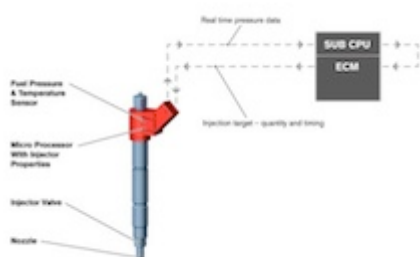




Il piano di rinnovamento della gamma dei propulsori Volvo parte dalla sigla Drive-E. L'obiettivo è quello di avere più efficienza con prestazioni maggiori e minori consumi.

Si tratta di una progettazione atta a conferire un'architettura simile sia per i motori Diesel sia per i benzina a iniezione diretta. Più nel dettaglio si parla di 3 nuove unità. D4, T5 e T6 che manderanno progressivamente in pensione gli otto motori attualmente in gamma.



Le nuove unità saranno sviluppate interamente in Svezia e saranno declinate in diverse unità di potenza. Ci saranno 4 Diesel da 120 (D2) e 150 Cv in configurazione monoturbo e da 180 e 230 CV (D8) con doppia turbina

Per i benzina invece le potenze andranno da 140 (T2) a 245 CV del T5 fino a 306 del potente T6. Per il mercato italiano il D4 da 180 CV sarà quasi certamente il più venduto. Così già a partire dall'anno prossimo sarà disponibile per i modelli S60, V60, XC60 affiancando l'attuale D5 a 5 cilindri per un breve periodo iniziale. Da sottolineare però che oltre ai nuovi motori Volvo lancerà anche un nuovo cambio automatico Aisin a 8 marce.



I Art: la nuova tecnologia dei Diesel - Questa nuova applicazione prevede un chip per ogni iniettore invece del classico sensore singolo di

pressione dei common-rail "tradizionali". In questo modo è possibile controllare in modo ancora più preciso di quanto non si faccia normalmente, l'iniezione e la quantità di gasolio immessa per ogni combustione in ognuno dei singoli cilindri. Un sistema questo che introduce una flessibilità d'iniezione evoluta e si accompagna a un incremento della pressione nel condotto d'alimentazione sino a 2.500 bar, a tutto vantaggio del contenimento dei consumi e delle emissioni inquinanti. La sovralimentazione è affidata a due turbocompressori, mentre il sistema di raffreddamento è a portata variabile, così da rendere il più rapido possibile il raggiungimento della temperatura d'esercizio ottimale.



Quanto ai benzina, c'è la doppia sovralimentazione, con al vertice un "supercompressore" che lavora ai bassi regimi, mentre il turbo spinge poi da solo quando si oltrepassano i 3.500 giri. Anche in questo caso, attriti ridotti e un sistema evoluto di variazione continua di azionamento delle valvole. Da sottolineare che i 4 cilindri Drive-E sono predisposti sin dall'origine per l'abbinamento a un motore elettrico.