

Pressepräsentation Volvo V60 Plug-in-Hybrid: Erster seiner Art

Von Peter Schwerdtmann

Noch ist das Feld der Elektromobilität nicht so intensiv beackert, dass nicht jeder noch etwas völlig Neues vermelden könnte. So stellt Volvo seinen V60 jetzt als ersten Diesel-Hybrid in Kombination mit Plug-in-Technologie vor. Der Volvo V60 Plug-in-Hybrid basiert auf der höchsten Ausstattungsstufe Summum und wird für 58 710 Euro angeboten werden, also um rund 10 000 Euro teurer als ein vergleichbar gut ausgestatteter Allrad-V60 mit purer Dieselpower.

Die Produktion soll im Mai anlaufen, dann bereits mit der überarbeiteten V60-Version, die in der kommenden Woche auf dem Genfer Salon ihr Debüt erleben wird. Der Antriebsstrang aus Diesel- und Elektromotor, Elektronik und Batterie wird sich mit dem Facelift nicht verändern, die Optik schon. Die Fotos zu diesem Artikel zeigen also den noch aktuellen V60, aber unter dem Blech steckt schon der neue Powertrain.

Da ein Facelift nicht den Charakter verändert, kann man davon ausgehen, dass Volvo auch beim neuen Modell dieselbe Bescheidenheit an den Tag legt wie bei dem Auto, das wir jetzt fahren. Nur ein dezenter Schriftzug in Chrom am unteren Rand der Kofferraumklappe weist auf einen Plug-in hin. Wer seine Umweltgesinnung nach außen zeigen will, ist mit diesem V60 nicht gut bedient, denn der sieht aus wie ein normaler V60, bringt die Sicherheit wie ein normaler V60 und fährt sich eigentlich auch wie ein normaler V60.

Nur der Kofferraum ist kleiner. Er misst nur noch 305 Liter, weil er einen Teil seines Volumens für die 11,2-kWh-Lithiumionen-Batterie abtreten musste. Ist die voll geladen, reicht sie – je nach Fahrstil – für rund 50 Kilometer reinen Elektrovortrieb. In diesem „Pure“-Fahrmodus schafft der V60 maximal 120 km/h, beschleunigt aber bemerkenswert schnell in 7,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Dabei bekommt man zu spüren, dass ein Elektromotor sein volles Drehmoment bereits mit der ersten Drehung entwickelt.

Der Elektromotor trägt 50 kW / 68 PS zum Vortrieb bei, entweder allein im Pure-Modus oder bei Bedarf im Zusammenspiel mit dem Fünf-Zylinder-Diesel (158 kW / 215 PS) im „Hybrid“-Modus oder alle zusammen bei Vollgas im „Power“-Modus. Der Fahrer hat es also per Tastendruck in der Hand, wie wirtschaftlich oder umweltverträglich sein V60 für ihn arbeitet. Der Normverbrauch verspricht einen Wert von 1,8 Litern, und tatsächlich haben wir es bei vorsichtigem Fahren auf einen Schnitt von zwei Litern gebracht.

Beim sportlichen Fahren standen dann allerdings mehr als acht Liter auf der Uhr, was immer noch einen guten Wert für ein Auto von mehr als zwei Tonnen Gewicht, einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und einer beachtlichen Sprintfähigkeit darstellt.

Unsere Fahrten mit dem Volvo V60 Plug-in-Hybrid führten uns durch viele Ortschaften im Weichbild von Düsseldorf und nur selten auf schnell zu befahrende Strecken. Womit auch der V60 Plug-in mal wieder den Beweis dafür erbracht hat, dass der Hybridantrieb etwas für die Stadt ist. Dieser spezielle Hybrid-Antrieb mit großer Batterie, die extern geladen werden kann (Plug in), kann dabei allerdings für sich beanspruchen, in der Innenstadt ganz ohne Emissionen am Verkehr teilnehmen zu können. Und als Volvo bringt der V60 das Ambiente, den Komfort und die Sicherheit der Schweden mit.
(ampnet/Sm)

Daten Volvo V60 Plug-in-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,63 x 1,87 x 1,48

Motor: Fünf-Zylinder-Dieselmotor, 6208 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 158 kW / 215 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm bei 1500 - 3000 U/min

Elektromotor-Leistung: 50 kW / 68 PS

Max. Drehmoment: 200 Nm

Batterie Lithiumionen-Batterie, 11,2 kWh

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 1,8 Liter auf 100 km

Kohlendioxidemission: 48 g/km / Effizienzklasse A+

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 s (Hybrid-Modus), 6,1 s (Power-Modus)

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h (Hybrid- und Power-Modus), 120 km/h (Pure-Modus)

Leergewicht / Zuladung: 2052 kg / 453 kg

Wendekreis: 11,5 m

Kofferraum: 305 - 1126 Liter

Basispreis: 58 710 Euro