero le cose.

Così che, attraverso tutta la nazione, la sua maneggevolezza, ora il giuoco alla base dei sedili anteriori della C30. Ho sovrappeditato il ruolo di aiutare i passeggeri ad affermare la cintura di sicurezza: una volta seduti, però, se uno spinge il

solle anteriori un po' in avanti, diventa seduto dietro si ritrova la cintura in mezzo ai piedi. Ed è davvero scomoda.

A suo favore dobbiamo dire però che, per fare il primo tagliando, potete aspettare tranquillamente di toccare quote 10000 km. Anche se, a conti fatti, a noi qui tagliando è costato parecchio, visto che abbiamo dovuto sborsare ben 162 euro per colpa di un pericoloso difetto di un pneumatico posteriore.

A bordo della Volvo ho provato anche alcuni momenti di pura felicità, come quando io e mia moglie siamo scesi nell'autostrada a tutta velocità per festeggiare l'arrivo del nostro secondo figlio. Quando è nato, è stata la C30 a portarlo a casa sano e salvo, e in quell'occasione ne ho sinceramente apprezzato la rassicurante solidità.

Mensile	Data	07-2009
	Pagina	111/22
	Foglio	3/12

evo

«LA C30 DI CERTO NON È PERFETTA, MA SONO FELICE CHE LA VOLVO ABBAIA AVUTO IL CORAGGIO DI ALLARGARE I SUOI ORIZZONTI»

Sopra: Lang si gode per l'ultima volta lo sterzo della C30. A sinistra: la Volvo è un po' "molle" in curva, ma al piccolo Oliver non dispiace (foto, a sinistra). Qui sotto: l'irritante gancho delle cinture di sicurezza

Adesso che la C30 se ne va, sono davvero triste. Penso che se non la mancanza della mia prima vettura a lungo termine. E vero, non è perfetta, ma sono felice che la Volvo abbia avuto il coraggio di allargare i suoi orizzonti. Forse la C30 è un pochino troppo originale, forse è anche un po' troppo comune, se si mette in conto qualche inconveniente optional, ma è un'auto che è capace di distinguersi. Sulla strada sa farsi notare e nel suo piccolo, ha il dono di farci sentire speciale. **Paul Lang**

Adesso che la C30 se ne va, sono davvero triste. Penso che se non la mancanza della mia prima vettura a lungo termine. E vero, non è perfetta, ma sono felice che la Volvo abbia avuto il coraggio di allargare i suoi orizzonti. Forse la C30 è un pochino troppo originale, forse è anche un po' troppo comune, se si mette in conto qualche inconveniente optional, ma è un'auto che è capace di distinguersi. Sulla strada sa farsi notare e nel suo piccolo, ha il dono di farci sentire speciale. **Paul Lang**



Quarter Two, **Il Giornale (XC60)**

Id: 3477

il Giornale

Quotidiano Data 10-05-2009
Pagina 36
Foglio 1

SICUREZZA **Su Volvo Xc60** **l'elettronica** **è l'angelo custode**

Luigi Cucchi

■ In Italia ne sono state vendute 2.800 dal momento del lancio avvenuto nell'autunno scorso. Il successo del Volvo Xc60 è l'auto più sicura prodotta dal costruttore svedese negli ottanta anni della sua storia, ma anche la più sbalorditiva, come ha affermato il presidente Fredrik Arp al suo debutto al Salone internazionale dell'auto di Ginevra. È un condensato di tecnologia e di elettronica. La grande novità per la sicurezza si chiama «City safety», un sistema esclusivo offerto per ora solo da Volvo in grado di aiutare il conducente a evitare o ridurre gli effetti degli impatti a basse velocità, frequenti nel traffico cittadino e in coda. Secondo le statistiche il 75% di tutti gli incidenti avvengono a velocità inferiori ai 30 chilometri. Nel 50% dei tamponamenti il conducente non frena affatto prima della collisione.

In questi casi, «City safety» si attiva arrestando automaticamente la vettura se il conducente sta per urtare il veicolo che lo precede. «Gli automobilisti italia-

ni hanno premiato il sistema «City safety» di serie, ha affermato Michele Crisci, amministratore delegato Volvo Auto Italia, ricordando che questa automobile è dotata di tutta la tecnologia acquisita negli anni. L'Italia, insieme alla Germania, è oggi al vertice della classifica delle vendite della Volvo Xc60 nei vari Paesi. Nello stabilimento belga ne vengono prodotte 50mila unità all'anno, l'80% è equamente diviso tra Europa e Stati Uniti, il 20% raggiunge il resto del mondo. Sui mercati il segmento delle «Small premium utility» sta crescendo rapidamente. In pochi anni, gli acquirenti avranno almeno dieci modelli di crossover tra cui scegliere. Entro il 2009, si prevede che questo segmento cresca del 75%, raggiungendo le 433mila auto.

Nel 1959 Volvo lanciò la cintura di sicurezza a tre punti, il dispositivo salva-vita più efficace mai apparso su vetture di serie. La sicurezza è alla base della filosofia Volvo dal lontano 1927, quando Assar Gabrielsson e Gustaf Larson fondarono la società. Negli ultimi anni, Volvo ha sviluppato nuovi dispositivi che aiutano il conducente a mante-

nerne la concentrazione sulla strada. Dall'Alcoguard, un etilometro blocca-motore, integrato al «Driver alert control», che avvisa i conducenti stanchi e distratti monitorando continuamente il modo in cui l'auto procede tra le linee che delimitano la carreggiata, e avvisa il conducente quando la traiettoria di guida diventa discontinua. All'Adaptive cruise control, che utilizza sensori radar per monitorare il veicolo che precede al «Blind spot» che impiega una telecamera per la visione dei veicoli che si trovano nell'angolo cieco: una spia si accende sullo specchietto laterale per avvisare il conducente. Quest'ultimo dispositivo, assieme al «City safety» fa già parte delle dotazioni della Volvo Xc60. Presto verranno estesi ad altri modelli.

La Xc60 è equipaggiata con un motore 3 litri turbo sei cilindri da 285 cavalli o due turbodiesel da cinque cilindri: il D5 da 185 cavalli e il 2.4D da 163 cavalli. L'«All wheel drive (Awd) con «Instant traction» è di serie su tutte le varianti. Il prezzo parte dai 34.800 euro della variante a sola trazione anteriore (sta per essere introdotta) ai 43.700 del Turbodiesel momentum, ai 52.200 della versione 3 litri con quasi tutti gli optional.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, **Il Giornale (Corporate, S80)**

Id: 3627

il Giornale

Quotidiano Data 07-06-2009
Pagina 36
Foglio 1

Volvo rinnova la S80, intesa con Vattenfall sull'elettrico

Massimo Mambretti

Montecarlo Il successo di Xc60, l'ultima Suv presentata da Volvo, si deve indubbiamente anche all'aspetto, reso intrigante e muscoloso da nuovi canoni stilistici che, naturalmente, saranno ripresi anche dai futuri modelli della casa svedese. Ad annunciare questa tendenza è la nuova generazione di S80 (a listino a partire da 40.600 euro), l'ammiraglia di casa Volvo. Da noi è in vendita dal mese scorso. Ricognoscibile dall'attuale modello per il leggero maquillage dell'interior, dovuto soprattutto a inediti abbinamenti cromatici e al maggiore impiego di finiture in pelle e al

luminio, la nuova S80 propone come novità di spicco la ridefinizione dell'offerta di versioni turbodiesel. La più prestazionale si chiama sempre D5, ma monta un inedito 5 cilindri 2.4 Common rail, con 205 cv e una coppia di 42,8 kgm a 1.500 giri, sovralimentato da due turbo: uno piccolo che lavora ai bassi regimi per favorire la prontezza di risposta ai co-

mandi dell'acceleratore, un altro più grande che entra in funzione a partire dagli intermedi per sostenere le fasi di allungo. Accreditata di una velocità di 230 orari e in grado di accelerare da 0 a 100 orari in 8 secondi, la nuova D5 è in grado di percorrere mediamente 16,1 chilometri con un litro e di emettere meno CO2 della versio-

ne precedente che, tra l'altro, era anche meno potente. Accanto a questa versione si collocano la 2.4D (215 km/h, 8,9 secondi per raggiungere i 100 orari) e la 1.9D (170 km/h, 10,9 secondi). La 2.4D è equipaggiata con un'unità di cilindrata e struttura analoghe ma a sovralimentazione singola da 175 cv e la T6, spinta da 3 litri biturbo a benzina da 285 cv e con quattro ruote motrici. Con questo tipo di trazione si può scegliere anche la D5 per la quale, tra l'altro, è disponibile a richiesta anche un assetto Sport ribassato.

Volvo Car Corporation e Vattenfall, colosso svedese dell'energia elettrica, hanno intanto dato il via a una joint venture per immettere sul mercato auto ibride plug-in nel 2012. Entro tre anni sarà possibile alimentare con corrente elettrica un'auto del marchio direttamente da una normale presa da parete.



ELEGANTE La nuova **Volvo** S80 è in vendita dal mese scorso



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, **Il Giornale (Corporate, Polar)**

Id: 3711

Il Giornale	Quotidiano	Data	21-06-2009
		Pagina	36
		Foglio	1

FILOSOFIE D'ACQUISTO



In casa Volvo si torna al passato con «Polar»

Luigi Cucchi

■ Gran ritorno delle Volvo Polar. Non è un nuovo modello, ma un'auto che rappresenta una filosofia di acquisto: offre sicurezza e affidabilità a un prezzo competitivo, grazie alla rinuncia di un po' di elettronica e di optional che incidono pesantemente sul prezzo. Il nome Polar è familiare a molti automobilisti italiani. Con questa sigla, infatti, nel 1989 Volvo Italia lanciò una versione speciale della 240 Sw (nella foto) che, di fatto, decretò il successo delle wagon di grandi dimensioni in Italia e segnò l'inizio di uno stabile successo commerciale della casa nel nostro Paese. Polar divenne ben presto sinonimo di vettura alta di gamma essenziale ma efficiente, elegante nella sua sobrietà, con un prezzo concorrenziale in relazione all'allestimento. Tutte caratteristiche che consentirono a Volvo Polar di diventare un fenomeno di moda e di conquistare il pubblico dei giovani professionisti e delle donne. Con la stessa filosofia, e per rispondere alle sfide del mercato di oggi, Volvo Auto Italia ripropone le varianti Polar di quattro modelli attuali: C30, V50 (in entrambi i casi partendo dalle versioni Drive), V70 e XC90. Una vera linea giovane che fa leva su un allestimento essenziale ma completo e su prezzi interessanti. Ecco: Volvo C30 1.6 Polar: 17.450 euro; V50 1.6 Polar 21.200; V70 2.0 Polar 30.950; XC90 1.5 Polar 42.800.

Alla fine degli anni '80 per stimolare le vendite delle sue station wagon e avvicinarsi ad automobilisti più giovani, la filiale italiana di Volvo presentò la prima Polar, sulla base della 240 station wagon. Questa proposta interessò gli automobilisti di tutta Europa. La prima Volvo Polar era equipaggiata con un motore a benzina di 2 litri a 4 cilindri e potenza pari a 109 cavalli. Nel primo anno vennero consegnate in Italia oltre 5mila Polar contro le mille unità previste. In cinque anni, ben 15mila automobilisti acquistarono una Polar. Questi risultati spinsero Volvo a proporre una seconda generazione di Polar, sulla base del modello 940 station wagon, tra il 1995 e il 1997. Perché le Polar

ottennero un grande successo? Gli esperti della filiale bolognese volevano rivitalizzare le 240 station wagon e incrementare le vendite delle familiari in Italia. Intendevano, inoltre, rispondere al boom del mercato dell'usato proponendo una vettura nuova allo stesso prezzo di una d'occasione. Polar venne presentata come una nuova variante e non come un phasetout. Anche oggi un crescente numero di automobilisti non è pronto ad accettare che un'auto possa costare 40-50-60mila euro. La Polar venne proposta a 24 milioni di lire con un equipaggiamento già soddisfacente. Fu scelta da giovani professionisti, artigiani, ma anche da molte donne. A rafforzare l'offerta Polar, nel 1990, arrivò la Super Polar, che esprimeva il massimo in termini di *value for money*. Oltre il 40% del prezzo di un'ammaglia è oggi dovuto all'elettronica, non sempre fondamentale. Molti sono pronti a un taglio dell'elettronica a fronte di prezzi più contenuti.

www.ecostamp.it



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Il Sole 24 Ore (Corporate, Volvo Ocean Race)

Id: 3380

Quotidiano Data 28-04-2009
Pagina 4
Foglio 1 / 2

«Il mio sogno ora è partecipare alla Volvo Race»

Antonio Vettese

L'anno scorso ha scelto di regatare con una piccola barca, il primo è la Route du Rhum in classe Open 40. Al momento siamo la barca di riferimento e se riusciamo a migliorarla ancora è un traguardo molto possibile.

Con lo sponsor giusto quale regata cercherebbe di fare tra Volvo Race e Vendee Globe? Fare la Volvo Race navigare in equipaggio è la cosa che ho fatto di meno nella mia carriera ed

I RIMPIANTI
«Mi dispiace di non aver fatto più regate in team, è una bella esperienza che mi manca»

I RECORD DA BATTERE
«A vela l'Atlantico si può attraversare in 4 giorni, meno che con qualsiasi motore»

È un'esperienza che manca. Per vincere la Volvo Race che ricetta usereste?

In questa edizione hanno dimostrato che non sempre marcarsi stretto va bene e si può vincere con scelte di rotta coraggiose. È una regata difficile dove ci vogliono molti soldi e una grande organizzazione. Però... se ci fosse una ripresa economica e se qualche azienda si innamorasse. Se si riuscisse a unire in Italia delle forze positive si potrebbe provare.

Quali sono i budget per partecipare a queste regate?

Per la Vendee Globe servono due milioni all'anno per quattro anni. La barca costa sui quattro milioni ed è opportuno spalmarci il costo su un programma di almeno quattro anni partecipando ad altre regate. Per la prossima edizione cercheremo di limitare i costi.

Ha quasi sempre evitato il giro del mondo senza scalo in solitario, come mai?

Ho sempre pensato che sia una delle ultime cose da fare, non si può partecipare da giovani poi si finisce a fare solo quello. Ci sono velisti come Mike Golding che sono alla quinta volta e ormai sono consumati. In tutti questi anni di attività ha qualche rimpianto? Non certo il trimarano, rimpiango che non ci sia più. Ci siamo scontrati contro una realtà in grado di seguire. All'inizio eravamo vicini agli altri ma loro si sono evoluti di più e dopo tre anni di regate erano più veloci. Ma non posso assolutamente fare un bilancio negativo: dal 2000 al 2007 Groupama si è rovesciato cinque volte, a noi è capitato una volta sola. Loro però avevano quattro milioni all'anno ed erano un team di quaranta persone. Loro avevano il bilico e noi il Ducato maxi. È chiaro che si crea una differenza anche nella velocità.

Cosa pensa della caccia al record che va tanto di moda? Mi interessa. A vela bastano quattro giorni per l'Atlantico, meno che con qualsiasi motore. Groupama mi sembra imbattibile: si preparano da quattro anni, hanno molti soldi e una barca super studiata evoluzione dei trimarani precedenti. Il team di progettazione è di una quarantina di ingegneri e stanno già pensando alla quarta progetto. Pensano di partecipare alla Coppa America e alla Volvo Race: hanno i soldi e il tempo per farlo, e adesso hanno quattro anni di vantaggio sugli altri.

È lo stesso team che ha lavorato per Larry Ellison? Sì, ha scelto bene perché la barca arriva dallo stesso progettista principale Lauriot Prevost e da tutto il suo gruppo. Sono quasi imbattibili, sono pronti a scommettere qualsiasi cifra soprattutto se portano a bordo i francesi.



PHOTO: J. CRIVELLO/REUTERS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Copie in nostro possesso di cattiva qualità

Quotidiano Data 28-04-2009
Pagina 4
Foglio 2 / 2

Grandi imprese da «solitario»

43 anni a maggio Giovanni Soldini è nato a Milano il 26 maggio 1966 e come velista è diventato famoso soprattutto per le sue navigazioni solitarie. A 16 anni ha compiuto per la prima volta nella sua vita la traversata dell'Atlantico. Nel 1989 vince la A.R.C. (Atlantic Rally for Cruisers), ovvero la regata transatlantica per imbarcazioni da crociera.

Come navigatore solitario è

diventato famoso durante la Baule-Dakar del 1991. Per molti è lui il miglior navigatore solitario di tutti i tempi ed ha avuto il merito di far conoscere e avvicinare allo sport della barca a vela, centinaia di persone che hanno scoperto la passione per il mare e per la vela grazie alle sue imprese negli oceani sparsi per il mondo.

Il 12 febbraio 2004 l'allora Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi lo ha nominato Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.



PHOTO: J. CRIVELLO/REUTERS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Il Sole 24 Ore (Corporate, Vattenfall)

Id: 3531

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 29-06-2009
Pagina 7
Foglio 1 / 2



LA GAMMA. Il costruttore svedese punta su rispetto dell'ambiente con la gamma DRiVe e con motorizzazioni alternative. Si risolverà la storica versione Polar, una proposta per i più giovani



FUTURO PROSSIMO I primi risultati tangibili della joint venture tra Volvo Car e Vattenfall

Volvo, la rivoluzione verde passa dall'ibrido Plug-in

Stiamo investendo in una joint venture industriale con Vattenfall per produrre in serie vetture con tecnologia ibrida Plug-in in Svezia nel 2012. Vetture che possano essere alimentate dall'elettricità e spinte da un più convenzionale motore Diesel. Questo è uno sviluppo fondamentale per noi: la nostra partnership con Vattenfall ci consente di fare un balzo in avanti enorme nella direzione di un'offerta di vetture sempre più rispettose dell'ambiente". Lo ha affermato Stephen Odell, Presidente e Ceo di Volvo Car Corporation, in occasione del recente accordo fra la casa automobilistica e l'azienda svedese produttrice di energia Vattenfall: un'intesa che vale la leadership sul fronte della tecnologia avanzata a favore dell'ambiente. Lo sviluppo dei veicoli sarà portato avanti e finanziato congiuntamente dalle due aziende. Volvo Car Corporation produrrà le vetture, mentre Vattenfall

svilupperà i sistemi di ricarica e fornirà l'elettricità necessaria alle auto. Già nel gennaio 2007 Volvo Car Corporation e Vattenfall lanciarono un progetto congiunto allo scopo di testare e sviluppare la tecnologia Plug-in. Ora, in virtù di questa joint venture, tale collaborazione viene ulteriormente sviluppata e articolata.

UN'AUTO DA RICARICARE A CASA
Ma quali sono i vantaggi della tecnologia ibrida Plug-in? Innanzitutto quello di poter ricaricare la vettura da una normale, comunissima presa da parete.
"Vogliamo sottolineare l'importanza dell'elettricità nella società industriale e il contributo che essa può dare alla soluzione dei problemi ambientali. Attraverso la collaborazione con Volvo Car Corporation ci auguriamo di poter accelerare il processo di introduzione di veicoli elettrici. Stiamo sviluppando insieme la tecnologia di prossima generazione basata sulle vetture Plug-in con diverse soluzioni

alternative per la ricarica", ha affermato Lars G. Josefson, Presidente e Ceo di Vattenfall.
L'INNOVAZIONE A FAVORE DELL'AMBIENTE
Un motore elettrico presenta un livello di efficienza assai elevato: consuma infatti circa un quinto dell'energia necessaria ad alimentare un motore a combustione interna che bruci combustibili fossili. Il prezzo d'acquisto di una vettura ibrida Plug-in sarà più alto rispetto a un'auto convenzionale, poiché le batterie hanno ancora un costo elevato. Ma con l'alimentazione a corrente elettrica, rifornire la vettura costerà circa un terzo in meno rispetto, ad esempio, a una vettura diesel. Vattenfall offrirà agli automobilisti la possibilità di firmare un accordo per avere a disposizione energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili - nello specifico energia eolica o idroelettrica - in alternativa alla produzione elettrica da fonti più convenzionali. Josefson vede molti vantaggi

nell'utilizzo di sistemi ibridi Plug-in anche nel caso in cui l'energia elettrica non venga prodotta da fonti rinnovabili: "Con l'energia elettrica evitiamo le emissioni prodotte da ogni singola vettura. Invece che da benzina o gasolio, l'energia di propulsione è derivata da poche e grandi fonti di energia e Vattenfall è impegnata a fondo per eliminare le emissioni di CO₂ dal processo di produzione dell'energia elettrica. In Svezia, l'intera produzione elettrica di Vattenfall è virtualmente a zero emissioni".
La auto ibrida Plug-in di Vattenfall saranno spinte da potenti motori elettrici alimentati da batterie a ioni di litio. La batteria impiega circa cinque ore per ricaricarsi da una normale presa di corrente di rete e viene inoltre ricaricata ogni volta che viene attivato il freno durante la marcia.
"La maggior parte degli spostamenti in auto riguarda distanze brevi, come ad esempio quando ci si reca al lavoro o si ritorna a casa dall'ufficio. Saremo in grado

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 29-06-2009
Pagina 7
Foglio 2 / 2

di proporre un prodotto che risponde in maniera efficace a tutte queste esigenze di spostamento. E per essere adeguate a coprire distanze più ampie ed effettuare lunghi viaggi, le vetture saranno equipaggiate con motori Volvo turbodiesel ad alta efficienza", spiega Odell.
VETTURE DIMOSTRATIVE

GIÀ NEL CORSO DELL'ESTATE
Tre Volvo V70 dimostrative saranno presentate già nel corso dell'estate 2009. Tali auto verranno utilizzate per raccogliere informazioni circa i desideri, le richieste e le impressioni degli automobilisti rispetto alla tecnologia ibrida Plug-in, per

definire i loro stili di guida e per stabilire in che modo preferiscano ricaricare la propria vettura. Fra le altre cose, Vattenfall testerà diverse soluzioni per la ricarica rapida dalla rete di casa e allo stesso tempo per la ricarica in luoghi pubblici, dove gli utenti pagano la ricarica elettrica allo stesso modo in cui oggi pagano il pieno di carburante. Le vetture, programmate per entrare in produzione di serie nel 2012, avranno una tecnologia leggermente diversa, ma le auto dimostrative costituiscono un passo importante verso la produzione di serie di auto ibride Plug-in che siano in linea con le richieste reali del mercato.



Le batterie si ricaricano anche da una tradizionale presa elettrica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Il Sole 24 Ore (Corporate, Polar)

**Id:
3533**

Il Sole 24 ORE	Quotidiano	Data	29-06-2009
		Pagina	7
		Foglio	1

NUOVE PROPOSTE - Le varianti saranno disponibili sui modelli C30, V50, V70 e XC90

Ritornano le celebri versioni Polar, vetture di prestigio ad un prezzo accessibile

Vent'anni dopo ritornano le varianti Polar. Volvo Auto Italia, infatti, rilancia la formula della vettura premium con allestimento essenziale ed efficiente, come allora in esclusiva per il mercato italiano. Le Polar sono disponibili sulle linee C30, V50, V70 e XC90, i quattro modelli che hanno maggiormente caratterizzato la recente offerta di Volvo. Ma perché ancora Polar? "Non si tratta certo di un'operazione per riparare a un cattivo andamento dei prodotti", spiega Michele Crisci, Amministratore Delegato di Volvo Auto Italia - "i dati dimostrano, infatti, come le nostre vendite siano all'altezza delle aspettative. Né tanto meno si tratta di un'operazione di fine ciclo di alcuni modelli, che hanno invece vite ancora lunghe. In realtà, in un contesto di mercato nel quale si punta sugli incentivi e con una crisi che limita le possibilità di accesso del pubblico al segmento alto di gamma, Volvo ha pensato di non andare verso il basso e, al contrario, di riproporre Polar, cioè una vettura di lusso venduta a un prezzo irripetibile e dunque accessibile ai più, specialmente ai giovani e alle famiglie giovani. E così vorremmo che la nuova Polar diventasse una sorta di linea giovane della nostra

offerta". Per facilitare l'acquisto di Volvo Polar Auto Italia ha allo studio, tra l'altro, specifiche formule di finanziamento adatte alle esigenze del pubblico giovane. Volvo Polar ridefinisce il concetto di lusso adeguandolo ai tempi. Non si tratta di vetture inizialmente ricche e poi impoverite per spondere di prezzo, bensì di un'auto nella quale la dotazione è stata pensata per essere efficiente e per sottolineare i valori del marchio Volvo: sicurezza, comfort, versatilità. Ciò che è a bordo delle Polar corrisponde al Dna della casa. Così, Volvo Polar offre la funzionalità che il cliente si aspetta dal prodotto Volvo garantendo un eccellente value for money dal punto di vista dei contenuti. Ma lusso per Volvo significa anche un'auto attenta all'ambiente. Per questo nel caso dei modelli Volvo C30 e V50, la proposta Polar si abbina alle versioni DRIVE (a bassa emissione di CO₂) dei rispettivi modelli. In tal senso la riproposta di Polar stabilisce una continuità con il passato: negli anni '90, infatti, le Polar vennero ben presto commercializzate esclusivamente in variante catalizzata. Sul piano degli allestimenti, la dotazione risulta completa specialmente sul piano della sicurezza e del comfort. Presenti, tra gli altri, i seguenti

dispositivi di serie: airbag frontali e laterali più airbag a tendina (Inflatable Curtain); sistema Dstc di controllo della stabilità e trazione; Eba (Emergency Brake Assistant); Ids (Intelligent Driver Information System); Whips (Whiplash Protection System) per la protezione dal colpo di frusta; chiusura centralizzata con telecomando; climatizzatore automatico a controllo elettronico Ecc (tranne C30); computer di bordo (V70 e XC90); Cruise control (V70 e XC90). In aggiunta all'equipaggiamento di serie, le versioni Polar presentano altri elementi di rilievo. La Volvo C30 Polar: cerchi in lega Cordelia da 16"; interni in tessuto/T-tech Kain; Antrace/Quarzo; climatizzatore a controllo elettronico; sistema iags per la qualità dell'aria nell'abitacolo; filtro FAP (per il 1.6 D). La Volvo V50 Polar: cerchi in lega Cordelia da 16". La Volvo V70 Polar: modanature inferiori in colore coordinato alla carrozzeria; nuova griglia anteriore con Iron Mark grande; cornice del vano per la chiave di accensione in metallo satinato. La Volvo XC90 Polar: chiave di attivazione/disattivazione airbag lato passeggero; comando elettrico di sicurezza per i bambini; inserti in mangianite; fari alogeni. Per tutte le Volvo Polar sarà dispo-

nibile anche un pacchetto optional Polar Plus, studiato per arricchire l'allestimento. Così, di fatto viene riproposto, insieme al concetto Polar, anche quello di Super Polar, che negli anni Novanta completò l'offerta. Infine, viene predisposto anche uno specifico pacchetto accessori dopovendita, il Polar Free Time, che contiene anche un navigatore portatile Volvo. Come vent'anni fa, la forza della proposta Polar sta poi ovviamente nel prezzo in rapporto all'equipaggiamento. Lunedì 8 giugno è iniziata anche la campagna pubblicitaria. Ad aprirla uno spot radiofonico, ma sono previsti interventi anche in Tv e su carta stampata. Il tema della campagna è chiaro: "Togli il superfluo - Rimane solo il bello della vita. Ben-tonata Polar". "Togliere", ovviamente, non significa impoverire, ma tenere solo quello che conta e che serve. La campagna, in buona sostanza, propone Polar come esempio di un nuovo concetto di lusso, vissuto sull'essenzialità, mirata e a misura d'uomo. Il lusso di Polar, insomma, è anche una risposta propositiva e non passiva alla crisi economica che il mondo sta attraversando e ai sentimenti che ispira. Con Polar si riscopre il valore della sobrietà, dell'efficienza, del rispetto per l'ambiente, pur in un'auto di prestigio.



La storica Volvo 240 Polar a fianco della nuova V70 Polar



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Id:
3534**

Il Sole 24 ORE	Quotidiano	Data	29-06-2009
		Pagina	7
		Foglio	1

Le prime sbarcarono in Italia 20 anni fa, e fu subito un successo

È tra il 1989 quando veniva consegnata la prima Volvo Polar, lanciata per il solo mercato italiano come versione "giovane" della 240 Station Wagon (245), un classico della casa svedese. Il successo fu enorme: in pochi mesi la Polar divenne un fenomeno di moda a livello europeo. Un anno dopo erano state consegnate 5.000 vetture, contro previsioni che nella più rosea delle ipotesi non arrivavano neppure a 1.000 unità nei 12 mesi. Volvo Polar fu lanciata essenzialmente per rivitalizzare la 240 SW e incrementare le vendite delle familiari in Italia, conquistare nuovi clienti al marchio Volvo, rispondere al boom del mercato dell'usato proponendo una vettura nuova allo stesso prezzo di una vettura d'occasione. Certamente la leva del prezzo era la più importante. Il target era un pubblico più giovane rispetto agli acquirenti della versione SW GLE e quindi più "sensibile" al fattore economico. La Volvo 240 SW Polar venne proposta a 24 milioni di lire con un equipaggiamento che comprendeva chiusura centralizzata, poggiatesta anche posteriori, rails per il tetto, interni neri, una scelta fra quattro colori di carrozzeria. Grazie a Polar, aumentò sensibilmente la percentuale di donne e di professionisti che scelsero Volvo in aggiunta ad artigiani e commercianti, che già costituivano il nocciolo duro della clientela Volvo: un pubblico più giovane e facendo decollare le vendite delle varianti Station Wagon. A rafforzare l'offerta, nel 1990, arrivò la Super Polar, con ABS e interni in pelle, specchietti regolabili elettricamente dall'interno e riscaldabili, aria condizionata e alzacristalli elettrici anteriori e posteriori. Il tutto a soli 5 milioni di lire in più. Con la Super Polar, tra l'altro, Volvo Italia decise di proporre esclusivamente varianti catalizzate. Subito dopo la conclusione della fortunata parabola della Polar, nel 1995 Volvo Italia introdusse la Polar seconda generazione che uscì di scena nel 1997. Questo volta il modello interessato fu la 940 SW, versione di accesso della 960.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, La Stampa (Corporate, Corporate)

Id: 3457

LA STAMPA		Quotidiano	Data 19-05-2009
		Pagina 19	Foglio 1

ricetta svedese 19

dal DRIVE all'anti-nichel di Franco Badolato



L'IMPEGNO DELLA **VOLVO** NON È SOLTANTO SUI MOTORI: COMBATTE ANCHE FASTIDIOSI DISTURBI DOVUTI AI MATERIALI ALL'INTERNO DELL'ABITACOLO

Nonostante i problemi di mercato (comuni a molti costruttori), **Volvo** prosegue con fiducia il rinnovamento della gamma orientandosi verso un futuro sempre più ecologico. Steve Mattin ha lasciato la guida del design al suo posto dal 1° maggio c'è Peter Horbury, 59 anni, in precedenza responsabile Stile dei modelli Ford, Lincoln e Mercury per il Nord America. Ma la Casa svedese non punta soltanto a linee seducenti: il suo impegno per l'ambiente è emerso con determinazione al Salone di Ginevra in marzo, e prosegue ogni giorno nelle concessionarie. Le vetture targate DRIVE sono al centro delle offerte. La gamma «amica dell'ambiente» è oggi dedicata a tutti i principali modelli **Volvo**, caratterizzati da grande efficienza in termini di consumi e da eccellenti livelli di emissioni di CO2 per ogni segmento. Parliamo della C30 (3,9 litri per 100 km con appena 104 grammi/km di emissioni), della S40 (4,0 litri e 107 grammi), della V70 (4,5 litri e 128 grammi), della S80 (4,9 litri e 129 grammi), della XC60 (6 litri e 159 grammi) e della XC70 (6 litri e 159 grammi). I limitati valori di sostanze nocive sono stati raggiunti grazie ai lavori di perfezionamento dei propulsori e anche a un avanzato sistema «start-stop» che consente al motore di spegnersi quando la vettura è ferma. Tutti i modelli targati DRIVE sono dotati di un cambio manuale ottimizzato per risparmiare sui consumi e adottano motori a gasolio dell'ultima generazione. In particolare, per S80, V70, XC60 e XC70, due nuovi cinque cilindri sviluppati direttamente dalla Casa. Uno è il turbo 2.4 da 175 Cv e 420 Nm di coppia, il secondo è un twin-turbo (sempre 2.4) da 205 Cv e 420 Nm. I nuovi propulsori D5 sono particolarmente efficienti e rispettosi dell'ambiente. **Volvo**, che si è confermata marca leader nel segmento premium in Russia (merito in particolare del successo che ha riscosso la XC90) ha numerose armi in serbo per il futuro. A scadenza medio-lunga lavora per lo sbarco commerciale del concept elettrico C30, con ricarica plug-in (alla normale spina di casa) e un motore termico 16 da 100 Cv flexifuel, anche a bioetanolo. La spinta zero emissioni è garantita da 4 motori elettrici, con funzione di ricarica in frenata, che si rigenerano in 30 minuti per 50 km di autonomia. Diventano 100 km con un'ora e mezzo di «rifornimento». Ben più vicino l'arrivo della vettura di serie derivata dalla S60 Concept, che ha un look affascinante e dinamico, con proiettori anteriori che ricordano vascelli vichinghi. La S60 propone sofisticati sistemi elettronici, ad esem-

pio l'Active Cruise Control che frena automaticamente fino all'arresto completo in caso d'emergenza, o il dispositivo di rilevamento dei pedoni che, grazie al radar e alla telecamera, avvisa con luci rosse e suoni d'allarme in caso di pericolo. Se il conducente non reagisce, anche in questo caso la macchina frena per evitare l'impatto. **Volvo** ha persino ideato un sistema per i clienti allergici al nichel: ridurrà al minimo il rilascio di questo metallo nell'abitacolo testando tutti i componenti. Nei Paesi industrializzati 120 milioni di persone soffrono di dermatite allergica (irritazioni cutanee e prurito) al contatto col nichel, presente in componenti dell'abitacolo come leva del cambio, maniglie delle porte, chiavi e pulsanti. Verranno tutti rivestiti.

La S60 Concept della Volvo ha un abitacolo hi-tech con materiali sofisticati, a prova di eventuali allergie dei passeggeri

www.ecostampa.it

©19883

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 2



Quarter Two, La Stampa (Corporate, Volvo Ocean Race)

Id: 3536

LA STAMPA

Quotidiano Data 29-06-2009
Pagina 52
Foglio 1 / 3

Giro del mondo low cost La vela si ispira alla F1

Coppa America in crisi, team e sponsor verso la Volvo Ocean Race Soldini: "Equipaggio e tecnologie, voglio tutto made in Italy"

Reportage

FABIO POZZO
INVIATO A SROCCOLIMA

I gioielli del mare
a una svolta

Mi piacerebbe portare in barca l'Italia che funziona dice Giovanni Soldini. Il punto è dove. Un'idea il navigatore solitario milanese ce l'ha: la Volvo Ocean Race, la «formula uno» del mare. È il giro del mondo in equipaggio a tappe, forse la più estrema delle regate, la più tirata. Trentacinquemila miglia da percorrere facendo il girotondo con il pianeta su barche hi-tech lunghe poco più di 21 metri e capaci di planare sulle onde a velocità superiori ai 40 nodi. Il massimo, insomma.

Il progetto è avviato. «Vorrei partecipare alla prossima edizione con un team tutto italiano. Gli uomini giusti che possono competere in quest'impresa ci sono, la tecnologia anche. La prima chiglia basculante, una delle peculiarità degli scafi della Volvo Ocean Race, è stata ideata per il mio "Fila" (l'Open 60 con il quale Soldini ha vinto l'Around Alone, il giro del mondo in solitario a tappe nel 1999, ndr) nel '97 e buona parte delle componenti degli scafi attuali sono realizzati a Legnano». Restano da trovare, e non è poco, le risorse. Gli sponsor. «Penso a un consorzio di grandi aziende italiane, ambasciatrici del Paese che funziona».

Il velista milanese non è l'unico in Italia che sta pensando alla prossima Volvo Ocean Race. Anche lo Yacht Club Costa Smeralda dell'Agà Khan

è interessato. Il commodoro Riccardo Bonadeo non nasconde la voglia del club di tornare da protagonista alle grandi competizioni veliche internazionali: la scelta è tra la Coppa America e la Volvo Ocean Race. Ospitare una tappa, gareggiare con un equipaggio. Che potrebbe essere quello di Team New Zealand, forte dell'empatia nata tra Bonadeo stesso e il guru dei «kiwis» Grant Dalton, in occasione dell'edizione 2002/03 della Volvo Ocean Race, che li vide collaborare per i colori del team Nautor-Amer Sports. Un'alleanza, quest'ultima, che se si rafforzasse oggi vedrebbe Porto Cervo più vicino al giro del mondo: i neozelandesi, infatti, hanno di recente deciso di tirarsi fuori dalla prossima America's Cup.

Già, il problema è proprio la Coppa America. Arenata nelle secche delle battaglie legali tra Alinghi e Oracle, gravata dall'incertezza di formula, luogo e data delle prossime edizioni, sta facendo scappare potenziali sindacati, equipaggi e sponsor, i quali hanno bisogno di programmi chiari per investire. E la fase di stallo avvantaggia proprio la Volvo Ocean Race, regata che investe nel vento in poppa e soprattutto sembra sapere dove vuole andare.

Lo dicono, intanto, i numeri dell'edizione appena terminata a San Pietroburgo e vinta da «Ericsson 4» di Torben Grael, il brasiliano con passaporto italiano, ex tattico di Luna Rossa, che ha sbaragliato gli altri cinque team (otto barche per 88 velisti) in gara conquistando la vittoria già alla penultima tappa (dieci in tutto, per il porti, con partenza l'11 ottobre scorso da Alicante). Vediamoli: i visitatori negli «stopover» sono stati più di 4 milioni; il conto delle «pagine viste» sui 4 siti web della regata aveva già doppiato

la quota 50 milioni a fine maggio, il numero dei lettori degli articoli pubblicati dai media di tutto il mondo a gennaio aveva festeggiato i 1680 milioni di lettori. La ricaduta economica? Le cifre sono top secret, ma la società di consulenze Deloitte ha stimato in 119 milioni di dollari quella della sola tappa di Alicante.

Al di là delle cifre, però, sono i programmi per la prossima edizione - nel 2011 - a dare lustro all'appel della Vor. Il boss della regata, Knut Frostad, guarda ad una formula «low cost», un po' come è stato già fatto sulle piste dell'automobilismo. Gli organizzatori vogliono ridurre i costi, si

parla di budget da 12-15 milioni di euro (gli spagnoli di Telefonica, nell'edizione di quest'anno si dice ne abbiano investiti 70), per poter attirare più team (l'obiettivo è 12). Come? Una barca soltanto per squadra, mentre oggi ne sono permesse due; tappe più corte, meno porti da toccare (8/9) e pause a terra meno lunghe, il numero delle vele a bordo «stagionato» del 40%, un sommo dell'equipaggio in meno (10 invece di 11); velerie, cucine, officine in banchina comuni per i team. E poi, imbarcazioni più manovrabili, pesanti e stabili, con assetti fissi, che non vanno cambiati - dunque, meno lavoro per i tecnici a terra - tra le prove oceaniche e quelle costiere come è avvenuto finora.

Il vero success di Colombo, però, sarà nella rotta. La regata comincerà in Spagna, ad Alicante (la municipalità ha firmato un contratto per ospitare tre edizioni e promette l'esenzione fiscale ai partecipanti) e andrà a toccare quei Paesi emergenti dove la ripresa economica comincerà prima e la crescita sarà maggiore rispetto al vecchio Continente. E allora Asia, Oceania, Africa; poi Europa, Sud e Nord America. Ottanta le città che si sono già candidate, 38 quelle europee.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

Quotidiano Data 29-06-2009
Pagina 52
Foglio 2 / 3

Perché i Paesi emergenti? Perché sono quelli che più interessano agli sponsor. Che giustificano la spesa con il business. «Il nostro obiettivo primario? Vendere, vendere, vendere», dice Richard Brisius, managing director di Ericsson Racing Team, un passato da velista su barche italiane (Brooksfield, Gatorade) alla Withbread, il nome con cui è nata questa sfida del mare. Il colosso svedese delle Tlc ha tenuto meeting con clienti ad ogni tappa, superando quest'anno i 4.500 ospiti d'affari che aveva registrato durante l'edizione precedente. Clienti che firmano grandi contratti. E poi, c'è il ritorno d'immagine del brand e la ricaduta d'orgoglio sui dipendenti. Soprattutto se si vince. «Sì, ma, il progetto di sponsorizzazione deve pagarsi anche se arrivi ultimo» spiega Brisius.

Per fortuna non

l'ha sentito Torben Grael. Dopo nove mesi di onde e tempeste, con la vittoria in tasca e le mani spellate dal salino, chissà che direbbe. Oltretutto, ora che è finita la regata è «disoccupato». Ma giunto il tempo di una vacanza. «Torno su Luna Rossa, con l'Stp 62 di Patrizio Bertelli farò il Fastnet ad agosto», annuncia. E la prossima Vor? Potrebbe essere per l'Italia? «Navigare su barche italiane è sempre un piacere».

4
Millioni
Il budget scenderà da 70 a 15 milioni. L'obiettivo: avere dodici imbarcazioni iscritte

I FONDI PER L'OPERAZIONE
«Da un consorzio di grandi aziende, ambasciatrici del Paese che funziona»

Solitario
Giovanni Soldini,
milanese, 43 anni,
nel 1999 ha vinto
l'Around Alone su
un'imbarcazione
con caratteristiche
adatte alla Volvo
Ocean Race

LA FRASE
L'obiettivo
non è vincere,
è vendere
anche se
sei ultimo

Richard Brisius
MANAGER ERICSSON



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Italia Oggi (Corporate, Volvo Ocean Race)

Id: 3394

ItaliaOggi

Quotidiano Data 25-04-2009
Pagina 14
Foglio 1

In forte crescita gli ascolti e i visitatori on-line della regata transoceanica

La vela accelera con Volvo Ocean race: 547,2 milioni di contatti televisivi

PAGINA A CURA
DI MARCEL VULPIS

Numeri da record per l'edizione 2009 della Volvo Ocean race, la regata transoceanica più popolare al mondo. In attesa di capire quale sarà lo sviluppo della Coppa America, dopo l'accettazione da parte di Alinghi della sfida lanciata dal team Benne Oracle, la Vor ha colmato il bisogno di grandi eventi della comunità degli appassionati di vela.

I primi dati disponibili (non definitivi, perché mancano cinque prove) confermano la crescita esponenziale della manifestazione sponsorizzata dal marchio automobilistico Volvo. Rispetto alla precedente edizione è stato registrato un +39% di visitatori unici

del sito, per salire fino al 51% se si considerano le visite totali di Volvooceanrace.org. Oltre 2 milioni i video visti o scaricati, con un tempo medio per visitatore pari a 49 minuti. Ancora superiori i risultati del canale mobile (+180% di visite) e lo sviluppo del video-entertainment, con 180 mila utenti in 180 paesi.

In termini multimediali la Vor ha realizzato una piattaforma di comunicazione multilingua, con un canale televisivo dedicato, accessibile via web e mobile, oltre alla creazione di virtual game utilizzati soprattutto dai giovani.

La vela, come tutti gli sport cosiddetti minori (o extra calcio), è un format difficile da contestualizzare e dimensionare, ma nel caso della Volvo Ocean race lo sforzo profuso dagli organizzatori, in tutti questi mesi, è andato soprattutto nella direzione del

la misurabilità dell'evento. Un aspetto centrale, questo, proprio nell'attuale fase di crisi economica, con una particolare attenzione ai main sponsor della manifestazione, interessato a entrare in contatto con un target profilato e redditualmente medio-alto.

Numeri significativi emergono anche dall'analisi dei media tradizionali e dal settore dell'ospitalità. Nel complesso i visitatori dei villaggi vip sono stati 2,85 milioni (+156% rispetto alla precedente rassegna). India e Cina, nuove fermate della Vor, hanno richiamato rispettivamente 107.287 e 811.677 persone. La tv audience è stata stimata in 547,2 milioni di contatti. Più di 5 mila immagini, infine, sono state utilizzate dalla stampa per raccontare l'evento e il media value è valorizzato in oltre 50 milioni di euro. In totale saranno 11 i porti toccati dalle sette imbarcazioni iscritte.



Il Puma racing team in azione

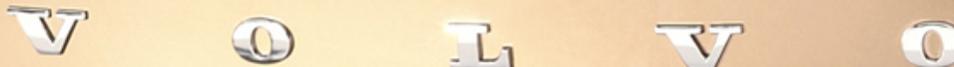
I NUMERI DEI NEW MEDIA

- Visitatori sito ufficiale: ... 2,41 MILIONI (+39%)
- Visite sito ufficiale: ... 13,95 MILIONI (+51%)
- VolvoOceanRace.it visitatori unici: 738.000
- Video visti su VolvoOceanRace.it: 2.000.000
- Tempo medio per visitatore: ... 49 MINUTI
- Video pubblicati su Youtube: ... 300
- Visite su Youtube: ... 655.821
- Canale mobile: ... +180%

Fonte: Organizzazione Volvo Ocean race 2008/2009



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, La Gazzetta dello Sport (Corporate, Volvo Ocean Race)

Id: 3554

La Gazzetta dello Sport

Quotidiano Data 17-06-2009
Pagina 31
Foglio 1 / 3

VELA VOLVO OCEAN RACE

Grael, leggenda sull'Oceano

Ai Giochi olimpici o in equipaggio, lo skipper vince sempre: suo il Giro del Mondo con Ericsson 4

DAL MESTRO INNAMORATO
GIAN LUCA PASINI

STOCOLMA (Sve) E' stato talmente veloce che ha battuto perfino sua moglie, Andrea, immaneabile a ogni arrivo di tappa, nei porti di tutto il mondo. Stavolta non ce l'ha fatta: atterrata in Svezia 12 ore più tardi del marito, Torben Grael, che al timone di Ericsson 4, con il terzo posto nella 9ª tappa ha vinto la Volvo Race (giro del mondo in equipaggio), diventando l'unico del marino polivalente. Vince ovunque vada: in equipaggio o no. Per fare un paragone «atletico» e come se Usain Bolt fra tre anni vencesse la maratona olimpica di Londra: «O come se un pilota di Formula 1 — spiega lo stesso Grael, 49 anni fra un mese — la mattina dopo il successo conquistasse la Parigi-Dakar. Sono due tipi diversi di vela, talmente lontani che non li puoi neppure paragonare. Non so dirvi quale sia più bella: io so che sto bene così sono troppo contento di averle fatte entrambe...».

Confronti Torben — amico di

Leonardo neo allenatore del Milan, vengono entrambi da Niteroi, città che si affaccia sulla baia di Rio — non si fa prendere la mano neppure ora che è diventato un fenomeno mondiale, ancora di più di quando, 5 anni fa, divenne il più medagliato velista dei Giochi. «Che volete che dica? E' molto bello, se ripenso a quando ero ragazzo e guardavo barche simili a queste entrare nella baia di casa mia. Io all'epoca avevo appena iniziato ad andare in Star, sognavo guardandole. Ma non potevo mai immaginare che un giorno sarei stato qui a dire "ho vinto la Volvo". Questa cosa è arrivata per gradi, un passo alla volta».

Come i segni che gli oceani gli hanno lasciato sulla faccia, una piccola ruga per ogni 1000 miglia, sbattuto fra sole e vento, fino al successo conquistato a due ore di barca da Stoccolma, su questa piccola isola dell'arcipelago (il nome è Sandhamn, porto di sabbia), nel cuore della Scandinavia.

«Quando mi dicono che su Ericsson 4 non c'è neppure un ve-

lista nordico, dico che non è proprio vero, io al 25% sono danese», scherza Torben.

Nonno Una percentuale sanguigna non secondaria nella sua storia, perché proprio il nonno materno — ingegnere, trasferitosi in Brasile per lavoro — regalandogli la prima barca (Pinguin) in qualche modo gli ha cambiato la vita, portandolo a diventare un prototipo forse inimitabile, grazie anche alla vittoria dell'altra notte. «Questo è una regata che non puoi sottovalutare mai. Guardate quello che è accaduto a Teletónica (in lotta per il podio, si è incagliata su uno scoglio alla partenza della 9ª tappa, finendo fuori dai giochi per i primissimi posti, ndr). Questa barca non perdona e non puoi mai dare nulla per scontato. Per fortuna non ci è accaduto nulla di grave, il resto lo hanno fatto un team come Ericsson e l'equipaggio. Gente molto speciale, tosta, con cui si è creato un feeling particolare, fondamentale per una regata dove si sta in mare 9 mesi, con tappe anche da 40 giorni». Ma la volta in cui ha avuto più pau-

ra? «Farà ridere, ma è stato il giorno del varo, stavamo spostando la barca in un canale stretto, non aveva la chiglia, siamo andati a meno di due metri dallo schiantarsi sugli scogli. Se fosse andata così...».

Invece è andata diversamente e Torben ha scritto un'altra pagina della sua leggenda. Ora gli resta solo la Coppa America da vincere sugli oceani terrestri, prima di iniziare a colonizzare quelli lunari. Il futuro? «Un po' di riposo e un po' di tempo da dedicare alla famiglia».

Pronto per fare lo skipper di Luna Rossa? «Non me lo hanno mai chiesto», si nasconde.

«Con Bertelli c'è un rapporto particolare, gli devo molto, mi ha dato grandi opportunità con l'America's Cup. Vedremo, c'è tempo. Per ora mi hanno chiesto di fare il Fastnet con la nuova Luna Rossa...». Sappiamo già che Torben ha detto sì: la leggenda continua e la moglie Andrea si deve preparare ad altri viaggi.

VIDEO guarda le immagini su www.gazzetta.it

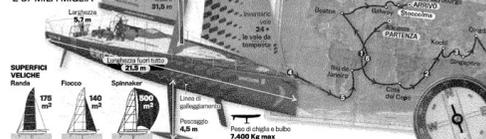


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Gazzetta dello Sport

Quotidiano Data 17-06-2009
Pagina 31
Foglio 2 / 3

UNA REGATA LUNGA 9 MESI E 37 MILA MIGLIA



SUPERFICI VELOCHE

Randa	175 m²
Fococo	140 m²
Sprinkler	100 m²
Lunotto di polipropilene	4,5 m
Presso di chiglia e bulbo	7.400 kg max

ORDINE D'ARRIVO DI TAPPA

1 Puma	4 Ericsson Black
2 Ericsson 3	5 Orient Dragon
3 Ericsson 4	6 Delta Line

CLASSIFICA GENERALE

1 Ericsson 4	9016
2 PUMA	880
3 Telefonica Blue	868
4 Ericsson 3	71,6
5 Orient Dragon	85
6 Delta Line	47
7 Telefonica Black	36
8 Ericsson Estrella D'Espa	36
9 Delta Line	36
10 Robert Schuman Spa	36
11 Team Russia	36
12 Andreas Moura e Aze	36
13 Paraguardia	36



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, **La Gazzetta dello Sport, SportWeek** **(Corporate, Volvo Ocean Race)**

Id:
3588

SportWeek La Gazzetta dello Sport	Settimanale	Data	13-06-2009
		Pagina	28/29
		Foglio	1 / 2

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 139

SportWeek La Gazzetta dello Sport	Settimanale	Data	13-06-2009
		Pagina	28/29
		Foglio	2 / 2

www.ecostampa.it

**VA ORA IN ONDA
LA VOLVO OCEAN RACE**

ISOLE BLASKET (IRL), 6 GIUGNO Lo yacht "Tuna Ocean Racing" in gara nell'ottava tappa della Volvo Ocean Race (lunga nove mesi e 27 mila miglia nautiche), che porta le imbarcazioni da Galway (Ir) a Marstrand (Sve).

FOTO: WICK TOWLER/CON

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 140



Quarter Two, La Repubblica, ed. Palermo (Corporate, Polar)

Id: 3557

la Repubblica Ed. Palermo

Quotidiano Data 17-06-2009
Pagina 13
Foglio 1

Fu una delle wagon più riuscite

Volvo Polar il mito ritorna

Ritorna per il brand svedese un marchio storico

Il ritorno della gamma Polar nei listini Volvo rappresenta per molti una gradita sorpresa, soprattutto per coloro che già vent'anni fa apprezzarono la possibilità di acquistare una delle robuste familiari svedesi senza dover pagare cifre esagerate. L'idea di base di Polar, linea nata in Italia ed esportata con successo in tutta Europa, parte proprio dal principio che si può accedere al mondo Volvo partendo da prezzi accessibili e senza rinunciare alle dotazioni più importanti. Semplicità ed eleganza il binomio vincente, una station wagon semplice, massiccia, facendo un passo indietro nel tempo arriviamo agli anni '80, quando senza investire grossi capitali, i giovani trasformavano la comoda e spaziosa Volvo Polar in luogo di ritrovo per amici, stereo a tutto volume e via a spasso senza neanche spendere troppo per il gasolio. Uno strepitoso successo delle grandi svedesi scelse dal 70% dei clienti Volvo. Amata da tutti, modaioli, manager, casalinghe e signore "in", grande, efficiente ed attuale al prezzo di un'auto d'occasione. Rinascono così le varianti Polar del modello C30, V50, V70 e XC90. Le Polar non so-

no comunque delle versioni "povere" di Volvo ma anzi partono dal già soddisfacente allestimento Kinetic per proporre una serie di allestimenti esclusivi, il tutto con un risparmio nel prezzo d'acquisto che oscilla fra il 14 e il 18%. Le motorizzazioni Polar spaziano dal 1.6 benzina all'ecologico 1.6 diesel DRiVe per C30 e V50, mentre la V70 adotta il 2 litri, benzina e diesel. La Volvo XC90 D5 Polar è proposta invece con un unico propulsore, il cinque cilindri diesel di 185 CV ideale per il massiccio 4x4 di Torslanda, prezzi d'attacco della nuova gamma sono in verità piuttosto invitanti, come dimostrano i 17.450 euro della Volvo C30 1.6 Polar, i 21.200 euro della V50 1.6 Polar, i 30.950 della V70 2.0 Polar e i 42.800 euro necessari per entrare in possesso della grossa Volvo XC90 D5 Polar. Sebbene si tratti in alcuni casi di motorizzazioni a benzina di scarso appeal per il nostro mercato, non vi è dubbio che con questo listino si tratti di un'ottima occasione per saggiare in prima persona le qualità, le dotazioni e i contenuti di un marchio come Volvo. Scendendo nel dettaglio, vediamo che la C30 1.6D DRiVe costa 19.800 euro e 20.150 euro la versione Start/Stop. La V50 Polar 1.6D DRiVe viene venduta a 23.800 euro, che salgono a 24.150 per la Start/Stop. Per la Volvo V70 2.0D Polar occorrono invece 32.950 euro. Tutte le nuove Polar sono dotate di serie di airbag frontali e laterali, airbag a tendina, sistema DSTC di controllo della stabilità e trazione, assistenza alle frenate d'emergenza EBA, IDIS (Intelligent Driver Information System), WHIPS per la protezione dal colpo di frusta e chiusura centralizzata con telecomando. Su tutte, tranne la C30, è presente il climatizzatore automatico a controllo elettronico, mentre V70 e XC90 Polar vantano anche Computer di bordo e Cruise control. Oltre a queste dotazioni di base la C30 Polar offre i cerchi in lega a 7 razze Cordelia da 16 pollici, interni specifici, climatizzatore a controllo elettronico e filtro antipolline per il diesel 1.6. La V50 Polar si distingue dalla Kinetic solo per i cerchi Cordelia sempre da 16 pollici, mentre la V70 sfoggia modanature inferiori verniciate in tinta e nuova griglia anteriore con logo Volvo grande. La XC90 Polar ha in più i fari alogeni, inserti in manganite, disattivazione airbag passeggero e comando elettrico di sicurezza per i bambini.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, La Repubblica.it (Corporate, Polar)

Id: 3604

REPUBLICCA.IT ONLINE Data 11-06-2009
Pagina
Foglio 1

Motori

Foto

Archivio per mese

Archivio per marca

LISTINI PREZZI

Auto nuove

Auto usate

Moto nuove

Moto usate

SERVIZI

Distributori Gpl - metano

Auto da incentivi

Incentivi: lo schema

Commenta tutte le auto

Etilometro

Database veicoli rubati

Guida sicura online

Crash Test

Annunci

Lettere

Altri servizi

RC auto

MOTORI

Via il superfluo, torna Volvo Polar



Della serie a volte ritornano. In risposta alle esigenze del mercato di oggi, Volvo Auto Italia rilancia la formula Polar con allestimento essenziale ed efficiente proposta ad un prezzo allettante per varie versioni attuali.

Le varianti Polar sono disponibili sui modelli C30, V50, V70 e XC90 e costituiscono una vera e propria linea pensata soprattutto per il pubblico più giovane e per le famiglie giovani. I prezzi di attacco sono: 17.450 euro per la C30 1.6, 21.200 per la V50 1.6, 30.950 per la V70 2.0 e 42.800 euro per la XC90 DS.

Le varianti Polar corrispondono, di fatto, a livelli di allestimento Kinetic. In altre parole, non si tratta di vetture inizialmente ricche e poi impoverite per scendere di prezzo, bensì di un'auto nella quale la dotazione è stata pensata per essere efficiente e per sottolineare i valori del marchio Volvo (sicurezza, confort, versatilità). Gli allestimenti Kinetic dei diversi modelli presentano, tra gli altri, i seguenti dispositivi di serie: Airbag frontali e laterali - airbag a tendina IC (Inflatable Curtain), sistema DSTC di controllo della stabilità e trazione, EBA (Emergency Brake Assistance), IDIS (Intelligent Driver Information System), WhIPS (Whiplash Protection System) per la protezione dal colpo di frusta, Chiusura centralizzata con telecomando, Climatizzatore automatico a controllo elettronico ECC (tranne C30), Computer di bordo (V70 e XC90), Cruise control (V70 e XC90).

Per tutte le Volvo Polar sarà disponibile anche un pacchetto optional Polar Plus, studiato per arricchire l'allestimento. Così, di fatto viene riproposto, insieme al concetto Polar, anche quello di Super Polar che negli anni '90 completò l'offerta Volvo. Infine, viene predisposto anche uno specifico pacchetto accessori dopo-vendita chiamato Polar Free Time, che contiene anche un navigatore portatile Volvo.

17 giugno 2009

Scopri come ricevere sul tuo cellulare Repubblica Gold

condividi

Torna su

Mappe del sito | Parole più cercate | Redazione | Scriveteci | Servizio Clienti | Rss/xml | Mobile | Podcast | Aiuto | Pubblicità

Divisione La Repubblica
Gruppo Editoriale L'Espresso Spa - P.Iva 09506801006

Contromano di Giovanni Valentini

Viaggi in autostrada, benedetto Telepass

COMMENTALE TUTTE



LE VICINETTE DI BUCCHI



MOTORI BLOG

- Ft siamo alle minacce
- Fiat Chrysler, l'incredibile è successo
- FrontAudi Ft
- Genio London Taxi: solo 130 Km/h
- Button, chi lo ferma più?
- Opel Magna: Vv accusa

GALLERIE FOTOGRAFICHE

Rubriche

ASSICURAZIONI AUTO - CONFRONTA IL PREZZO DI 12 COMPAGNIE E RISPARMIA

Marca

Assicurazione

Modello

Allestimento

In collaborazione con: Assicurazione.it

CONOSCERSI

Conosci persone selezionate, affini a te. Conosci privacy. Conosci mirati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 181



Quarter Two, L'Espresso (Corporate, S80)

Id: 3400

L'Espresso		Settimanale	Data 04-06-2009
		Pagina	182/83
		Foglio	1

LA SVEDESE SI FA BELLA
Doppia offerta per gli aspiranti acquirenti della nuova S80 Volvo, l'ammiraglia svedese fresca di restyling. Infatti potranno optare tra due diversi assetti del telaio: la variante Comfort, dotata di sospensioni particolarmente morbide per offrire il massimo relax di marcia; oppure la variante Sport, dove ci sono le sospensioni autolivellanti e l'assetto è più rigido e maggiormente orientato alla guida sportiva. Ritoccata nel frontale, reso più filante, e ingentilita dalle rifiniture in alluminio,



la S80 è disponibile sia con la trazione anteriore che con le quattro ruote motrici, con il cambio manuale o automatico (entrambi a sei marce). Tra i motori della nordica berlina, in vendita da fine maggio a prezzi compresi tra i 41 mila e i 60 mila euro, spiccano due inediti 5 cilindri turbodiesel, da 175 e 205 cavalli.

Sopra: la berlina S80 Volvo, rivisitata in due versioni, Comfort e Sport.

www.ecostampa.it

09/083

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 16



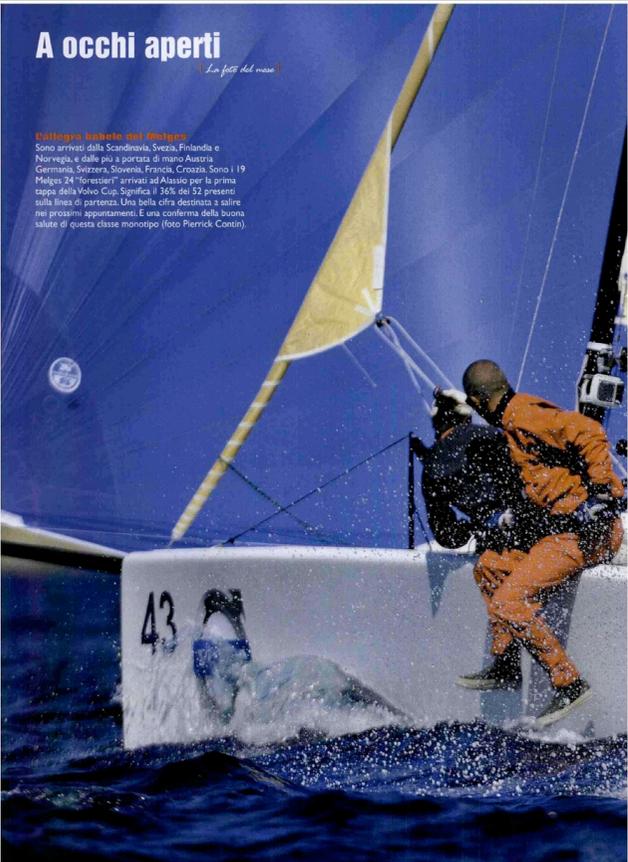
Quarter Two, Mondo Barca (Corporate, Volvo Cup)

Id: 3506

MONDO BARCA	Mensile	Data	05-2009
		Pagina	6/9
		Foglio	1 / 4

A occhi aperti
La foto del mese

Dall'oggi, soltanto nel Pirellone
Sono arrivati dalla Scandinavia, Svezia, Finlandia o Norvegia, e dalle più a portata di mano Austria, Germania, Svizzera, Slovenia, Francia, Croazia. Sono 119 Meko 24 "foresters" arrivati ad Alasio per la prima tappa della Volvo Cup. Significa il 36% dei 52 presenti sulla linea di partenza. Una bella cifra destinata a salire nei prossimi appuntamenti. È una conferma della buona salute di questa classe monotype (foto Pierrick, Contin).



www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 122

MONDO BARCA	Mensile	Data	05-2009
		Pagina	6/9
		Foglio	2 / 4



www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 123



Quarter Two, **Ottagono (Corporate, S40-V50 Line, DRIVE)**

Id: 3520

Ottagono

Mensile Data 04-2009
Pagina 102
Foglio 1

motors&more

a cura di Silvia Tugnoli

www.ecostampa.it

Aerodinamica, scattante, multi optional e soprattutto rispettosa dell'ambiente: la nuova Volvo C30 DRIVE
Aerodynamic, sporty, multi-optional and above all, eco-friendly: the new Volvo C30 DRIVE



1. La parte anteriore, leggermente arrotondata, è composta dalla grande mascherina ribassata, dallo spoiler e dallo sbalzo ridotto.
- 2-3. La parte posteriore dell'auto è caratterizzata dalla linea moderna, morbida e sportiva. I grandi fari delineano il profilo della spalla.
4. Gamma DRIVE: Volvo C30, Volvo S40, Volvo V50.

Il tema della riduzione dei consumi di carburante e dell'inquinamento ambientale è fondamentale per tutte le case automobilistiche. Volvo procede con il miglioramento delle prestazioni della linea DRIVE, presentando la nuova C30 1.6D DRIVE che abbasserà la soglia di emissioni di CO₂ da 120 a 104 g/km ed entrerà in produzione nel 2010. Grazie alla funzione start/stop, che spegne il motore quando la vettura è in folle e si riaccende non appena il conducente svuota il pedale della frizione, si riducono i consumi di carburante del 4-5% e le emissioni di CO₂. Inoltre, il veicolo è dotato di un sistema di carica rigenerativa che sfrutta l'energia cinetica: la batteria si ricarica durante le fasi di marcia della macchina. Altre funzioni optional contribuiscono alla salvaguardia ambientale come il sistema di qualità dell'aria interna (IAQS, Interior Air Quality System) che serve a ridurre la quantità di pollini e particelle nell'abitacolo. La nuova Volvo è dotata di accorgimenti per la sicurezza del pilota e dei passeggeri: la parte anteriore del telaio è leggermente arrotondata e presenta sotto il paraurti uno spoiler per diminuire il rischio di lesioni agli arti inferiori nel caso di collisione con pedoni; sono presenti sistemi di protezione contro gli impatti laterali (ISIPS, Side Impact Protection System) e di riduzione del colpo di frusta nel caso di scontro WHIPS (Whiplash Protection System). L'attenzione per l'ambiente emerge anche nei dettagli: i materiali impiegati nei rivestimenti interni seguono la norma internazionale ÖKO-TEX 100 che garantisce l'assenza di sostanze ed emanazioni nocive.

Every automaker must face the problems of fuel consumption and emission levels. Volvo continues to improve the performance of its DRIVE series of automobiles, presenting the new C30 1.6D DRIVE, which will lower the threshold of CO₂ emission levels from 120 to just 104 g/km. Scheduled to go into production in 2010, the car has a start/stop function that turns the engine off when the car is in neutral, and starts it again as soon as the driver pushes the clutch pedal, resulting in a reduction of both fuel consumption (4-5%) and CO₂ emissions. A regenerative charge system takes advantage of kinetic energy, recharging the battery when the car is in motion. The Interior Air Quality System (IAQS) is an optional function that improves the environment inside the car, reducing the amount of pollen and airborne particles. The new vehicle is equipped with safety devices to protect the driver, passengers and others. For example a spoiler located under the bumper at the slightly rounded front end of the car helps protect pedestrians in case of collision; while ISIPS, the Side Impact Protection System and WHIPS, Volvo's whiplash protection system, provide the driver and passengers with extra protection. Every detail shows attention to both users and the environment. The materials used in the interior finishes are in conformance with the international standards ÖKO-TEX 100, which guarantees the absence of harmful substances and emissions.



102 Ottagono Aprile 2009

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, Nautica (Corporate, Volvo Ocean Race)

Id: 3671

nautica	Mensile	Data	07-2009
		Pagina	182/83
		Foglio	1 / 2

Nautica Sport

GRAEL STRAVINCE LA VOLVO OCEAN RACE

In-continente di Roberto Neglia

Giunto nella vecchia Europa, "Eriasson 4" continua a macinare successi e con la doppia vittoria svedese conquista quella finale con una tappa di vantaggio. Il brasiliano Torben Grael aggiunge così la corona della VOR alle cinque medaglie olimpiche che ne fanno l'atleta più decorato della vela. Il tutto fissando un nuovo record del mondo per la distanza percorsa da un monoscopo nelle 24-ore. Brivido per "Telefonica Blue"

La mitica roccia del Fastnet poteva essere l'ultimo scoglio posto ad argine dello strapotere di "Eriasson 4": dare la scossa finale a questa intensa Volvo Ocean Race. Dopo il trionfo irlandese, la flotta doveva fare rotta verso il celebre faro che ha deciso tanto Admirals Cup per poi dirigersi nella Manica, tagliare il traguardo volante davanti all'immenso porto commerciale di Rotterdam (Olanda) ed arrivarci in Svezia. Anche nelle acque del canale il team capitano da Torben Grael ha dato il meglio di sé dominando sul solito "Telefonica Blue" e vincendo nuovamente l'arrivo di Marstrand (Göteborg) e poi ancora quello di Stoccolma. Mentre servivano manca soltanto il ragguardevole a San Pietroburgo, ma con 13 punti di vantaggio sui 12 messi in pallo fra i naufragi race e l'ultima frazione la vittoria di "Eriasson 4" è matematicamente scritta. Intanto sono state presentate alla stampa le prestazioni migliori della prossima edizione: oltre dieci membri di equipaggio (sono in 11), più velisti under 30, meno vele. Il dislocamento del Volvo 70 aumenterà fino a un range compreso fra i 14.000 e i 14.500 kg. rispetto agli attuali 13.560-14.000 kg.

Vediamo in dettaglio come sono andate le ultime due tappe del giro più bello di sempre. Lasciando alle spalle la baia di Galway e con essa l'immenso calore riservato dal pubblico l'equipaggio il capo guidato da Jan Walker ha dato il meglio di sé, regalando una partenza col turbo. Dimostrandosi capace di sfruttare al meglio le condizioni di vento teso e mare piatto, "Green Dragon" ha attraversato in testa alla flotta la baia di Galway, al colpo di cannone ha usato l'ostinato maker svedese e si è spartito ad

equipaggio (sono in 11), più velisti under 30, meno vele. Il dislocamento del Volvo 70 aumenterà fino a un range compreso fra i 14.000 e i 14.500 kg. rispetto agli attuali 13.560-14.000 kg.

Vediamo in dettaglio come sono andate le ultime due tappe del giro più bello di sempre. Lasciando alle spalle la baia di Galway e con essa l'immenso calore riservato dal pubblico l'equipaggio il capo guidato da Jan Walker ha dato il meglio di sé, regalando una partenza col turbo. Dimostrandosi capace di sfruttare al meglio le condizioni di vento teso e mare piatto, "Green Dragon" ha attraversato in testa alla flotta la baia di Galway, al colpo di cannone ha usato l'ostinato maker svedese e si è spartito ad

una velocità di 20 nodi. Alla boa di poppa "E 4" si trova in seconda posizione, testa a testa con "Telefonica Blue". Occorrono solo otto minuti per percorrere le oltre due miglia del lato: un decimo omaggio agli oltre 350.000 spettatori giunti in questa cittadina da circa 70.000 anime. Fra cui anche il presidente irlandese Mary McAleese. Nel successivo lato di balina, ritornando verso la costa, il team svedese si porta in testa al gruppo e prima di essere nuovamente l'asimmetrico per uscire definitivamente dalla baia e dirigersi verso la costa occidentale dell'Irlanda conquista sei lunghezze di vantaggio sul gruppo. Qualche zinzino invece per i cubili di "Eriasson 3", capitanati da Martin Dixon, che si annodano con lo spinaker. Al primo traguardo rappresentato dallo scoglio del Fastnet i team mantengono la testa facendosi il frazionamento prima di girare attraverso il Mar

di Rotterdam (Olanda) ed arrivarci in Svezia. Anche nelle acque del canale il team capitano da Torben Grael ha dato il meglio di sé dominando sul solito "Telefonica Blue" e vincendo nuovamente l'arrivo di Marstrand (Göteborg) e poi ancora quello di Stoccolma. Mentre servivano manca soltanto il ragguardevole a San Pietroburgo, ma con 13 punti di vantaggio sui 12 messi in pallo fra i naufragi race e l'ultima frazione la vittoria di "Eriasson 4" è matematicamente scritta. Intanto sono state presentate alla stampa le prestazioni migliori della prossima edizione: oltre dieci membri di equipaggio (sono in 11), più velisti under 30, meno vele. Il dislocamento del Volvo 70 aumenterà fino a un range compreso fra i 14.000 e i 14.500 kg. rispetto agli attuali 13.560-14.000 kg.

Vediamo in dettaglio come sono andate le ultime due tappe del giro più bello di sempre. Lasciando alle spalle la baia di Galway e con essa l'immenso calore riservato dal pubblico l'equipaggio il capo guidato da Jan Walker ha dato il meglio di sé, regalando una partenza col turbo. Dimostrandosi capace di sfruttare al meglio le condizioni di vento teso e mare piatto, "Green Dragon" ha attraversato in testa alla flotta la baia di Galway, al colpo di cannone ha usato l'ostinato maker svedese e si è spartito ad

una velocità di 20 nodi. Alla boa di poppa "E 4" si trova in seconda posizione, testa a testa con "Telefonica Blue". Occorrono solo otto minuti per percorrere le oltre due miglia del lato: un decimo omaggio agli oltre 350.000 spettatori giunti in questa cittadina da circa 70.000 anime. Fra cui anche il presidente irlandese Mary McAleese. Nel successivo lato di balina, ritornando verso la costa, il team svedese si porta in testa al gruppo e prima di essere nuovamente l'asimmetrico per uscire definitivamente dalla baia e dirigersi verso la costa occidentale dell'Irlanda conquista sei lunghezze di vantaggio sul gruppo. Qualche zinzino invece per i cubili di "Eriasson 3", capitanati da Martin Dixon, che si annodano con lo spinaker. Al primo traguardo rappresentato dallo scoglio del Fastnet i team mantengono la testa facendosi il frazionamento prima di girare attraverso il Mar

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

nautica	Mensile	Data	07-2009
		Pagina	182/83
		Foglio	2 / 2

Nautica Sport

GRAEL STRAVINCE LA VOLVO OCEAN RACE

In-continente di Roberto Neglia

Giunto nella vecchia Europa, "Eriasson 4" continua a macinare successi e con la doppia vittoria svedese conquista quella finale con una tappa di vantaggio. Il brasiliano Torben Grael aggiunge così la corona della VOR alle cinque medaglie olimpiche che ne fanno l'atleta più decorato della vela. Il tutto fissando un nuovo record del mondo per la distanza percorsa da un monoscopo nelle 24-ore. Brivido per "Telefonica Blue"

La mitica roccia del Fastnet poteva essere l'ultimo scoglio posto ad argine dello strapotere di "Eriasson 4": dare la scossa finale a questa intensa Volvo Ocean Race. Dopo il trionfo irlandese, la flotta doveva fare rotta verso il celebre faro che ha deciso tanto Admirals Cup per poi dirigersi nella Manica, tagliare il traguardo volante davanti all'immenso porto commerciale di Rotterdam (Olanda) ed arrivarci in Svezia. Anche nelle acque del canale il team capitano da Torben Grael ha dato il meglio di sé dominando sul solito "Telefonica Blue" e vincendo nuovamente l'arrivo di Marstrand (Göteborg) e poi ancora quello di Stoccolma. Mentre servivano manca soltanto il ragguardevole a San Pietroburgo, ma con 13 punti di vantaggio sui 12 messi in pallo fra i naufragi race e l'ultima frazione la vittoria di "Eriasson 4" è matematicamente scritta. Intanto sono state presentate alla stampa le prestazioni migliori della prossima edizione: oltre dieci membri di equipaggio (sono in 11), più velisti under 30, meno vele. Il dislocamento del Volvo 70 aumenterà fino a un range compreso fra i 14.000 e i 14.500 kg. rispetto agli attuali 13.560-14.000 kg.

Vediamo in dettaglio come sono andate le ultime due tappe del giro più bello di sempre. Lasciando alle spalle la baia di Galway e con essa l'immenso calore riservato dal pubblico l'equipaggio il capo guidato da Jan Walker ha dato il meglio di sé, regalando una partenza col turbo. Dimostrandosi capace di sfruttare al meglio le condizioni di vento teso e mare piatto, "Green Dragon" ha attraversato in testa alla flotta la baia di Galway, al colpo di cannone ha usato l'ostinato maker svedese e si è spartito ad

equipaggio (sono in 11), più velisti under 30, meno vele. Il dislocamento del Volvo 70 aumenterà fino a un range compreso fra i 14.000 e i 14.500 kg. rispetto agli attuali 13.560-14.000 kg.

Vediamo in dettaglio come sono andate le ultime due tappe del giro più bello di sempre. Lasciando alle spalle la baia di Galway e con essa l'immenso calore riservato dal pubblico l'equipaggio il capo guidato da Jan Walker ha dato il meglio di sé, regalando una partenza col turbo. Dimostrandosi capace di sfruttare al meglio le condizioni di vento teso e mare piatto, "Green Dragon" ha attraversato in testa alla flotta la baia di Galway, al colpo di cannone ha usato l'ostinato maker svedese e si è spartito ad

una velocità di 20 nodi. Alla boa di poppa "E 4" si trova in seconda posizione, testa a testa con "Telefonica Blue". Occorrono solo otto minuti per percorrere le oltre due miglia del lato: un decimo omaggio agli oltre 350.000 spettatori giunti in questa cittadina da circa 70.000 anime. Fra cui anche il presidente irlandese Mary McAleese. Nel successivo lato di balina, ritornando verso la costa, il team svedese si porta in testa al gruppo e prima di essere nuovamente l'asimmetrico per uscire definitivamente dalla baia e dirigersi verso la costa occidentale dell'Irlanda conquista sei lunghezze di vantaggio sul gruppo. Qualche zinzino invece per i cubili di "Eriasson 3", capitanati da Martin Dixon, che si annodano con lo spinaker. Al primo traguardo rappresentato dallo scoglio del Fastnet i team mantengono la testa facendosi il frazionamento prima di girare attraverso il Mar

di Rotterdam (Olanda) ed arrivarci in Svezia. Anche nelle acque del canale il team capitano da Torben Grael ha dato il meglio di sé dominando sul solito "Telefonica Blue" e vincendo nuovamente l'arrivo di Marstrand (Göteborg) e poi ancora quello di Stoccolma. Mentre servivano manca soltanto il ragguardevole a San Pietroburgo, ma con 13 punti di vantaggio sui 12 messi in pallo fra i naufragi race e l'ultima frazione la vittoria di "Eriasson 4" è matematicamente scritta. Intanto sono state presentate alla stampa le prestazioni migliori della prossima edizione: oltre dieci membri di equipaggio (sono in 11), più velisti under 30, meno vele. Il dislocamento del Volvo 70 aumenterà fino a un range compreso fra i 14.000 e i 14.500 kg. rispetto agli attuali 13.560-14.000 kg.

Vediamo in dettaglio come sono andate le ultime due tappe del giro più bello di sempre. Lasciando alle spalle la baia di Galway e con essa l'immenso calore riservato dal pubblico l'equipaggio il capo guidato da Jan Walker ha dato il meglio di sé, regalando una partenza col turbo. Dimostrandosi capace di sfruttare al meglio le condizioni di vento teso e mare piatto, "Green Dragon" ha attraversato in testa alla flotta la baia di Galway, al colpo di cannone ha usato l'ostinato maker svedese e si è spartito ad

una velocità di 20 nodi. Alla boa di poppa "E 4" si trova in seconda posizione, testa a testa con "Telefonica Blue". Occorrono solo otto minuti per percorrere le oltre due miglia del lato: un decimo omaggio agli oltre 350.000 spettatori giunti in questa cittadina da circa 70.000 anime. Fra cui anche il presidente irlandese Mary McAleese. Nel successivo lato di balina, ritornando verso la costa, il team svedese si porta in testa al gruppo e prima di essere nuovamente l'asimmetrico per uscire definitivamente dalla baia e dirigersi verso la costa occidentale dell'Irlanda conquista sei lunghezze di vantaggio sul gruppo. Qualche zinzino invece per i cubili di "Eriasson 3", capitanati da Martin Dixon, che si annodano con lo spinaker. Al primo traguardo rappresentato dallo scoglio del Fastnet i team mantengono la testa facendosi il frazionamento prima di girare attraverso il Mar

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter Two, **Quattroruote (Corporate, Polar)**

Id: 3678

QUATTORRUOTE	Mensile	Data	07-2009
		Pagina	75
		Foglio	1

Volvo AUTO CRUDE, DOPO 20 ANNI TORNA LA «POLAR»

«Via il superfluo, torna la Polar». In risposta alle esigenze del mercato odierno, la Volvo rilancia, dopo vent'anni, la formula della vettura con

allestimento essenziale proposta a un prezzo competitivo. È il filone delle «auto crude», di cui ci siamo occupati lo scorso mese. Le varianti

Polar sono offerte sui modelli C30, V50, XC90, DS e V70 (nella foto accanto all'originale rossa Polar del 1989). Prezzi da 17.450 a 42.800 euro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 302



Quarter Two, **Quattroruote.it (Corporate, S80)**

Id: 3686

QUATTRORUOTE.IT Data: 29-06-2009
Pagina: 1
Foglio: 1

cheAuto
Il motore di ricerca delle auto usate di QUATTRORUOTE

QUATTRORUOTE Club Motori REGISTRATI La tua Auto Infotrafic
 jasmame ***** big.it Album • Tarpenzali • Telecamere
 • Agenda • Garage • Quasi • Autostrade • Memeo

Home | Attualità | Eco 10x10 | Video | In arrivo | Prove | Info utili | Auto nuove | Auto usate | Assicurazioni | GPS | Infotrafic | Shop

Cerca

Per data
 ▾ Ultima notizie
 ▾ Tutte le news

Per argomento
 ▾ Affidabilità
 ▾ Costume
 ▾ Eventi
 ▾ Fisico
 ▾ Nuove tecnologie
 ▾ Prezzi e tariffe
 ▾ Viabilità

Banche
 In siamo più cari della tua RC auto, per te 50 €
 RCAuto LINEAR Extra Scorte 1000 Offerte per 50€ Cop
 Tagliando auto da 49,90€ fino al 31 luglio
 Assicurazione Auto? Scopri i vantaggi di Generali

News

Volvo S80 D5
BATTI CINQUE
 Pubblicata il 29/06/2009

[Invia a un amico](#) [Candidati notizia](#)

La S80 si è rifatta il trucco e, per l'occasione, sfoggia un nuovo tubodiesel più potente (ultima foto) di 2.401 cm³. L'architettura è sempre la stessa - a cinque cilindri - ma la doppia turbina gli ha conferito nuovo spirit e la cavalleria raggiunge i 205 CV.

È una bella berlina, lunga 4,85 metri, quella che si definisce una vera ammiraglia. E poi, a darle un'aria ancora più possente, è stato aggiunto il doppio terminale di scapico. Nell'abitacolo, come nella tradizione della Casa svedese, i comandi sono molto ergonomici e ogni pulsante si trova sotto le dita al momento giusto.

Il motore spinge forte: la poderosa coppia raggiunge i 420 Nm, consentendo di raggiungere i 100 km/h con pazienza da fermo in 10 secondi, non male visti i 1.650 chilogrammi in ordine di marcia. Raggiunge i 210 km/h di velocità massima per un consumo dichiarato di 6,2 litri/100 km.

Il rumore del suo propulsore è molto somnesso: solo all'avviamento a freddo il cinque cilindri brontola un po', ma una volta in temperatura non si fa più notare. In listino, la Volvo S80 D5 parte da 40.951 euro, 1pt compressa.

Link correlati
 [29/05/2009] Linder 25 VOLVO S60 CONCEPT: VIDEOGHIAMOLAI
 [12/05/2009] Volvo e Saab LA CINESE GEELY NON È INTERESSATA
 [08/05/2009] Volvo C70 LA SECONDA SERIE A QUOTA 60 MLA
 [11/03/2009] Design Volvo STEVE MATTIN LASCIA

Altre notizie

Sondaggi
 I sondaggi di 4R La tua opinione sui temi proposti dalla redazione. Partecipa!
 [Sondaggi in corso]
 [Sondaggi chiusi]

Blog
 VIA GIANNI MAZZOCCHI
 Avete qualcosa contro le coreane? È facile parlare di Porsche e di Ferrari. Ma questa volta vi voglio interrogare sulle marche coreane. Già, perché... Leggi tutto

News precedente **News successiva**

I commenti dei navigatori [Scrivi il tuo commento](#) [Tutti i commenti \(1\)](#)

Grande auto - casorevole (29/06/2009 a 15:45)
 solida ma fantastica!Secondo me è sottovalutata nella sua categoria perchè le varie ...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

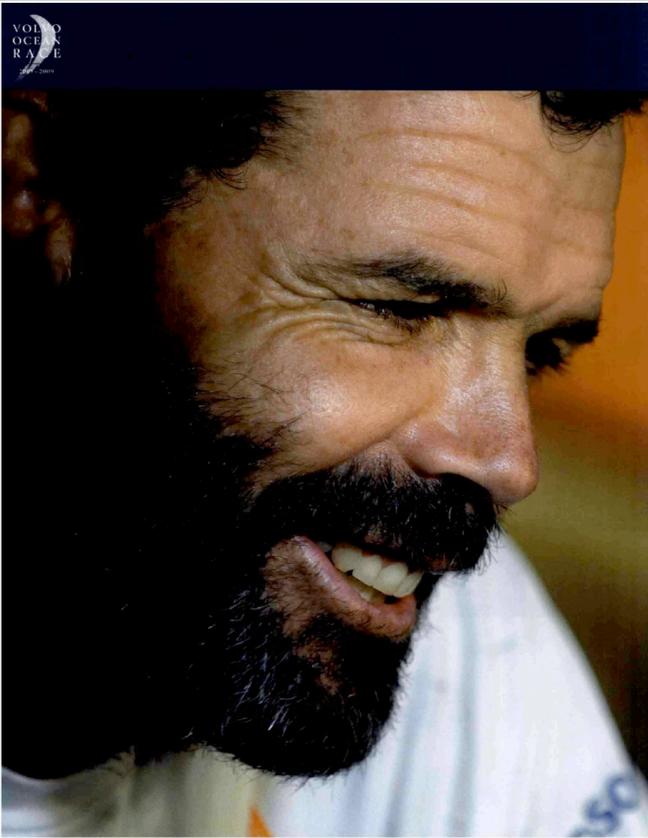
Pag. 408



Quarter Two, Yacht Capital (Corporate, Volvo Ocean Race)

Id: 3759

	Mensile	Data	05-2009
	Pagina	Foglio	54/60
			1 / 7



www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 611

	Mensile	Data	05-2009
	Pagina	Foglio	54/60
			2 / 7

TORBEN GRAEL

L'idolo di Rio de Janeiro

Secondo di tappa nella sua amata terra dopo la long leg da Qingdao al Brasile, l'eclettico skipper di Ericsson 4 consolida il primato del team svedese. E, ancora sotto i flash dei fotografi, ci racconta i loro incredibili 41 giorni di mare

Arriving second in his beloved homeland after the long leg from Qingdao to Brazil, the eclectic Ericsson 4 skipper consolidates the Swedish team's lead. And, with the cameras still focused on him, he recounts their incredible 41 days at sea

Stefano Vegliani

L arrivo nella notte ha sempre qualcosa di speciale. Peccato non poter apprezzare la suggestione della baia di Rio dominata dal Pan di Zucchero, ma quando la barca appare nell'oscurità saluta dai fari delle telecamere e dai flash dei fotografi pensi ai 41 giorni di navigazione degli undici uomini a bordo. In mare c'è una piccola festa, una ventina di barche, qualche razzo, spuntano le bandiere brasiliane. Sono per lui, per Torben Grael, lo skipper di Ericsson 4 che con il secondo posto dietro a Ericsson 3 consolida il primato nella Volvo Ocean Race. È stata la tratta più lunga nella storia del giro del mondo a tappe: da Qingdao in Cina a Rio de Janeiro in Brasile: 12.330 miglia. Capo Horn. Nel buio spuntano valli inattese, barbe lunghe, sinonimo di avventura, anche se oggi le barche sono costantemente sotto l'occhio delle telecamere. A terra una piccola folla applaude Torben, l'idolo locale. Anche se la parte più difficile, i mari del

TORBEN GRAEL: RIO DE JANEIRO'S IDOL
There's always something special about a night time finish. Despite the fact that it means in this case missing out on the stunning backdrop of Rio and the Sugarloaf. But when the boat slips out of the dark and into the lights of the cameras, all thoughts turn to the 41 days the 11 men aboard her have spent at sea. She's surrounded by a couple of dozen boats all flying the Brazilian flag. They're here for one man, and one man only: Torben Grael, skipper of Ericsson 4 which has just finished second behind Ericsson 3 consolidates her lead in the Volvo Ocean Race. This was the longest stage in the round the world race's history: a grueling 12,330 mile march from Qingdao in China to Rio de Janeiro in Brazil, taking in Cape Horn en route. The crew's bearded faces speak volumes about those days and nights. Adore a small crowd applauds local hero, Torben. Even though the toughest part of the race - the Southern Ocean - is behind the competitors, they are still only halfway through with five more of the 10 stages to go. The Atlantic awaits. "I don't see the next part of the Volvo as that easy. So I'll approach it just as I've done so far: stage by stage. It's not the wind speed that makes this race difficult. The approach changes but not the difficulties." "Of course we're in an excellent position."

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 612



Per consultare The Edicola:

www.engineerreview.com/volvo_online/report/2009/