

Fahrbericht Volvo C30 Electric: In Ruhe genießen

Von Peter Schwerdtmann

Wenn andere längst den nächsten Tankstopp planen, lehnt sich der Fahrer eines Volvo C30 Electric zufrieden in seinen Sportsitz. Eine Reichweite von 100 Kilometern auf der Uhr beunruhigt ihn nicht. Sie gibt ihm die Gewissheit, noch fast die gesamte Reichweite vor sich zu haben. Also kein Grund, nervös zu werden – vorausgesetzt, man ist an Elektroautos mit Batterien gewöhnt und überfordert sie nicht mit unpassenden Aufgaben. Dann kann man deren Fahrverhalten – sprichwörtlich in Ruhe – genießen.

Kann der Fahrer diesen Genuss nicht würdigen, sollte er besser keinen der heutigen batterieelektrischen Personenwagen fahren. Denn ob das Elektroauto nun 100 Kilometer Maximalreichweite anbietet oder 150 Kilometer – das ändert nichts am grundsätzlichen Problem der geringen Energiedichte auch moderner Batterien. Wenn die so viel Reichweite bieten soll wie ein Benzin- oder Dieseltank, dann müsste sie auch in der heute bestmöglichen Lithiumionen-Technologie rund 1,5 Tonnen wiegen. So viel will niemand in einem Pkw mit sich herumschleppen. Das will auch niemand bezahlen. Sollte man als Automobilhersteller nicht besser mit der Entwicklung von Elektroautos warten, bis man das Energiespeicher-Problem gelöst hat?

Das wäre gefährlich, denn die Elektromobilität kommt – langsam zwar, aber sie kommt in allen ihren Ausprägungen, eben nicht nur als Kombination von Batterie und Elektroantrieb. Vielleicht erleben wir eher den Siegeszug der Brennstoffzelle oder des Plug-in-Hybrids oder des Range Extenders, dessen kleiner Verbrennungsmotor die Batterie nachlädt.

Woher immer die Energie auch kommt, der elektrische Teil der Mobilität wird gleich oder doch sehr ähnlich sein. Motoren, Steuerungen, Leistungselektronik und auch Batterien werden wir bei der E-Mobilität in allen Fahrzeugkategorien erleben. Wer da nicht von Anfang an dabei ist, verliert schnell den Anschluss, so wie die Europäer ihn schon bei der Lithiumionen-Technologie verloren hatten.

Was Fortschritt bei der Elektromobilität bedeutet, wie emotional er erlebt wird, konnte man erst kürzlich wieder erleben. General-Motors-Chef Dan Akerson wollte seinen Mitarbeitern die Zukunftsfähigkeit von GM beweisen, indem er auf einen möglichen Technologiesprung bei der Lithiumionenbatterie hinwies, (vielleicht) erzielt bei einem kleinen Tochterunternehmen in Kalifornien. Für die Schweden von Volvo ist ein Engagement beim Elektroantrieb nicht von Prophezeiungen, sondern wird eher von der Tradition des Unternehmens getrieben.

Da passt es, wenn Volvo seinen kompakten C30 als Verbindungsglied zwischen altem Image (Sicher wie Schwedenstahl) und dem neuen Image vom umweltorientierten Handeln einsetzt. Mit der Umwandlung des C30 in ein Elektroauto bekommt der am Ende seines Produktzyklus noch eine Zukunftsaufgabe mit auf den Weg. Über das Auto selbst muss man nicht viel sagen. Es begann seinen Weg 2006 als Golf-Konkurrent. Mit seiner Form, die man heute vielleicht als Sportback bezeichnen würde, erinnerte er die Fachwelt damals an den Volvo P1800, den legendären „Schneewittchensarg“. Er hob sich aus der Masse ab und verdient so im Produktportfolio der Schweden bis heute sein Geld.

Der Vorteil bei der Umstellung eines vorhandenen Serienautos auf Elektro liegt auf der Hand: Man muss kein neues Auto konstruieren. Es bleibt auch so noch genug Ingenieurleistung für den Elektroantrieb aufzubringen. Dem Fahrer gefällt dieser Ansatz ebenfalls, denn der Elektro-Volvo ist keines der schmalbrüstigen Elektrovehikel, sondern ein vollwertiges Auto, bei dem die Armaturen einige zusätzliche Informationen liefern, die im C30 ursprünglich nicht von Interesse waren. Zweiter Unterschied ist der kleine Wählhebel auf dem Tunnel, der nur drei Stellungen kennt: vorwärts, neutral und rückwärts. Also alles wie gewohnt, nur einfacher.

Außer dem verräterischen Electric-Schriftzug finden wir außen nur noch einen Hinweis auf den Antrieb: eine schwarze Kunststoffklappe unter der sich die Abdeckung für den Ladestecker findet. Dass dieser Stecker vorn sitzt, hat zwei Gründe: Wo andere Elektroautos ihren Ladeanschluss verbergen, steckt beim Volvo der Deckel für den Alkoholtank, denn der Volvo heizt mit Alkohol. Und zweitens sind die Schweden das so gewohnt. Im nordischen Winter kann man an vielen Parkuhren Strom für die Heizung des Kühlwassers ziehen.

Winter war bei unserer Erfahrung mit dem C30 kein Thema, die Stromversorgung schon. Nun zählen wir zu den Glücklichen mit einem Hof und einer Garage mit Steckdose. So konnten wir eine Nabelschnur installieren, allerdings nur eine mit zehn Ampere, was eine Aufladezeit von elf Stunden bedeutet. Wer sich auf Dauer auf ein Elektroauto einlassen

will, sollte für 16-Ampere-Strom oder Starkstrom und einen Platz sorgen, wo er laden kann. Eine Laternengarage in der Innenstadt ist dafür keine Lösung.

Mehr als 110 Kilometer Reichweite zeigte unser Bordcomputer nie an. Wir haben ihn in Verdacht, seinen Lenker immer im sicheren Bereich wissen zu wollen. Also untertreibt er eher die zur Verfügung stehende Reichweite, um seinem Fahrer das negative Erlebnis einer leeren Batterie zu ersparen. Der Fahrer soll lieber das unbändige Drehmoment und das fast lautlose Dahinrollen genießen.

Das Lautlose wird dem Elektroantrieb heute angelastet. Es sei gefährlich, weil Fußgänger ein Elektroauto nicht hören können. Uns fielen dazu in der Praxis zwei Punkte auf: Bei dichtem Verkehr ist das Geräuschniveau so hoch, dass das Fehlen des Verbrennungsmotors im C30 nicht auffällt. Jeder weiß, dass er aufpassen muss. Außerdem: Unsere Benziner und Diesel werden immer leiser. Sie rauschen im Stadtverkehr bei niedriger Geschwindigkeit nahezu lautlos an uns vorbei. Wenn also das fehlende Geräusch ein Problem der Verkehrssicherheit sein sollte, dann heutzutage nicht mehr allein für den Elektroantrieb. (ampnet/Sm)

Daten Volvo C30 Electric

Länge x Breite x Höhe (m): 4,27 x 1,76 x 1,45

Leistung: 82 kW / 111 PS

Drehmoment: 220 Nm

Batterie: Lithiumionen-Batterie, 2 x 140 kg, 24 kWh Kapazität, 400V

Reichweite: nach NEDC: 163 km

Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h

Beschleunigung von 0 auf 70 km/h: 6 Sek.

Bilder zum Artikel:



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.

Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.

Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.

Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.

Volvo C30 Electric.



Volvo C30 Electric.