

Pressepräsentation Volvo Drive-E: Performance ist keine Frage der Zylinderzahl

Von Nicole Schwerdtmann

Volvo hat sie mit zur IAA nach Frankfurt gebracht - die drei selbstentwickelten Vier-Zylinder-Triebwerke mit zwei Litern Hubraum. Die beiden Benziner T6 (225 kW / 306 PS) und T5 (180 kW / 245 PS) sowie der Diesel D4 (133 kW / 181 PS) sollen bei Volvo den Weg von den Sechs- und Fünf-Zylinder-Motoren zu den Vierzylindern ebnen und sich zunächst in den drei Modellreihen S60, V60 und XC60 bewähren.

Das T6-Aggregat mit 306 PS und verfügt über ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter (Nm). In Kombination mit der neuen Acht-Gang-Automatik beschränkt sich der Kraftstoffverbrauch der Limousine S60 auf 6,4 Liter je 100 Kilometer (149 g CO₂/km). Der des Kombi V60 liegt bei 6,7 Liter (157 g CO₂/km). Der Cross-Over XC60 gibt sich mit 7,3 Litern je 100 Kilometer (169 g CO₂/km) zufrieden.

Der turbogeladene T5 schöpft 180 kW / 245 PS aus zwei Litern Hubraum, das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm. Mit der Achtgang-Automatik verbraucht der S60 mit dieser Motorisierung nur 5,9 Liter je 100 Kilometer (137 g CO₂/km). Der V60 benötigt 6,1 Liter je 100 Kilometer (142 g CO₂/km), der XC60 6,7 Liter (157 g CO₂/km).

Der neue Common Rail-Turbodiesel D4 entwickelt 133 kW / 181 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Die Vierzylinder-Selbstzünder verfügen über das neuartige Einspritz-Kontrollsystem „i-Art“, das anstelle eines einzigen Drucksensors in der Kraftstoffleitung Sensoren an jedem Einspritzventil nutzt. Eine beobachtet den Einspritzdruck permanent und sorgt dafür, dass die ideale Kraftstoffmenge eingespritzt wird.

Der S60 D4 verbraucht in Verbindung mit dem manuellen Sechs-Gang-Schaltgetriebe 3,7 Liter je 100 Kilometer (CO₂: 99 g/km). Der Kraftstoffverbrauch des V60 und des XC60 beläuft sich auf 3,8 Liter je 100 Kilometer (102 g CO₂/km) beziehungsweise 4,4

Liter je 100 Kilometer (116 g CO₂/km). Mit der Acht-Gang-Automatik beträgt der Verbrauch im S60 4,1 Liter (108 g CO₂/km), im V60 4,2 Liter (111 g CO₂/km) und im XC60 4,6 Liter je 100 Kilometer (123 g CO₂/km).

Den Kraftstoffverbrauch des 85 kW / 115 PS starken Vierzylinder-Dieselmotors D2 konnte im S60 mit Sechs-Gang-Schaltung auf 3,9 Liter je 100 Kilometer (CO₂: 103 g/km) gesenkt werden. Mit dem Powershift Doppelkupplungs-Getriebe belaufen sich die Werte auf 4,1 Liter je 100 Kilometer und 107 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der V60 D2 mit Sechsgang-Schaltung, begnügt sich mit 4,1 Litern (108 g CO₂/km), die Version mit Powershift benötigt 4,2 Liter je 100 Kilometer (110 g CO₂/km).

Bei den neuen Modellen der 60er Familie sind die bisher sichtbaren Düsen der Scheibenwaschanlage jetzt unauffällig unter der Motorhaube angeordnet. Die glänzend schwarz lackierte Radarabdeckung im Kühlergrill ist praktisch nicht mehr zu sehen. Zudem wurde die Chromumrandung des Kühlergrills entfernt, so dass der breiter wirkt. Auch das Markenlogo in der Front ist gewachsen.

Bei der S60 Limousine wird die überarbeitete Frontpartie von den neu gezeichneten Scheinwerfern bestimmt. Zudem wurden die horizontalen Linien stärker betont. Hinzu kommt der breitere Kühlergrill, in den die waagerechten Tagfahrleuchten integriert sind. Am Heck lässt die LED-Lichtführung ihn markanter werden.

Beim S60 hat der Kunde die Wahl zwischen vier Fahrwerkstypen: Komfort (Option), Dynamik (Serie), dem aktiven Volvo Four C-Fahrwerk und dem bislang der R-Design Version vorbehaltenen, tiefergelegten Sportfahrwerk. Das steht jetzt gegen Aufpreis für alle Ausstattungslinien zur Verfügung.

Beim V60 wurden die horizontalen Linien ebenfalls stärker betont. Auch beim Kombi gibt es die gleichen Fahrwerksoptionen wie beim S60. Um das Kofferraumvolumen von 430 Litern leicht und schnell zu erweitern, lassen sich die Rücksitze im Verhältnis 40:20:40 umlegen. Darüber hinaus lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes mit einem Handgriff für lange Gegenstände problemlos verlängern. Praktisch für die Familie sind die integrierten, zweistufig höheneinstellbaren Kindersitze in den beiden äußeren Fondsitzen.

Der XC60 verfügt darüber hinaus über zahlreiche Modifikationen im Innenraum. Dazu zählen neue Holzeinlagen, ein neuer Dachhimmel, Textilverkleidungen für die B-Säulen und matte Metallrahmen für die Belüftungsdüsen. Das Corner Traction Control-System vermindert die Tendenz zum Untersteuern. Dazu wird im Bedarfsfall das kurveninnere

Antriebsrad abgebremst, während das kurvenäußere mehr Antriebskraft erhält. Darüber hinaus verleiht der Allradantrieb dem Volvo XC60 auf jeder Art von Fahrbahn und bei jedem Wetter hohe Leistungsfähigkeit.

Ab Herbst 2013 sind für den Volvo S60 und den Volvo V60 zwei neue Systeme verfügbar. Dazu gehört der intelligente Einpark-Assistent, der das Parallel-Einparken sicher und komfortabel machen soll. Der Spurhalte-Assistent hilft dem Autofahrer, in der Fahrspur zu bleiben. Für die gesamte 60er Familie ist optional die zweite Generation des Blind Spot Information Systems (BLIS) zur Überwachung des toten Winkels verfügbar, das radarbasiert arbeitet. Es erkennt Fahrzeuge in bis zu 70 Metern Entfernung und warnt vor riskanten Spurwechseln. Ebenfalls neu ist der optionale Cross Traffic Alert. Das System warnt zum Beispiel beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr in einem Umkreis von bis zu 30 Metern sowie vor sich nähernden Fußgängern und Fahrradfahrern.

Im S60 und V60 kommt optional eine elektromechanische Servolenkung (EPAS) zum Einsatz. Bei dieser unterstützt ein kleiner Elektromotor den Fahrer beim Einlenken. Insgesamt kann er zwischen drei Stufen der Lenkkraftunterstützung wählen. City Modus („Low“), Highway Modus („Medium“) und den Sport Modus („High“). Die elektrische Lenkkraftunterstützung ermöglicht die Integration von Sicherheits- und Fahrer-Assistenzsystemen, wie dem Spurhalte-Assistenten und dem Einpark-Assistenten.

Die neuen Drive-E Motoren mit jeweils zwei Litern Hubraum sind ab Januar 2014 erhältlich und können ab Oktober 2013 bestellt werden. Die neuen Aggregate stehen den Modellen der 60er-Familie gut, zumal ihre kompakte Bauweise auch Platz für die zusätzlichen Elektrokomponenten eines Hybridantriebs lässt. (ampnet/nic).

Bilder zum Artikel:



Volvo V60.



Volvo V60.

Volvo V60.



Volvo V60.



Volvo V60.



Volvo V60.



Volvo V60.

Volvo V60.



Volvo XC60.



Volvo XC60.



Volvo XC60.



Volvo XC60.

Volvo XC60.



Volvo XC60.



Volvo XC60.



Volvo XC60.



Volvo S60.

Volvo S60.



Volvo S60.



Volvo S60.



Volvo S60.



Volvo-Drive-E-Dieselmotor.



Volvo-Drive-E-Dieselmotor.



Volvo-Drive-E-Benzinmotor.



Volvo-Drive-E-Benzinmotor.