

Volvo Cars präsentiert ambitionierte Roadmap für die Reduktion der CO₂-Emissionen

Glattbrugg, 13. Oktober 2008 – Zusammen mit der Einführung der drei Treibstoffeffizienten DRIVe Modelle mit CO₂-Emissionen unter 120 g, präsentiert Volvo Cars am diesjährigen Mondial de l'Automobile in Paris seine aggressive Roadmap für die Reduktion der CO₂-Emissionen. Ziel ist es in naher Zukunft weitere DRIVe Modelle mit CO₂-Emissionen um 100 g/km und Verbrauchswerten von 3.8 l/100km anzubieten. Des Weiteren kündigt Volvo die Einführung eines innovativen Mikrohybrids im Jahre 2011, sowie eines Diesel-Hybrids im Jahre 2012 an.

Im Rahmen des diesjährigen Mondial de l'Automobile in Paris präsentiert Volvo seinen ambitionierten Fahrplan zur Reduzierung von CO₂-Emissionen – und stellt so sein Gespür für innovative Lösungen mit unterschiedlichen alternativen Antriebskonzepten unter Beweis. Bereits jetzt sorgen die gerade eingeführten Volvo DRIVe Modelle für hohes Einsparpotenzial bei Verbrauch und Emission. Darüber hinaus umfasst die Volvo Produktpalette derzeit fünf Flexifuel-Modelle mit drei unterschiedlichen Bioethanol-Motorvarianten. Damit offeriert Volvo das derzeit breiteste Angebot von Premium-Fahrzeugen mit hoher Umweltverträglichkeit.

Die Volvo Forschung beschäftigt sich zudem intensiv mit Hybridtechnologien und alternativen Kraftstoffen für die Zukunft. Der Hybrid-Entwicklungsplan umfasst ein innovatives Mikrohybrid-Modell, welches im Frühjahr 2011 eingeführt, sowie eine Diesel-Hybridvariante welche 2012 erhältlich sein soll. Anschliessend wird auch der Volvo „Plug-in“-Hybrid kommerzialisiert, welcher bereits am diesjährigen Autosalon Genf für viel Aufsehen sorgte. Die Entscheidung der Ford Motor Company, ihr europäisches Hybridzentrum am Volvo Stammsitz in Göteborg, Schweden, zu etablieren ist als weiteres Zeichen der grossen Umweltkompetenz des schwedischen Fahrzeugherstellers zu werten.

„Der Umweltschutz besitzt bei Volvo hohe Priorität“, bekräftigt Stephen Odell, der neue CEO und Präsident der Volvo Car Corporation. „In wenigen Jahren werden wir Fahrzeuge mit CO₂-Emissionswerten von weniger als 100 g/km anbieten.“ Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, beinhaltet die Strategie eine konsequente Optimierung von Fahrzeugeigenschaften und -komponenten, beispielsweise der Aerodynamik und des Rollwiderstands. „In der Summe besitzen die Massnahmen grosses Potenzial, deswegen werden wir in den kommenden drei Jahren beachtliche Resultate erzielen“, kündigt Odell weiter an.

Die wirtschaftlichen Volvo Antriebsprogramme auf einen Blick:

Volvo DRIVe Modelle

Die Modellreihen Volvo C30, Volvo V50 und Volvo S40 stehen Ende des Jahres in einer neuen, betont ökonomischen Dieselvariante mit einem kombinierten Kraftstoffverbrauch von 4,4 l/100 km (Volvo C30) bzw. 4,5 l/100 km (Volvo V50 und S40) sowie CO₂-Emissionswerten von 115 bzw. 118 g/km zur Verfügung. Die Volvo C30 und V50 sind damit in ihren Segmenten die Modelle mit dem niedrigsten Kohlendioxid-Ausstoss. Äusseres Kennzeichen der drei neuen Modelle ist unter anderem das DRIVe Emblem.

In wenigen Jahren sollen die DRIVe-Dieselsversionen von Volvo C30, V50 und S40 die 100 g/km-Emissionsgrenze erreichen, was einem Kraftstoffverbrauch von 3,8 l/100 km entspricht. Ab 2011

sollen Kunden einen Volvo S60 mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 120 g/km (4,5 l/100 km), einen Volvo S80 mit weniger als 130 g/km (4,9 l/100 km) und einen Volvo XC60 mit weniger als 140 g/km (5,3 l/100 km) kaufen können.

Volvo Flexifuel

Volvo zählt zu den Automobilherstellern mit dem grössten Angebot an Flexifuel-Varianten für den Betrieb mit Bioethanol E85. Insgesamt sind derzeit fünf Baureihen, die Volvo C30, V50, S40, V70 und S80, in einer oder zwei Flexifuel-Varianten erhältlich, wobei in den Modellen Volvo C30, V50 und S40 ein 125 PS starkes 1,8-Liter-Vierzylindertriebwerk (1.8F) zum Einsatz kommt. Jüngste Vertreter dieser Antriebsgattung sind die mit einem 200 PS starken 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbomotor ausgerüsteten Modelle Volvo V70 und S80.

Innovativer Volvo Mikrohybrid

Zu den angestrebten Fortschritten soll ab 2011 auch ein Modell mit Mikrohybrid-Antrieb beitragen. Der innovative Antrieb beinhaltet eine Start-Stopp-Funktion, die den Verbrennungsmotor bei stehendem Fahrzeug abschaltet und gegenüber den Lösungen anderer Hersteller verschiedene Vorteile bietet; so lässt sich das Volvo System sowohl mit manuellen als auch mit automatischen Getriebevarianten kombinieren.

„Ein Mikrohybrid bringt im gemischten Fahrzyklus eine Treibstoffersparnis von vier bis fünf Prozent. Im Stop-and-go-Stadtverkehr ist der tatsächliche Spareffekt allerdings deutlich grösser. Ein weiterer Vorteil unserer Lösung ist, dass sie sich mit den meisten Antriebssträngen kombinieren lässt“, erklärt Magnus Jonsson, Senior Vice President Forschung und Entwicklung bei Volvo.

GTDi Technologie – neue Benziner-Generation mit Direkteinspritzung

Bei den Benzinmotoren beginnt Volvo 2009 mit der Einführung einer neuen Turbo-Vierzylinder-Generation mit GTDi-Direkteinspritzung (Gasoline Turbo Direct injection). Die Technologie macht es möglich, ohne Leistungseinbussen von der bisherigen Fünf- auf eine Vierzylinderkonfiguration herunterzugehen, dabei aber 20 bis 30 % Kraftstoff und CO₂-Emissionen einzusparen.

Diesel-Hybrid mit Elektromotor an der Hinterachse

Auch dieses Konzept operiert mit Dieselmotor und Start-Stopp-Funktion. „Der Dieselhybrid ist deswegen so interessant, weil er die ohnehin energieeffiziente Dieselerbrennung mit leistungsfähiger Elektronik auf fortschrittliche Art kombiniert“, erläutert Stephen Odell. „Im Gegensatz zu Benzinhybriden bietet unsere Lösung deutliche Umweltvorteile bei Stadtfahrten und auf der Autobahn. Das Debüt des Volvo mit Dieselhybrid-Antrieb ist für 2012 geplant und soll den Kraftstoffverbrauch um weitere 10 bis 15 % senken.“

Volvo ReCharge Concept

Auch der nächste Schritt ist bereits geplant: Nach 2012 soll ein Plug-in-Hybridmodell mit Lithium-Ionen-Polymer-Batterien vorgestellt werden, das rund 100 Kilometer Reichweite im reinen Elektrobetrieb ermöglicht und sich an regulären Haushaltssteckdosen aufladen lässt. Auf längeren Strecken ohne „Tankgelegenheit“ lädt ein per Verbrennungsmotor angetriebener Generator den Energiespeicher während der Fahrt wieder auf. Für den Fahrer ist die hohe Reichweite mit einem enormen Kostenvorteil verbunden, denn die Betriebskosten im Elektromodus liegen um rund 80 % niedriger als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Benzinmotor. Entwickelt wurde die Konzeptstudie im Volvo Concept and Monitoring Center (VMCC) im kalifornischen Camarillo.

Der Volvo ReCharge empfiehlt sich als optimale Mobilitätslösung für Autofahrer, die täglich im Kurzstreckenverkehr unterwegs sind. So können Pendler, die täglich weniger als 100 Kilometer zwischen Heim und Arbeitsstätte zurücklegen, die gesamte Distanz per Elektroantrieb bewältigen. Auch auf längeren Strecken ist diese Technologie mit signifikanten Umweltvorteilen verbunden. So werden auf einer 150 Kilometer-Fahrt, die mit vollständig geladener Batterie startet, weniger als 2,8 Liter Kraftstoff zum Nachladen benötigt - das entspricht einem Verbrauch von 1,9 l/100 km.