

Die Marke erfindet sich neu: Ein Volvo soll seinen Fahrer verstehen

Von Peter Schwerdtmann

Mit jedem neuen Modell ordnet sich Volvo mehr bei den Premiummarken ein. Dennoch steht das Kürzel CC im intern verwendeten Produktnamen nicht für „Corps Consulaire“, sondern für Cross Country. Die Schweden setzen nicht nur bei ihren SUV auf den Allradantrieb, sondern nun auch bei den Cross Country-Modellen, die sich eher bei den Limousinen mit Frontantrieb als bei den SUV der Marke mit den chinesischen Herren einordnen lassen. Die neue CC-Modellfamilie ist nur einer der vielen Hinweise auf Veränderungen bei den Schweden. Volvo erfindet sich zur Zeit komplett neu.

Ein Beispiel liefert jetzt der Volvo V40 Cross Country T5 AWD. Der V40 CC wird von zwei weiteren Cross Country-Modellen flankiert werden – dem S60 Cross Country und dem V60 Cross Country, beide auf der Bodengruppe des Volvo V70. In Deutschland sollen die beiden Modelle 2015 je 1300 Mal ihren Käufer finden. Vom normalen V40 weiß man aus dem Jahr 2014: Etwa jeder dritte in Deutschland verkaufte Volvo war ein V40. Vom zeitgleich mit S60 CC / V70 CC an den Start gehenden neuen Volvo XVC90 sollen hier rund 4400 Einheiten an den Mann oder die Frau gebracht werden. Mehr als 1800 Bestellungen liegen ein paar Wochen vor der Premiere beim Handel schon vor, berichtete jetzt Volvo-Deutschland-Geschäftsführer Thomas Bauch.

2014 lag der Allrad-Anteil bei den in Deutschland verkauften Volvos bei 27 Prozent. Mit der Tatsache, dass der bisherige XC90 schon lange nicht mehr produziert wurde und jetzt der neue und drei weitere AWD-Modelle den Markt betreten, erwartet Volvo stark steigende AWD-Anteile beim Absatz in Deutschland. Der lag übrigens im vergangenen Jahr bei 31 000 Einheiten und damit bei einem Marktanteil von einem Prozent oder bei – wie Bauch sagte – 4,6 Prozent Marktanteil im relevanten Segment, bei den Premiummobilen.

Die 31 000 in Deutschland verkauften Exemplare entsprechen einem Zuwachs

gegenüber 2013 von 15 Prozent. Volvo wuchs hier also deutlich kräftiger als der Markt mit seinen 2,9 Prozent Zuwachs. Und so soll es weitergehen. Als Ziel des Unternehmens für das Jahr 2020 nannte Bauch eine Verdoppelung des heutigen Absatzes auf 800 000 Einheiten pro Jahr. Der deutsche Markt soll davon 60 000 Fahrzeuge beisteuern und damit den Marktanteil ebenfalls verdoppeln. In fünf Jahren soll also jedes zehnte verkaufte Premium-Mobil ein Volvo sein.

Dafür will Volvo bis 2019 die komplette Modellpalette erneuern. Das stellt ein ebenso anspruchsvolles Programm dar wie die das Ziel für die Marktentwicklung, für dessen Umsetzung man sich zu ungewöhnlichen Schritten entschlossen hat. Für Marketing und Verkaufschef Alain Visser sind Automobilmessen nur bedingt für Fahrzeugpräsentationen geeignet. Deshalb will sich das Unternehmen jährlich auf eine Automesse pro Kontinent konzentrieren: den Genfer Salon in der Schweiz, die Detroit Motor Show in den USA und die im jährlichen Wechsel stattfindenden Shanghai und Peking Motor Show in China.

Stattdessen setzt Volvo in Zukunft stärker auf gezielte Veranstaltungen, mit denen Medien und Kunden auf die Marke aufmerksam werden sollen. Der Werbeetat soll aufgestockt werden. Das Sponsoring wird sich künftig auf das „Volvo Ocean Race“ beschränken. Der Online-Vertrieb wird ausgebaut. Er soll dem Handel keine Konkurrenz machen, sondern zusätzliche Absatzmöglichkeiten eröffnen.

Technisch soll die neue Modellpalette ebenfalls einen deutlichen Schritt nach vorn bringen. Der XC90 soll als erstes Modell der Vision des Unternehmens nahekommen: Bis 2020 soll in einem neuen Volvo kein Mensch mehr sterben oder ernsthaft verletzt werden. Die Schweden sind sicher, dass innerhalb von fünf Jahren aus der Vision Realität wird. Dabei sollen viele Systeme helfen, Unfälle zu 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 Informationen sieht er im Head up-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.

Der neue XC90 wiegt rund 250 Kilogramm weniger als sein Vorgänger. Volvo nennt ihn deshalb das leichteste SUV seiner Klasse. Ein weiterer Superlativ bleibt dem Plug-in-

Hybrid XC90 T8 Twin Engine vorbehalten: Das sei das leistungsstärkste SUV mit einer Systemleistung von 400 PS, einem maximalen Drehmoment von 640 Newtonmetern (Nm) und einem Durchschnittsverbrauch (NEFZ) von 2,5 Litern auf 100 km.

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.

Gefahren werden kann in drei Modi: „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. Seine Meinung zu diesem Powertrain brachte Volvo-Entwicklungschef Dr. Peter Mertens kürzlich so auf den Punkt: „Niemand im Wettbewerb kann etwas vergleichbares liefern.“ Hybrid-Käufer können sich davon in Deutschland ab Juli überzeugen.

Eine weitere Säule der Volvo-Strategie steckt auch im T8 Twin Engine: der Drive-E-Benziner, einem Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum. Es handelt sich dabei um eine Eigenkonstruktion mit Turboaufladung und Direkteinspritzung. Der Normverbrauch soll um rund 30 Prozent unter dem des Vorgängers liegen. Als T5 leistet er 180 kW / 245 PS oder als T6 225 kW / 306 PS und als Diesel D4 133 kW / 181 PS bzw. in der V40-Baureihe 140 kW / 190 PS.

Traditionell war der Name Volvo gerade in der Vergangenheit ein anderer Name für passive Sicherheit im Auto. Heute sieht sich Volvo schon in vielen Feldern auch der aktiven Sicherheit sowie der Komfort- und Umwelttechnik ganz vorn. Haakon Samulesson, der President und Chief Executive Officer von Volvo hatte im vergangenen Dezember in Göteborg 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.“

Bilder zum Artikel



Volvo XC90 R-Line.



Volvo XC90 R-Line.



Volvo XC90 R-Line.



Volvo XC90 R-Line.



Volvo XC90 R-Line.



Volvo XC90 R-Line.



Volvo XC90.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



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.



Volvo XC90.



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