VOLVO EX60

Alla carica a passi felpati

Testo Daniel Riesen **Tecnica** Andrea Scuderi **Foto** Emanuel Freudiger



La Volvo EX60 elettrica scende in campo e sfida i marchi premium tedeschi nel segmento molto conteso dei SUV di classe medio-superiore. E il gioco si mette bene per gli svedesi, grazie alla potente motorizzazione, all'elevato comfort e alla ricarica rapida.



La EX60 Un SUV con la silhouette di una station wagon.

Tutto in ordine Il messaggio di stato corrisponde alla nostra valutazione della EX60.



Volvo non avrebbe potuto scegliere un momento più difficile per lanciare il proprio SUV di fascia media 100% elettrico, segmento in cui la concorrenza tedesca sta spingendo con rinnovata forza. L'Audi Q6 e-tron è quasi nuova, mentre la BMW iX3 e la Mercedes GLC sono nuovissime e quindi tecnologicamente all'avanguardia nell'elettromobilità. Ma Volvo tiene testa alla concorrenza grazie alla nuova piattaforma SPA3 da 800 V, riservata all'interno del gruppo Geely ai marchi premium Volvo e Polestar.

Megacasting dalla Svizzera

Parte integrante della nuova piattaforma tecnologica è anche la struttura della carrozzeria. Il sottoscocca posteriore viene realizzato con la tecnica del «megacasting», un tema molto dibattuto nel settore. Di solito il sottoscocca è composto da circa un centinaio di componenti, mentre col «megacasting», termine di marketing coniato negli USA, l'alluminio viene colato ad alta pressione in un grande stampo nel giro di pochi millisecondi. La tecnica consente di ridurre peso, fasi di montaggio e quindi i costi, ma potrebbe presentare degli svantaggi in termini di riparabilità. Gli enormi impianti per lo stabilimento di Torslanda, in Svezia, sono forniti dal gruppo tecnologico svizzero Bühler.

Anche l'architettura del software e la struttura della batteria, del tipo «cell-to-body», sono all'avanguardia dal punto di vista tecnologico. Rispetto alla concorrenza, Volvo integra però la tecnologia nel design esterno e negli interni con maggiore discrezione. All'esterno prevalgono le superfici ampie e le linee pulite. Gli interni trasudano la sobrietà scandinava e rinunciano a ›

Uno sguardo a tre dettagli importanti



Cintura intelligente

Pioniera nell'introduzione della cintura di sicurezza, la Volvo fa un ulteriore passo con una cintura «multi-adattiva». I dati forniti dai sensori esterni e interni vengono integrati con le condizioni del traffico, la posizione del sedile e le caratteristiche fisiche di ciascun occupante. In caso d'impatto, il sistema regola in tempo reale la tensione delle singole cinture.



Apriporta elettrico

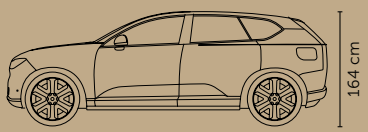
Per aprire le portiere dell'EX60, basta premere un pulsante gommato situato dietro una piccola aletta sul bordo della portiera. Di sera, il «Wing Grip» è individuabile grazie alla striscia LED. Questa innovazione non offre necessariamente vantaggi pratici ma piuttosto di carattere aerodinamico. In caso di incidente, le portiere si sbloccano automaticamente.



Specchietti laterali

Gli specchietti laterali dell'EX60 provengono dalla gamma di componenti Geely, a cui attingono pure Polestar e Zeekr. La struttura compatta, priva di alloggiamenti ingombranti, è esteticamente gradevole e garantisce una migliore visibilità: la visuale in avanti a sinistra, fondamentale nelle manovre di svolta e nelle curve a sinistra, risulta così meno ostruita.

SCHEDA TECNICA



passo 297 cm
lunghezza 480 cm **larghezza** 191 cm

bagagliaio 634–1647 l; frunk: 58 l
pneumatici ant. 255/45 R21, post. 265/40 R21

Veicolo provato

Volvo EX60: 5 porte, 5 posti, P6 RWD da 72 000 fr., P10 AWD da 75 000 fr. (veicolo del test: P10 Ultra, tra l'altro con gancio di traino, Pilot Assist e pacchetto invernale, 88 240 fr.)
Garanzie: 5 anni/150 000 km garanzia di fabbrica; batteria alto voltaggio: 8 anni/160 000 km; anticorrosione: 12 anni/illimitato; garanzia di mobilità attivata dal servizio: 5 anni/illimitato
Importatore:
Volvo Car Switzerland AG, Riedthofstrasse 128b, 8105 Regensdorf, volvocars.com

Specifiche

Propulsione: motore sincrono ad eccitazione permanente post., motore asincrono ant.; potenza sistema max.: 375 kW (510 CV); 710 Nm; trazione integrale; velocità massima: 180 km/h
Batteria: agli ioni di litio (NMC), 95 kWh lordi, 91 kWh netti; AC: 22 kW; potenza di ricarica massima (DC): 375 kW
Peso: 2384 kg a vuoto (auto test: 2562 kg), dati incl. 75 kg per il conducente; peso tot.: 2810 kg; carico utile effettivo 248 kg; carico rimorchiabile: 2400 kg

La concorrenza

Audi Q6 e-tron, da 75 000 fr.
BMW iX3, da 69 600 fr.
Mercedes GLC, da 70 500 fr.

Nella ricerca auto del TCS possono essere confrontate tutte le marche e modelli delle automobili in termini di tecnologia e prezzo, nonché le emissioni di CO_2 sull'intero ciclo di vita del veicolo:
tcs.ch/ricerca-auto

Carrozzeria / bagagliaio

Design squadrato e senza fronzoli, con firma luminosa distintiva. Alta capacità di traino per una elettrica. Carico utile effettivo insoddisfacente. Chi vuole più altezza da terra invece della break EX60 scelga l'EX60 Cross Country.

Abitacolo

Apertura elettrica delle portiere tramite maniglie aerodinamicamente ottimizzate. Ampio spazio per gambe e testa anche nella seconda fila. La panca dietro, una volta ribaltata, offre una superficie di carico piana, ma non può essere né spostata né sbloccata a distanza.

Comfort

I rumori sono assorbiti con efficacia; durante la guida regna il silenzio. Sedili comodi, ma con un sostegno laterale adeguato. Funzione massaggio. Vano portaoggetti centrale, ben accessibile sia per conducente che passeggero.

Comportamento

Né l'agilità né la stabilità in curva risentono particolarmente delle sospensioni tarate sul comfort. Lo sterzo è (quasi troppo) diretto, con scarsa sensazione di feedback sul volante piccolo e appiattito sia in alto che in basso. Il raggio di sterzata è piuttosto ampio.

Motore / trazione

L'EX60 ha tre varianti di trazione: posteriore con potenza massima del motore di 275 kW (P6), integrale con 375 (P10) o 500 kW (P12). Ossia prestazioni di guida vivaci, sportive o supersportive.

Note sull'EV

Pianificazione della ricarica informativa; il recupero di energia è regolabile solo tramite il menu, non dal volante. Elevata potenza di ricarica: in condizioni ottimali, secondo Volvo, dovrebbe essere possibile passare dal 10 all'80% in 16 minuti (il che corrisponde a quasi 350 km in autostrada in un quarto d'ora).

Consumo

Con meno di 15 kWh/100 km, il consumo misurato è sorprendentemente basso per un'auto di tali dimensioni; autonomia eccellente (a temperature miti).

Sicurezza / ADAS

Elevato livello degli assistenti alla guida che operano in modo discreto. Ancora nessuna valutazione Euro NCAP.

Prezzo / prestazioni

Prezzi a nuovo più o meno in linea con quelli della concorrenza nel segmento premium. Garanzie e costi di gestione nella norma.

MISURAZIONI TCS

Dinamica di guida

Accelerazione (0–100 km/h):	4,5 s
(fabbrica: 4,6 s)	
Elasticità	
60–100 km/h:	1,9 s
Diametro di sterzata:	11,9 m
Frenata (100–0 km/h):	35,2 m

Consumo del test

Percorso RDE-TCS

temperatura monitorata:	21° C
misto senza perdite di ricarica:	14,9 kWh/100 km
con perdite di ricarica:	16,9 kWh/100 km
autostrada:	18,0 kWh/100 km

Autonomia (RDE-TCS)

misto:	611 km
autostrada:	506 km

DATI DI FABBRICA

Consumo

Fabbrica (WLTP):	16,6 kWh/100 km
Emissioni di CO_2:	0 g/km
Media svizzera di CO_2:	111 g/km
Etichetta energia (A–G):	B

CALCOLO DEI COSTI

Costi dei servizi

Manutenzione

km / mesi	ore	costi (fr.)
30 000 / 24	nessun dato	

Manutenzione totale per 180 000 km: nessun dato

Costi d'esercizio

km/anno	ct./km	fr./mese fissi	fr./mese variabili
15 000	85	736.–	322.–
30 000	55	736.–	644.–

Tariffa oraria per il calcolo TCS:
145 fr. (UST)

TCS Assicurazione auto

Premio annuale (fr.): 1271.–

esempio di offerta per un socio TCS 36enne, domiciliato a Berna, responsabilità civile e casco totale, chilometraggio annuo 10 000 km, garage coperto, premio annuo senza tasse.

100% digitali i comandi sullo schermo per la regolazione del volante.





Piano di carico completamente piatto con i sedili posteriori ribaltati.



Sand Dune A dispetto del colore, l'EX60 ha molto più verve di una «nave del deserto».

schermi che occupano l'intero orizzonte. Il minimalismo porta inoltre a eliminare gli elementi fisici. Chi ama pulsanti, interruttori e rotelle, non si troverà a proprio agio sull'EX60. Esempi tipici sono la regolazione della posizione degli specchietti laterali e del volante tramite schermo e pulsanti (in questo caso, però, presenti) sul volante. Una volta capito il funzionamento, tuttavia, non è più complicato rispetto alle soluzioni convenzionali.

Guidare l'EX60 significa viaggiare in un'oasi di pace. Quasi nessun'altra auto attuale scivola sull'asfalto in modo così silenzioso. I comandi sono sì digitali, ma il comando vocale tramite l'assistente AI Gemini ha un grande potenziale. Lo spazio a disposizione dei passeggeri dietro è generosissimo. La motorizzazione della variante P10 offre elevate riserve di potenza, mentre i tempi di attesa alla colonnina di ricarica sono piacevolmente brevi grazie all'architettura a 800 V. ○

⊕
- **Comfort sotto ogni punto di vista**
- **Grande dinamismo nella versione P10**
- **Ricarica rapida**
- **Elevata autonomia, anche in autostrada**
- **Interni eleganti**
- **Finiture, mix di materiali**

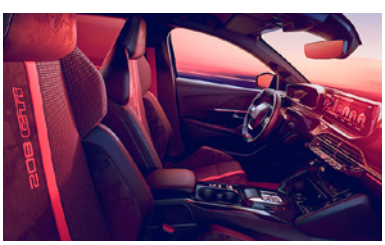
⊖
- **Campo di regolazione del telaio relativamente ridotto**
- **Il comando vocale deve imparare (e dovrebbe anche essere in grado di farlo)**
- **Possibili distrazioni a causa dei comandi digitali**

Galleria di immagini della Volvo EX60 P10 AWD e numerosi altri test su: **touring.ch/auto**



Tiguan elettrica

Anche la VW Tiguan intraprende l'inevitabile percorso verso l'elettrificazione e diventa ID.Tiguan, venendo a sostituire le precedenti ID.4 e ID.5. La Tiguan elettrica con batteria da 77 kWh è disponibile da 52 200 fr., con trazione integrale da 54 500 fr. Naturalmente, la versione con motore termico continuerà ad essere offerta in parallelo.



GTi elettrica

Al giorno d'oggi, la «i» non sta necessariamente per «iniezione» di benzina. Nell'acronimo GTi può indicare un'esperienza di guida grintosa, ma elettrica. Proprio come promesso dalla nuova Peugeot e-208 GTi con motore elettrico da 281 CV (207 kW) sull'asse anteriore e trazione garantita da un differenziale autobloccante. Prezzi a partire da 41 990 franchi.

TCS PROTEZIONE GIURIDICA CIRCOLAZIONE

Tutelare il piacere della nuova auto

Il TCS vi assiste per le controversie legali che riguardano il veicolo acquistato. Che si tratti di un difetto, una questione legata al contratto, un caso di garanzia, una riparazione oppure querele con l'officina o concessionaria, siamo sempre al vostro fianco per far valere i vostri diritti.

Stipulate ora per essere protetti in caso di dispute.
tcs.ch/circolazione