

Big Bang bei Volvo

Von Peter Schwerdtmann

Volvo will sein altes Image zurück, nicht das als „Schwedenstahl“, sondern das als das sicherste Auto der Welt. Nicht, dass Autos der Schweden etwa inzwischen als unsicher gegolten hätten. Doch andere waren auch nicht müßig. Da schien es den Schweden der richtige Zeitpunkt, den Auftritt des neuen großen SUV Volvo XC90 zu nutzen, um der Welt zu demonstrieren, wo sie noch eine Menge zu Sicherheit, Umwelt und Bedienkonzepten lernen kann.

Der XC90 stellt bei Volvo so etwas wie den „Leuchtturm“ in all diesen Aspekten da. Groß ist er auch noch und sein Markteinstieg im April, Mai kommenden Jahres kann ein bisschen zusätzliche Aufmerksamkeit gut gebrauchen. Und so stellten die Schweden heute auf ihrem Testgelände in Göteborg einen XC90 auf die Crashtest-Anlage. Aber geboten wurde dabei nicht der übliche Crash gerade auf einen Betonblock. Volvo wollte mehr als nur die klassische passive Sicherheit vorführen. Es sollte ein Run of Roads sein, ein Verlassen der Straße, und damit ein Unfallbild, das nicht eben selten vorkommt.

Der mattorange XC90 schoss jedenfalls mit 80 km/h aus der Crash-Halle in die herbstliche Dämmerung von Göteborg, tauchte in den Graben ein, hob nach einem Betonrohr, wie es üblicherweise Wege über den Graben ermöglicht, ab und schlug nach rund 35 Metern wieder auf. Die harte Landung war einer der Bereiche, die Volvo so darstellen wollte.

Natürlich arbeiteten die Systeme der passiven Sicherheit: die Airbags öffneten, die Türen ließen sich mühelos öffnen, der Dummy auf dem Fahrersitz und der Baby-Dummy in der dritten Sitzreihe beklagten sich nicht – wie auch. Den guten Ausgang darf man bei der Qualität der passiven Sicherheit bei Volvo voraussetzen. Doch zur passiven Sicherheit gehört heute auch immer die Kombination mit der aktiven, mit Sensoren, die kritische Situationen bemerken und Insassen wie Fahrer vorbereiten, zum Beispiel durch ein Straffen der Gurte, um alle in eine bessere Position zu bringen.

Zusätzlich hat Volvo nun etwas gegen den harten Aufprall bei der Landung entwickelt, denn diese knallt so hart in die Wirbelsäule wie das Auslösen eines Schleudersitzes beim Kampfjet. Genau wie bei dem nimmt nun ein verformendes Metallelement Kräfte auf und verringert sie um rund ein Drittel.

Der XC90 wird so und mit vielen anderen System zu dem Volvo, der der Vision des Unternehmens am nächsten kommt: Bis 2020 soll in einem neuen Volvo kein Mensch mehr sterben oder ernsthaft verletzt werden. Bis dahin bleiben nur noch fünf Jahre Zeit. Aber die Schweden sind sicher, dass bis 2020 aus der Vision Realität wird. Dabei sollen die vielen Systeme helfen, die Unfälle vermeiden. Ein Beispiel ist das schon bekannte City Stop, das nun Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrzeuge auch bei Nacht erkennt und entsprechende mit Warnung und Bremsung reagiert.

Zur besseren Sicherheit soll auch das neue Bedienkonzept beitragen. Nur noch acht Knöpfe und Schalter finden sich am Armaturenbrett. Alles andere lässt sich über einen 8,5-Zoll-Touchscreen steuern. Auch die Anzeigen für den Fahrer werden neu sortiert, damit er sich aufs Wesentliche konzentrieren kann. Die wichtigsten sieht er im Headup-Display, die nächsten in den Anzeigen in seinem Blickfeld und die Informationen dritter Ordnung auf dem Display, dessen Bedienung intuitiver als bei anderen ausfallen soll.

Superlative tauchten in der Präsentation in Göteborg jetzt zahlreich auf. So wurde gesagt, der XC90 wiege rund 250 Kilogramm weniger und sei damit das leichteste SUV seiner Klasse. Ein weiterer Superlativ blieb dem Plug-in-Hybrid XC90 T8 Twin Engine vorbehalten: Das sei das leistungsstärkste SUV.

In der Tat klingen die Daten beeindruckend: Die Systemleistung liegt bei 400 PS, das maximale Drehmoment bei 640 Newtonmetern (Nm) und der Verbrauch wird mit 2,5 Litern auf 100 km (Schnitt nach NEFZ) angegeben. An Bord arbeiten drei Motoren: vorn auf der Vorderachse ein Vier-Zylinder-Benziner mit 318 PS und 400 Nm dank Supercharger und Turbolader für die höheren Drehzahlen, ein Elektromotor mit 60 kW /82 PS und 240 Nm zwischen den Hinterrädern und ein Generator/Motor zwischen Getriebe und Verbrenner mit 42 kW und 150 Nm. Mit dem hinteren Motor lässt sich ein Allradantrieb darstellen und der Generator/Motor dient der Batterieladung ebenso wie der zusätzlichen Beschleunigung.

<http://>

Gefahren werden kann in drei Modus: „Pure“ mit rein elektrischem Antrieb für mehr als 40 Kilometer, „Hybrid“ als Vollhybrid für den optimalen Verbrauch mit Verbrenner

und „Power“ für den ganz schnellen Vortrieb: 0 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden. Die Übertragung auf die Räder übernimmt eine Acht-Gang-Automatik.

Die Batterie sitzt aufprallsicher und den Schwerpunkt nach unten ziehend im Tunnel. Sie besteht aus 96 Lithiumionenzellen mit einer Maximalleistung von 65 kW und einem Speicherinhalt von 9,2 kWh. Sie kann an einer 16-Ampere-Steckdose in rund 2,5 Stunden voll geladen werden, was für die besagte elektrische Reichweite von mehr als 40 km ausreichen soll. Die Formulierung zu diesem Powertrain brachte Entwicklungschef Dr. Peter Mertens: „Niemand im Wettbewerb kann etwas vergleichbares liefern.“ Hybrid-Käufer können sich davon in Deutschland ab Juli überzeugen.

Volvo ist auf dem Weg und sieht sich heute schon in vielen Feldern der Sicherheits- und Umwelttechnik ganz vorn. Haakon Samulesson, der President und Chief Executive Officer von Volvo hatte schon zu Anfang der Präsentation festgestellt, man wolle bei Sicherheit, Umweltschutz, Intuitiver Bedienung und Design eine Spitzenrolle einnehmen. „Wir wollen, dass Volvo ein Auto ist, das seinen Fahrer versteht und ihm ein ganz besonderes Gefühl vermittelt.“ Da kam der Big Bang von Göteborg gerade recht. Kurz vor Weihnachten sind Gefühle und Engel willkommen, vor allem Schutzengel. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Volvo-Crashtest: Mit 80 km/h in den Graben und nach dem Abheben über ein Kanalrohr im "Landeanflug" nach rund 30 Metern.



Volvo-Crashtest: alles vorbei, der Dummy hat Feierabend bis zum nächsten Mal.



Volvo-Crashtest: Die Airbags haben sich geöffnet, die Tür ließ sich öffnen - alles gut gegangen.



Volvo-Crashtest.



Volvo-Crashtest: Die Elektronik im Kofferraum "schreibt" alles mit.



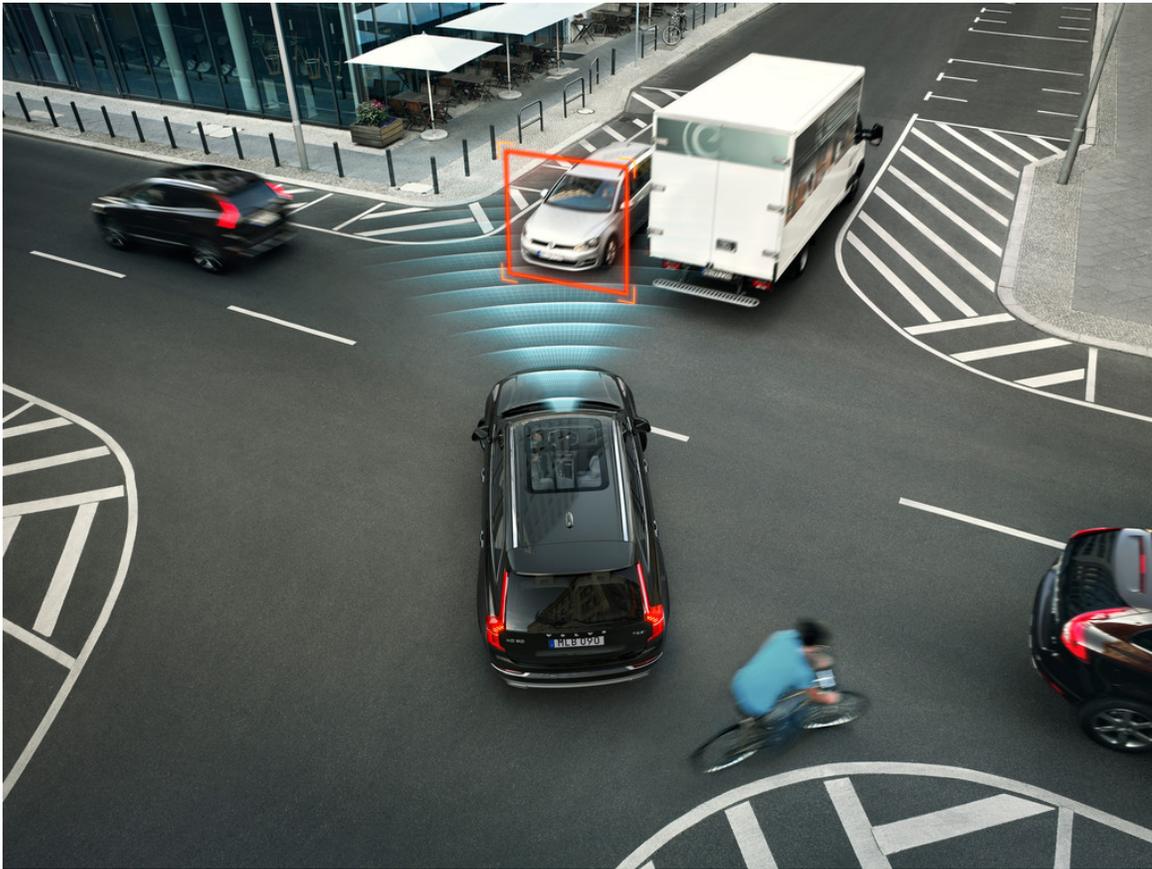
Volvo-Crashtest: die Crashtest-Anlage.



Volvo-Crashtest: 150 Journalisten im Morgengrauen auf dem Volvo-Testgelände in Göteborg, wartend.



Volvo XC 90 beim "Abflug" nach einem Verlassen der Straße mit 80 km/h.



Volvos Sicherheitssysteme verhindern auch in einer solchen Situation den Zusammenprall.



Volvo City-Safe findet auch bei Nacht Fußgänger, Zweiräder und Autos.



Volvo XC90 T8 Twin Engine: Verbrennungsmotor vorn, Batterie im Tunnel, Elektromotor zwischen den Hinterrädern sowie zwischen Verbrenner und Getriebe ein weiterer Motor-Generator.



Volvo



Volvo.



Volvo XC90 T8 Twin Engine: Bei 16 Ampere ist die Batterie in 2,5 Stunden wieder voll und reicht dann für mehr als 40 Kilometer rein elektrisches Fahren.
