La OV4, la prima Volvo della storia, che debuttò

il 14 aprile 1927

su strada

## La Volvo di ieri

## La prima si chiamava OV4 E partì in retromarcia

Novant'anni fa, il 14 aprile del 1927, dalle linee di produzione dell'appena nata Volvo Personvagnar (divisione del colosso dei cuscinetti Skf) sull'isola di Hisingen, a Goteborg, usciva la prima auto a fregiarsi di questo nome, il modello OV4 (Oeppen Vagn 4 cylindrar, cioè vettura aperta a 4 cilindri), che rifacendosi alle vetture della stessa epoca costruite negli Stati Uniti, proponeva una carrozzeria torpedo ma usava una meccanica più europea, cioè un 4 cilindri 1.9 da 28 Cv. Il debutto della Volvo OV4 un discreto successarebbe dovuto avvenire in realtà un giorno pri-

ma, ma l'evento venne posticipato perché il primo esemplare prodotto - una volta avviato il motore - era partito in retromarcia, in quanto il cambio era stato montato al contrario. Un contrattempo che non impedì al progettista Gustav Larson e al disegnatore del telaio Jan G. Smith di proseguire nello sviluppo della produzione, anche se in piccola serie, di questa torpedo. Essendo scoperta, e quindi poco adatta al clima svedese, la OV4 venne venduta in soli 275 esemplari, ben presto sostituita dal-

la PV4 con carrozzeria chiusa che fu prodotta fino al 1929 con so commerciale.

Compleanno importante al Salone per il marchio che ha inventato le cinture a tre punti e un seggiolino per bambini. Ora l'obiettivo più ambizioso: "mortalità zero" in auto entro il 2020

DAMIANO BOLOGNINI COBIANCHI

e macchine sono guidate dalle persone e il principio guida dietro ogni nostra ⊿azione in Volvo è, e deve rimanere, la loro incolumità...». Con queste parole, il 14 aprile 1927 due signori svedesi di grande lungimiranza, Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, salutarono l'avvio della produzione della Öppen Vagn 4 cylindrar (ÖV4), machina scoperta a quattro cilindri, primo modello della Casa automobilistica da loro fondata.

In 90 anni sono successe tante cose in quel di Göteborg, compreso nel 2010 l'acquisto della proprietà da parte dei cinesi della Geely, ma questo motto non è mai stato tradito, anzi. Proprio il gruppo orientale, rilevate le attività automobilistiche da Ford che, a sua volta, nel 1999 le aveva acquistate da Volvo Group, ha rilanciato con forza sulla sicurezza, annunciando l'obiettivo "mortalità zero entro il 2020". Per realizzare que-sto target ambizioso, il Costruttore farà leva sullo sviluppo della guida autonoma, sulla connessione dei dispositivi di bordo al Web e sulle comunicazioni fra i veicoli e le infrastrutture, oltre che sui più tradizionali dispositivi di gestione della dinamica del veicolo.

Per capire che non si tratta di utopia o di semplici proclami di marketing, basta osservare le soluzioni imbarcate già oggi sulla nuova XC60: la seconda generazione della Suv di medie dimensioni, al lancio in Italia in queste settimane, accelera e frena da sola e, novità mondiale, in caso di emergenza è in grado di sterzare

autonomamente per evitare l'impatto con altri veicoli. Da sempre la ricerca Volvo va di pari passo con lo sviluppo di nuovi modelli e tiene conto delle differenti problematiche di guida riscontrabili nei due emisferi del mondo. Un esempio arriva dal sistema di frenata automatica: quello sviluppato dagli ingegneri svedesi è in ado di riconoscere auto, ciclisti e pedoni ma anche di monitorarne il movimento degli animali che possono trovarsi a bordo strada, così da comandare l'arresto del veicolo in caso di rischio investimento. L'algoritmo utilizzato "riconosce" cani e gatti ma anche le alci, che amano riposare tra i dossi delle arterie di campagna nell'estremo Nord. In futuro, poi, il sistema sarà imple-

mentato con il "kangaroo detection", per tenere sotto controllo i canguri, causa ogni anno in Australia di oltre 20.000 incidenti.

Ripercorrendo la storia Volvo, sono state numerose le novità per la sicurezza che hanno contribuito a salvare milioni di vite umane, in particolare dal dopoguerra. Una pietra miliare in questo campo è rappresentata, senza dubbio, dall'introduzione della cintura con tre punti di ancoraggio, ideata dall'ingegner Nils Bohlin e portata al debutto nel 1959 sui modelli P120 (in alcuni mercati nota come Amazon) e PV 544. Da sempre, poi, una particolare attenzione è riposta dai suoi progettisti alla protezione dei bambini e delle donne, tanto da essere una delle prime Case ad aver realizzato un manichino in "stato interessante", da utilizzare nei test di urto. Primo costruttore automobilistico al mondo ad

aver sviluppato un proprio seggiolino per bambini e, in seguito, cuscini integrati nel divano per i passeggeri più piccoli e sedili specifici rivolti all'indietro, Volvo continua a guidare la ricerca in questo settore: con il recente prototipo XC90 Excellence child seat ha, per esempio, esplorato la possibilità di sistemare un seggiolino girevole per bebè al posto della poltrona del passeggero

Dalla decapottabile ÖV4 all'affusolata PV 36 Carioca del 1935, dalle squadrate serie 700 degli anni Ottanta alla filante 480 ES, prima trazione anteriore con motore trasversale, sino ad arrivare all'imponente XC90, prima suv lanciata nel 2002, il design "nordico" è stato da sempre un altro elemento di appeal delle Volvo. Sti-le e sicurezza sono stati anche gli ingredienti del successo delle famigliari discendenti della Duett: dalla spaziosissima 145 del 1968 all'intramontabile 240, prodotta per vent'anni dal 1974, che tanto successo ebbe da noi a fine carriera nella superaccessoriata variante Polar, molte sono diventate vere auto "cult". Difficile pensare un destino diverso per l'attuale V90, elegante e raffinata wagon proiettata al futuro ma sempre fedele al motto lanciato novant'anni fa da Gabrielsson e Larson.

Il presidente e amministratore delegato di Volvo Michele Crisci



# La sicurezza prima di tutto Volvo, 90 anni di stile puro

## XC60, l'ultima nata è un concentrato di tecnologia

La Volvo di oggi

A 90 anni dalla OV4, Volvo ha avviato in aprile la produzione della nuova generazione della XC60, il modello che rappresenta da solo il 30% delle vendite del marchio nel mondo

Lo slogan dal 1927: «Le macchine sono guidate dalle persone: la prima

regola dietro ogni nostra azione è, e deve rimanere, la loro incolumità»

battaglia della Casa di Goteborg: la sicurezza. Tra i vari dispositivi di bordo, c'è la funzione di assistenza alla sterzata automatica di emergenza Steei Assist, aggiunta al sistema di frenata automatica City Safety. Il nuovo dispositivo denominato Oncoming Lane Mitigation utilizza l'assistenza al controllo dello sterzo per ridurre il rischio e gli effetti delle collisioni frontali, mentre il sistema di monitoraggio

(966mila unità totali). XC60

punta su uno dei cavalli di

dell'angolo cieco (BLIS) si serve ora della funzionalità Steer Assist per ridurre il rischio di impatto nei cambi di corsia. A richiesta, è disponibile il Pilot Assist, l'avanzato sistema semi-autonomo di assistenza alla guida che gestisce sterzo e frenata fino a 130 km/h, su strade dotate di segnaletica ben definita. Tra le novità assolute della dotazione, un raffinato sistema di climatizzazione quadri-zona che elimina gli agenti inquinanti e le particelle provenienti dall'esterno per convogliare nell'abitacolo solo aria pulita. Quanto ai motori, ci saranno due turbodiesel, il D4 da 190 Cv e il D5 da 235 Cv, due benzina, il T5 da 254 CV e il T6 da 320 Cv e l'ibrido plug-in, proposto con il modello T8 Twin Engine

# Crisci: «Coerenti, avanguardisti e rigorosi: mai stati così svedesi»

ALBERTO CAPROTTI

alla OV4 alla XC60: sono passati 90 anni, pieni di tappe importanti per Volvo ma anche per la storia dell'auto. Abbiamo chiesto a Michele Crisci, presidente e amministratore delegato di Volvo Italia quali pensa siano state le più importanti per il marchio. «Per noi che abbiamo fatto della sicurezza un'autentica missione - spiega Crisci - una tappa fondamentale è stata l'introduzione della cintura di sicurezza a tre punti di ancoraggio, nel 1959. Fu un ingegnere di Volvo, Nils Bohlin, a inventarla ed è stato valutato che si tratti della singola invenzione che maggiormente ha contribuito alla sicurezza in auto. Ma poi

penso alla XC60 prima generazione che ha introdotto il City Safety con frenata automatica per evitare gli impatti: per certi versi il primo, vero passo in direzione della guida automatizzata o autonoma di cui tanto di parla. Era il 2008 a riprova di quanto il pensiero di Volvo sia moderno e avanguardista».

Stile rigoroso e, soprattutto, la sicurezza come contenuto irrinunciabile. Pensa sia questo il segreto del prestigio senza tempo di Volvo?

«Oltre allo stile inconfondibile, il vero segreto di Volvo è sempre stato una fedeltà assoluta ai propri valori di marchio e alla propria responsabilità civica. Una coerenza e un'integrità che hanno costruito nel tempo la nostra credibilità e con questa il

gradimento del pubblico e il rispetto di tutti gli altri costrutto-DNA svedese e proprietà cine-

se: un binomio che sta funzionando benissimo, grazie soprattutto all'intelligente politica "non invasiva" scelta da chi ha investito su Volvo... «Difficile sperare di meglio rispetto a quanto ottenuto in que-

sti anni. Grazie alla lungimiranza dell'azione della proprietà cinese, la nostra azienda si è ritrovata finalmente nella condizione di applicare tutto il knowhow specifico che possiede e di sviluppare prodotti all'altezza del prestigio del marchio, attingendo pienamente dal patrimonio di casa, quello scandinavo. Non siamo mai stati così svedesi e i risultati si vedono...».

Addio al diesel e investimenti sempre più forti sulle alimentazioni alternative. Pensa sia questa la strada obbligata? «La vita del diesel sarà sempre più difficile. Continueremo ad avere un'offerta di motorizzazioni a gasolio importante ma è certo che il futuro è l'elettrificazione, che significa auto ibride o completamente elettriche.

L'ad di Volvo Italia: «La proprietà cinese ci ha lasciato autonomia Mi batterò perchè l'auto catalizzi iniziative per la mobilità sostenibile»

Contiamo di avere un milione

di auto elettrificate sulle strade del mondo entro il 2025; e sono certo che una parte di queste circoleranno anche in Italia, perché sarà necessario che il nostro Paese si adegui alla modernità imposta dalle nuove tecnologie e recuperi il ritardo at-

L'auto trascina il Pil e riceve invece scarsissima attenzione in cambio a livello politico. Lei stato eletto da poco presidente dell'Unrae: non crede che l'automobile in Italia abbia bisogno di una lobby molto più forte di quella che sinora non è stata capace di difenderla?

«La mia azione a capo dell'Unrae avrà una priorità assoluta: far sì che l'auto diventi un catalizzatore di iniziative per una mobilità sostenibile. Altrimenti non avrà senso continuare a parlare di ecologia e azzeramento degli incidenti dovendo scontare infrastrutture obsole-

Volvo ha investito molto sulla guida autonoma. Lei preferisce definirla "assistita", ma che scenari possiamo aspettarci? «Mi permetto di dire che non è questione di preferenza: quello che esiste oggi è guida assistita con diversi livelli di automazione; la guida autonoma vera e propria arriverà solo fra qualche anno e chi dice cose diverse non fa che generare pericolosa disinformazione. È il caso, ad esempio, della nuova XC60, che alla frenata automatica aggiunge la sterzata automatica per risolvere situazioni di rischio

ed evitare possibili impatti. Proprio questo che ci riserva il futuro: un grado di automazione sempre più elevata fino al livello in cui l'auto sarà in grado di disimpegnarsi da sola nel traffico di tutti i giorni sapendo valutare le variabili che compor-

L'età media di chi acquista un'auto oggi in Europa è molto alta (53 anni). Che strategia ha Volvo per riavvicinare i giovani? Arriverà davvero un nuovo modello di taglia piccola per completare la gamma? La futura serie 40, di cui vedremo presto la prima realizzazione con la Suv compatta XC40, sarà un prodotto chiave della nostra strategia diretta a un pubblico più giovane».