



VOLVO GEHT MIT NEUHEITEN OPTIMISTISCH INS JAHR 2006

Neuer C70 vereint im Frühling Cabriolet mit Coupé, im Sommer wird die Limousine S80 erneuert und im Herbst feiert der kompakte C30 Premiere

Volvo geht in Deutschland mit einer großen Modelloffensive und entsprechendem Optimismus ins Jahr 2006. Im Frühjahr erfolgt die Markteinführung des neuen C70, der mit einem einzigartigen dreigeteilten Hardtop die Vorzüge eines Cabriolets mit denen eines klassischen Coupés vereint und bereits ab 33.300 Euro bestellbar ist. Im Sommer wird die Limousine S80 erneuert und in Sachen automobiler Sicherheit Maßstäbe setzen. Im Herbst präsentiert Volvo mit dem C30 das erste Kompaktfahrzeug des schwedischen Herstellers.

Die Volvo Car Germany musste 2005 zwar einen leichten Rückgang bei den Zulassungen hinnehmen, erwartet aber wegen der angekündigten Mehrwertsteuer-Erhöhung und dem aufgestauten Ersatzbedarf an Neuwagen im neuen Jahr wieder steigende Verkaufszahlen. Der XC90 ist mittlerweile der meistverkaufte Volvo weltweit und in Deutschland sind fast 80 Prozent davon Diesel. Die Motorenpalette des erfolgreichen Kombi V50 wird 2006 ein Fünfzylinder-Diesel nach oben abrunden. Solide ist unverändert der Auftritt des Allradlers XC70 und der Limousinen S40 und S60.

Dreigeteiltes Hardtop

In den klassischen Proportionen seines Vorgängers ist der neue C70 wieder ein vollwertiger Viersitzer. Das dreigeteilte stählerne Hardtop wird per Knopfdruck innerhalb von 30 Sekunden geöffnet oder geschlossen. Das Rückfenster aus Glas bietet ein gutes Sichtfeld und trägt zur Karosseriesteifigkeit bei. Je nach Dachposition stehen 400 oder 200 Liter Kofferraumvolumen zur Verfügung. Skandinavisch inspiriert ist das Innenraumdesign mit der ultraflachen, scheinbar schwebenden Mittelkonsole. Neben

Aluminium- oder Holzdekor gibt es die Einlage „Bauxit“. Synthetisches Vulcaflex ist auch in Kombination mit Leder erhältlich. Die ergonomisch gestalteten Vordersitze lassen sich für einen leichteren Fondeinstieg mit den Rückenlehnen nach vorn bewegen und zum Beladen kann das zusammengefaltete Dach so weit angehoben werden, dass die Öffnung 30 Zentimeter hoch ist.

Bester Insassenschutz

Sicher machen den C70 über die präzise Lenkung und die moderne Fahrwerkstechnik hinaus die serienmäßige Fahrdynamikregelung DSTC und das Fahrerinformationssystem IDIS. Die Verwindungssteifigkeit der Karosserie wurde verdoppelt und steigt bei geschlossenem Dach weiter. Neu entwickelte Kopf-Schulter-Airbags sind in die Türen integriert. Den Überlebensraum bei einem Überschlag sichern die A-Säulen aus hochfestem Stahl und das Schutzsystem ROPS. Dessen hinter den Rücksitzen ausfahrende Metallbügel durchstoßen auch bei einem Heckaufprall die Rückscheibe, damit die Passagiere nicht von nach vorn fliegenden Teilen getroffen werden können. Serie ist an den Vordersitzen das Schleudertraumaschutzsystem WHIPS. Weiterentwickelt wurde das Seitenaufprallschutzsystem SIPS und die Schweller erhielten ein kraftvolleres Profil als bei den Limousinen.

Drei Fünfzylinder-Benziner

Zunächst wird der neue C70 mit drei vorn quer eingebauten Fünfzylinder-Benzinmotoren angeboten, die für hohe Leistung und kräftiges Drehmoment alle Vier-Ventil-Technik und zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung CVVT haben. Die beiden 2,4-Liter-Saugmotoren entwickeln 103 kW/140 PS oder 125 kW/170 PS und 220 oder 230 Nm. Top-Triebwerk ist der 162 kW/220 PS starke 2,5-Liter-T5 mit Niederdruck-Turbolader, zu dem statt dem manuellen Sechsganggetriebe optional eine Fünfstufen-Automatik erhältlich ist. Neben dem Sound dieser Motoren bietet der neue C70 noch zwei akustische Erlebniswelten: Das Audiosystem ist so konzipiert, dass bei offenem und geschlossenem Dach immer ein hochwertiges Klangbild garantiert ist. Neueste Digitaltechnik passt das in drei Ausführungen und mit bis zu 14 Lautsprechern lieferbare Soundsystem der jeweiligen Fahrsituation an.

Zweitürer mit Glas-Heckklappe

Die Anfang Januar auf der Auto Show in Detroit vorgestellte Konzeptstudie des C30 kommt dem Serienmodell des Zweitürers schon sehr nahe. Die Glas-Heckklappe erinnert an den klassischen Volvo P1800 ES („Schneewittchensarg“). Vier Einzelsitze bieten großzügige Beinfreiheit und sind hinten leicht zur Fahrzeugmitte hin versetzt angeordnet. Prägendes Element im Interieur ist die quasi frei schwebende Mittelkonsole. Mit 4,24 Meter Länge ist der (übliche) 1,78 Meter breite C30 immerhin 23 Zentimeter kürzer als ein S40. Als Antriebsquelle dient in der Studie ein 2,2-Liter Fünfzylinder-Turbomotor mit 191 kW/260 PS Leistung und 350 Nm maximalem Drehmoment. Die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in genau sechs Sekunden und 250 km/h Spitze verdeutlichen das Potenzial dieses in der Serie sicher auch bescheidener motorisierten Kompaktwagens.

Dieselmotoren-Trio

Erst 2001 brachte Volvo einen eigenen Pkw-Diesel auf den Markt. Der basierte auf dem bewährten Fünfzylinder-Benziner aus Aluminium, leistete 120 kW/163 PS und entwickelte 340 Nm Drehmoment. Seitdem kletterte der Dieselabsatz von Volvo stetig und erreichte in Deutschland 2005 den höchsten Anteil aller Anbieter. Zahlreiche Änderungen wie Sieben-Loch-Einspritzdüsen und elektronische Ladedruckregelung des VNT Turboladers erlauben inzwischen auch Leistungsvarianten mit 92 kW/126 PS und 340 Nm oder 136 kW/185 PS und 400 Nm. Damit lassen sich Beschleunigungswerte von 8,2 Sekunden und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit realisieren. In Kombination mit dem wartungsfreien Catalyst Diesel Particulate Filter CDPF wird die Euro 4 erfüllt.

Karl Seiler



Abgerundete Formen und kraftvolles Profil kennzeichnet das Design des Volvo C70.



Das Heck des C70 fällt scharf ab und die Rückleuchten sind flacher als bei den Limousinen.



Angewinkelte Scheinwerfer und breiter, niedriger Kühlergrill sind prägend für den Charakter des C30.



Die ausgeprägten Rundungen der hinteren Schulterpartie werden beim C30 durch die Heckleuchten noch stärker betont.