

## Pressepräsentation Volvo V40 Drive-E D4: Mit vier Zylindern in die Zukunft

Von Axel F. Busse

**„Das Zylinderzählen ist Vergangenheit“, ist Peter Mertens überzeugt und deshalb sieht der Entwicklungsvorstand von Volvo seine Marke auf dem richtigen Weg. Der schwedische Hersteller, seit 2010 im Besitz des chinesischen Geely-Konzerns, wird nach und nach alle Modelle mit Vier-Zylinder-Aggregaten ausrüsten. Jetzt bekommt der kompakte V 40 einen neuen Antrieb.**

Das komplett in Eigenregie entwickelte Triebwerk ist Teil der „Drive-E“-Strategie, was zwar nach Elektroantrieb klingt, im Falle des V40 und des V40 Cross Country aber ein herkömmlicher Turbodiesel mit zwei Litern Hubraum ist. „Drive-E“ bezeichnet auf Nachhaltigkeit ausgerichtete, aufgeladene Aggregate, die – egal ob Otto- oder Dieselmotor – auf einem gemeinsamen Motorblock basieren, die leistungsstark und effizient sein sollen. Die Eckdaten der Eco-Variante des Selbstzünders: 140 kW / 190 PS bei einem Durchschnittsverbrauch von 3,3 Litern je 100 Kilometer (nach EU-Norm).

Damit stellt Volvo – zumindest auf dem Papier – die als Konkurrenten ausgemachten Modelle von Audi (A3), BMW (1er) und Mercedes-Benz (A-Klasse) in den Schatten. Die selbstbewussten Schweden sehen sich als Premium-Marke. Bestärkt werden sie in Deutschland von steigendem Kundenzuspruch, der ihnen in den ersten neuen Monaten dieses Jahres einen Verkaufszuwachs von rund zwölf Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres verschaffte. Langfristig soll der Marktanteil auf zwei Prozent verdoppelt werden.

In absoluten Zahlen ist das Niveau noch eher bescheiden. Mit 23 259 Neuzulassungen hierzulande verkaufte Volvo bis Ende September etwas weniger Autos als Mini, etwas mehr als Porsche. Und obwohl Audi, BMW und Mercedes im globalen Maßstab mit jeweils weit mehr als einer Million Autos jährlich meilenweit enteilt zu sein scheinen, gibt Volvo selbstbewusst das Ziel aus, die Produktion bis 2020 auf 800 000 Fahrzeuge steigern zu

wollen.

Die Vierzylinder-Motorenfamilie ist ein Schlüssel dazu. Dank moderner Aufladungs- und Direkteinspritz-Technik ist die Leistung nahezu unbegrenzt steigerungsfähig. Viel Leistung wird gebraucht, um schwere Fahrzeuge wie zum Beispiel den jüngst vorgestellten XC90 adäquat antreiben zu können. An einem High-Performance-Vierzylinder, dessen Prototyp Peter Mertens auf einer Fachtagung vorstellte, wurden 331 kW / 450 PS gemessen. Ein Kompressor und zwei Turbolader machen das Zweiliter-Energiebündel zum PS-Riesen.

Dass man mit 140 kW / 190 PS auch ganz flott unterwegs sein kann, beweist der neue V40. Ruhig und kultiviert im Lauf, antrittsstark und ausgewogen präsentierte sich der Fünftürer auf einer ausgedehnten Probefahrt. Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern kann ab 1750 Umdrehungen genutzt werden, was dem handgeschalteten Wagen eine Spurtfähigkeit von 7,4 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer ermöglicht. Mit der achtgängigen Geartronic sind es noch 0,2 Sekunden weniger. Zwar wird die Akustik in höheren Drehzahlen etwas rauer, dafür sprintet der Fünftürer aber bis auf 230 km/h.

Die übliche Differenz zwischen Theorie und Praxis war nach Ende der Probefahrt am Bordcomputer abzulesen. Statt 4,2 Liter im Mittel, wie es Volvo für die Automatik-Variante des V40 angibt, waren es nach einer abwechslungsreichen Mischung aus Stadt- und Landstraßenverkehr sowie Autobahn sechs Liter je 100 Kilometer. Sparsmeister im V40-Angebot soll die Eco-Version werden, die mittels verschiedener technischer Modifikationen noch ein paar Zehntel herausholen kann. Zum Beispiel kommen rollwiderstandsoptimierte Reifen zum Einsatz, Motorsteuerung und Getriebeübersetzung im höchsten Gang werden angepasst, ferner gibt es Optimierungen an der Aerodynamik und 16-Zoll-Räder. Der Lohn: 3,3 Liter/100 km als offizieller Verbrauchswert – auf dem Rollenprüfstand.

Die Preise des neu motorisierten Volvo V40 beginnen bei 29.880 Euro. Für das Automatik-Getriebe wird ein Aufpreis von 1900 Euro fällig. 31.380 Euro sind für den V40 Cross Country zu veranschlagen, der mit entsprechenden optischen Anleihen aus dem SUV-Bereich den robusten Naturburschen mimt. Seinem Ruf als sicherheitsorientierter Hersteller trägt Volvo durch ein reiches Angebot an Assistenz- und Notfallsystemen Rechnung. Nur die Berechnung eines Aufpreises für die Abschaltbarkeit des Beifahrer-Airbags passt da nicht ganz ins Bild. Gemeinsam mit Komfortmerkmalen wie Navigationssystem und Panoramadach ist auch ein V40 ohne Anstrengung auf einen Endpreis von 50.000 Euro zu bringen.

Für die nahe Zukunft hat sich Volvo den Ausbau des Angebots vorgenommen. Geplant sind Allradvarianten mit „Drive-E“-Motoren, Benzinaggregate gleicher Konzeption und mittelfristig auch ein 1,5-Liter-Dreizylinder. Unwahrscheinlich, dass sich Volvo langfristig aus dem von anhaltendem Wachstum gesegneten Sektor der kleinen SUV heraushalten wird, und speziell für die Bedürfnisse der chinesischen Kundschaft sind auch Langversionen der vorhandenen Modellreihen in Planung. (ampnet/afb)

#### Datenblatt Volvo V40 Drive-E D4 Geartronic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,37 x 1,80 x 1,42

Radstand 2,65 m

Motor: R-4-Zylinder-Turbodieselmotor, 1969 ccm

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4250 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 1750 - 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit 230 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 7,2 Sek

Normverbrauch im Schnitt: 4,2 l (Testverbrauch 6,0 l)

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 109 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1615 kg / max. 410 kg

Kofferraumvolumen: 335 - 1032 Liter

Grundpreis: 31 780 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Volvo V40 Drive-E D4.



Volvo V40 Drive-E D4.

---



Volvo V40 Drive-E D4.

---



Volvo V40 Drive-E D4.

---



Volvo V40 Drive-E D4.

---



Volvo V40 Drive-E D4.



Volvo V40 Drive-E D4.

---