



Fahren im Grünen

Das Facelift des C30 1.6D DRiVe buhlt mit 99 g/km CO₂ um Kundschaft. Fazit der ersten Ausfahrt.

Das Erkennungsmerkmal des schwedischen Saubermanns prangt am formschönen, fürs Modelljahr 2010 aufgefrischten Heck: das DRiVe-Logo. Mit dieser Lizenz zum Sparen macht das Facelift des Volvo C30 1.6D DRiVe Start/Stop (109 PS) Fuhrparkleitern vor allem dann Freude, wenn das Tankkarten-Reporting im Büro eintrifft. Die Schweden geben dank Effizienzmaßnahmen wie Start-Stopp-Technik und Bremsenergieerückgewinnung

einen formidablen Verbrauchswert von 3,8 Litern an – oder tolle 99 g/km CO₂.

Dabei erweist sich der auch an der Front frischer gemachte Skandinavier, dem ein 1,6-Liter-Common-Rail-Direkteinspritzer (Partikelfilter Serie) als Antrieb dient, auf der Teststrecke rund um Bonn keineswegs als Spaßbremse. Der ausschließlich verbaute Fünfganghandschalter geht äußerst präzise zu Werke. Wer sich allerdings den Aufpreis von 336 Euro fürs Start-Stopp-System

sparen möchte, der kann den C30 mit DRiVe-Emblem auch ohne diese Technik ordern. Dann gibt Volvo 0,7 Liter mehr im Schnitt an.

Weiteres Novum: der Flexi-Fuel-Vertreter 2.0F mit 145 PS, der seinen Durst mit Super oder Bio-Ethanol stillt. Nicht mehr zur Wahl steht der 1,8-Liter-Otto (125 PS).

So weit zum Sparen auf der Straße. Denn obwohl Volvo den Ausstattungsumfang des Kompakten erweitert hat, ging der Einstiegskurs in den Keller. So startet der 1.6 Kinetic jetzt bei 16.723 Euro – eigenen Angaben zufolge ein Preisvorteil von 1.134 Euro.

Alcoguard als Zubehör

„Test in Ordnung“ – das mittig angebrachte Infodisplay im C30 weist darauf hin, dass die mittels Alcoguard analysierte Atemprobe den Promillegrenzwert von 0,3 (bis 0,8 einstellbar) nicht überschritten hat. Ansonsten hätte das im Fahrzeug integrierte Gerät das Losfahren verhindert. Manipulation ausgeschlossen.

Vor allem auf Flotten (siehe Interview) zielt Volvo mit dem für die meisten aktuellen Modelle erhältlichen und 714 Euro teuren Alcoguard ab – plus Einbau in der Werkstatt. Dort hin muss er auch einmal im Jahr zum Kalibrieren. **PN**

Volvo C30

Modell	1.6D DRiVe	1.6D DRiVe Start/Stop
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.560	R4/1.560
Leistung (kW/PS/min)	80/109/4.000	80/109/4.000
Drehmoment (Nm/min)	240/1.750	240/1.750
L x B x H (mm)	4.266 x 1.782 x 1.447	
0–100 km/h (s)	11,3	11,3
Spitze (km/h)	190	190
Normverbr. (l/100 km)	4,5 D	3,8 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	119	99
Preis (netto/Euro)	ab 18.824	ab 19.160



NACHGEFRAGT BEI RÜDIGER HÜTTEMANN, LEITER VERTRIEB GROSSKUNDEN BEI VOLVO CAR GERMANY

Af: Welche Gewerbetunden dürften sich für den Alcoguard entscheiden?

Hüttemann: Grundsätzlich ist der Volvo Alcoguard ein Assistenzsystem, das für alle Autofahrer einen Zusatznutzen bringen kann – privat und geschäftlich. Bisher haben wir nur Erfahrungen vom gewerblichen Alcoguard-Einsatz in Schweden. Dort haben sich Taxigesellschaften, Firmen mit Personentransporten und kleinere Unternehmen, die sich ein besonderes Image geben beziehungsweise ihre Mitarbeiter auch zum strikten Verzicht von Alkohol am Steuer anhalten wollen, für die Montage und Nutzung entschieden. Das sind bisher kleinere Projekte, und nur solche sehe ich im ersten Schritt auch hier auf dem deutschen Markt, wobei wir in Deutschland keine Taxibauten anbieten. Bei allen

anderen kann der Alcoguard durchaus Sinn machen.

Af: Was empfehlen Sie Fuhrparkleitern bei der Einführung von Alcoguard?

Hüttemann: Neben der reinen Anleitung zur richtigen Bedienung und Nutzung auf jeden Fall eine detaillierte Aufklärung, dass der Alcoguard eine freiwillige Maßnahme ist, die mit geringem Zusatzaufwand für den Fahrer einhergeht, aber positive Auswirkungen hat, die diesen Mehraufwand wert sind. Dazu gehört dann auch der klare Hinweis, dass es für den Einsatz keine grundsätzliche rechtliche Grundlage gibt, allerdings für den Dienstwagennutzer über entsprechende Anordnungen im Fahrzeugüberlassungsvertrag eine arbeitsrechtliche Grundlage zur Nutzung des Alcoguards geschaffen werden kann. Wichtig ist, den Mitarbeitern zu vermitteln, dass es nicht darum

geht, sie zu kontrollieren, einzuschränken und alle möglichen Daten zu sammeln und diese auszuwerten, was mit dem Alcoguard überhaupt nicht möglich ist. Das Messergebnis sichert nur noch einmal ab, was der Fahrer eigentlich von sich aus tun sollte: die strikte Trennung zwischen Alkoholenuss und Fahrzeugnutzung.

Af: Befürchten Sie ein Veto von Betriebsräten?

Hüttemann: Der Betriebsrat muss vor dem Einbau eines solchen Systems in Dienstwagen selbstverständlich gefragt werden und zustimmen. Ich erwarte hierbei allerdings kein Veto, da keine Datensammlung vorgenommen wird. Es geht vielmehr um ein Höchstmaß an Sicherheit im Straßenverkehr und die Gesundheit der Mitarbeiter. Letztlich auch um das Ansehen eines Unternehmens selbst.