



2010 Quarter

THREE

The Edicola
“Editio Minor”



The Edicola
“Editio Minor”

INDICE

AL VOLANTE
AM AUTOMESE
AUTO
AUTOMOBILISMO
CASE&STILI
CORRIERE DELLA SERA
CORRIERE DELLA SERA, Motori
CORRIERE DELLO SPORT
ECOCAR
GENTE MOTORI
GOLF&TURISMO
IL GAZZETTINO
IL GIORNALE
IL MATTINO
IL MESSAGGERO
IL SOLE 24 ORE
JACK
LA GAZZETTA DELLO SPORT
LA MIA AUTO
LA REPUBBLICA
LA REPUBBLICA, Il Venerdì
LA STAMPA
MONSIEUR
PANORAMA AUTO-CAMBIO
PANORAMA, Economy
QUATTORUOTE
VIAGGI IN BENESSERE



The Edicola
“Editio Minor”

NOTE

Per una agevole consultazione dell’archivio si consiglia di utilizzare la funzione di ricerca attiva dalla home page 2010.

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 blue. Buona lettura

volvo’s articles

AL VOLANTE

FEBRUARY.2010
ID: 5176



ESEMPIO



VOLVO AUTO ITALIA - Public Relations

Quarter THREE, **Yacht Capital** - Example

Volvo Auto Italia - Public Relations

http://www.engineerreview.com/volvo_online/report/2010/heading.php?id=5176

Google

Camino Info News Google Amazon.com LOG-IN

VOLVO AUTO ITALIA - Public Relations

AL VOLANTE

volvo's articles

AL VOLANTE

FEBRUARY.2010
ID: 5176

2010 UTILITY LINK

INDEX QUARTER 1 QUARTER 2 QUARTER 3 QUARTER 4 OVERALL 2010 CORPORATE XC60 S60

MANAGEMENT CLIPPING ANALYSIS REFERENCE BOOK HANDBOOK ARCHIVE BOOK PRINT

ESEMPIO



Quarter THREE, **AL VOLANTE (Volvo S60)**

id: 7212

la Volante

Mensile

Date 10-2010
Pagina 100/06
Foglio 1 / 7

Provata per Voi

Volvo S60

È sveglia in curva,

Berlina quasi sportiva, è maneggevole e sicura e si può infarcirla di utili sistemi di controllo. Peccato che il "2000" a cinque cilindri risponda in ritardo

costa 35.500 euro

TRA LA GRINTA E L'ELEGANZA
Il frontale basso e il taglio deciso dei fari e delle prese d'aria (ma quelle laterali sono di bellezza) danno grinta senza esagerare: l'eleganza non manca. Le luci di **posizione** sono a led, mentre i fari fendinebbia non si possono avere

Perché comprarla?

- Siete in cerca di una berlina dalla linea **slanciata ed elegante**? Questa nuova svedese può fare per voi. Abitacolo e baule non sono dei più ampi, ma il divano e lo schienale anteriore destro reclinabili la rendono pratica.
- Davvero agile nel cambiare traiettoria, la S60 tiene bene la strada, ha uno sterzo preciso e **freni potenti**.
- **TURBODIESEL SILENZIOSO**
● Buono il comfort, grazie anche alla voce "sussurrata" del motore. Peccato che il cinque cilindri a gasolio tardi a scatenare i cavalli, e che a 4000 giri abbia già il **fiato corto**: il (valido) cambio a sei marce va usato spesso.
- Fino a 30 km/h, il City Safety **ralenta automaticamente** la S60 per non tamponare o limitare l'effetto di un urto. A 2.200 euro c'è il pacchetto Driver Support (vedi "Saperne di Più") con altri sistemi di sicurezza.
- L'intermedia versione Momentum non è ricca e **costa tanto**. Per € 2.600 in meno c'è la Kinetic: rivestimenti più semplici, niente sensori di distanza né specchi ripiegabili elettricamente.

Vista 100

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 2





Quarter THREE, AM Automese (Volvo C30 BEV)

id: 6813

Mensile Data 07-2010
Pagina 60/62
Foglio 1 / 3

AM

PRIMOTEST

SEGLIE LA CORRENTE

Anche **Volvo** si butta nella mischia dell'elettrico. La C30 a batteria è facile e divertente da guidare. Ma l'autonomia resta un problema
di Alberto Sarasini



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 47

Mensile Data 07-2010
Pagina 60/62
Foglio 2 / 3

AM



IL PICCO DURA POCO
La potenza massima della C30 BEV (84 kW/114 cv) è sfruttabile per 45"; la potenza in utilizzo continuo è invece di 40 kW (54 cv). La ricarica completa richiede 8/10 ore.

Sul piano pratico, guidare la C30 BEV è invece divertente, grazie ai 114 cv di potenza massima (potenza di spunto) combinati alla coppia robusta dell'elettrico, istantaneamente disponibile a regime zero. Per viaggiare con grinta basta così una pressione modesta sul gas, con tanto di lieve ma piacevole freno motore in fase di rilascio grazie anche all'intervento della fase di rigenerazione dove parte dell'energia cinetica viene recuperata per rialimentare l'accumulatore. Quest'ultimo è agli ioni di litio per una potenza nominale di ben 25 kWh di cui 21,5 sono realmente impiegabili: per la ricarica completa servono circa otto ore sfruttando la corrente a 16A e dieci ore se l'alimentazione è limitata a 10A. Per il resto, a bordo regna il confort - scarso rotolamento dei pneumatici e, per il resto, solo lievi fruscii aerodinamici - mentre servosistenza, frenata e pilotaggio sono quelli delle altre C30: c'è spazio persino per una guida brillante. Del resto,

VOLVO C30 BEV
MOTORE: Elettrico
84 kW (114 cv)
BATTERIE: Litio 25 kWh
AUTONOMIA: 150 km
PREZZO: da definire
CONSEGNE: aprile 2011

IL parere di AM
In vendita solo per le flotte già dal 2011, offre un'esperienza più piacevole che noiosa: tanta silenziosità, semplicità di guida, agilità, elasticità. Tuttavia, quanto meno per ora, i limiti di autonomia e costi prevedibilmente elevati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 48

Mensile Data 07-2010
Pagina 60/62
Foglio 3 / 3

AM

PRIMOTEST

ANDIAMO AVANTI O INDIETRO?
Al posto della linea sportiva, la versione centrale esalta un'originale soluzione, ben intesa con il resto dell'interior e con le sole pneumatici, interni e pannello. La strumentazione è spaziosa, ci sono indicatori sulla quantità di energia richiesta e ceduta in frenata e sul livello di esaurimento elettrico dei vari apparati di bordo.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 49



Quarter THREE, **AM Automese (Volvo S60)**

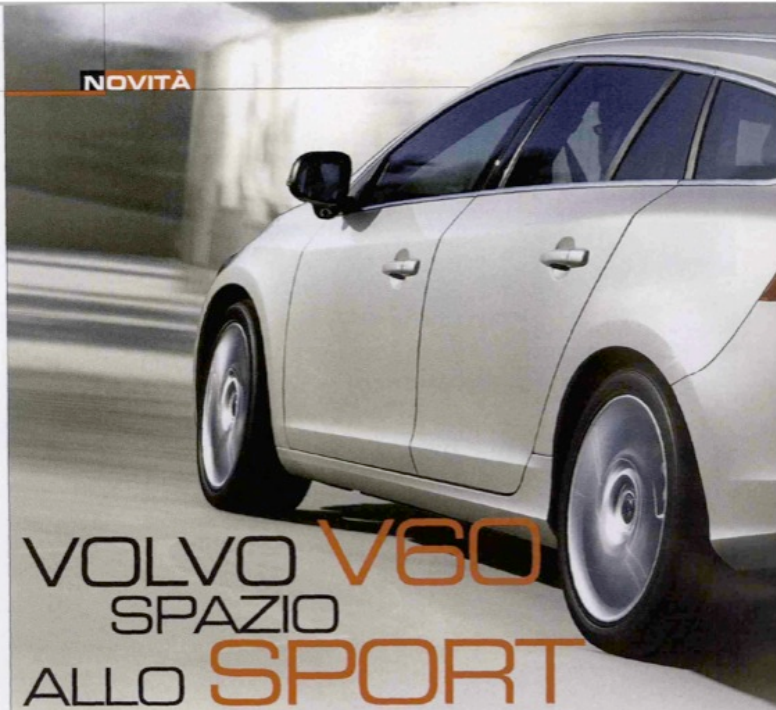
id: 7400

Mensile

Data 08-2010

Pagina 22/23

Foglio 1 / 2



NOVITÀ

VOLVO V60
SPAZIO
ALLO SPORT

Neanche il tempo di far debuttare la Volvo S60, e comincia già a materializzarsi l'immagine della sua variante station wagon. È siglata V60, a indicare che ora non c'è più quel salto di dimensioni che in passato divideva la berlina compatta dalla corrispondente "familiare". Che infatti si ripresenta con le medesime dimensioni, senza allungamenti dello sbalzo di coda dunque, in sintonia con connotati che parlano di una wagon prettamente sportiva, disegnata con occhio più attento al dinamismo dell'immagine che alla capacità di carico. Così, le linee della V60 mostrano una fiancata segnata dal profilo a cuneo, coi passaruota belli pieni, una coda che nella ripartizione fra gruppi ottici, cristalli e lamiera riprende molto del SUV compatto XC60, e un frontale ovviamente comune alla S60, aggressivo e con lo sbalzo contenuto ai minimi termini.

L'interno non manca di tutte le possibilità di trasformazione della zona posteriore, dove il divano dispone di poggiatesta a regolazione elettrica e prevede altresì il possibile inserimento di cuscini rialzati per bambini. Niente di straordinario quanto a capacità di carico, annunciata in 430 litri, inevitabilmente sacrificata dalla coda corta e rastremata, e alla fine di poco superiore a quanto offerto dalla berlina a tre volumi. Con la quale ovviamente la V60 condivide l'intero corredo tecnico, a partire dalle motorizzazioni che includono i turbodiesel 5 cilindri di 2 e 2.5 litri, cui andrà successivamente ad affiancarsi il 1.6 dell'ormai immancabile versione "eco". Sul fronte benzina, gamma imperniata sul due litri turbo da 203

Consegne a novembre per la versione station della S60. Che punta più sull'immagine dinamica che sulla capacità di carico: 430 litri viaggiando in cinque

cv e sul tre litri da 304; quest'ultimo è offerto solo in abbinamento con trazione integrale e trasmissione automatica.

La V60 sarà in vendita da novembre; ne è prevista una produzione di 50mila unità all'anno, destinate a quei pochi mercati, Italia in testa, che ancora apprezzano questo genere di carrozzeria. Altri, a cominciare dagli Stati Uniti, le hanno completamente voltato le spalle. Tanto che la Volvo, oltre Atlantico, spedisce soltanto la berlina.

AM 22

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 189

Mensile

Data 08-2010

Pagina 22/23

Foglio 2 / 2



**TRE DIESEL
DUE BENZINA**

Oltre ai due 5 cilindri di 2 e 2.5 litri la gamma diesel comprenderà un piccolo 4 cilindri 1.6. Due i benzina: 2 litri e 3 litri, il secondo solo con cambio automatico e 4WD.



AM 23

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 190



Quarter THREE, **AUTO (Volvo C30 BEV)**

id: 6926

auto

Mensile

Data 08-2010
Pagina 96/106
Foglio 1 / 8



Display

B 030

MLB 030

VOLVO ELETTRICA

Prende la **scossa** la **C30** griffata **BEV**

SCATTA l'ora dell'elettrico puro in Casa **Volvo**, con la compatta C30 a batterie ormai pronta alla produzione: dalla prossima primavera, una piccola flotta di circa 200 unità (enti, aziende pubbliche gli interlocutori) entrerà a far parte del parco circolante, nell'ottica di riduzione delle emissioni CO₂ ad 80 g/km sulla media di gamma entro il 2020, come previsto dagli accordi internazionali. La C30 BEV tecnicamente adotta una sofisticata (e costosa) batteria agli ioni di litio da 25 kWh che viene ricaricata in 8-10 ore tramite rete elettrica con costo del "pieno" di circa 2 euro, e che in marcia assicura un'autonomia di 120-150 km; il motore ha una capacità di picco di 84 kW ed imprime alla coupé uno scatto 0-100 km/h in 10"5 con velocità massima autolimitata a 130 km orari. Il posizionamento centrale e longitudinale della voluminosa batteria non altera l'abitabilità e le caratteristiche di sicurezza passiva della vettura.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 10



Quarter THREE, **AUTOMOBILISMO (Volvo S60)**

id: 7375



Automobilismo

Mensile

Data 09-2010
Pagina 92/103
Foglio 2 / 12

SAFETY car

Nutre velleità sportive grazie al comportamento appagante nel misto, ma le prestazioni, sebbene il 5 cilindri 2.0 td eroghi ben 42,7 kgm di coppia, sono da tranquilla berlina. Confort elevato e dotazione di sicurezza da primato. Prezzo, ma anche finiture, inferiori alle concorrenti tedesche

IDENTITÀ	
CILINDRATA	1.984 cc
VELOCITÀ MASSIMA*	212,7 km/h
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H*	9,91 sec
PERCORRENZA MEDIA*	13,5 km/l
PREZZO	37.550 euro

* Dati rilevati dal nostro Centro Prove

PRO & CONTRO

- Insicurezza
- Capacità del bagagliaio

93 | automobilismo_09 10

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 64



Quarter THREE, **AUTOMOBILISMO** (Volvo V60)

id: 7326

Automobilismo

Mensile

Data 10-2010

Pagina 52/54

Foglio 1 / 3

IMPRESSIONI

VOLVO V60 T4

ALLINEATO E AMMOZZIONE DIRETTA
 Collettati di prepotenza! Volvo ti amplia con l'aggiunta del T4 ed del T4. Con l'arrivo di Volvo di clientela, questo cilindro (voluto) sulla base della precedente versione. Con l'uscita diretta il concetto del GTD. Turbo Benetton a benzina Diesel e sono l'alternativa per l'arrivo sul mercato. Il ritorno dei consumi senza rinunciare alle prestazioni, nel tutto, meno al piacere di guida (i nuovi motori GTD hanno dimostrato compatibilità e sono indicati internamente in alluminio pressofuso, a beneficio del consumo e per il peso). E una buona capacità di dissipazione termica, requisiti essenziali per un buon livello di efficienza energetica. L'emozione diretta, inoltre, favorisce un'auto protetta dalla fortuna e una risposta personale immensamente appropriata al basso regime.

Lunga come la berlina S60, da cui deriva, è la nuova wagon sportiva che si colloca fra le altre due station della Casa: la compatta V50 e la più grande V70. Elasticità ma anche reattivo e molto brillante il motore a benzina sovralimentato di 1,6 litri e 180 CV di potenza massima. Notevoli confort e tenuta di strada

Strana coppia, le ultime Volvo, S60 ed ora V60. Due modelli nati rispettivamente berlina e familiare, ma con il sogno, entrambi, per essere spacciati per delle coupé, almeno nella linea. Passi la berlina, ma la station wagon... Alle Volvo, però, spieghiamo che la V60 è una sport wagon che non vuole competere con le tradizionali familiari. E non sembrano avere tutti i torti. Lunga quattro metri e 93 cm, la nuova V60 non a caso si inserisce fra le

altre due station wagon Volvo, la V50 e la V70. E sempre a conferma del gemellaggio sportivo il pianale è stato realizzato in comune con quello della S60. Così come il comportamento su strada è assistito sempre dall'Advanced stability control già apprezzato sulla berlina. Non mancano interessanti equipaggiamenti di sicurezza come il New corner traction control, che migliora la stabilità in curva, il Pedestrian detection e il City safety che evitano rispettivamente gli urti con i pedoni e i

IDENTITY	
CILINDRATA:	1.590 cc
VELOCITÀ MASSIMA:	220 km/h
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H:	8,4 sec
PERFORMANCE MEDIA:	15,8 km/h
IN VENDITA DA:	dicembre
PREZZO:	34.000 euro
* con optional Active Care	
VOLI A CONTO	
Finanziamento di sicurezza	
Deposito di versare del budget	

tamponeamenti a bassa velocità e il Driver Alert Control che previene i colpi di sonno. L'abitacolo principale, spieghiamo i tecnici Volvo, era anche garantire un concetto di confort una dimensione tutta nuova, il telaio dinamico ha un carattere vivace e reattivo che fa risultare l'esperienza di guida senza tuttavia pregiudicare il confort a bordo. Oltre ai due telai standard, tutte le varianti di V60 possono essere dotate del telaio attivo opzionale Four C (Continuously Controlled Chassis

automobilismo_10_10 52

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 22

www.automobilismo.it

004043

Automobilismo

Mensile

Data 10-2010

Pagina 52/54

Foglio 2 / 3

www.ecostampa.it

VIAGGIO anch'io

Corrado Canali

Concept), modificato e perfezionato per offrire un controllo e un confort migliori rispetto alle precedenti Volvo. Il software nel sistema AWD (All Wheel Drive) è stato modificato per consentire alle versioni a quattro ruote motrici di sfruttare al massimo il nuovo telaio sportivo. L'AWD è di serie sulla variante T6 e opzionale sulla D5 con cambio automatico. E passiamo agli interni della V60. I progettisti sono riusciti ad arricchire la razionale semplicità e funzionalità della tradizione Volvo con

RICONOSCE ANCHE I PEDONI. E LI EVITA

Come la S80, la nuova station può essere equipaggiata con il Pedestrian Detection, dispositivo che tramite un radar e una telecamera sul parabrezza riconosce i pedoni (raffigurati dal manichino a sinistra) in traiettoria e arresta la vettura per evitare di investire.

55

automobilismo 10 10

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 23

094683

[illegible]



Quarter THREE, **CASE&STILI (Volvo S60)**

id: 7141

CASETULSA

Mensile
Data 09-2010
Pagina 174/75
Foglio 1 / 2

AUTO-DESIGN
DI GIORGIO TARTARO E MAURO COPPINI

**S60, LA MIDDLE CLASS DI VOLVO
CON UNA CERTA ARIA DA CATTIVA**

RIBELLE ED ELEGANTE
UNA LINEA COUPÉ CON HIGH PERFORMANCE

Una berlina che non ti aspetti e che si associa a un termine un poco abusato nel mondo dell'auto, ma che rende subito l'idea del carattere e delle caratteristiche di una vettura: ribelle. In verità, ripassando la storia del marchio di Göteborg, i termini che vengono in mente sono sicurezza, capacità, volume... non certo aggressività e high performance.

La nuova S 60 ha, invece, una missione dichiarata: quella di far rivivere l'immagine del marchio svedese verso un panorama che pertiene più all'emozione che alla solidità. Dalla quale, ovviamente, non si prescinde, visto che anche nel sito e nel video di presentazione della nuova berlina pare uscire un *leitmotiv* che recita più o meno: "si guida da sola".

La nuova middle class della gamma Volvo si presenta con un frontale piuttosto aggressivo e basso, con tanto di sopracciglia luminose e una certa aria da cattiva che non guasta. Un linguaggio stilistico chiaro e dichiarato, con una linea da coupé, con il terzo montante che si fonde con il bagagliaio. E poi ancora una linea mediana che forma onde sopra i passaruota e fari posteriori quasi piantati a terra, puntando

verso il basso, come recitano i desiderata del momento. Una accentuata silhouette ridefinita verso il basso, una immediata dichiarazione di assetto ed aderenza che una ribelle deve avere per scaricare a terra la potenza dei motori.

Gli esperti del settore, per questa vettura, parlano di un continuo fiorire di linee chiuse, sia all'interno dell'abitacolo che all'esterno, quasi a voler ricordare un circuito automobilistico. Sedili avvolgenti, quasi da competizione, che rendono questa berlina una 4+1 a tutti gli effetti, visto che anche il divano posteriore accentua la fascia-tura di due passeggeri.

Quello che interessa sottolineare, e che ha colpito la mia immaginazione di pedone e ciclista, è il nuovo sistema di rilevatore di pedoni. Un sistema che fino a 35 km/h arresta automaticamente l'auto, così come frena automaticamente e rallenta a una velocità minore o uguale a 80 km/h una volta rilevato un ostacolo umano sulla propria strada. Si diceva prima che si guida da sola, quasi come una certa supercar di un indimenticabile telefilm di molti anni fa. Ci stiamo avvicinando. (www.volvocars.com/it)

Giorgio Tartaro

174 LEONARDO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 43

CASETULSA

Mensile
Data 09-2010
Pagina 174/75
Foglio 2 / 2

AUTO VERDE, MAI ABBASTANZA

Il presidente Obama c'è andato giù pesante. Senza interventi radicali il mondo rischia una crisi climatica irreversibile e naturalmente l'auto si è trovata nel mirino degli imputati. Sarebbe però ingiusto non riconoscere i risultati raggiunti in questi ultimi dieci anni in tema di contenimento di consumi ed emissioni. Un'attenzione che ha richiesto investimenti rilevanti, accompagnata da un'imponente campagna di comunicazione che ha avuto il grande merito di dare il via ad un processo di sensibilizzazione il cui impatto sul mercato è ormai un dato di fatto. Le emissioni di anidride carbonica campeggiano al centro di tutte le pagine destinate a promuovere un nuovo modello o il mercato ha imparato che proprio le emissioni di gas serra sono lo strumento grazie al quale è possibile valutare la reale efficienza del veicolo. Nessuno si sottrae ad un impegno ineludibile, eppure i risultati non sono quelli attesi.

L'industria dell'auto, infatti, è impegnata in un difficile tentativo di coniugare riduzione di consumi ed emissioni con una ulteriore accentuazione di potenza e velocità. Tanto alla fine sarà sempre possibile dimostrare che il rapporto tra queste due grandezze è migliorativo rispetto al passato. Ma il problema è un altro. Non è fatto di percentuali ma di valori assoluti.

Siamo di fronte alla coesistenza forzata di due anime tra loro contrapposte. Da una parte, la spasmodica attenzione al contenimento di consumi ed emissioni, obiettivo più che legittimo, anche se l'impressione è che si tratti di un interesse di facciata o di un necessario adeguamento ad uno stile politicamente corretto. Dall'altra, una corsa alla crescita di dimensioni, pesi e potenze, che sembra destinata a non arrestarsi mai. Le auto ecologiche finiscono per spocchiarci nel loro opposto e la sensazione è che siano proprio questi ultimi, i modelli dedicati al mercato. E così la BMW presenta, con grande dispiacimento di mezzi, il prototipo di una sportiva capace di prestazioni simili a quelle di una attuale M3, pur denunciando consumi inferiori a quelli di un'utilitaria ma, allo stesso tempo, non rinuncia a lanciare con enfasi una potenza 15 da 560 cv. Realizzazione certamente affascinante ma il fatto che si tratti di due prodotti dotati di motorizzazione forata non può che confondere le idee al mercato.

Quali sono i reali obiettivi? Minori consumi o prestazioni più elevate?

E qui torniamo allo scomodo tema della rinuncia. Parla fino ad ora impronunciabile, soprattutto nel mondo dell'auto ma con la quale bisognerà cominciare a venire a patti. Fare "di più con meno" è già una bella cosa ma probabilmente non basta e dovremo prima o poi imparare a fare "meno con meno".

M.C.

LEONARDO 175

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 44



Quarter THREE, **CORRIERE DELLA SERA (Volvo V60)**

id: 7596

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano
Data 27-09-2010
Pagina 58
Foglio 1

Prova 1 Si chiama Pedestrian Detection: è il dispositivo che, tramite una telecamera, rimedia alle possibili distrazioni di chi sta guidando

Volvo V60, l'auto che quando vede i pedoni frena da sola

VERONA — L'auto che fa tutto da sola non esiste ancora (e per fortuna) ma la tecnologia continua a stupire. La nuova Volvo V60 è come se vedesse. Proprio così, e grazie al Pedestrian Detection, dispositivo che sfrutta una telecamera per il riconoscimento dei pedoni. Fornito in opzione, è sempre in funzione sino a 80 km/h di velocità, avvisando il guidatore distratto della presenza di un pedone davanti al muso dell'auto. Se chi guida non reagisce, il sistema frena al massimo delle possibilità dell'impianto, fermandosi prima di investire il malcapitato se la velocità è inferiore ai 35 km/h. Riducendo comunque, in tutti gli altri casi, le lesioni subite da chi viene investito.

«La V60 — dice Michele Crisci, amministratore delegato della filiale italiana della Volvo — è un'auto con nuovi contenuti in termini di design che, come la XC60 e la S60, vuole far diventare emozionale e non solo razionale la scelta di una delle nostre vetture». La nuovissima station wagon è in arrivo in Italia alla fine di novembre del 2010 e rappresenta la versione con il volume aggiunto della berlina S60. Gli uomini della Volvo, anche per sottolineare ambizioni diverse rispetto al passato, preferiscono definirla come una sports wagon anziché non station wagon. Esteticamente, la V60 riprende l'impostazione stilistica della berlina. Il volume aggiunto fa perdere parte dello slancio da coupé della S60, ma è comunque bene integrato. Il bagagliaio non è eccessivamente ampio, con un volume di base di 430 litri. È però ben accessibile e funzionalmente conformato, con la possibilità di ampliare il piano di carico sino a 1241 litri con il semplice e rapido abbattimento degli schienali posteriori.

La versione più interessante è senza dubbio la D3 con il recente turbodiesel a 5 cilindri da 2 litri di capacità. È in listino a partire da 34.100 euro e può contare su una potenza di 163 cv che sono sufficienti per raggiungere i 220 km/h e accelerare da 0 ai 100 orari in 9,4 secondi. Ottima la media dei consumi, con 5,5 l/100 km dichiarati. Elastico e ben sfruttabile, il motore sembra tagliato su misura per dimensioni e peso della V60. Su strada la vettura riprende le rassicuranti caratteristiche di maneggevolezza e tenuta della S60, con un invidiabile equilibrio di comportamento in curva anche a prescindere dalla presenza del controllo elettronico di stabilità.

La razionale disposizione di strumenti e comandi è uguale a quella della S60. La dotazione di equipaggiamenti di serie e in opzione è la medesima. Il City Safety è compreso nel prezzo, e frena automaticamente l'auto in prossimità di un ostacolo, evitando l'impatto se si viaggia al di sotto dei 30 km/h.

Roberto Gurian



A sinistra, la Volvo V60. Nelle illustrazioni: a sinistra, come funziona il Pedestrian Detection (sfrutta una telecamera per riconoscere i pedoni ed è in funzione sino a 80 km/h); a destra, il dispositivo che permette all'auto di mantenere sempre elettronicamente la distanza di sicurezza



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 25



id: 6874

Quarter THREE, **CORRIERE DELLA SERA, Motori (Volvo S60)**

CORRIERE Motori Trimestrale Data 07-2010 Pagina 30/31 Foglio 1 / 4

PROVA / **VOLVO** S60

Sicuramente svedese

Pratica, protettiva, con la linea da coupé
È la nuova serie della berlina a 4 porte

di Valerio Monaco

Provocante e innovativa, la nuova **Volvo S60** riassume il concetto di berlina sotto il profilo del design, dell'architettura d'interni, delle prestazioni e della sicurezza. Presentata all'ultimo salone di Ginevra, la S60 si confronta con avversarie del calibro di Audi A4, Bmw Serie 3 e Mercedes Classe C, ma alla **Volvo** Italia scommettono sul successo. «Nel periodo gennaio-aprile 2010 — spiega Michele Crisci, presidente e amministratore delegato — abbiamo registrato un 8,3 per cento di ordini in più, a fronte di un mercato che è sceso del 28,37 per cento! Ma con la nuova S60 puntiamo anche a nuovi mercati, per esempio quello delle flotte aziendali». Il vero affare, dunque, lo faranno i cinesi della Geely, che alla fine d'agosto completeranno l'acquisizione del marchio scandinavo dalla Ford, e si porteranno a casa la nuova gamma e tutti gli studi (da sempre all'avanguardia) sul piano della sicurezza.

Con l'elegante design da coupé a quattro porte, la nuova S60 conquista al primo incontro. Nei nuovi dettagli di stile, come l'aggressivo cofano anteriore, le prese d'aria e i fari disegnati ad ala e le nervature laterali a doppia onda, che esaltano la sportività del passaruota, si fondono il tipico design svedese e la grinta da sportiva mediterranea. L'architettura è un manuale di funzionalità. Con un'altezza del padiglione contenuta in

148 centimetri, che sono pochi per un'auto lunga 463 centimetri per 186 di larghezza, il divano offre tre posti. Nel lunghi viaggi, tuttavia, il comfort ottimale è per due adulti. Il baule ha la capacità di 388 litri e lo schienale posteriori è diviso in due sezioni asimmetriche, abbattibili separatamente. All'interno, domina lo stile attuale e comunicativo: la plancia a onda; gli strumenti, il monitor e la consolle centrale rivolti al guidatore per facilitare il controllo.

Su strada si apprezzano la silenziosità, l'assenza di vibrazioni e le prestazioni del nuovo motore D3, il 2 litri a 5 cilindri da 163 cavalli, abbinato al cambio automatico Geartronic a 6 marce. Così equipaggiata, la S60 accelera da 0 a 100 km/h in 9,2 secondi e raggiunge la velocità massima di 215 km/h. Il consumo medio dichiarato è contenuto in 5,9 l/100 km, mentre le emissioni di CO₂ sono pari a 154 grammi/km.

Messa alla frusta, l'auto mette in luce le qualità della raffinata tecnologia che pulsa sotto le lamiere. Il sistema City Safety di serie, per esempio, consente alla di frenare automaticamente in prossimità di un ostacolo, quando si viaggia sotto i 30 orari: così si evitano i tamponamenti.

5 domande

Come si sta dietro, con il tetto da coupé?
Bene. Ci sono 140 cm in larghezza, 95 cm tra la seduta e il tetto e oltre 3 cm in più di spazio per le ginocchia rispetto alla serie precedente.

Il baule è grande? Sì. Il volume è come minimo di 388 litri. Con i sedili posteriori reclinati, il piano di carico arriva a 175 cm di lunghezza, mentre lo spazio tra i passaruota è di 92 cm.

Cambio automatico o manuale? Automatico, per la rapidità e la dolcezza degli innesti.

Diesel o benzina? Diesel: i 100 Nm in più di coppia rispetto al 2 litri turbo a benzina da 203 CV rendono il 5 cilindri a gasolio più equilibrato. È silenzioso e regolare, consuma e inquina poco.

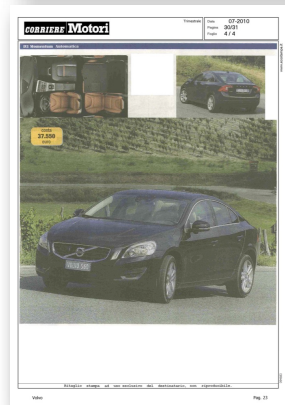
Si può trainare barca o roulotte? Sì, può trainare carrelli fino a 1.800 kg.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 20





Quarter THREE, **CORRIERE DELLO SPORT (Volvo S60)**

id: 6962

Corriere dello Sport

Quotidiano

Data 17-07-2010
Pagina 17
Foglio 1

TECNOLOGIE

Volvo S60 riconosce i pedoni

Un radar aiuta il conducente distratto e ferma l'auto

di Paolo Altieri

MILANO - In attesa di assistere alle prime mosse della nuova proprietà cinese - secondo Bob Lonardi, responsabile PR di Volvo Italia, Geely si rivelerà un partner silenzioso, interessato a rispettare l'autorità e il know how del brand - Göteborg sviluppa la gamma 60, finora protagonista in concessionaria con la versione XC: il SUV, insieme alle Polar, è stato determinante nello scarto registrato dalla quota di mercato, cresciuta in Italia negli ultimi due anni dal 6,5 al 9,3%.

La conquista della doppia cifra, auspicata per il 2011, dal prossimo autunno sarà affare anche della nuova sportiva S60, e della versione station, la V60. Abbiamo testato la prima, berlina dalle spiccate sembianze coupé in procinto di confrontarsi con concorrenti del calibro di BMW, Audi e Mercedes: la missione è quella di infastidire i marchi premium, ma anche di convincere a spendere qualcosa in più clienti finora orientati verso i generalisti. Chi fosse

pronto per l'upgrade, nel cambio guadagnerebbe innanzitutto l'avveniristica strumentazione di sicurezza che equipaggia la S60, testimone ancora una volta del perfetto stato di salute in cui versa la tecnologia svedese. La grande novità è infatti il Pedestrian Detection, dispositivo che individua i pedoni, segnala la loro presenza e, qualora il conducente non reagisca, applica al veicolo il massimo della frenata. Il sistema garantisce il completo arresto della vettura al di sotto dei 35 km/h, mentre ad andature superiori interviene una decelerazione che riduce comunque il rischio di esiti letali. Volvo S60 è in grado di compiere altre prodezze: evita i tamponamenti al di sotto dei 30 km/h, richiama all'ordine il guidatore quando lo percepisce distratto, segnala presenze nell'angolo cieco e pure l'involontario superamento delle linee di mezz'era. Al lancio, in calendario per il 25 settembre, due benzina e due turbodiesel, con potenze comprese tra 163 e 304 CV; l'ecologica versione 1.6 D Drive da 115 CV arriverà ad inizio 2011. Prezzi da 32.900 euro.



Smart fortwo sussurro verde



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 2



Quarter THREE, **CORRIERE DELLO SPORT (Volvo C30 BEV)**

id: 6963

Corriere dello Sport

Quotidiano

Data 17-07-2010
Pagina 17
Foglio 1

NOVITA'

E la C30 elettrica dura 150 km

La concept car arriva a 130 km/h e si ricarica in 8 ore

di Bruno de Prato

GÖTEBORG - **Volvo**, oltre ad essere da sempre leader mondiale della sicurezza su quattro ruote, si è rapidamente affermata come una delle Case più rigorose nella ricerca mirata a sviluppare vetture per una mobilità sostenibile, ad impatto ambientale zero, o poco più. Mentre la sua attuale gamma di propulsori tradizionali vanta un livello di emissioni globali fra i più bassi oggi in produzione, **Volvo** ha in avanzato stadio di sviluppo e sperimentazione una serie di vetture a propulsione "ibrida-sequenziale plug-in" e elettrica pura.

Fra queste ultime, un concept car estremamente realistico e funzionale, basato su una vettura vera, la compatta C30, cui sono state applicate le tecnologie più avanzate nel settore per ottenerne C30 Electric che, ad un breve test, si è rivelata vettura estremamente funzionale, ma soprattutto realistica nelle sue qualità prestazionali.

Questo sono fornite da un gruppo propulsivo articolato su un pacchetto di batterie agli ioni di litio che forniscono una potenza di 24 kW/h e alimentano un motore elettrico da 111 cv e 220Nm di coppia massima. Quest'ultima, come è normale nei motori elettrici di questo tipo, è disponibile praticamente a 0 giri, per cui C30 Electric è in grado di accelerare da 0 a 100km/h in soli 10"5, senza necessitare di un qualsiasi tipo di trasmissione. Più moderata, ma pur sempre adeguata, la prestazione velocistica, limitata a 130km/h al fine di ottenere una autonomia effettiva di 150 km.

Il progetto **Volvo** C30 Electric è stato sviluppato in collaborazione con la società elettrica Göteborg Energi, cui **Volvo** fornirà 10 esemplari da impiegarsi in una serie di test intensivi. Per la ricarica delle batterie, i tecnici **Volvo** hanno previsto, nella calandra, a destra del marchio **Volvo** (e simbolo di Thor, dio nordico dei fulmini, oltre che della guerra), la presa per la ricarica che, da rete urbana, richiede otto ore.





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 3



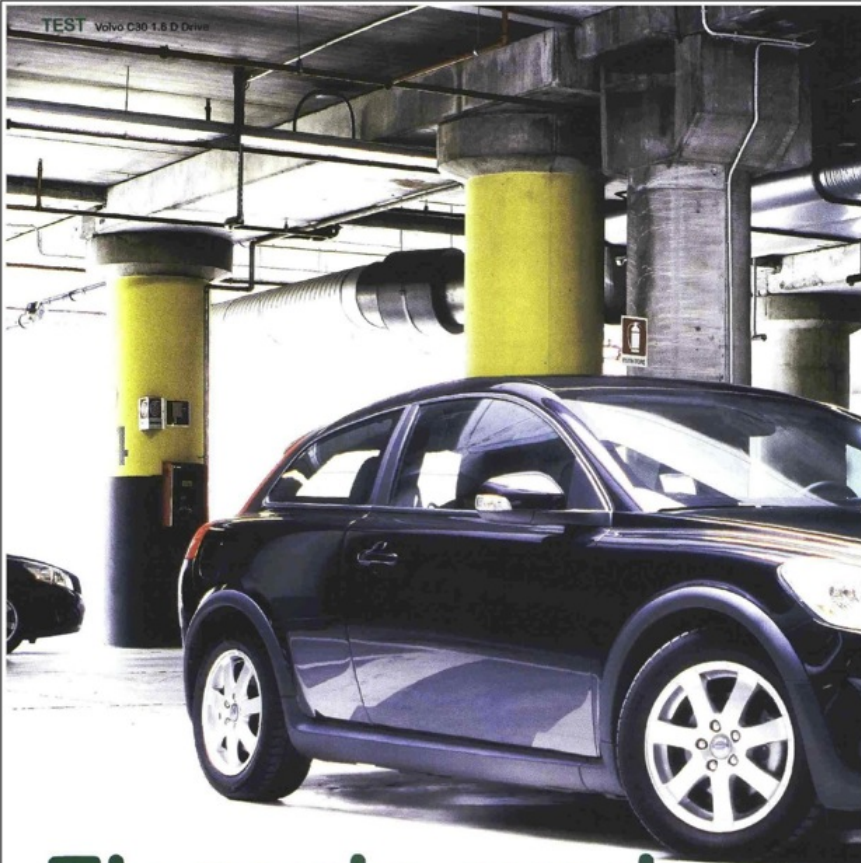
Quarter THREE, **ECOCAR (Volvo C30 BEV)**

id: 6914

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 1 / 8

TEST Volvo C30 1.5 D Drive



Elegante svedese

Di fatto è una coupé per quattro dal design aggressivo e nello stesso tempo elegante, senza tradire mai il DNA del marchio svedese in fatto di sicurezza e contenuti di qualità. **Con questo modello dotato di Start&Stop**, inoltre, raggiunge limiti di emissioni e consumi difficilmente eguagliabili

di Massimo Tiberi

ecoCAR 68

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

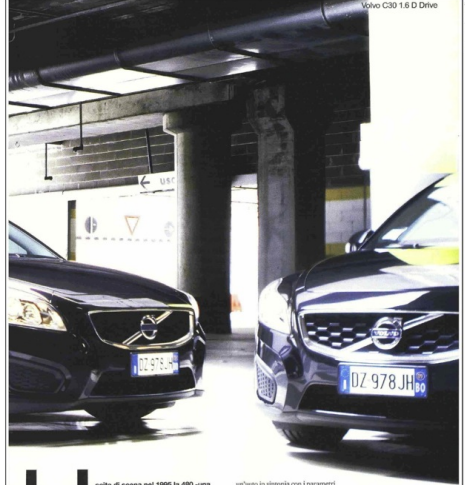
Volvo

Pag. 80

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 2 / 8

Volvo C30 1.5 D Drive



Uscita di scena nel 1995 la 460 - una originale coupé-wagon ispirata alla altrettanto anticonformista 460 ES del 1972 - la Volvo ha atteso dodici anni per riproporre un modello dalle dimensioni compatte, da affiancare alle sorelle di gamma media e alta, tradendo così la sua vocazione. Ancora una volta però a Göteborg hanno deciso di non restare in campo.

Val'into in sintonia con i parametri concettuali del segmento C del mercato, quello per i trasvolatori della Volvo C30 o Aera, questo pianissimo di rimodellare il filo con le sue precedenti aperture fuori dagli schemi.

Così, dopo aver seguito il pubblico con una concept promossa al Salone di Detroit del 2006, nel 2007 la Volvo ha lanciato la nuova

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 81

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 3 / 8



Pag. 82

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 4 / 8



Pag. 83

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 5 / 8



Pag. 84

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 6 / 8



Pag. 85

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

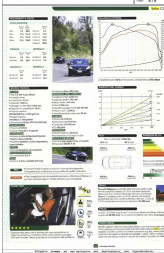
Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 7 / 8



Pag. 86

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 8 / 8



Pag. 87

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 9 / 8



Pag. 88

ECO CAR
MAKE IT YOUR LIFESTYLE

Bimestrale Data 07-2010
Pagina 68/75
Foglio 10 / 8



Pag. 89



Quarter THREE, **GENTE MOTORI (Volvo C30 BEV)**

id: 6969





Quarter THREE, **GOLF&TURISMO (Volvo S60)**

id: 7033





id: 7500

Quarter THREE, **IL GIORNALE (Volvo S60)**

il Giornale	Quotidiano	Data	01-08-2010
		Pagina	32/33
		Foglio	1 / 2

EVOLUZIONE

Volvo S60: raffinata, ricca di tecnologia e regina in sicurezza

BRILLANTE Propulsori di ultima generazione: 2.0 turbodiesel e turbo a iniezione diretta di benzina

Lo stile della casa svedese volta pagina. Debutta il radar anti-collisione. Una berlina agile e sportiva

Bruno De Prato

Lisbona **Volvo**, grazie anche all'immenso serbatoio hi-tech di Ford cui ha potuto attingere prima di passare ai cinesi di Geely, ha realizzato quella che, onestamente, è la sua migliore vettura di sempre, e una delle più qualificate concorrenti al titolo di migliore vettura del segmento delle intermedie di lusso. Con la nuova S60, la casa svedese ha voltato pagina, è entrata in una dimensione nuova in cui, senza smentire la sua tradizionale leadership nella sicurezza, ha saputo immettere una qualità prestazionale semplicemente formidabile. In primo luogo per quanto riguarda le doti dell'autotelaio, veramente superbo per neutralità di risposta dinamica e tenuta ad accelerazioni laterali che sfiorano il valore, davvero eccezionale, di 1g. Iniziamo l'analisi della nuova **Volvo S60** da questa sua caratteristica, perché la sorte ci ha consentito di trovare una strada praticamente deserta, molto tortuosa e impegnativa, ma perfetta in quanto appena riasfaltata, dove abbiamo potuto spingere al limite la nostra berlina S60, equipaggiata del nuovo turbodiesel 2.0 litri, cinque cilindri da 163 cv. Anche questo merita un'analisi specifica, ma prima concentriamoci sulle doti dell'autotelaio.

La S60 ha uno sterzo molto diretto e preciso, ma soprattutto che «dialoga» con il pilota con estrema precisione. Le variazioni di traiettoria sono rapidissime, precise, l'inserimento in curva è nitido, esente da coricamento nonostante l'assetto sospensioni molto confortevole. Le doti di tenuta alle accelerazioni laterali in curva sono formidabili, al limite di 1g, e su strada, nonostante il nostro impegno, non siamo riusciti a metterla in crisi. La sensazione, oltre che di grande piacere di guida, è anche di assoluta sicurezza attiva. Ugualmente, l'agilità è incredibile per una berlina di 4,63 metri e, soprattutto, con un interasse rilevante, 2.776 mm: la S60 aggredisce le S con la grinta e la sicurezza di una vera sportiva. Tutto questo non va minimamente a discapito della stabilità sul veloce, che abbiamo saggiato fino al limite dei 220 orari in autostrada, per un breve tratto. Queste considerazioni sono basate sul test di una vettura a trazione anteriore, e sono state più che confermate quando siamo passati a una a trazione integrale, dotata del turbodiesel D5 2.4 litri da 205 cv. Le novità sono

rappresentate dal turbodiesel 2.0 litri e dal nuovo 2.0 turbo a iniezione diretta di benzina per una potenza di 203 cv. Il nuovo turbodiesel è pregevole per la buona potenza specifica, ma soprattutto per le risposte in potenza, che ci ha fatto ritrovare il gusto di quell'«effetto fionda» che oggi nessun turbodiesel riesce a ridare perché tutti hanno dovuto alleggerire l'erogazione del gasolio per evitare quelle fumosità in accelerazione che ne impedirebbero l'omologazione Euro 5.

Volvo S60 non è solo il frutto di un progetto ingegneristico di enorme raffinatezza, ma è anche una vettura molto elegante nelle linee, filanti e muscolose, con un frontale dalla forte personalità, ma progettato secondo una interpretazione nuova, che conferisce tratti più decisi e penetranti, accuratamente levigati e coordinati in ogni elemento, mentre il profilo laterale è estremamente tagliente, da vero coupé a quattro porte. Per il suo tradizionale fiore all'occhiello, la sicurezza, **Volvo** per la S60 mette in campo un nuovo radar anti collisione incorporato nell'Active Cruise Control e, soprattutto, un nuovo sistema di prevenzione delle collisioni con i pedoni. Prezzi da 31.900 a 44.800 euro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 4

il Giornale	Quotidiano	Data	01-08-2010
		Pagina	32/33
		Foglio	2 / 2



VOLKSWAGEN E SOLIDARIETÀ

A Milano mostra di foto dei giovani del «Sipario»

Con il gruppo Volkswagen, automobile significa anche solidarietà. È stata infatti inaugurata presso lo Showroom Seat Center Milano (Volkswagen Group Milano) una mostra fotografica allestita dai giovani disabili intellettivi sensoriali dell'Associazione fiorentina Sipario, che sarà visibile sino al prossimo 31 agosto. L'iniziativa è stata resa possibile grazie alla consolidata collaborazione tra l'Associazione Sipario e la filiale fiorentina di Volkswagen Group Italia.

Una delle cause più frequenti di incidenti in città è costituita dai pedoni che appaiono improvvisamente sulla traiettoria dell'auto. **Volvo** Cars ha sviluppato una sofisticata tecnologia, proposta proprio sulla S60, che contribuisce a ridurre o a evitare del tutto gli incidenti con pedoni nel traffico urbano. Il sistema «Pedestrian Safety» rileva la presenza di pedoni e avverte il guidatore in modo che possa adottare tempestivamente le misure necessarie per evitare un incidente. Se il guidatore non dovesse reagire per tempo, il sistema frena automaticamente, bloccando il mezzo. In caso di velocità inferiore ai 20 orari il dispositivo può evitare del tutto la collisione, mentre a velocità più elevate è in grado di ridurre del 75% circa la violenza dell'impatto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 5



Quarter THREE, **IL MATTINO*** (Volvo S60)

id: 7433

* IL GAZZETTINO, 7472,
IL MESSAGGERO, 7474,
pari data,
pari articolo.

IL MATTINO

Quotidiano Data 28-08-2010
Pagina 24/25
Foglio 1 / 2

Una famiglia molto ambiziosa

Sportività svedese, Volvo fa 60: piacere di guida e sicurezza al top

Giampiero Bottino

MILANO. La Volvo crede nel 60. Non tanto per compiacere la tradizionale passione asiatica (dall'inizio di agosto la casa svedese è di proprietà della cinese Geely) per la numerologia, quanto per sottolineare l'importanza della gamma media. Cioè del vero motore dell'accelerazione che ha portato alla filiale italiana 11.850 clienti tra gennaio e luglio: +20% in un mercato calato dell'1,48% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. «A trainare la crescita - ricorda l'amministratore delegato di Volvo Italia Michele Crisci - portandoci in due anni dal 6,5 al 9,5% del mercato premium hanno contribuito sostanzialmente la XC60 e il successo dell'operazione Polar condotta sulla V50». Cioè la station wagon di taglia media ormai pronta a passare il testimone alla V60, la familiare che a fine novembre si affiancherà alla altrettanto nuova «sorella berlina» S60, il cui debutto è invece annunciato per il week

end del 25-26 settembre. Ecco perché Crisci parla della "60" come di una vera e propria famiglia di vetture, identificandola come la linea di prodotto fondamentale, quella che nei prossimi cinque anni rappresenterà per Volvo i volumi più importanti.

Il biglietto da visita per i nuovi proprietari provenienti dalla lontana Hangzhou non poteva essere più convincente: berlina e station wagon esibiscono un look moderno e aggressivo che segna un punto di svolta nelle consuetudini stilistiche della casa. La tipica razionalità svedese è stata in questo caso condita con un pizzico (abbondante) di emozionalità mediterranea, confortando anche visi-

vamente l'immagine di quella che viene presentata come la Volvo più sportiva di sempre. Una sportività che comunque s'inserisce nel solco del Dna della casa, senza la pretesa di invadere i territori saldamente presidiati da concorrenti storicamente più orientati alle

performance. A questo si pensa: i più avanti, visto che i nuovi adroni cinesi hanno già esplicitamente indicato in Audi, Bmw Mercedes i rivali che la Volvo dovrà andare a sfidare con le loro stesse armi. Per ora più che con le prestazioni pure, la sportività dell'accoppiata S/V60 manifesta con il comportamento stradale e il feeling di guida, anche se i motori (benzina 2.0T quattro cilindri da 203 cv e sei cilindri T6 da 304 cv; turbodiesel cinque cilindri D3

da 163 cv, D5 e D5 AWD a trazione integrale da 205 cv) garantiscono potenze generose. A favore della guidabilità giocano anche due dispositivi portati al debutto dalla S60 e finalizzati a rendere sempre più tempestivi ed efficaci gli interventi del controllo di trazione e stabilità dinamica Dts. Si tratta dell'Advanced stability control, che "legge" in anticipo ogni accenno di scivolamento, e del Corner traction control che consente di affrontare agevolmente curve più strette senza incorrere in fenomeni di sottosterzo.

Il piacere della guida, quindi, va sempre a braccetto con la sicurezza che resta l'elemento più qualificante del Dna Volvo. Non a caso la marca svedese si è posta un obiettivo particolarmente ambizioso e di grande impatto anche a livello di immagine: azzerare entro il 2020 il

rischio di mortalità e di lesioni

per chi viaggia a bordo di una nuova Volvo.

In questa roadmap la S60 s'inserisce portando al debutto anche il "Pedestrian detection" che rileva anche al buio la presenza di pedoni sulla sede stradale. Qualora il sistema ritenga possibile un investimento e non avverta alcun sintomo di reazione da parte del conducente, arresta completamente l'auto che viaggia a meno di 35 km orari. Oltre questo limite, l'intervento si manifesta con una decisa riduzione della velocità che consente comunque di attenuare le conseguenze dell'eventuale impatto.

In Italia la gamma S60 è articolata nei tre consueti livelli di allestimento Kinetic, Momentum e Sumnum, dispone di trazione anteriore e integrale, cambi a 6 marce manuale o automatico Geartronic, con prezzi da 34.800 a 50.100 euro. Le previsioni di vendita di Crisci parlano di mille unità quest'anno e 2.200 il prossimo. Ben più robuste le attese per la V60: mille consegne quest'anno (in circa un mese), ma almeno seimila il prossimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SULLA VIA DELLA SETA

I manager della Ford e della Geely siglano l'accordo finale che segna lo storico passaggio della svedese Volvo dalla casa americana al gruppo automobilistico cinese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 169

IL MATTINO

Quotidiano Data 28-08-2010
Pagina 24/25
Foglio 2 / 2



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 170

Quarter THREE, **IL SOLE 24 ORE (Volvo S60)**

id: 7390

Quotidiano Data 09-08-2010
Pagina 25
Foglio 1 / 2

Volvo V60. L'ultima nata della casa di Göteborg esibisce uno stile quasi da coupé. In arrivo la wagon

La sicurezza veste sportivo

Quando rileva la presenza di pedoni la vettura si arresta da sola

Massimo Mambretti

La strada aperta dalla XC60, che ha portato alla ribalta i nuovi canoni dello stile Volvo, si è irata verso territori meno convenzionali della filosofia che ne ispira la produzione, è seguita anche dalla S60.

La nuova generazione della berlina svedese di taglia medio-grande si distacca, infatti, completamente dalla sua progenitrice, sottolineando in questo modo anche cronologicamente il passaggio della marca svedese dalle mani degli americani della Ford (con i quali continuerà comunque lo sviluppo di tecnologie per altri 10 anni) a quelle dei cinesi della Geely.

Di conseguenza, sia formalmente e sostanzialmente sia simbolicamente la nuova S60 orienta la Volvo verso nuovi lidi che

sono decisamente più dinamici di quelli frequentati sinora, più giovanili e, sicuramente, più ambiziosi. Infatti, l'ultima nata della casa di Göteborg non nasconde l'intenzione di insidiare frontalmente i modelli più trendy di passaggio tedesco di analoga categoria. In altri termini, l'Audi A4 oltre che la Bmw serie 3 e la Mercedes classe C alle quali, tra l'altro, contrapporrà in fretta anche un'evoluzione sul tema in formato station wagon, ovvero la V60. Debutterà ufficialmente al prossimo salone di Parigi a fine settembre e sarà commercializzata a partire da novembre. Quindi, sarà disponibile a poche settimane di distanza dalla S60 in vendita dal 25 settembre.

Gli ambiziosi propositi della S60 sono sostenuti anche da altri fattori. Fra questi c'è naturalmente l'articolazione della gamma che, inizialmente, prevede 5 proposte, che si basano sui propulsori specificati nella tabella a lato destra fra i quali debuttano il 2.0T a iniezione diretta di benzina e il D3 - il primo turbodiesel 5 cilindri di 2 litri sviluppato dalla marca svedese - oltre che sulla possibilità di optare per varianti a trazione integrale e i 3 canoniche allestimenti di casa Volvo: il Kinetic, il Momentum e il Summum.

Ricopre un ruolo particolare il design che conferisce alla S60 un aspetto da berlina-coupé. Uno stile molto attuale e decisamente inusuale per una Volvo, che viene ripreso anche per l'arredamento dell'abitacolo. Ma la S60 non si limita a proporre novità estetiche, ma ribadisce anche tipiche connotazioni Volvo come la qualità costruttiva, la robustezza e, naturalmente, la sicurezza. A questo fattore la S60 riserva, assieme ai dispositivi portati alla ribalta dalla XC60 come il City-Safety, anche una primizia assoluta: il Pedestrian Detection. È un sistema (opzionale) che rileva la presenza di pedoni alti più di 80 cm e che al disotto dei 35 all'ora provvede a frenare sino al completo arresto la vettura per evitare d'inverire. In sostanza, è un'evoluzione del City-Safety - che evita completamente i tamponamenti quando si viaggia al di sotto dei 30 all'ora - ed utilizza una telecamera e un radar per individuare la presenza di uno o più pedoni davanti alla vettura, sino a un angolo massimo di 45°. Inoltre, il corredo della S60 riguardante la sicurezza può essere completato da altri dispositivi - come l'Adaptive Cruise Control che funziona anche quando si

è in colonna, il Blind Spot che tramite micro-telecamere annienta gli angoli bui dei retrovisori e l'avvisatore di cambio di corsia e quello che segnala il calo di lucidità del conducente - che s'aggiungono all'Advanced Stability Control e al nuovo Corner Traction Control, che in pratica simula un differenziale autobloccante e riduce ai minimi termini il sottosterzo per omogeneizzare il comportamento della vettura.

Grazie a queste tecnologie, all'aspetto e al potenziale messo in campo dai motori la S60 viene definita dalla casa svedese: la Volvo più sportiva e sicura di sempre. Una connotazione che, nelle intenzioni, non deve solo supportare il suo inserimento in un settore assai selettivo come quello delle vetture Premium di taglia medio-grande ma anche contribuire ad attrarre l'interesse della schiera di automobilisti cosiddetti upgraders, ovvero quelli che intendono passare a questo ricercato settore provenendo da quello dei marchi generalisti. Un compito che implica anche il coinvolgimento del mercato delle flotte, attento tanto all'appeal quanto al valore intrinseco e residuo delle vetture.

Carta d'identità Volvo S60

Berlina 4 porte, 5 posti. Lunghezza 4.628 mm.; larghezza 1.899 mm.; altezza 1.493 mm.; bagagliaio 380 litri

	2.0T	6 aut. AW	D3	D5	5 aut. AWD
N. cilindri	4	6	5	5	5
Cilindrata (cc)	1.999	2.953	1.984	2.400	2.400
Alimentazione	B	B	D	D	D
Potenza Cv/kW	203/149	304/224	163/120	205/151	208/151
Coppia (Nm/giri-min.)	300-1.750	440-2.100	400-1.400	420-1.500	420-1.500
Vel. max (km/h)	230	250	220	230	225
Consumo (l/100 km) *	8,1	9,9	5,3	5,3	6,8
Emissioni CO ₂ (g/km)	189	231	139	139	179
Prezzo (1 da: (€)	34.800	44.800	32.900	36.800	41.350

(*) Ciclo combinato Ue - (1) Chiavi in mano, Ipt esclusa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 158

Quotidiano Data 09-08-2010
Pagina 25
Foglio 2 / 2

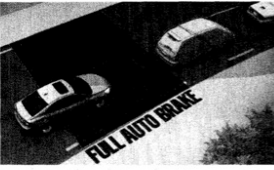
Berlina anti-collisione

Offerti numerosi dispositivi di ausilio alla guida che espandono i sensi del guidatore



INIEZIONE DIRETTA

Le motorizzazioni comprendono il 2.0T a iniezione diretta (cilindri da 203 cavalli e il duemila turbodiesel cinque cilindri che eroga 163 cv e una coppia massima di 400 Nm a 1.400 giri)



City Safety. La S60 evita i tamponamenti grazie a una telecamera e a un radar gestiti dal software che fa funzionare il cruise control adattivo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 159



Quarter THREE, **IL SOLE 24 ORE (Volvo V60)**

id: 7504

24 ORE

Quotidiano

Data 20-09-2010
Pagina 35
Foglio 1

V60. Svolta sportiva per la svedese **Volvo** reinventa la station wagon



Sicurezza. Un sistema impedisce l'investimento dei pedoni

La metamorfosi della filosofia che ha ispirato sinora la produzione Volvo contagia un altro contesto: quello delle station wagon nel quale approda la V60. Infatti, è una familiare che si presenta con l'intenzione di sollecitare soprattutto le motivazioni d'acquisto emozionali piuttosto che quelle razionali, come hanno fatto la maggiore parte delle sue consanguinee.

Si colloca, quindi, fra le «sport wagon» dove punta, analogamente alla S60 tra le berline, a confrontarsi con le più trendy proposte di passaporto tedesco. Sarà commercializzata alla fine di novembre (a prezzi che dovrebbero spaziare fra 32 e 46 mila euro) con una gamma che porterà alla ribalta, assieme con le motorizzazioni benzina e turbodiesel della S60, anche inedite versioni spinte da un motore turbo a iniezione diretta di benzina di 1,6 litri che si declina in varianti da 150 e 180 cv - le cui performances sono in corso d'omologazione - dalle quali scaturiscono, rispettivamente, le varianti T3 e T4. Inoltre, nel corso del 2011, proporrà anche la T5 spinta da un'evoluzione del 2 litri sovralimentato (sempre a iniezione diretta di benzina) della 2.0T con

la bellezza di 240 cv. Caratterizzata da una coda originale e dal profilo slanciato, pur non ambendo a una citazione nel Guinness dei primati a livello di capacità di carico, la V60 propone una zona bagagliaio che normalmente offre una volumetria di 430 litri e sale, quando si ribalta la selleria posteriore, a 1.230 litri con un piano d'appoggio lungo 1,74 metri. Ulteriormente prolungabile abbattendo lo schienale del sedile anteriore destro.

Offerta negli allestimenti Kinetic, Momentum e Summum, la V60 include sempre nell'equipaggiamento di serie sia il City-Safety sia il Pedestrian Detention, che rileva la presenza di pedoni alti più di 80 centimetri e al disotto dei 35 chilometri orari provvede a frenare sino al completo arresto la vettura per evitare di investire quando il guidatore non interviene sollecitamente. La personalità sportiva promessa dalla silhouette è confermata dal comportamento su strada che, analogamente a quello della S60, è molto reattivo e agile, oltre che affidabile.

M.Mam.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

.com www.motor24.it
le foto e i dettagli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 19



Quarter THREE, **JACK (Volvo S60)**

id: 7330

Jack

Mensile

Date 10-2010
Pagina 50/51
Foglio 1 / 2

ON THE ROAD

IO I PEDONI LI SALVO COSÌ

Ho provato la nuova Volvo S60, la prima auto di serie che riconosce le persone e, con un chip, riesce da sola a evitarle.

DI FABIO CARLETTI

VOLVO S60 SUMMUM - 40.250 € (36 RATE DA 1.000 €*)

Bello stare al volante quando l'alternativa è provare a farsi investire. Per un test, si intende: viaggio a 30 km/h mentre un inquilino collega mi aspetta in piedi in mezzo alla strada. L'impatto è imminente, quando un allarme suona, luci rosse brillano e l'auto inchioda da sola, salvando il pedone. Con il successo? Due telecamere nascoste nel parabrezza lo hanno individuato e il chip Pedestrian Detect.

Non è intervenuto per evitare l'incidente (almeno, secondo i dati). La nuova Volvo è la prima ad avere questa tecnologia e, devo dire, mi ha colpito. Ma oltre che sicura è anche divertente: sulle colline intorno a Gavi, in Piemonte, la trovo agile, precisa, scattante e comoda. Il cambio è un automatico tradizionale e non un "doppia frizione" all'ultima moda, ma se non vai in pista va bene così.

Motore: 2.000 cc, 5 cilindri, turbodiesel. Potenza: 163 CV a 2.900 giri. Coppia: 40,8 kgm da 1.400 a 2.850 giri. Consumo: 17 km/l. Cambio automatico a 6 marce. Velocità: 215 km/h; da 0 a 100 in 9,2". Trazione: anteriore. Bagagliaio: 380 litri. Misure: 4,63 x 1,90 x 1,49 m. Posti: 2. Peso: 1.582 kg. Web: www.volvo.it

*La rate non tengono conto di eventuali variazioni di valore, cambiate in funzione del tempo e del prezzo del finanziamento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 2

Jack

Mensile

Date 10-2010
Pagina 50/51
Foglio 2 / 2

INCROCIO? C'È LA TELECAMERA

Nascosta nella griglia del radiatore c'è una telecamera che mi fa vedere se qualcuno si avvicina da destra o da sinistra in tutte quelle situazioni in cui qualche ostacolo mi copre la visuale. Per esempio quando esco dal cortile di casa e attraverso il marciapiede.

HA IL LASER ANTI-BOTTO

Quanti tamponamenti si contano in città... Lei li evita grazie al City Safety: un dispositivo che, con un laser, scandaglia lo spazio davanti al muso e mi "vede" se ostacolo, freno a scatto per avvertirmi. Mi salva fino a 30 km/h, oltre... di vuole il carrozzone.

CURVE ELETTRONICHE

Permette la traiettoria grazie al Corner Traction Control, un chip che, quando do gas all'uscita delle curve, frena leggermente una delle ruote per aiutarmi a svoltare. Risultato? Una precisione di guida straordinaria, per un'auto a trazione anteriore.

L'ESP GIOCA D'ANTICIPO

Un trucco rende più efficace il controllo di stabilità: si tratta di un sensore che misura l'incrinazione dell'auto e così capisce in anticipo quando rischio di sbandare. In questo modo, la "rete di sicurezza" elettronica riesce a intervenire un po' prima del normale.

E PER LA SPORTIVITÀ...

Qui l'elettronica non c'entra. Per rendere la S60 più divertente da guidare, i tecnici hanno reso più sportive le sospensioni e hanno irrigidito gli attacchi che le collegano al telaio, un trucco che migliora la prontezza dello sterzo. Obiettivo raggiunto!

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 3



Quarter THREE, **LA GAZZETTA DELLO SPORT (Volvo V60)**

id: 7542

La Gazzetta dello Sport

Quotidiano

Date **23-09-2010**

Pagina **31**

Foglio **1**



Volvo V60
La station sicura e pure divertente
Va come la berlina S60 malgrado i 40 kg in più
Ha il sistema di frenata automatica. Da 34.100 €

ALFONSO RIZZO
© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Milleduecento euro. Questa la differenza di prezzo tra la berlina S60 e la nuova wagon media della Volvo V60. Perciò, se cercate la sportività di una Bmw Touring, il comfort di una Mercedes station e la trazione integrale come sulle Audi Avant, con la sicurezza di una Volvo, eccovi serviti con la novità del momento tra le giardinette sportive.

Nuovo corso Dopo il lancio della berlina S60, la familiare sarà commercializzata entro fine anno con prezzi compresi tra 34.100 e 51.300 Euro. La V60 (lunga 4,63 metri, come la berlina) conferma il nuovo corso sportivo Volvo già intrapreso con la Xc60 ed S60. Profilo cu-

neiforme accompagnata da un'inedita linea a doppia onda delle fiancate, sarà offerta con un innovativo telaio dinamico (appositamente progettato da Volvo senza più compromessi rispetto ai modelli del passato sviluppati su pianali condivisi con altri marchi) per un'esperienza di guida coinvolgente.

Alla guida Mettendo alla prova le due motorizzazioni diesel sulle tortuose strade di montagna nei pressi del lago di Garda, le qualità telaistiche e dinamiche della nuova V60 ci hanno davvero sorpreso, risultando praticamente identiche alla berlina, nonostante i 40 kg di peso aggiuntivi. La precisione di sterzo è esemplare, l'inserimento in curva preciso e la tenuta del posteriore granitica. Sulle percorrenze autostradali

la nuova Volvo ha dimostrato qualità di comfort in linea con le sorelle maggiori della marca svedese. A parte qualche fruscio aerodinamico si viaggia come in poltrona.

Tecnologia Sistemi elettronici come l'Advanced Stability Control e il Corner Traction Control (differenziale elettronico che gestisce la coppia delle singole ruote motrici in curva) non fanno rimpiangere il telaio attivo Four-C, disponibile come optional per il massimo piacere di guidare. La trazione integrale infine è stata modificata per consentire alle varianti a quattro ruote motrici (di serie su T6, optional su D5) di sfruttare al massimo il nuovo telaio sportivo.

Motori Al lancio saranno disponibili quattro motorizzazioni, come per la berlina. I turbodiesel (90% delle vendite) 5 cilindri: il nuovo D3 2 litri da 163 Cv (5,3 litri/100 km) ed il D5 biturbo da 205 Cv. Nei primi mesi del 2011 esordirà la variante più ecologica della gamma, la 1.6 Drive a gasolio da 115 Cv con consumi di soli 4,3 litri/100 km ed emissioni di CO2 pari a soli 115 g/km. Anche l'offerta a benzina sarà completata da un T3 1.6 da 150 Cv, un T4 1.6 da 180 Cv e un T5 2.0 da 240 Cv. Consolidando una tradizione sui sistemi di sicurezza che l'hanno resa leggendaria, Volvo ha dotato di serie la S60 e V60 con tutti i più recenti ritrovati, compreso il City Safe (frenata automatica per evitare i tamponamenti).

Protegge i pedoni
Il Pedestrian Detection rileva le sagome dei pedoni e agisce sul freno in caso di bisogno




IL NOSTRO GIUDIZIO
sì
Sicurezza
V60 e la Volvo più sicura di sempre grazie a innovativi sistemi elettronici.
Dinamica
Le prestazioni entusiasmano
Prezzi
Competitivi rispetto alla concorrenza tedesca.

no
Interni
L'originalità del design del quadro strumenti penalizza il comfort nella guida sportiva
Cambio
L'automatico non è all'altezza della miglior concorrenza tedesca

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 50



Quarter THREE, LA MIA AUTO (Volvo C30 BEV)

id: 6858

Mensile Data 08-2010
Pagina 118/21
Foglio 1 / 4

EcoDrive Volvo C30 BEV

La luce del Nord

Pulizia, d'accordo, ma non a scapito della sicurezza. per il suo debutto nell'elettrico con la coupé compatta, la Casa svedese non ha rinunciato al valore che la distingue

• da Göteborg (Svezia) - Germano Longo



118 la mia auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 2

Mensile Data 08-2010
Pagina 118/21
Foglio 2 / 4



FA IL PIENO IN UNA NOTTE
La presa di corrente della C30 BEV è posizionata nella calandra, in una zona facilmente accessibile. Con una presa domestica si ricarica in 8-10 ore una ricarica sufficiente per circa 100 km.

Con un futuro dal sapore cinese ancora tutto da scrivere, Volvo si getta nella mischia della mobilità alternativa al petrolio con un programma preciso e rigoroso di elettrificazione della propria gamma, che parte dalla coupé C30 e ancora una volta ha come punto fermo uno dei capisaldi del marchio svedese: la sicurezza.

Come è fatta
La sigla BEV (Battery Electric Vehicle) trasforma quella che può sembrare una normalissima C30 in qualcosa di più di un prototipo. Visto che nel giro di poche stagioni questa versione dovrebbe arrivare nelle concessionarie, al fianco del modello tradizionale. I numeri sono questi: un motore elettrico plug-in da 82 kW (pari a 111 CV), con 220 Nm di coppia, 140 km/h di velocità massima, un tempo di ricarica fra 8 e 10 ore (in base all'intensità di corrente) a 10 o 16 ampere collegandosi alla normale rete elettrica, e 30 km di autonomia. I quali, secondo studi commissionati dalla stessa Volvo, rappresentano una distanza che soddisfa gli spostamenti del 90% dei pendolari europei.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 3

Mensile Data 08-2010
Pagina 118/21
Foglio 4 / 4



IL QUADRO DICE COME È GESTITA L'ENERGIA
La qualità costruttiva è tipicamente svedese: il quadro di strumenti della C30 BEV ha montato la capacità di monitorare in continuo il consumo di energia, il livello della batteria e l'efficienza di gestione di parte dei sistemi ausiliari. Non a caso, infatti, ogni particolare della struttura è stato studiato.

LA SICUREZZA
Mentre parte ancora a Piacenza con il Volvo C30 BEV, la casa svedese ha già in tasca il premio di sicurezza più prestigioso: il premio Euro NC 2010. La C30 BEV ha ottenuto la massima valutazione di sicurezza, con un punteggio di 5 stelle su 5.

Che futuro ha
In parte il prossimo anno, con una gamma di modelli che include la C30 BEV, la casa svedese ha deciso di puntare su una linea di sviluppo che si basa su una piattaforma comune, una sorta di "cassa di legno" che sarà in grado di ospitare motori a benzina, diesel, ibridi e elettrici. La C30 BEV è la prima di questa serie.

ALENZIO SOLO IN AFFITTO
La Volvo C30 BEV è in affitto presso la Volvo Leasing, la società di noleggio a lungo termine della casa svedese. Il leasing a lungo termine è la soluzione più adatta per chi vuole provare la C30 BEV senza doverla acquistare.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

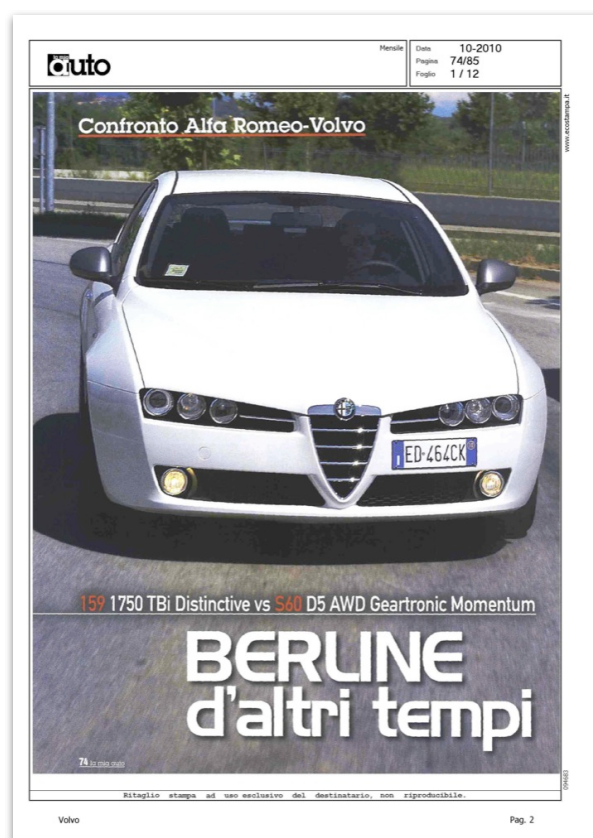
Volvo

Pag. 5



Quarter THREE, **LA MIA AUTO (Volvo S60)**

id: 7199



Mensile

Data 10-2010

Pagina 74/85

Foglio 2 / 12

LE ALTRE 159 1750 Tbi €

1750 Tbi Progression (200 CV) 28.890

LE ALTRE S60 D5 AWD €

D5 AWD Geartronic Kinetic (205 CV) 41.350

D5 AWD Geartronic Summum (205 CV) 46.650

	159 1750 Tbi	S60 D5 AWD Geartronic
■ ACCELERAZIONE 0-100	7"7	8"1
■ VELOCITÀ MAX	235 km/h	225 km/h
■ PERCORRENZA MEDIA	12,3 km/litro	12,5 km/litro
■ PREZZO	30.650 €	43.950 €

Tre volumi, cinque posti veri, prestazioni brillanti: ecco i punti di forza di due vetture talmente facili e piacevoli da guidare che, una volta al volante, fanno venire voglia di non scendere

• di Francesco Baronini • foto Fabrizio Gremo

la mia auto **75**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 3





Quarter THREE, LA MIA AUTO (Volvo S60)

id: 7377

Mensile

Data 09-2010
Pagina 54/57
Foglio 1 / 4



auto

First drive **Volvo S60**

Vocazione sp

La media svedese ha cambiato veste e affinato lo spirito, puntando su un look più incisivo e una dinamica più curata che fa ampio ricorso all'elettronica. Senza dimenticare la sicurezza, con il nuovo sistema automatico salva-pedoni

• da Milano - Massimo Mambretti

In un sol colpo la S60 rappresenta sia il simbolo del passaggio della Volvo dalle mani degli americani della Ford (con i quali continuerà comunque lo sviluppo di tecnologie per altri 10 anni) a quelle dei cinesi della Geely, sia il cambiamento di rotta dello stile e della filosofia che ispira la sua produzione. Una virata che proietta la media svedese verso lidi più sportivi rispetto a quelli frequentati da tutte le altre Volvo, a confronto diretto con le più trendy berline di passaporto tedesco di taglia medio-grande.

Come è fatta
Anticipato dalla XC60, il mutamento della filosofia che ha ispirato a lungo le Volvo era in cantiere da tempo e ora è ben trasmesso dalla S60, che porta alla ribalta soluzioni stilistiche di grande effetto che certificano la rottura con il passato. Infatti, il suo look è contraddistinto da stili più arditi, da berlina coupé che infondono alla vettura una personalità piuttosto giovanile. Da qualunque lato la si guardi, la nuova S60 offre spunti interes-

ti e presenta elementi di forte riconoscibilità, come la fanaleria anteriore a goccia che mette in evidenza lo slancio e la prominenza del frontale, piuttosto che soluzioni che alleggeriscono il profilo, come il motivo a doppia onda sulle fiancate e il padiglione che posteriormente poggia sulla coda troncata. Pur con questa connotazione, la S60 non perde per strada prerogative tipicamente Volvo come l'aspetto robusto e l'assenza di fronzoli che mettono in risalto i concetti legati alla qualità costruttiva, alla sicurezza e alla funzionalità. Fattori che emergono anche nell'abitacolo, dove si nota come il design slanciato della carrozzeria non si rifletta sulla disponibilità di spazio e come lo stile dell'arredamento porti a convivere un look sportivo con la consolidata impostazione. Spiccano, in particolare, la strumentazione ben leggibile, la sottile consolle centrale rivolta verso il lato guida, la selleria molto profilata lateralmente e, ancora, l'austerità dell'atmosfera stemperata da scelte cromatiche e rivestimenti all'ultimo grido.

54 La nuova Volvo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 78

Mensile

Data 09-2010
Pagina 54/57
Foglio 2 / 4



auto

ortiva

LE VERSIONI*

2.0T Kinetic (203 CV)	34.850
2.0T Powershift Kinetic (203 CV)	36.850
T6 Geartronic AWD Kinetic (304 CV)	44.800
D3 Kinetic (163 CV)	32.500
D3 Geartronic Kinetic (163 CV)	34.550
D5 Kinetic (205 CV)	38.800
D5 Geartronic Kinetic (205 CV)	38.850
D5 Geartronic AWD (205 CV)	41.550

*Prezzi chiavi in mano, IVA inclusa, trasporto a carico del cliente.

SOTTO LA MASCHERA C'È IL RADAR
Il disegno del frontale suggerisce un'idea di sportività ricercata. La mascherina integra il radar al servizio del cruise control attivo e del sistema anticollocazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 79



auto

First drive **Volvo S60**

Il design dell'abitacolo è stato studiato per offrire un'esperienza di guida moderna e confortevole. La strumentazione è ben leggibile e la consolle centrale è rivolta verso il lato guida.



auto

Il design del frontale suggerisce un'idea di sportività ricercata. La mascherina integra il radar al servizio del cruise control attivo e del sistema anticollocazione.

Press Review 2010, Analysis Quarter THREE

domenica 24 ottobre 2010



id: 7584

Quarter THREE, **LA REPUBBLICA (Volvo S60)**

la Repubblica Ed. Napoli	Quotidiano	Data	25-09-2010
		Pagina	15/17
		Foglio	2 / 4

La S60 che evita gli incidenti

La **Volvo** è all'avanguardia per la sicurezza passiva e ora anche nella ricerca per prevenire i tamponamenti con il City Safety. Disponibile anche l'avvisatore di cambio di corsia e quello che evita l'investimento dei pedoni

Si rinnova la berlina **S60** che diventa la **Volvo** più sportiva. La casa svedese ha conquistato la fama grazie alla sicurezza delle sue vetture, capaci di affrontare gli incidenti più distruttivi salvaguardando la vita degli occupanti. Se in passato si è cercato di risolvere soprattutto il problema della sicurezza passiva, cioè in caso di incidente, ora la **Volvo** è all'avanguardia nella ricerca per prevenirli ed evitarli. I nuovi modelli, a cominciare dalla **S60**, propongono quei dispositivi che, oltre a salvare la vita, la cambiano in meglio, impedendo gli incidenti. Oltre ai vari sistemi elettronici ormai abituali, quali l'Abs e l'Esp, il vero punto di forza della nuova berlina **S60** è il City Safety (già proposto sulla XC70), che frena automaticamente la vettura nell'imminenza di un tamponamento e riesce ad evitarlo se l'auto non supera i 30 kmh. A richiesta, sono poi disponibili dispositivi come l'avvisatore di cambio di corsia, il cruise control adattivo e il Pedestrian Detection, evoluzione del City Safety che permette di evitare l'investimento dei pedoni.

Dimensioni e motori

La nuova **S60**, pur avendo caratteristiche prestigiose, fa parte del segmento medio-alto, anche come dimensioni: è lunga 463 centimetri e larga 187. Al momento sono 4 i motori disponibili: 2 benzina (il nuovo 4 cilindri turbo ad iniezione diretta di 2 litri da 203 Cv e il 6 cilindri turbo 3.0 da 304 Cv per la T6 AWD) e 2 turbodiesel 5 cilindri (2.0 da 163 Cv per la D3 e 2.4 da 205 Cv per la D5 a trazione anteriore e la D5 AWD a 4 ruote motrici). Presto è previsto il turbodiesel ecologico e risparmiato di 1.6 da 115Cv per la versione Drive e di tre 4 cilindri sovralimentati a benzina.

Quattro allestimenti di gran classe: Standard, Kinetic, Momentum e Summum

Accattivante il design

Per conquistare il pubblico, la **S60** ha però un'altra grande arma, la validità del design: il look decisamente sportivo, unito alla potenza dei motori e alle ottime prestazioni, sempre superiori ai 200 kmh, fanno di questa berlina il modello più moderno e giovanile, ma al tempo stesso aggressivo, della gamma **Volvo**. Non sono da meno gli interni, che ripropongono le classiche soluzioni della Casa svedese, come la console centrale "a vela", unite ad un'ottima abitabilità per cinque persone e a una capacità di carico di 388 litri. I materiali impiegati sono ottimi, e l'arredamento è quello tipico di una vettura di classe. Gli allestimenti previsti sono quattro: Standard, Kinetic, Momentum e Summum, tutti completi e con un ampio listino di optional a disposizione. Le descritte peculiarità della **S60** potrebbero far pensare ad una ammiraglia da oltre 50 mila euro. I prezzi delle versioni diesel partono invece, da 32 mila 900 euro della D3, mentre quelle a benzina vanno dai 34 mila 800 euro della 2.0 T. Per superare i 50 mila euro si deve accedere alla T6 AWD un modello eccezionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 26

la Repubblica Ed. Napoli	Quotidiano	Data	25-09-2010
		Pagina	15/17
		Foglio	4 / 4



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 28



id: 7180

Quarter THREE, **LA REPUBBLICA, il Venerdì (Volvo S60, V60)**

ilvenerdì di Repubblica

Settimanale Data 30-07-2010
Pagina 122/23
Foglio 1 / 2

automotori
dolce vita
DI VALERIO BERRUTI

■ DOPO IL PASSAGGIO DELLA PROPRIETÀ DELL'AZIENDA NELLE MANI DI PECHINO, LA NUOVA S60 È ANCORA TUTTA SVEDESE. E PUNTA SULLE TECNOLOGIE PIÙ AVANZATE PER RIDURRE AL MASSIMO I RISCHI SU STRADA

La Volvo cinese ha più sicurezza. E le mette di serie

Ora che la Commissione europea ha dato il via libera, la Volvo passa definitivamente ai cinesi della Geely e al fondo di investimenti pubblico di Pechino, Daqing. Era annunciato da tempo ma quando gli accordi diventano ufficiali fanno sempre maggior effetto. Cosa cambierà per la casa svedese? È presto per dirlo. Certo è che, nella sua storia, Volvo ha legato il suo nome alla sicurezza, una qualità che si è rivelata decisiva, soprattutto per il grande successo negli Stati Uniti. L'auto destinata a essere ricordata per l'epocale passaggio di proprietà è la S60 (e la sua versione station wagon V60). Di cinese, naturalmente, non ha nulla salvo il fatto di venire presentata negli stessi giorni del passaggio di consegne. Dentro e fuori, infatti, la S60 è tutta svedese. Come i suoi progettisti che per disegnare la silhouette si sono ispirati alle piste automobilistiche. Il risultato? Un'auto dalle linee sinuose, profilo da coupé e con una doppia onda che l'attraversa. Tanto da farla subito definire la «Volvo più sportiva di sempre». Poi c'è la sicurezza. E qui c'è tutta la storia e la fama della casa svedese, la prima a introdurre le cinture di sicurezza (1959), i poggiatesta anteriori (1968), l'airbag lato conducente (1987) e il sistema di protezione contro gli urti laterali (1991). Con la S60 arriva il City Safety di serie, già sperimentato due anni fa sulla XC60. Grazie a questa moderna tecnologia, l'auto frena automaticamente (fino a una velocità di trenta chilometri orari) se il conducente non reagisce in tempo quando il veicolo davanti rallenta o si ferma, oppure se sta guidando a una velocità troppo sostenuta verso un oggetto statico. Sarà un optional, invece, il sistema Pedestrian Detection, un sistema in grado di rilevare i pedoni che si immettono sulla strada, di avvisare il conducente e di applicare automaticamente il massimo della forza di frenata se chi guida non reagisce in tempo. La S60 (in vendita da 32.900 fino a quasi cinquantamila euro) sarà inoltre la prima berlina sul mercato dotata di Advanced Stability Control (controllo avanzato della stabilità): con un nuovo sensore dell'angolo di rollio, è possibile individuare qualunque tendenza allo scivolamento con notevole anticipo. Nel corso del primo anno di produzione, la nuova Volvo S60 sarà disponibile con una serie di motori diesel e benzina che vanno da una versione economica da 115

COINCIDENZE
La S60 e la V60 (la versione station wagon) sono state presentate negli stessi giorni in cui veniva annunciata la vendita della Volvo ai cinesi della Geely

la classifica

1	FORD FOCUS	11.568
2	AUDI A4	9.011
3	RENAULT MEGANE	7.653
4	VOLVO V50	4.683
5	VOLKSWAGEN PASSAT	4.356
6	OPEL INSIGNIA	4.319
7	FIAT CROMA	4.065
8	OPEL ASTRA	3.661
9	BMW SERIE 3	3.523
10	PEUGEOT 207	3.355

TOP TEN Le station wagon più vendute in Italia nei primi sei mesi del 2010 (fonte Unrae)

la curiosità
IN CALO I FURTI D'AUTO
Calano di quasi il sette per cento i furti di auto nel 2009 anche se il tasso di riduzione si è più che dimezzato rispetto al 2008. La maglia nera va al Sud mentre al Nord si rileva la diminuzione più significativa. Lo rende noto l'Ania nel suo rapporto annuale. Nel 2009 il numero dei furti di autoveicoli in Italia è passato da 144.660 nel 2008 a 135.033 nel 2009 (-6,7 per cento).

la novità
CHRYSLER DÀ SODDISFAZIONI
I clienti hanno sessanta giorni per restituire il veicolo se non contenti dell'acquisto effettuato. È questo il programma «soddisfatti o rimborsati» lanciato negli Usa dalla Chrysler. Che, in una nota, sottolinea che la società effettuerà inoltre i primi due mesi di pagamenti per il cliente (fra i 500 e i 1.000 dollari al mese). Il programma è disponibile per i modelli Chrysler, Jeep, Dodge e Ram Truck.

122 IL VENERDI DI REPUBBLICA 30 LUGLIO 2010

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ilvenerdì di Repubblica

Settimanale Data 30-07-2010
Pagina 122/23
Foglio 2 / 2

la moto
di Vincenzo BORGONESE

■ SUL SITO DELLA MV AUGUSTA SI PUÒ MODELLARE UN BOLIDE DA PISTA. A PARTIRE DALLA DUE RUOTE DEL MARCHIO VARESENO

Per creare una Cannonball bisogna avere un click Brutale

Alla fantasia non c'è più limite. Sul sito ufficiale www.mvagusta.it in pochi colpi di mouse è possibile modellare su un configuratore tridimensionale la propria Brutale fino a farla diventare una stratosferica versione Cannonball ricca di costosissimi pezzi in titanio e fibra di carbonio. Nasce così una delle moto più esclusive del mondo, realizzata direttamente dal reparto competizioni MV Augusta Corse e destinata a entrare nei garage o nei salotti dei collezionisti del pianeta. L'idea dei tecnici varenesi va oltre la proposta di aumentare le prestazioni, alleggerire la moto, esaltarne la tecnologia: qui si punta davvero al massimo. Ecco quindi una centralina elettronica tutta nuova, la testa, gli alberi a camme, le valvole e l'impianto di scarico in titanio, un terminale di scarico basso e grintoso per arrivare a guadagnare altri 20 cavalli di potenza massima portando quindi il totale disponibile a quota 165 cavalli. «Un tocco di folle esuberanza», spiegano alla MV Augusta. Per fortuna che le sospensioni e l'assetto sono stati profondamente rivisti, e che la Cannonball può girare solo in pista, quindi lontano dalle tante restrizioni sui limiti di velocità e, si spera, altrettanto lontano da mani poco esperte. Il prezzo? Da amatore: il kit Cannonball completo costa novemila euro, ma per ordinarlo serve comunque avere in garage una Brutale da 18 mila euro.

il sito
CHEVROLET A NOLEGGIO
La Chevrolet lancia il suo noleggio a lungo termine e sul sito www.chevrolet.it ecco spuntare subito una sezione dedicata. Un evento, come tradizione della marca, tutto improntato alla convenienza: le rate per una Captiva 2000 diesel vanno da 429 euro in su.

SCELETRO DI TITANIO
Sono in titanio gli alberi a camme, le valvole e l'impianto di scarico della Cannonball

CERVELLO ELETTRONICO
La Cannonball della MV Augusta ha una nuova centralina elettronica. Il kit completo per trasformare la Brutale costa novemila euro

30 LUGLIO 2010 IL VENERDI DI REPUBBLICA 123

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarter THREE, **LA STAMPA (Volvo S60)**

id: 6774

LA STAMPA

Quotidiano

Data 01-07-2010

Pagina 39

Foglio 1

TECNOLOGIE DI SICUREZZA SOFISTICATE SULLA NUOVA BERLINA S60

La **Volvo** frena da sola per salvare il pedone

Tra le magie elettroniche di supporto il city safety che «legge» gli ostacoli e aiuta il pilota ad evitarli

PIERO BIANCO

Un pedone sbadato, un autista distratto, un impatto fatale. La strada racconta ogni giorno tragedie sfiorate o drammaticamente consumate. Ma la tecnologia oggi può evitarle: e **Volvo**, da sempre all'avanguardia nel campo della sicurezza, mette sul mercato l'antidoto ideale.

Si chiama Pedestrian Detection, è il magico «salva-pedoni» lanciato con la nuova berlina di lusso S60. Nonostante i problemi legati al cambiamento di proprietà (da Ford ai rampanti cinesi della Zhejiang Geely Holding) la Casa svedese dimostra anche con questo sistema di non aver mai rallentato il proprio impegno sul fronte della prevenzione e dell'innovazione.

Proprio la splendida e affusolata vettura appena lan-

ciata, che ha un look quasi da coupé e sarà sul mercato a metà settembre, conferma una tradizione d'avanguardia in questo campo, proponendosi come regina di sicurezza, attiva e passiva. Alla S60 spetta il privilegio di battezzare tecnologie inedite come il Pedestrian Detection. Cos'è, come funziona? Grazie a una combinazione di sensori e radar mascherati nel frontale, il sistema rileva la presenza di pedoni sfuggiti alla vista del guidatore. In mancanza di reazioni, frena automaticamente se la velocità non supera i 35 km/h, quindi in molte situazioni di caotico traffico urbano, altrimenti rallenta la corsa dell'auto per ridurre in modo decisivo gli effetti dell'impatto.

Un optional prezioso, inserito nel pacchetto Driver Support (che comprende anche l'Adaptive Cruise control e il Blis per la segnalazione di auto che sorraggiungono nascoste

da angoli ciechi). Vale molto più di quanto costi, considerando che è un'opzione da 2.400 euro per l'allestimento Kinetic e 2.200 con le versioni Momentum e Summum. La vita, ovviamente, non ha prezzo.

Di serie la nuova S60 offre inoltre il city safety, altra magia elettronica che arresta la vettura quando il conducente non risponde in tempo alla presenza di un ostacolo o di un veicolo fermo sulla propria traiettoria. È «intelligente», in quanto capace di distinguere le infrastrutture fisse dalle vere insidie. Su una **Volvo** come è tradizione, ci si sente più sicuri.

Ma la S60, cui seguirà in autunno la versione wagon V60, vanta numerosi altri motivi di seduzione. Lunga 4,63 metri, larga 1,87 e alta 1,48, ha uno stile piacevolmente personale, accattivante. Una berlina sicura e godibile per il comportamento dinamico, sempre impeccabile. «Un'auto nata per emoziona-

re», dice il responsabile del design, Peter Horbury. «La miglior **Volvo** della storia», ribadisce il presidente Odell.

Il primo test stradale ha confermato le eccellenti premesse. Il telaio dinamico con Advanced Stability Control regala straordinaria neutralità di risposta anche in curva, le reazioni sono pronte, i motori incredibilmente brillanti. Soprattutto il nuovo turbodiesel 5 cilindri 2 litri D3 da 163 Cv e 400 Nm (prezzi indicativi a partire da 31.000 euro). In alternativa il D5 2.4 da 205 Cv o i benzina 1.6 e 2.0 (anche DRIVE) con potenze tra 115 e 240 Cv.

L'Italia per **Volvo** è un mercato fondamentale: per merito soprattutto dell'XC60 e delle versioni Polar, il primo quadrimestre 2010 ha registrato una crescita del 30,4%. «E la raccolta ordini - spiega l'Ad Michele Crisci - è in netta controtendenza rispetto a un mercato in evidente crisi». In arrivo ci sono altre ghiotte novità.



Un caso emblematico del traffico cittadino: se autista e pedone sono distratti, la S60 frena automaticamente



Viaggio nella nuova Cina
Klondike delle quattro ruote

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 5

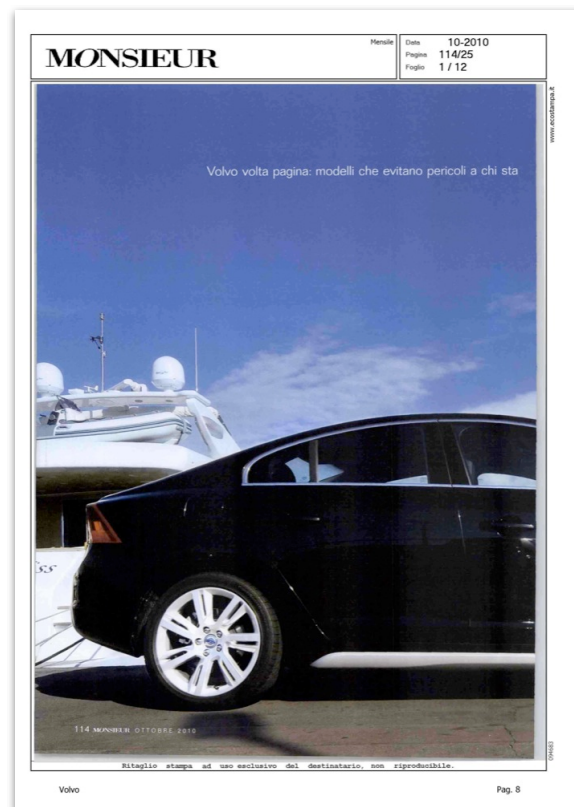
Press Review 2010, Analysis Quarter THREE

domenica 24 ottobre 2010



Quarter THREE, **MONSIEUR (Volvo S60)**

id: 7566



Quarter THREE, **PANORAMA AUTO-CAMBIO (Volvo C30 BEV)**

id: 7006

Cambio
Panoramaauto

Mensile Data 08-2010
Pagina 50/51
Foglio 1 / 2

50 **Prima prova VOLVO C30 BEV**
Alessandro Marchetti Tricamo

La svedese a batterie

Abbiamo provato la C30 elettrica. Dal prossimo anno sarà disponibile in una piccola flotta sperimentale che verrà data in leasing. Su strada è divertente da guidare e silenziosissima



Volvo C30 BEV

CHE COSA C'È DI NUOVO?
Ovviamente tutta la parte motrice, basata su un motore elettrico e un pacco di batterie.

LE CONCORRENTI
Le elettriche del segmento C: Nissan Leaf (in prenotazione), Renault Zoé (fine 2012) e Volkswagen Golf (2013).

IDENTIKIT

	elettrico
Potenza	82 kW/111 CV
Copie	220 Nm costante
Cambio	automatico
Trazione	anteriore
Velocità max	130 km/h
Acc. 0-100 km/h	10,5 secondi
Consumo misto	-
Emissioni CO ₂	0 g/km
Dimensioni	4,22/1,76/1,45 m
Bagagliaio	230 dm ³
Prezzo	211,56 euro

A parte i passaruota e le minigonne di colore azzurro, la C30 BEV è del tutto identica alle versioni con il normale motore endotermico. Le vetture che saranno date in leasing a partire dal prossimo autunno saranno identiche a quella che abbiamo provato.

AGOSTO 2010 | PANORAMAUTO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 13

Cambio
Panoramaauto

Mensile Data 08-2010
Pagina 50/51
Foglio 2 / 2



La vettura si ricarica completamente in 8 ore: basta collegare l'auto a una presa di corrente (da 230 V e 16 Ampere).



Il comportamento su strada della C30 elettrica è piacevole, nonostante la motorizzazione completamente elettrica. L'aumento di peso dovuto alle batterie non ha alterato la buona stabilità della vettura e la frenata in spazi ridotti.



Il coperchio che nasconde l'attacco per ricaricare le batterie dall'esterno: è inserito nella calandra.



Il cruscotto è quello della C30 normale. Le indicazioni sono semplici e immediate da leggere.



Nel grande display montato al centro della plancia si possono evidenziare i dati relativi alle condizioni istantanee di marcia: il consumo in chilowattora, il livello di carica delle batterie e l'autonomia residua degli accumulatori al litio.

La Renault Fluence. Si hanno a disposizione un totale di 24 chilowattora, di cui però solo 21 sono realmente utilizzabili dal motore elettrico. L'inevitabile equazione, più chilowattora più costi, purtroppo, farà crescere il prezzo di listino di questa Volvo elettrica e, di conseguenza, all'inizio la C30 BEV sarà affidata solo a clienti che l'avranno in leasing. La vita utile delle batterie, al momento, è stimata in 7-8 anni, ma i tecnici della Casa ammettono che le variabili in gioco sono troppe per dare un valore che sia davvero certo e definitivo nell'uso ordinario e quotidiano. Ma veniamo al comportamento su strada della C30 BEV. In curva l'auto ha una buona dinamicità, favorita dal baricentro basso e da una taratura specifica dei sistemi elettronici di controllo della trazione e della stabilità. Meno convincente è lo sterzo, con il volante di grandi dimensioni, pesante e non sempre preciso. La C30 elettrica è in ogni caso semplice da guidare e ci ha regalato una sensazione di piacevole relax, il tutto in un silenzio assoluto. Su questo la C30 è superiore rispetto alla concorrente.

LA FUNZIONE BRAKE NASCOSTA

Nella foto qui sotto, la leva del selettore di marcia, dal design minimalista, come del resto tutta la plancia della C30. Da questa immagine sembrerebbe che per la marcia avanti esista una sola modalità, quella corrispondente alla lettera D di Drive. In realtà la C30 BEV nasconde una seconda funzione, denominata Brake, che serve per aumentare l'azione del freno motore, ma anche per recuperare l'energia cinetica in frenata, come in molte automobili convenzionali dell'ultima generazione. La scelta sembra discutibile in un'automobile elettrica ma, secondo i tecnici Volvo, con la funzione brake il guidatore si crea una sorta di alibi, e quindi frena solo all'ultimo, convinto di accumulare più energia e rischia maggiormente un sinistro. Invece sembra decisamente meglio rimanere in drive e frenare molto gradualmente. Così si accumula più energia.

AGOSTO 2010 | PANORAMAUTO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 14



Quarter THREE, **PANORAMA, Economy (Volvo C30 BEV)**

id: 7160

Economy

Settimanale

Data 15-09-2010

Pagina 71

Foglio 1

[WEEK END]

L'auto che salva i pedoni

Il nuovo codice della strada recita che se non ci si arresta davanti a un pedone che attraversa sulle strisce pedonali si rischiano 150 euro di multa e otto punti della patente. Per questo, fra le case produttrici di automobili si stanno diffondendo dispositivi elettronici in grado di captare la presenza di persone davanti al muso dell'auto. **Volvo**, da sempre leader nella ricerca e nello sviluppo della sicurezza in automobile, va oltre e per la nuovissima **S60**, in consegna da settembre a prezzi compresi fra 32.900 e 50.100 euro, offre il Pedestrian detection, un dispositivo integrato nel Driver support pack (optional a 2.200 euro), che include anche il cruise control, il sistema che mantiene automaticamente la distanza di sicurezza, quello



VOLVO S60
VANTAGGI
Sportività e sicurezza, due elementi fondamentali della nuova S60.
SVANTAGGI
La **Volvo S60** esibisce una linea quasi da coupé che le permette di competere con gli agguerriti concorrenti tedeschi. E i prezzi ne risentono.

anticollisione e il Bliss, che segnala la presenza di veicoli nell'angolo morto dello specchietto retrovisore. Il Pedestrian detection, la vera novità, capta la presenza delle persone a rischio investimento di statura superiore agli 80 cm, quindi anche bambini, invia un segnale acustico di pericolo al guidatore e, se questo non reagisce, frena automaticamente la vettura. Un passo avanti notevole nella sicurezza passiva. Infatti, si prevede che questo dispositivo possa ridurre i danni dovuti a investimento dal 20% in su, secondo la tipologia di incidente. (a.f.)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 2



Quarter THREE, **QUATTORRUOTE (Volvo S60)**

id: 7453

QUATTORRUOTE

Mensile Data 09-2010
Pagina 148/57
Foglio 1 / 10

PROVA SU STRADA Volvo S60 2.0 D3 Geartronic Momentum

EC-328MJ

148 QUATTORRUOTE Settembre 2010

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo Pag. 84

QUATTORRUOTE

Mensile Data 09-2010
Pagina 148/57
Foglio 2 / 10

- 1.984 cm³
- 120 kW (163 CV)
- 5 cilindri turbodiesel
- Euro 5
- Bollo: € 335,40
- CO₂: 159 g/km
- € 37.701

CINQUE STELLE D'ORO
IN DOTAZIONI DI SICUREZZA

Omologato
16,9 km/l
CONSUMO MEDIO
Rilevato
11,8 km/l

SICUREZZA DA RECORD

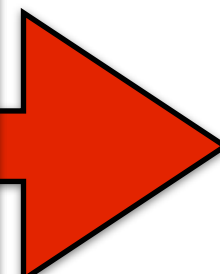
CON TANTO CONFORT E QUALITÀ A BORDO
La nuova berlina svedese alza il livello delle dotazioni «salvavita». E i nostri test dicono che è un'ottima auto. Anche se il nuovo turbodiesel non convince del tutto

di Andrea Sansovini

Settembre 2010 QUATTORRUOTE 149

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

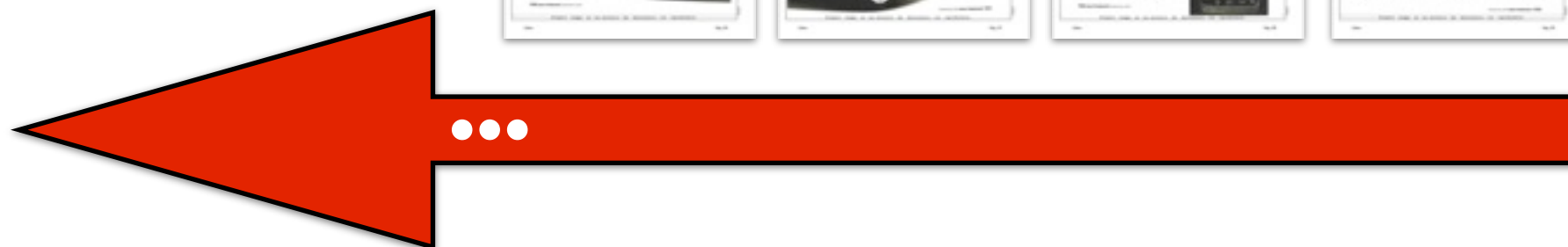
Volvo Pag. 85





Quarter THREE, **QUATTORUOTE** (Volvo S60)

id: 7453





Quarter THREE, QUATTORRUOTE (Volvo S60)

id: 7454

QUATTORRUOTE

Mensile
Data 09-2010
Pagina 158/59
Foglio 1 / 2

PROVA SPECIALE Volvo S60 - Pedestrian detection

ALLORA FUNZIONA

Quanto vale un mio braccio? Mille euro? Di più? Di meno? E una gamba o la testa? E poi questi della Volvo ce li hanno i soldi? Beh, certo che sì, ora sono dei cinesi e loro, come i russi, comprano tutto cash, coi rotoli di biglietti. Questi pensieri dardeggiavano nella mia testa in un'afosa giornata del luglio appena passato. Il posto, un piazzale della pista di prova di «Quattorruote», a Vairano, dove stavo per misurarli in un faccia a faccia con le tecnologie del futuro. Immaginate una specie di scontro stile western in un'assolata strada da mezzogiorno di fuoco.

Gli avversari: lei, la Volvo, farsica di tecnologia digitale, compreso questo salva pedoni, e io che volevo mettere alla prova l'aggeggio. Ma sei scemo? Commento dei colleghi. E se non funziona? E io, imperterrito, sentendomi novello figlio di Guglielmo Tel, con la differenza che la parte della mela rischiavo di farla io: «Nessun altro magazine fa un esperimento del genere con una persona vera: vo-

158 QUATTORRUOTE Settembre 2010

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 94

QUATTORRUOTE

Mensile
Data 09-2010
Pagina 158/59
Foglio 2 / 2

glio farlo. Tanto la Volvo va piano, sono lì pronto ad aspettarla e poi da ragazzo giocavo in porta. Che ci vuole a buttarsi di lato e scansarla?». Sì, no, non facciamolo, voglio farlo, ma perché? Che senso ha? Questo il tira molla tra il sottoscritto, i tecnici delle prove e il responsabile del team che si rifiutava di puntare la svedese... contro di me. Controproposta dei tecnici: usiamo delle sagome e vediamo se funziona. «Va bene, facciamo così, ma se tutto fila liscio poi mi ci metto io», insisto. La sagoma, un omarino di polistirolo col dito alzato alla John Travolta è sul piazzale. L'auto parte, il radar inquadra il pedone virtuale, l'input di fermarsi arriva ai freni e la Volvo si arresta, da una velocità di 35 km/h, a circa mezzo metro dalla sagoma. «Visto?», dico, «Adesso mi ci metto io al posto di Travolta». Rewind: siamo sul piazzale, la Volvo è là a una cinquantina di metri da me. L'aspetto, cerco di darmi un contegno. Metto le mani sui fianchi, al-

Il sistema riconosce il pedone a circa sette metri e frena con forza da circa cinque. Sette, la sequenza del nostro test

largo le gambe, poi abbasso le braccia un po' come facevo quando, quattordicenne di belle speranze, ero tra i pali. Adesso di anni ne ho 71, sarò capace di buttarmi di lato se la vedo spesso? «Vai!», grido. Mica tanto un ralenti: quella parte, si avvicina, arriva davanti a me, ma si blocca. E viaggiava a 20 all'ora. Fidarsi per amore della sperimentazione va bene, ma in questa prima prova l'istinto mi fa fare un salto indietro. Segno inequivocabile di uno degli assistenti a bordo pista con le dita d'una mano alzata unite. Ah, sì? «Riproviamo, vai più forte!», dico al guidatore. «Almeno a 30-35». Ci risiamo, i pensieri tornano a inseguirsi, passerò alla storia del giornalismo automobilistico, più, oltre a roba di questo genere, un rapido conteggio dei miei possibili danni. Ma lei a 35 km/h mi vede, i suoi bit si danno da fare e si ferma a un metro dal sottoscritto. Per la storia spavalda e immobile. La forza era con me. ****

Al primo tentativo, la nostra scavia fa istintivamente un balzo indietro: la prova si deve rifare, ma sarà completata con successo (in alto)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 95

Quarter THREE, **VIAGGI in BENESSERE (Volvo C30 BEV)**

id: 7098

viaggi
borsa

Bimestrale

Data 09-2010

Pagina 82/83

Foglio 1 / 2

PIACERI | On the road

ELECTRIFICATION STRATEGY

È IN PREPARAZIONE LA C30 ELETTRICA. LA "FLOTTA DEMO" SARÀ PRONTA PER L'AUTUNNO E SCRIVERÀ UNA NUOVA PAGINA DELLA STORIA DELL'AUTO

di Paolo Gamba

L'impegno di Volvo nei confronti dell'ambiente risale agli anni '70 e abbraccia l'intero ciclo di vita delle auto: progettazione, lavorazione, produzione, utilizzo, assistenza e riciclaggio. Volvo segue tre strade per ridurre l'impatto dei propri prodotti sull'ambiente: valorizzazione dell'efficienza, carburanti rinnovabili ed elettrificazione. Proprio in merito a quest'ultimo aspetto, nel settembre 2009, la Casa svedese ha presentato un prototipo di auto elettrica guidabile. La C30 esposta a Detroit segna un ulteriore passo avanti di Volvo nel processo di sviluppo. È dotata di interni completi e di strumentazione integrale ed è spinta dall'energia prodotta da batterie evolute, con un'autonomia di 150 km che soddisfa le esigenze di trasporto quotidiano di oltre il 90 per cento di tutti gli automobilisti in Europa.

La C30 Electric sembra una normale Volvo C30 e offre sicurezza, comfort e spaziosità identici a quelli del modello standard. La differenza più evidente all'interno del veicolo è data dai nuovi strumenti che il conducente avrà davanti a sé. La strumentazione e la grafica sono diverse da quelle presenti in una Volvo tradizionale. Lo strumento combinato, intuitivo e alla moda, mostra in linea di principio solo la velocità e il consumo di energia. Tuttavia, presenta anche una serie di nuovi simboli,

come un indicatore dello stato di carica della batteria e altre informazioni importanti per questo tipo di veicolo.

Accelerazione a batteria

Anche l'esperienza di guida è diversa da quella vissuta in un'auto tradizionale. Volvo C30 elettrica non ha un cambio e la potenza del motore è fornita in modo continuo: tutta la potenza è disponibile immediatamente. La velocità massima con un pacco-batteria completamente carico è di circa 130 km/h.

L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in circa 10,5 secondi. La vettura è alimentata con una batteria agli ioni di litio che si ricarica, attraverso una normale presa elettrica domestica, in circa otto ore. Se l'auto è caricata utilizzando energia elettrica rinnovabile, le emissioni - dalla produzione di energia elettrica fino all'uso su strada - saranno praticamente inesistenti.

Volvo e la società energetica Göteborg Energi hanno firmato nel giugno 2010 un accordo che prevede la realizzazione di dieci C30 Electric che saranno consegnate

82 - viaggio | borsare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 24

09463

www.ecostampa.it

viaqui
IN
benessere

Bimestrale

Data 09-2010

Pagina 82/83

Foglio 2 / 2

www.ecodanza.it

a partire da quest'autunno. Le vetture della "flotta demo" saranno dotate di avanzati strumenti di misurazione, perché per Volvo è importante sviluppare progressivamente maggiori conoscenze sull'impatto che parametri come le abitudini di guida e gli schemi di ricarica, possono avere sulla batteria delle auto elettriche e sulla durata della stessa.

"Il cliente deve percepire che questo tipo di auto è un piacere sia da guidare sia da possedere. Per far in modo che sia davvero così, riteniamo che le auto elettriche dovranno essere confortevoli e sicure ed offrire livelli di prestazioni simili alle auto con altri tipi di alimentazione" afferma Paul Gustavsson, Direttore dell'Electrification Strategy presso Volvo.

Nella foto a sinistra, il rifornimento della C30 Electric attraverso la normale spina elettrica domestica che carica una batteria agli ioni di litio.

In alto, il prototipo della nuova auto in prova e, qui sopra, la plancia comandi.

settembre - 83

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Volvo

Pag. 25

09463



PER CONSULTARE “**The Edicola**”:

link alla pagina The Edicola, Quarter **THREE**
digitare:

http://www.engineerreview.com/volvo_online/report/2010/list.php?quarter=Q3