MY VOLVO MAGAZIN
2019 / 2020

VINTER

GARAGE NORDSTERN AG

WIR BRINGEN SIE SICHER DURCH DEN WINTER

Geschätzte Leserin und Leser

Sie halten die erste rein schweizerische Ausgabe des «My Volvo Magazins» in Ihren Händen. Eine Premiere, die vielleicht schon bald Tradition werden könnte. Sie haben die Wahl und können auf Seite 38 darüber abstimmen, ob und wie Ihnen die Schweizer Ausgabe gefällt. Dabei können Sie erst noch etwas gewinnen – ein verlängertes Wochenende für zwei Personen im wunderschönen Titlisgebiet.

Der Fokus dieser Ausgabe liegt wie bereits erwähnt auf der Schweiz. Zum Beispiel geben wir Ihnen in unserer Reportage über die Air Zermatt tiefe Einblicke in die wohl berühmteste Bergrettung der Welt.

Ebenfalls um das Wohlergehen von Menschen geht es dem Basler Unternehmer Thomas Straumann. Der Implantate-Produzent fährt Volvo, seit er Auto fahren kann. Seitdem ist er unserer Marke treu geblieben. Im Interview verrät der erfolgreiche Unternehmer, wie es zu dieser Tradition gekommen ist und wie diese mit seiner spannenden Familiengeschichte zusammenhängt.

Apropos Familie: «Friend of Volvo» Marc Sway verrät in einem eindrücklichen Portrait zu seinem Sommerhit «Way Back Home», was für ihn Heimat bedeutet.

Mehr als nur ein fahrbares Atelier ist ihr silberner Volvo 940 für die Zürcher Stylistin Connie Hüsser. Die Ausstellungsmacherin, Künstlerin und Preisträgerin des «Swiss Grand Award for Design» des Bundesamtes für Kultur fährt Volvo aus Leidenschaft und Liebe. Und sie muss es wissen: Die Powerfrau beschäftigt sich schon ein Arbeitsleben lang mit Stil und Design. Als Stylistin spürt sie die neuesten Wohntrends auf, errichtet Traumwelten für Messen, kuratiert Ausstellungen und haucht Objekten Liebe ein.

Haben Sie gewusst, dass einer der stärksten Verbundstoffe ein Naturprodukt ist? Das Schweizer Unternehmen «bcomp» forscht bereits seit Jahren an den Vorteilen von Naturfasern wie Flachs – der nicht nur leichter als Kunststoff, sondern auch strapazierfähiger ist.

Wir wünschen Ihnen viel Freude und Inspiration bei der Lektüre des neusten «My Volvo Magazins».

Roger Hägi
Geschäftsführer

PS: Wir sind vom 31.10. bis 3.11.2019 an der Auto Zürich – besuchen Sie uns!

VÄLKOMMEN

«MY VOLVO» IST EIN MAGAZIN DER VOLVO CAR CORPORATION. ALLE BEZEICHNETEN ARTIKEL IN DEN VERSCHIEDENEN ILLUSTRATIONEN DIESER BROSCHÜRE STAMMEN AUS DEM VOLVO SORTIMENT. GERNE GEBEN WIR IHNEN DAZU NÄHERE DETAILS UND UNTERBREITEN IHNEN EIN INDIVIDUELLES ANGEBOT. ALLE GENANNTEN PREISE SCHLIESSEN DIE GESETZLICHE MEHRWERTSTEUER VON 7,7% EIN. DIE PREISE ENTHALTEN MONTAGEKOSTEN UND SIND GÜLTIG BIS 28.2.2020. ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN.

myclimate PERFORMANCE neutral Drucksache
No. 01-19-107530 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership

FSC www.fsc.org RECYCLED Papier aus Recyclingmaterial FSC® C004588

Vinter 2019 / 2020

4

GEROLD BINER
Mit einer Legende durch die Lüfte

12

THOMAS STRAUMANN
Praktisch denkender Theoretiker

16

VOLVO ART SESSION
Human Meets Digital

22

BCOMP
Naturfaserspezialist

34

XC40 T5 TWIN ENGINE
Die Kraft der zwei Motoren

Gerold Biner

MIT EINER LEGENDE DURCH DIE LÜFTE

Zermatt ist einzigartig. Umringt von 38 Viertausendern zählt das autofreie Dorf im Mattertal über zwei Millionen Logiernächte pro Jahr – so viele wie in keinem anderen Ort im Schweizer Alpenraum. Ohne die Air Zermatt wäre ein geordneter Ablauf fast nicht zu bewerkstelligen. Sie sorgt mit 2000 Rettungseinsätzen im Jahr nicht nur für die Sicherheit von Einheimischen und Touristen, sondern ist mit Transport-, Bau-, Forst- oder Shuttle-Flügen auch eine elementare Dienstleisterin für Zermatt und die Region. Unter der Leitung von CEO Gerold Biner ist aus der Air Zermatt die wohl berühmteste Bergrettung der Welt geworden.

Mit Gerold Biner zu fliegen, ist etwa wie mit Roger Federer Tennis zu spielen – eine grosse Ehre. Der CEO der Air Zermatt ist eine lebende Legende; Zeitungsartikel betitelten ihn als «König der Lüfte», «Maestro vom Matterhorn» oder «Schutzengel aus dem Wallis». So ist Gerold Biner denn auch weit über das Wallis hinaus bekannt. Er war unter anderem auch Hauptprotagonist der TV-Serie «The Horn» sowie mehrerer SRF-Dokus.

Dabei geht es dem 56-Jährigen nicht um Ruhm oder Anerkennung, sondern um seine Passion, die seit 30 Jahren sein Beruf ist: Pilot bei der Air Zermatt zu sein. Rund 4000 Einsätze ist Gerold Biner geflogen. Und dies nicht nur am Matterhorn, sondern beispielsweise auch am Mount Everest, wo er mit seinem Team eine Rettungsstation aufbaute. Über das dramatische Abenteuer am Himalaja hat er sogar ein Buch geschrieben: «Fliegen um Leben und Tod».

JUGENDTRAUM: HELIKOPTERPILOT BEI DER AIR ZERMATT

Seit 36 Jahren arbeitet Gerold Biner für die Air Zermatt. «Mein erster und hoffentlich auch letzter Job», lacht der sympathische Oberwalliser, der gerade von einem Einsatz zurückkommt und im Pausenraum des Zermatter Heliports den Kaffee für seine Crew selbst zubereitet; ganz bescheiden, ganz Teamplayer. Das Duzis kommt gleich zur Begrüssung; er erweckt den Eindruck eines guten Kollegen, mit dem man gerne Raclette essen gehen würde.

Obwohl Biner rund 15 000 Flugstunden auf seinem Konto hat, ist er vollends auf dem Boden geblieben. In Europa gibt es keine Handvoll Piloten, die auf dieselbe Anzahl Flugstunden kommen. Und immer noch strahlen seine blauen Augen, wenn er vom Fliegen spricht: «Sobald ich einen Meter vom Boden abhebe, bin ich ein glücklicher Mensch. Ich vergesse alles rundherum, weil ich mich voll aufs Fliegen konzentrieren kann.»

Bereits als kleiner Junge träumte Gerold Biner davon, eines Tages als Pilot für die Air Zermatt zu fliegen. Damals, als er den ersten Helikopter der legendären Bergrettung vor sich sah. «Es kam mir vor, wie wenn ein Ufo landen würde», sagt er heute rückblickend. Dieses Erlebnis hat ihn für immer geprägt.

GEGRÜNDET AUS DER NOT HERAUS

Verletzte Patienten wurden bis 1968 auf einer Bahre im Postwagen der Matterhorn-Gotthard-Bahn transportiert, wo sich nur der Pöstler um sie kümmerte. So konnte es nicht weitergehen; ein Kreis von Idealisten um Gründer Beat H. Perren kaufte in der Folge den ersten eigenen Helikopter. Anfangs musste die Agusta-Bell 206A Jet Ranger in einer zu kleinen Scheune eingestellt werden, bevor auf einem Felsvorsprung am Dorfrand der Heliport entstand – bis heute Dreh- und Angelpunkt der Air Zermatt.

51 Jahre nach der Gründung ist aus der legendären Bergrettung ein Unternehmen mit 10 Hubschraubern und bis zu 75 festangestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern geworden. Das Flugunternehmen ist damit auch ein wichtiger Arbeitgeber für die Region, mit weiteren Heliports in Raron und Gampel.

Die Zentrale in Zermatt versprüht die Atmosphäre eines Walliser Arvenstüblis, in dem die Crew der Einsatzleitung hochkonzentriert, aber in aller Ruhe die Einsätze koordiniert. Keine Spur von Hektik – selbst an Spitzentagen geht es geordnet zu, wie auch im Januar 2018, als pro Tag 2000 Personen aus dem eingeschneiten Zermatt ausgeflogen werden mussten; und die Mitarbeiter sogar noch Zeit fanden, den Wartenden heisse Suppe zu kochen. Biner ist stolz auf sein Team: «Es sind alles Leute, die sich untereinander gut verstehen, gerade weil sie Spezialisten auf ihrem Gebiet sind. Das gibt einen Zusammenhalt wie in kaum einer anderen Einsatzzentrale. Die Identifikation mit der Firma ist gewaltig.»

RETTUNG AM WEISSHORN

Von der Zentrale erhält CEO Gerold Biner nun die Nachricht, dass der Helikopter für den nächsten Rettungseinsatz startklar ist. Geplant ist ein einfacher Rettungseinsatz am Weisshorn. «In drei Minuten achtundvierzig Sekunden bin ich parat», sagt Biner und verschwindet, um sich umzuziehen.

Die Kühnheit der Air-Zermatt-Piloten ist legendär. Sie gründet auf spektakulären Rettungsaktionen wie 1970 in der Eigernordwand, wo die Air Zermatt als erstes Team Direktrettungen an gefährlichen Berghängen durchführte. 1971 gelang an den Engelhörnern die erste Windenrettung in dunkler Nacht – und das erst noch bei eisigem Schneefall. Oder damals, im Winter 1972: Wie in einem Actionfilm mussten 72 Passagiere aus einer auf 2400 Meter über Meer blockierten Luftseilbahnkabine am Schilthorn gerettet werden; erstmalig in der Geschichte der Helikopterrettung.

Verglichen damit ist die bevorstehende Rettung eine Fingerübung. Pilot Biner setzt den Kopfhörer auf und schliesst die Tür, gleich darauf beginnen die Rotoren zu drehen. Der Start verläuft abenteuerlich, denn die Hubschrauber der Air Zermatt heben rückwärts vom Heliport ab – setzen zurück wie aus einem Parkplatz. Biner fliegt eine enge Linkskurve abwärts, um dann die Maschine plötzlich steil nach oben zu ziehen – ein Gefühl wie auf einer Achterbahn. Im Nu ist die richtige Flughöhe erreicht und es erscheinen vor einem die majestätischen Gipfel, vor denen man sich verneigen möchte. Elegant zieht der Hubschrauber über den Grat des Weisshorns; der Heli zeichnet einen Schatten auf die sonnige Felswand, gleich einer Libelle, die über die schroffen Steine eines Flussbetts tanzt.

Plötzlich entdeckt der Rettungssanitäter den erschöpften Wanderer, der auf den Gletscher geraten ist; der Heli landet zentimetergenau und nimmt den dankbaren Berggänger auf; alles gut, alles unter Kontrolle.

Wahrscheinlich könnte der erfahrene Pilot mit den Kufen seines Helikopters einen Faden in eine Nadel einfädeln, so präzise und kontrolliert steuert er die Bewegungen des Fluggeräts, mit dem er wie verschmolzen scheint.

«Trotz jahrelanger Erfahrung gibt es immer noch Momente, die mich überraschen. Dann ist es sehr wichtig, dass man einen Escape-Plan hat, um nicht in eine Sackgasse zu geraten. Sei es bei einem technischen Problem oder einer Rettung bei schlechtem Wetter, wo ich selber entscheiden muss, wie weit ich gehen will. Das lernt man nur mit der Erfahrung. Wichtig ist, die rote Linie nicht zu überschreiten.»

Gerold Biner

DIE ROTE LINIE

Eine rote Linie war 30 Jahre lang der Höhenrekord, den Jean Boulot, ein französischer Testpilot des Herstellers Sud Aviation, 1973 mit einer Aérospatiale SA-315B Lama aufgestellt hat: 12 441 Meter. Einer der auf das Hochgebirge spezialisierten Rettungs- und Transporthelikopter, steht heute noch für die Air Zermatt im Einsatz.

Wieder gelandet realisiert man, was Gerold Biner am Helikopterfliegen so begeistert. Es ist diese Leichtigkeit, das Überwinden der Schwerkraft. Was braucht es eigentlich, um Pilot bei der Air Zermatt zu werden? Biner lacht: «Die Sprache ist ein entscheidendes Kriterium. Unsere ‹Halskrankheit› muss man intus haben; nur wer hier aufgewachsen ist, kennt die engen Täler und die speziellen Leute, die hier leben.»

Dass die Piloten aus der Region kommen sollten, versteht sich besser, wenn man bedenkt, dass die Air Zermatt in die Ausbildung jedes Piloten rund 250 000 Franken investiert. Da hofft man natürlich schon, dass die Piloten nicht gleich wieder wegziehen.

In zehn Schritten lernen ausgebildete Helikopterpiloten in fünf Jahren die besonderen Skills, die es als Air-Zermatt-Pilot braucht. Gerold Biner: «Mit Shuttleflügen ums Matterhorn fängt man an. So lernt der Pilot die Maschine und den Heliport kennen. Dann kommen einfache Unterlastflüge dazu. Erst nach ungefähr zwei Jahren, wenn man das wirklich beherrscht, dürfen einfache Pistenrettungen geflogen werden. Später geht man zu zweimotorigen Maschinen über, zu Nachtflügen, Spitalflügen und am Schluss zu Seilwindenaktionen im Gebirge.»

Die personelle Zukunft der Air Zermatt ist gesichert. Auch wenn sich die Art der Fluggeräte verändern wird: «Die Themen

Elektromotoren und Drohnen sind stark im Kommen. Es wird schon eine Veränderung geben, aber nicht so, dass der Pilot überflüssig wird.» Zum Glück für alle, die in Zermatt in Not geraten.

PIONIERE DER BERGRETTUNG

Auf der Landefläche weisen derweil die Flughelfer routiniert die ankommenden Hubschrauber ein, betanken und beladen sie mit dem nötigen Equipment. Je nach Einsatz, je nach Auftrag – und jeder Handgriff sitzt. Bis zu 25 Mal am Tag fliegt die Air Zermatt zu Rettungseinsätzen aus. Das geht jeweils sehr schnell: Innerhalb von nur drei Minuten können Pilot, Rettungssanitäter und der auf Hochgebirgsmedizin spezialisierte Arzt in der Luft sein. Übrigens: Als erstes Rettungsunternehmen der Schweiz beschäftigte, die Air Zermatt schon seit 1973 Ärzte, welche die Rettungsflüge begleiten. Für schwierige Bergungen begleiten ausserdem erfahrene Bergretter die Helikopterbesatzung. Dabei kommen auch selbst entwickelte Rettungssysteme zum Einsatz. Zum Beispiel die Longline, welche die Rettung an einem langen Seil von über 200 Meter möglich macht. Oder das Dreibein zur Bergung von Verunglückten aus Gletscherspalten – der Ruf als Pioniere der Bergrettung kommt nicht von ungefähr.

(Seit über 50 Jahren steht die Air Zermatt für Schweizer Innovationsgeist und Präzision, aber auch für wagemutige Piloten und abenteuerliche Rettungsaktionen. Die Pioniere der Bergrettung haben vieles mit unserer Geschichte gemeinsam, in der wir nicht weniger als die Sicherheit des Automobils revolutionierten. Deshalb sind Volvo Schweiz und die Air Zermatt 2018 eine Partnerschaft eingegangen. Gerold Biner schätzt die Zusammenarbeit sehr und schwärmt: «Durch die Partnerschaft mit Volvo Schweiz können wir viel lernen, abgesehen davon, dass es sensationelle Autos sind. Jeder Mitarbeiter wünscht sich einen eigenen Volvo – einige haben bereits schon gewechselt.»)

CONNECTED SAFETY

Zeitsparende Dienste mit der «Volvo On Call»-App, mehr Sicherheit durch unser «Connected Safety»-Sicherheitssystem

«VOLVO ON CALL»-APP

Die «Volvo On Call»-App verbindet das Smartphone mit dem Fahrzeug. Es bietet eine Vielzahl von zeitsparenden, vernetzten Diensten, die nicht nur das tägliche Leben bequemer, sondern das Autofahren ganz allgemein sicherer machen. Benötigen Sie Pannenhilfe oder einen Notfalldienst, können Sie sich aus dem Fahrzeug heraus sofort mit dem «Volvo On Call»-Center verbinden. Und falls aufgrund eines Aufpralls die Airbags oder der Gurtstraffer aktiviert werden, setzt sich automatisch ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin von Volvo On Call mit Ihnen in Verbindung. Sollte es sich um einen Notfall handeln, werden Sie von Volvo On Call so lange persönlich betreut, bis professionelle Hilfe bei Ihnen eintrifft.

CONNECTED SAFETY

Volvo Cars macht das Fahren sicherer – seit Jahrzehnten und auch in Zukunft. Diverse Assistenzsysteme sorgen mittlerweile aktiv und passiv für mehr Sicherheit. Die Vernetzung von Fahrzeugen untereinander ermöglicht es nun sogar, eventuelle Gefahren zu erkennen, bevor man ihnen begegnet.

Unser «Connected Safety»-System warnt andere Volvo Fahrerinnen und Fahrer vor eventuellen Gefahren. Zum Beispiel mit dem Warnblinkalarm (Hazard Light Alert) oder dem Alarm für rutschige Strassen (Slippery Road Alert). Diese Systeme helfen anderen Volvo Fahrerinnen und Fahrern, das Unfallrisiko erheblich zu verringern.

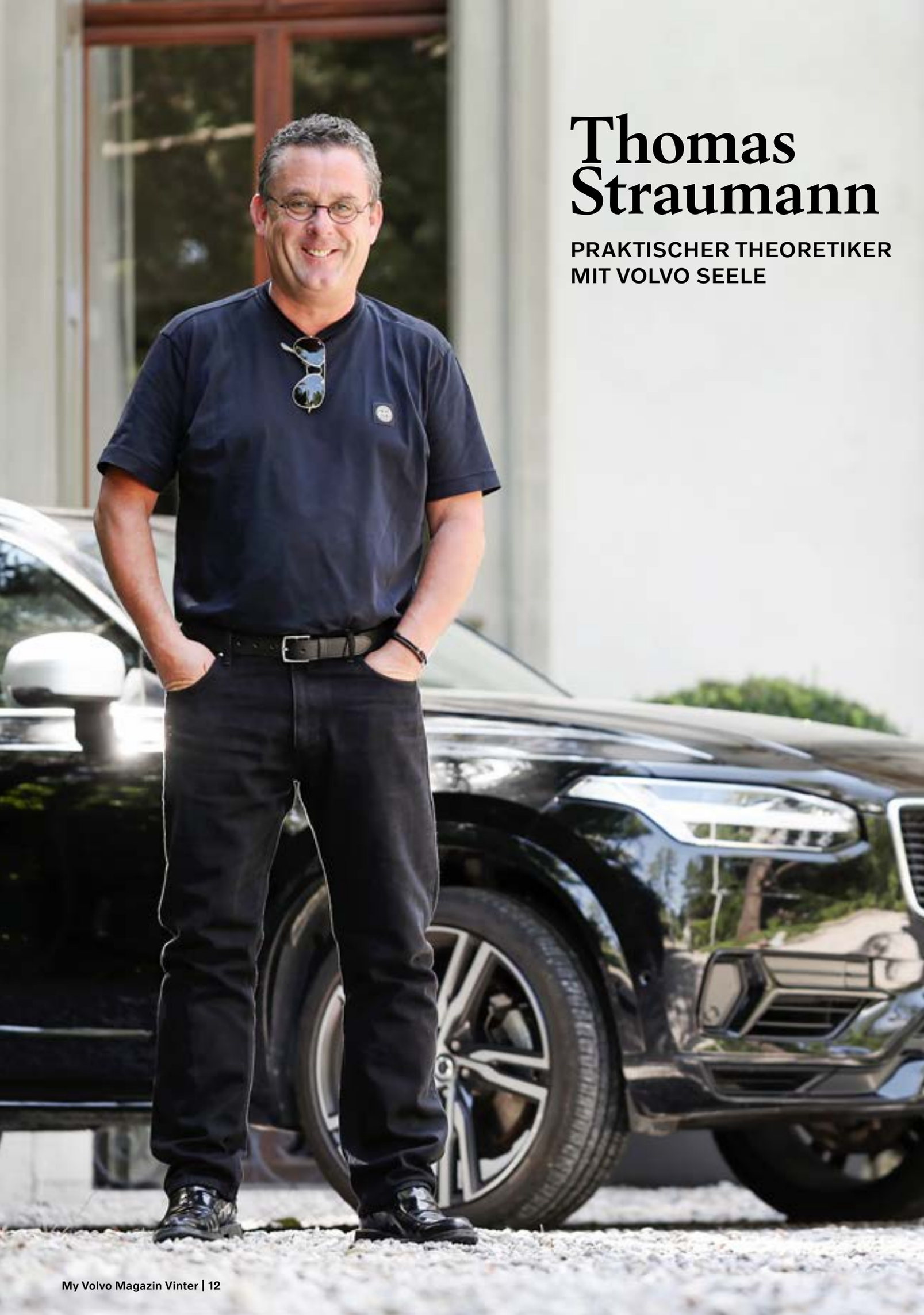
Ab dem Modelljahr 2020 wird die gesamte Volvo Flotte serienmässig mit den vernetzten Sicherheitstechniken ausgestattet. Ältere Fahrzeuge der aktuell verfügbaren Modellreihen (Volvo XC40/Volvo V60/Volvo XC60/Volvo S90/Volvo V90/Volvo XC90) werden beim nächsten Service kostenlos nachgerüstet.

HAZARD LIGHT ALERT (HLA)

Mit dem Hazard Light Alert lassen sich potenziell gefährliche Situationen bereits erkennen, bevor sie sichtbar werden. Sobald zum Beispiel in einem Volvo der Warnblinker aktiviert wird, wird dies automatisch an alle Fahrzeuge auf diesem Streckenabschnitt weitergegeben und ein akustisches Signal weist die anderen Fahrer auf den Umstand hin. Möglich macht dies unsere cloudbasierte Technologie, welche Volvo Fahrzeuge untereinander vernetzt und sicherheitsrelevante Daten anonym zwischen ihnen austauscht.

SLIPPERY ROAD ALERT (SRA)

Wie man im Winter auf vereisten Strassen richtig reagiert, lernt man bei unserem Winterfahrtraining, der «Volvo Winter Driving Experience». Damit Sie als Volvo Fahrerin oder Fahrer zusätzlich frühzeitig vor rutschigen Strassen gewarnt werden, dafür sorgt der «Slippery Road Alert». Die Brems-, Lenk- und Beschleunigungssensoren unserer Fahrzeuge erfassen konstant den Reibwert des Strassenbelags. Dieser Wert gibt Auskunft darüber, wie sicher Ihr Volvo auf der Strasse liegt. Weicht der erfasste Reibwert nun bei einem Fahrzeug vom Sollwert ab, deutet dies auf Rutschgefahr hin, worauf alle Volvo Fahrer auf dem betroffenen Streckenabschnitt mittels optischem Signal frühzeitig gewarnt werden.



Thomas Straumann

PRAKTISCHER THEORETIKER MIT VOLVO SEELE

Der Basler Thomas Straumann ist einer der erfolgreichsten Unternehmer der Schweiz – sowohl als Manager, Technologe, Mäzen oder Hotelier. Obwohl der Grossvater und Vater bereits Unternehmer waren, zog er es vor, nicht direkt ins Familiengeschäft einzusteigen. Vielmehr arbeitete er sich vom Polymechaniker bis zum Ehrendoktor der Universität Basel empor. Auf seinem spannenden Lebensweg wurde der Selfmademan stets von der Marke Volvo begleitet.

Herr Straumann, worauf gründet die Treue zu Volvo?
Die Marke hat mich meine ganze Kindheit lang begleitet; meine Eltern kauften 1969 den ersten Volvo, einen 164 GL. Obwohl ich damals erst sechs Jahre alt war, kann ich mich auch heute noch genau daran erinnern, denn ich durfte die Farbe auswählen: Weiss. Bei der Übergabe des Volvo hat mir der Vertreter ein Kartonköfferchen mit Würfeln geschenkt, aus denen ich verschiedene Volvo Modelle zusammensetzen konnte. Ich war begeistert und hatte das Köfferchen immer bei mir.
Der Volvo 164 GL wurde hervorragend unterhalten und stand anschliessend bis 1992 als Firmenauto im Einsatz. 1974 hiessen wir einen Volvo 264 als Familienauto willkommen.

Sie führen die Familientradition bis heute weiter.
Mit Unterbrüchen fahre ich seit 1982 einen Volvo. Als 19-Jähriger erstand ich meinen ersten eigenen Kombi, ebenfalls einen Volvo 264. Denn einerseits benötigte ich als Segler viel Stauraum, andererseits war mir der Sicherheitsaspekt sehr wichtig.
Meine Eltern waren einmal unverschuldet in einen schweren Unfall mit einem Lastwagen verwickelt; sie überlebten dank ihrem Volvo aber unverletzt. Ich selbst erlebte ebenfalls einen schweren Unfall, allerdings nicht in einem Volvo. Von diesem Tag an war mir ein sicheres Auto umso wichtiger.

Hatten Sie einen «Lieblings Volvo»?
Der Volvo 850er T-5R war klar mein Lieblingsmodell – der coolste Volvo, den ich je besessen habe. Er verfügte über eine enorme Beschleunigung, dazu war er überaus sportlich zu fahren. Wir hatten später mehrere Volvo 850 T-5R im Fuhrpark der Firma.

Sie haben offensichtlich ein Faible für Autos.
Mir wurde diese Leidenschaft quasi in die Wiege gelegt. Der Auto-Spleen liegt denn auch in der Familie. Mein Grossvater besass Fahrzeuge, die heute Raritäten und teilweise noch immer in Familienbesitz sind.

Welche automobilen Perlen stehen neben dem Volvo sonst noch in Ihrer Garage?
Zwei Porsche 356 mit Jahrgang 1948 und 1949, das älteste Porsche-Cabriolet bzw. -Coupé, das existiert; Nr. 3 und Nr. 4. Die Karosserie der ersten Kleinserie wurde bei Beutler in Thun hergestellt. Dazu besitze ich einen Aston Martin (Anmerkung: dabei handelt sich um jenen DB 5, den James Bond in «Goldfinger» und «Thunderball» fuhr).

«Aktuell fahre ich einen Volvo XC90 Plug-in Hybrid, warte aber bereits mit Freude auf meinen neuen, den Volvo V60 Polestar Engineered, welcher im November ausgeliefert wird.»
Thomas Straumann

Thomas Straumann ist langjähriger Volvo Kunde. Die Familie Straumann bezieht ihre Fahrzeuge seit 1969 bei derselben Volvo Vertretung in Basel.

Sie sind Pferdebesitzer; reiten Sie selber auch?
Ich reite nicht mehr. Meine Eltern hatten zwar einen Pferdehof, aber ich war nie besonders talentiert – mich begeisterten andere Sportarten. Zum Reitsport bin ich erst wieder durch meine Töchter gekommen. Meine jüngste Tochter ist sehr talentiert und reitet im Schweizer Juniorenkader. Durch meine erste Frau entdeckte ich den Schwimmsport und trainierte über zehn Jahre lang den Schwimmclub Liestal. Daneben war ich auch leidenschaftlicher Segler – wie vorab erwähnt mit ein Grund, warum ich mir meinen ersten Volvo, den 264 Kombi, kaufte.

Sie amten auch als Verwaltungsratspräsident des CSI Basel.
Dieses Jahr feiern wir unser 10-jähriges Jubiläum, dazu fand 2019 zum ersten Mal ein Weltcupspringen in Basel statt; das bereitet mir grosse Freude.

Das Engagement für den Spitzensport liegt in der Familie. Ihr Grossvater Reinhard war Skispringer und Förderer. Sie auch?
Ich bin noch nie gesprungen. Zwei meiner Söhne waren Mitglieder des Juniorenkaders. Obwohl durchaus talentiert, mussten sie leider aus zeitlichen Gründen zurücktreten. Mein Grossvater Reinhard erforschte als Erster die Aerodynamik des Skispringens im Windkanal. Die Skispringer konnten nirgends so gut trainieren wie im Windkanal, weil sie hier das Gefühl für das Fliegen in der Luft erleben konnten. Mein Vater baute die Tests aus und wurde auch im alpinen Skisport aktiv. Wir hatten in der Firma jahrzehntelang eine Abteilung, die sich ausschliesslich mit dieser Thematik befasste. Als mein Vater starb, habe ich das Engagement 25 Jahre lang weitergeführt und die Windkanalversuche auf das Juniorenteam ausgeweitet.

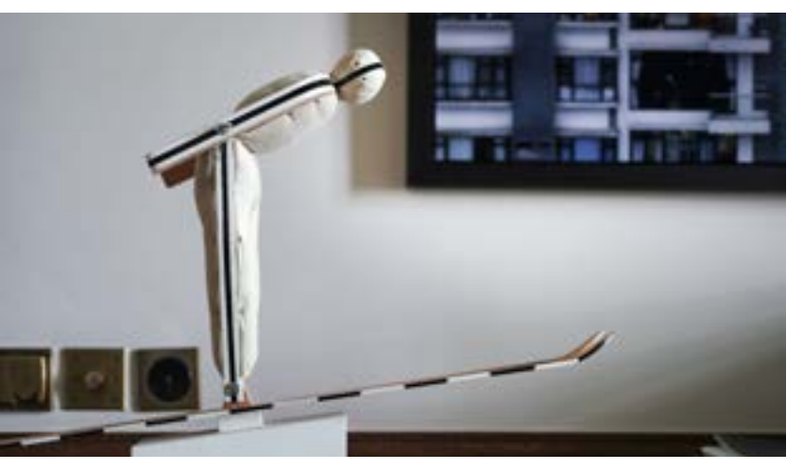
Zu welchem Zeitpunkt traten Sie in das Familienunternehmen ein?
Ich wollte immer etwas Eigenes machen. Nach dem Tod meines Vaters 1988 sagte mein Schwager, der das Unternehmen führte, zu mir: «It's your name on the building, you decide first.» Ich habe vier Geschwister; wir alle wussten, dass eine gemeinsame Tätigkeit in der gleichen Firma nicht sinnvoll wäre. So entschieden wir uns in Absprache mit unserer Mutter, die Firma zu verkaufen. Damit hatten alle die Möglichkeit, sich etwas Eigenes aufzubauen. Ich entschied mich, den kleinen Dentalimplantate-Bereich weiterzuführen und auszubauen. Das Potenzial dieser Sparte lag für mich auf der Hand und mich reizte die Herausforderung; die Zahnimplantologie steckte damals noch in den Kinderschuhen. Am 1.1.1990 nahmen wir den Betrieb auf, rückblickend genau zum richtigen Zeitpunkt.

Daneben bauten Sie mit Medartis ein Unternehmen auf, das auf Osteosynthese spezialisiert ist.
Ich wollte die Osteosynthese als zweites Standbein für Straumann etablieren. Aus strategischen Überlegungen heraus habe ich dann jedoch davon abgesehen, die Osteosynthese unter dem Dach der Straumann Holding zu führen. Also gründeten wir dafür 1997 die Medartis AG und bauten unsere Aktivitäten in diesem Segment unter dieser Marke weiter aus.

Sie haben Medartis letztes Jahr an die Börse gebracht – bereits das zweite Unternehmen in Ihrer Karriere.
Nach der Straumann Holding AG im Jahr 1998 war für mich klar, dass ich keinen zweiten Börsengang mit einem Unternehmen vollziehen werde. Nach 20 Jahren war die Medartis auch kein klassisches Start-up mehr. Weil wir uns aber in einem Markt mit grossen Konkurrenzunternehmen bewegen, hat man es als Kleinunternehmen nicht ganz einfach. Wir standen also vor der Entscheidung: Wollen wir das Wachstum in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren selbstständig herbeiführen oder wollen wir schneller vorankommen, indem wir investieren und akquirieren? Wir haben uns dann für den Schritt an die Börse entschieden.

Was fasziniert Sie mehr an der Osteosynthese: der Mensch oder die Technologie?
Beides: Zum einen interessiert uns natürlich der Patient und seine Fraktur, zum anderen, wie diese schmerzfrei behandelt werden kann. Dabei ist die grösste Herausforderung, mit möglichst minimalinvasiven Operationstechniken einen schnellen Heilungsprozess herbeizuführen. Auf der anderen Seite steht die einfache Anwendbarkeit für den operierenden Arzt – selbst bei hochkomplexen Fällen.

Sie sind gelernter Polymechaniker und heute Ehrendoktor der Universität Basel.
Ich habe das Handwerk von der Pike auf erlernt und natürlich auch Lehrgeld bezahlt. Mich interessiert die Technologie bis zum heutigen Tag. Nicht nur wenn es um Implantate, Verbindungen oder Geometrien geht. Ebenso ist es für mich wichtig zu wissen, wie die Produkte in der Praxis angewendet werden und welche Optimierungen wir vornehmen können.



Sehen Sie sich eher als Theoretiker oder als Praktiker?
Ich bin mehr der Praktiker. Zwar würde ich mir heute nicht mehr zutrauen, eine Fräsmaschine zu bedienen. Aber ich bin ein praktisch denkender Mensch, dem die Theorie sehr wichtig ist. Gerade dann, wenn man selbst ein Unternehmen aufbaut. In diesem Sinn bin ich ein «praktisch denkender Theoretiker».

Was sind Ihre Stärken?
Ich bin begeisterungsfähig und habe ein gutes Gespür für interessante Herausforderungen. Sei es für eine Technologie oder eine gute Idee; ich erkenne schnell, ob etwas Potenzial hat. Das liegt daran, dass ich Menschen sehr gut einschätzen kann. Insbesondere wenn es darum geht, die richtige Person an der passenden Stelle einzusetzen. Auch sehe ich mich als guten Zuhörer und starken Teamplayer, dem die Meinung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wichtig ist.

Karten auf den Tisch: Was ist Ihre grösste Schwäche?
Möglicherweise gebe ich einem Herzensprojekt zu viel Zeit, sich zu entwickeln. Wenn ich von etwas begeistert bin, gebe ich dazu vielleicht auch zu viele Chancen. Sonst kenne ich meine Limits sehr gut. Ich kann gut einschätzen, ob ich jemanden beiziehen muss, weil mein Fachwissen nicht reicht – zum Beispiel beim Thema Finanzen. Ich bin nicht allwissend und kann nicht auf allen Gebieten ein Experte sein. Es ist sicher keine Schwäche, sich Unterstützung von Spezialisten zu holen.

Für mediales Aufsehen sorgte auch der Kauf inklusive aufwendiger Renovation des Grand Hotels «Les Trois Rois» in Basel. Wie kam es dazu?
Nachdem ich einige Jahre in Gstaad gelebt hatte und an der Renovation des «Grand Hotel Bellevue» beteiligt war, suchte ich ein zweites Hotelprojekt. Wieder in Basel, machte mich mein Architekt auf den Verkauf des «Les Trois Rois» aufmerksam. Sein Umbauprojekt überzeugte mich. Das Hotel hat eine grosse Geschichte, die wir wiederaufleben lassen wollten. So entschied ich mich, das Haus zu kaufen und es in die ursprüngliche Form von 1844 zurückzuversetzen. Ich wollte damit auch etwas für die Region bewirken, weil das Hotel wirklich etwas Einzigartiges für Basel darstellt. Ich habe immer noch grosse Freude daran, weshalb es immer noch im Familienbesitz ist.

Gibt es zum Hotel auch eine persönliche Geschichte?
Die gibt es in der Tat. Als meine Mutter kurz vor meiner Geburt stand, wollte mein Vater sie ins Frauenspital bringen und warten, bis der Sohnemann das Licht der Welt erblickt. Da ich mir Zeit gelassen habe, sind sie abends ins gegenüberliegende «Les Trois Rois» zum Abendessen gegangen. Vielleicht habe ich dies ja mitbekommen und so einen pränatalen Bezug zum Hotel erhalten.

«Auf meinem Pferdehof stehen auch drei Volvo Trucks im Einsatz.»
Thomas Straumann

VOLVO ART SESSION 2019 – HUMAN MEETS DIGITAL

Was als Bühne für nationale und internationale «Street Artists» bereits 2011 begann, hat sich über die Jahre zu einer nationalen Plattform für Künstler und spannende Persönlichkeiten rund um die Thematik «human meets digital» – Mensch und neue Technologien – entwickelt. In diesem Jahr findet die Volvo Art Session vom 25. bis 26. Oktober im Zürcher Schiffbau statt. Stand im letzten Jahr noch der immer menschlicher werdende Roboter im Fokus, beleuchtet die Volvo Art Session in diesem Jahr den Mensch, der durch am und vor allem im Körper getragene Technologie zunehmend maschinenähnlicher wird: den Cyborg.

2018 demonstrierte Sophia the Robot, die charmante Roboterdame von Hanson Robotics, dass die Zukunft längst begonnen hat und die Grenze zwischen Technologie und Mensch fliessender wird.

Schauen Sie sich hier die Highlights der Volvo Art Session 2018 an:

Bei der diesjährigen Volvo Art Session steht vor allem Neil Harbisson, der erste staatlich anerkannte Cyborg der Welt im Scheinwerferlicht. Mit seinen Keynotes erreichte Harbisson in den sozialen Medien bereits ein Millionenpublikum.

Ein Tänzer zwischen der virtuellen und realen Welt ist auch der bereits in jungen Jahren mehrfach preisgekrönte Multimediakünstler Refik Anadol. Der in der Türkei geborene Anadol sorgt zurzeit mit seinen postdigitalen Installationen weltweit für Furore.

Nach seiner beeindruckenden Lichtinstallation im 2018 heisst die Volvo Art Session auch dieses Jahr den Berliner Lichtkünstler Christopher Bauder von WHITEvoid herzlich willkommen. Bauder bringt heuer in Zusammenarbeit mit dem Klangkünstler Kangding Ray die atemberaubende Installation SKALAR mit in die altehrwürdige Halle des Schiffbau.

VOLVO ART SESSION 2019 – NEIL HARBISSON, DER CYBORG-AKTIVIST

Für Neil Harbisson waren alle Blumen grau, seine Welt ein farbloser Ort. Der 35-Jährige leidet unter Achromatopsie, einer totalen Farbenblindheit. Dank des «Eyeborgs», den er 2003 zusammen mit einem Kybernetik-Pionier entwickelt hat und in seinen Schädel implantieren liess, kann Neil Harbisson jetzt Farben hören. Umgekehrt übersetzt Harbisson nun auch die Töne von Musik, Sprache oder anderen Geräuschen in Farben. Er sieht sogar Farben, die der «normal» Sehende nicht wahrnehmen kann, wie etwa Infrarot oder Ultraviolett.

Dass der «Eyeborg» unter anderem Probleme ganz eigener Art mit sich bringt, davon erzählt Neil Harbisson in seinen faszinierenden Keynotes. Als Neil Harbisson zum Beispiel einen neuen Pass beantragen wollte, auf dem er mit seiner fix «installierten» Antenne zu sehen ist, weigerten sich die britischen Behörden zuerst. Erst nach verschiedenen Interventionen wurde er schliesslich als Cyborg anerkannt. Damit wurde Neil Harbisson zum offiziell ersten, staatlich annerkannten Cyborg der Welt.

Der heute in Brooklyn, New York, lebende Künstler bezeichnet sich auch als Cyborg-Aktivist. Er engagiert sich stark für die Kybernetik und die neuen Möglichkeiten, sich als Mensch mit Technologie zu «erweitern». Zum Beispiel als Mitbegründer der im Jahr 2010 lancierten Cyborg Foundation, die sich nicht nur für die Rechte von Cyborgs einsetzt, sondern auch für die Erweiterbarkeit der körperlichen Möglichkeiten.

Heute ist der 35-Jährige ein gefragter Keynote-Speaker zum Thema «Cyborgism» und Performance-Künstler, der das Publikum auf eine Reise mit in seine Welt nimmt. Und die ist unter anderem überirdisch – buchstäblich.

REFIK ANADOL

Seine Leinwand ist die Architektur, das Licht der Pinsel und Daten die Farben: So könnte die Kunst von Refik Anadol beschrieben werden. Könnte; denn es ist schwierig, die audiovisuellen Performances des Multimediakünstlers in Worte zu fassen.

An der Volvo Art Session 2019 präsentiert Refik Anadol seine beiden Werke «Melting Memories» und «Infinity Room». Anadol lädt die Betrachter ein, alternative Realitäten zu sehen und die Wahrnehmung neu zu definieren. Der grenzüberschreitende Moment seiner Kunst beschäftigt sich mit dem Wechselspiel zwischen digitaler und realer Welt.

Der in der Türkei geborene Künstler reiste 2013 mit einem Kunststipendium nach Los Angeles. In kurzer Zeit machte er sich einen Namen weit über die Kunstszene hinaus und illuminierte unter anderem schon die Walt Disney Concert Hall des Los Angeles Philharmony Orchestra.

Tauchen Sie hier in Refik Anadols Installation «Melting Memories» ein, die live an der Volvo Art Session 2019 zu erleben sein wird:

WHITEVOID

Bereits an der Volvo Art Session 2018 begeisterte Christopher Bauder von WHITEvoid die Gäste mit seinem faszinierenden Lichtspektakel «GRID», musikalisch begleitet von Komponist Robert Henke.

Der in Berlin lebende Multimediakünstler Bauder illuminiert Raumkonzepte rund um den Globus. Berühmt geworden für den illuminierten Grenzverlauf zum 25. Jahrestag des Berliner Mauerfalls, gehört Christopher Bauders Studio WHITEvoid zu den gefragtesten Lichtkunstateliers der Gegenwart.

Die Projekte von WHITEvoid wurden mehrfach ausgezeichnet, unter anderem mit dem Deutschen Lichtdesignpreis, dem Designpreis der Bundesrepublik Deutschland, Cannes Lions, dem Red Dot Design Award und dem iF Communication Design Award.

Die Lichtinstallationen von WHITEvoid waren unter anderem bereits im Centre Pompidou in Paris, dem National Museum of Fine Arts in Taiwan oder dem MUTEK in Montreal und Mexiko-Stadt zu erleben. Dazu kommen auch unzählige Festivals, die auf die einzigartigen Lichtshows von WHITEvoid setzen.

Alle Kunstwerke sind am Freitag, 25. Oktober 2019, zwischen 10 und 20 Uhr im Zürcher Schiffbau frei zugänglich; über Ihren Besuch würden wir uns sehr freuen.

Lassen Sie sich von der kinetischen Lichtshow GRID am Eröffnungsabend der Volvo Art Session 2018 in den Bann ziehen.

SCHIFFBAU
VOLVO
ART
SESSI
ON

«Die Marke Volvo hat mich im Stilbewusstsein sehr geprägt.»

INTERVIEW MIT CONNIE HÜSSER

Fotocredit: Florian Kalotay

Haben Objekte eine Seele? Warum ist etwas schön? Welche Jungdesigner/innen sind die nächsten «Corbusiers»? Connie Hüsser weiss es. Die Powerfrau beschäftigt sich schon ein Arbeitsleben lang mit Stil und Design. Als Stylistin spürt sie die neuesten Wohntrends auf, errichtet Traumwelten für Messen, kuratiert Ausstellungen und haucht Objekten Liebe ein. Stilbewusst fährt sie Volvo – am liebsten die älteren Modelle.

Kaum eine Zürcherin oder ein Zürcher, der/die Connie Hüssers Atelier an der Badenerstrasse nicht kannte. Dies ganz einfach darum, weil es die buntesten Schaufenster in der Strasse hatte; eine Art Schrein aus erlesenem Kitsch, Kunst und ganz viel Volvo.

«Hatte» deshalb, weil Connie Hüsser sich nach 22 Jahren von ihrem Atelier im Zürcher Kreis 4 verabschieden musste. «Ich wurde leider von der Gentrifizierung verdrängt», erzählt sie nicht ohne Wehmut. Jetzt sucht sie eine neue Heimat für ihre Dutzende von Designbüchern, Zeitschriften und die unzähligen Objekte, die sich über die Jahre zu einer veritablen Sammlung entwickelt haben. Dazu gehört auch ihre «Volvo Wand», an der Memorabilien hängen, die sie zusammengetragen oder von Freunden geschenkt bekommen hat.

Der Umzug kam für Connie Hüsser leider sehr ungelegen, da sie 2019 gleichzeitig mehrere Ausstellungen kuratierte. Sie ist eine gefragte Frau – noch mehr, seit sie im Frühling 2019 vom Bundesamt für Kultur mit dem «Swiss Grand Award for Design» ausgezeichnet wurde; als erste Interior-Stylistin in der Geschichte der Auszeichnung.

CONNIE HÜSSER: GESTALTERIN DURCH UND DURCH

In dieser Funktion zaubert Connie Hüsser Architekturwelten für internationale Designkunden, kuratiert aber auch ihre eigenen Ausstellungen. Ihre Installation «Objects with Love» sorgte sowohl an der Biennale in Kortrijk (BE) als auch an der «Design Miami/Basel» für grosses Aufsehen. Ihr liebstes und grösstes Objekt ist aber ihr senfgelber Volvo P1800, Jahrgang 1970.

Die Liebe zu Volvo wurde Connie Hüsser förmlich in die Wiege gelegt. Aufgewachsen über der Volvo Garage Hüsser und Palkoska in Baar, wurden das Ersatzteillager und die ausrangierten Fahrzeuge auf dem kleinen Schrottplatz hinter dem Haus ihr liebster Abenteuerspielplatz. «Dort passierte die Magie – der Geruch von Benzin, Pneus und altem Leder ging in meine DNA über und für mich war klar: Ich werde Automechanikerin", erzählt die aufgestellte Kreative. Doch zu Beginn der Achtzigerjahre war die Gesellschaft noch nicht so weit. «Es hiess: Automechanikerin ist kein Beruf für ein Mädchen», sagt sie nachdenklich. Was blieb, ist ihr Faible für Autos, vor allem Volvo Klassiker.

DIE LEIDENSCHAFT FÜR SCHÖNES

Da die Meinungen gegenüber einer Ausbildung zur Automechanikerin damals gemacht waren, entschied sie sich für eine Lehre als Dekorationsgestalterin. Durch ihre bedingungslose Leidenschaft, ihre unerschöpfliche Kreativität und ein sicheres Auge für schöne Formen und Farben wurde sie nach und nach zur Stylistin, ganz autodidaktisch, ganz organisch. So arbeitet sie heute als gesuchte Stylistin für Fotoshootings oder Kataloge, als Produktjournalistin für Lifestylemagazine oder als erfolgreiche Ausstellungsgestalterin für Messeauftritte, wie etwa für die Möbelfirma Vitra in Mailand.

Seit 2018 kuratierte sie ihre eigene Ausstellung für zahlreiche internationale Kunstevents: «Objects with Love». Dabei handelt es sich um ca. 48 Designobjekte und Prototypen junger Designerinnen und Designer, die Connie Hüsser sorgfältig ausgewählt hat und so ausstellt, dass die einzelnen Werke zu einer Collage werden.

VOLVO FAHRZEUGE: «OBJECTS WITH LOVE»

Wann wird aus einem Gegenstand ein «Object with Love»? Connie Hüsser: «Mich fasziniert das Unperfekte, das Spannungsfeld zwischen zwei Polen oder die Patina eines Objekts.» Können denn Produkte auch eine Seele haben? «Auf jeden Fall, vor allem wenn sie selbstgemacht, also mit Leidenschaft erschaffen sind. Diese Leidenschaft spiegelt sich in dem Werk wider», weiss die Stylistin. «Die Marke Volvo hat mich im Stilbewusstsein sehr geprägt.» So sehr, dass daraus ein «Object with Love» wurde.

EIN ROTER VOLVO 144 DELUXE ODER EIN SENFGELBER VOLVO P1800?

Ihre erste Liebe war ein leuchtend roter Volvo 144 Deluxe mit Schiebedach. Zusammen mit ihrem Vater und ihrem Bruder zerlegte sie den Klassiker in seine Einzelteile und restaurierte ihn mit viel Detailliebe und in vielen Arbeitsstunden. Bis heute bereut Connie Hüsser, dass sie ihn damals verkauft hat. «Es gibt Tage, da denke ich zurück und träume von ihm. Ich habe sogar meine Firma Deluxe nach ihm benannt.»

Leider musste sie sich damals zwischen zwei Volvo-Modellen entscheiden: ihrem geliebten 144 Deluxe und einem Volvo Sport, dem P1800. Die Entscheidung war klar und ihr Kindheitstraum, der P1800, ist bis heute ihr treuer Begleiter geblieben. Mittlerweile ist der Sportwagen ein Wochenendklassiker geworden. «Das wollte ich eigentlich nie, er war immer als Alltagsfahrzeug gedacht. Aber für meine Arbeit brauche ich viel Stauraum, damit ich mein kreatives Chaos unterbringen kann.»

DER SILBERNE VOLVO 940

So fuhr Connie Hüsser immer ältere Volvo Modelle, auch ein 343 oder ein 480 gehören in ihre «Auto-Biographie». Seit zwölf Jahren nun nennt sie auch einen silberfarbenen 940 ihr Eigen, den sie von ihrem Bruder geerbt hat. «Ich liebe mein silbernes Schiff. Er ist mein Zuhause und bedeutet für mich absolute Unabhängigkeit und Freiheit. Auch wegen seiner Zuverlässigkeit», resümiert sie.

Besonders gerne erinnert sie sich an ihren Volvo 240 GL: «In Zürich glaubten vor 20 Jahren alle, ich sei eine Polizistin, weil die Polizei damals diese Kombis in der Flotte hatte.» Mit diesem Auto reiste sie durch halb Europa. «Notfalls konnte ich einfach eine Matratze in den Kofferraum legen und schon transformierte sich der 240 GL zu einem Hotel auf Rädern.»

Connie Hüsser ist auch heute noch äusserst unkompliziert und praktisch. Sie kann an- und zupacken und muss dies auch können. Schliesslich ist sie eine «One-Woman-Show» und sieht sich mehr als «Arbeiterin für die Sache».

Eine urbane Trendsetterin mit Benzin im Blut findet man selten. Im Fall von Connie Hüsser sind diese beiden Extreme allerdings kein Gegensatz: «An der Ästhetik der Volvo Klassiker gefällt mir besonders die schnörkellose Linienführung. Sie entsprechen damit auch etwas meinem Charakter: ehrlich, direkt, kantig und unprätentiös. Für mich ist mein 940 optisch eines der schönsten Autos überhaupt.» Ein «Object with Love» eben.

«Ein Volvo lässt dich nie im Stich. Ich hatte in all den Jahren nie eine Panne.»

Connie Hüsser

Herr Fischer, wie ist es zur Entwicklung von Naturfasern gekommen? Wer kam auf die Idee, Flachs zu verwenden?
Das Unternehmen Bcomp ist ein typisches «Garagen-Start-up»: Zwei Ingenieure tüftelten über Jahre an einer Technologie, um ultraleichte Ski zu bauen. Die Lösung war ein naturfaserverstärkter Balsaholzkern. Parallel dazu haben wir mit diesen Naturfasern neue Verstärkungsmaterialien entwickelt, da wir Potenzial für den Leichtbau in viel grösseren Märkten – wie zum Beispiel der Automobilindustrie – sahen. Die Flachsfaser kombiniert beste mechanische Eigenschaften mit einer tiefen Dichte (also wenig Gewicht), was eine spannende Basis für ein Leichtbaumaterial schafft.

Was ist der Vorteil von Naturfasern gegenüber Kunststoff?
Naturfasern haben deutlich bessere mechanische Eigenschaften; verstärkt man den Kunststoff mit Naturfasern, kann man bei gleicher Leistung sehr viel Gewicht einsparen.

Werden auch Recycling-Materialien eingesetzt?
Grundsätzlich geht es beim Verbundwerkstoff-Ansatz immer darum, eine Verstärkungsfaser – in unserem Fall Flachs – mit einem Kunststoff zu kombinieren, um diesen zu verstärken. Es ist dabei durchaus möglich, einen Recycling-Kunststoff zu verwenden. Dies war auch genau die Aufgabe, die uns Volvo Car im Rahmen des «Volvo Ocean Race»-Projekts gegeben hatte: Rezykliertes Plastik aus dem Meer mit unseren Materialien so zu verstärken, dass dieses Material für die Herstellung von Auto-Interieur-Bauteilen genutzt werden kann.

Welche Naturprodukte würden sich für diesen Einsatz ebenfalls eignen?
Der Flachs verfügt über die besten mechanischen Eigenschaften aller Naturfasern, die wir heute kennen. Aktuell prüfen wir auch die Hanffaser, da diese über ähnliche Eigenschaften verfügt. Es wird aber noch einige Zeit dauern, bevor die Wertschöpfungskette an diejenige von Flachs anknüpfen kann.

Das «recycled plastics demonstrator vehicle» war ein voller Erfolg. Wie sieht die Zukunft aus?
Das Projekt bestätigt, dass unsere Technologie einsatzbereit ist und dass damit beim Gewicht bis zu 40% und bei Plastik sogar bis zu 80% eingespart werden können. Interieur-Teile wie die Mittelkonsole, Türabdeckungen oder auch die Instrumententafel sind Komponenten, für die unsere Materiallösung gut eingesetzt werden kann. Ich kann noch nicht zu viel verraten, aber es wird sehr spannend.

Wo finden die Materialien sonst noch Verwendung?
Ursprünglich war der Sport- und Freizeitmarkt unser «Heimmarkt»; wir konnten unsere Materialien sehr schnell in der Ski-Industrie aber auch zunehmend im Wassersport (Surfing) etablieren. Vor einem Jahr haben wir den Schritt in die Motorsportindustrie gemacht, wo wir mit unserer Materiallösung Karbon-Karosserieteile ersetzen. Unser Material bietet bei gleichem Gewicht dieselbe Performance, erlaubt aber signifikant Kosten zu sparen und erhöht die Sicherheit auf der Rennstrecke. Tatsächlich ist es so, dass unser Material keine gefährlichen Splitter generiert, die charakteristisch sind für Karbon. Aktuell arbeiten wir daran, unsere Motorsportlösung ebenfalls für Strassenfahrzeuge zu validieren, damit diese in den kommenden Jahren auch in Karosserieteilen von Sportwagen Verwendung finden kann. Des Weiteren entwickeln wir seit mehreren Jahren superleichte Satellitenbauteile mit der Europäischen Luftfahrtorganisation (ESA).

Um wie viel Prozent leichter werden Bauteile durch die Verwendung von natürlichen Verbundstoffen?
Wir erreichen hier Gewichtseinsparungen von bis zu 40%.

Wäre es grundsätzlich möglich, ein ganzes Fahrzeug aus Naturfasern zu bauen?
Grundsätzlich ist es möglich, dieses wäre aber weder kosten- noch gewichtseffizient. Naturfasern sind für gewisse Anwendungen sehr gut geeignet, für andere aber nicht.

Ihr Firmencredo lautet «Play Naturally Smart»; was hat es damit auf sich?
«Play» bedeutet für uns, dass jeder Mitarbeiter mit einem Lächeln zur Arbeit erscheinen soll. Alle Bcomp-Angestellten teilen dieselbe Vision und glauben daran, dass wir einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Gesellschaft und eine Kreislaufwirtschaft leisten können. Jede und jeder hat eine klare Aufgabe, trägt Verantwortung und kann sich entsprechend einbringen. Es ist natürlich auch bei uns nicht immer alles «heile Welt», aber die Grundstimmung ist sehr positiv, was uns hilft, täglich mit viel Motivation und Einsatz an den angestrebten Zielen zu arbeiten.
Unter **«Naturally»** verstehen wir unseren Ehrgeiz, die Welt mit unseren Produkten ein bisschen besser zu machen. Wir können aufzeigen, dass wir im Vergleich zur Karbonverarbeitung (Karrosserieteile Sportwagen) 75% der CO_2-Emissionen einsparen. Im Bereich der Automobil-Interieur-Anwendungen können wir das Gewicht um 40% reduzieren, was einem Total von über 80% eingespartem Plastik entspricht. Dazu kommt, dass weniger Gewicht den CO_2-Ausstoss reduziert (bei Benzinmotoren) und bei E-Autos einen positiven Einfluss auf die Reichweite hat.
Und den **«Smart(en)»** Teil übernehmen Forschung und Entwicklung.

Auf welche Entwicklungen sind Sie besonders stolz?
Es fällt mir schwer, eine spezifische Entwicklung hervorzuheben. Die Tatsache, dass wir ein Team aufgebaut haben, das gleichzeitig und in kürzester Zeit Projekte mit der ESA, mit hochkarätigen Rennwagenherstellern, aber auch mit führenden Automarken wie Volvo Cars planen und umsetzen kann, macht mich sehr stolz. Das «Volvo Ocean Race»-Projekt mit Volvo Cars war aber auf jeden Fall ein sehr wichtiger Meilenstein, der uns helfen wird, den Automobilmarkt mit unseren innovativen und nachhaltigen Leichtbaulösungen zu erobern.

Bcomp

INTERVIEW MIT CHRISTIAN FISCHER

Der Naturfaserspezialist Bcomp ist ein führendes Unternehmen in der Entwicklung von Naturfaserverbundwerkstoffen mit Sitz im schweizerischen Fribourg. Bcomp verarbeitet Plastikabfälle aus den Weltmeeren mit der hauseigenen «powerRibs-Technologie» zu Verbundwerkstoffen. Die daraus hergestellten Autoteile machen nicht nur aus ökologischer Sicht Sinn, sie sind dazu auch um 50 % leichter als durch herkömmliche Methoden hergestellte Autoteile.

Co-Founder Christian Fischer gibt Antworten auf die Fragen des «My Volvo Magazins».

VOLVO WINTER

DRIVING EXPERIENCE

VOLVO WINTER-KOMPLETTRÄDER

Wussten Sie schon, dass die Fläche, auf welcher die Reifen die Kraft des Fahrzeuges auf die Strasse übertragen, nur etwa die Grösse einer Handfläche aufweist? Deshalb ist die richtige Reifenwahl entscheidend. Je besser die Haftung, desto wirksamer kann das Fahrzeug bremsen, wenden oder beschleunigen.

Selbst wenn hierzulande der Schnee nicht mehr so oft rieselt wie früher, raten Verkehrsexperten dazu, in der kalten Jahreszeit konsequent auf Winterreifen umzustellen. Sommerreifen greifen auch bei trockener Witterung auf kalter Fahrbahn nicht ausreichend, da die Gummimischung auf wärmere Temperaturen ausgerichtet ist. Die Reifen verhärten sich bei Temperaturen unter 10 Grad Celsius und bieten so keinen sicheren Halt mehr.

Winterreifen haben ausserdem ein besonderes Profil; beispielsweise spezielle Rinnen, die Schnee, Matsch und Wasser von der Reifenunterseite ableiten und damit die Gefahr von Aquaplaning reduzieren. Die feinen Lamellen des Winterprofils verzahnen die Reifen mit dem Schnee, um eine optimale Haftung zu erreichen.

Winterräder von Volvo Cars wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Reifenhersteller entwickelt, damit sie optimal mit allen Fahrassistenzsystemen unserer Fahrzeuge zusammenarbeiten.

FAHREN SIE MIT IHREM VOLVO SICHER DURCH DEN WINTER DANK DEN «VOLVO WINTER DRIVING EXPERIENCES»

Wer kennt den Winter mindestens so gut wie wir Schweizer? Natürlich die Schweden. Darum bringen sie unsere Fahrzeuge auch auf Eis und Schnee immer sicher ans Ziel. Trotz aller möglichen Assistenten ist ein Auto am Ende aber immer nur so gut wie die Fahrerin oder der Fahrer. Um Ihren Fahrstil zu verbessern, bieten wir mit den «Volvo Winter Driving Experiences» jährlich qualifizierte Winterfahrtrainings an.

Dabei lernen Sie, wie Sie in winterlichen Notsituationen richtig reagieren und auch, wie Sie Ihren Volvo im physikalischen Grenzbereich perfekt beherrschen. Bei einer Vollbremsung auf Schnee oder Eis verlängert sich der Anhalteweg um das 4- bis 7-Fache (Bremsweg + Reaktionsweg = Anhalteweg). Bei Tempo 50 beträgt der Anhalteweg auf trockener Fahrbahn somit ca. 40 Meter, auf schneebedeckter Fahrbahn bereits ca. 115 Meter und bei Glatteis sogar 265 Meter.

Wie reagiert man richtig, wenn man auf Eis oder Schnee plötzlich ausweichen muss? Wie verhält man sich, wenn man ins Schleudern gerät? Bei den «Volvo Winter Driving Experience»-Veranstaltungen lernen Sie, sich sicher zu fühlen – egal, welche Herausforderung der Winter für Sie bereithält.

Scannen Sie den QR-Code und melden Sie sich an für eines unserer Winterfahrtrainings in der Schweiz.

19" Artio
für Volvo V40
Kraftstoffverbrauch: E
Nasshaftung: C
Geräuschpegel: 72
CHF 2535.–

18" Metallah
für Volvo V40 Cross Country
Kraftstoffverbrauch: E
Nasshaftung: B
Geräuschpegel: 72
CHF 2204.–

21" 8-Multi Spoke Black Diamond Cut Alloy Wheel
für Volvo XC90
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: C
Geräuschpegel: 73
CHF 3802.–

20" 10-Spoke Silver Diamond Cut Alloy Wheel
für Volvo S90 und Volvo V90
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: B
Geräuschpegel: 69
CHF 3681.–

19" 5-Double Spoke Black Diamond Cut Alloy Wheel
für Volvo V90 Cross Country
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: C
Geräuschpegel: 72
CHF 2855.–

19" 5-Double Spoke Matt Black Diamond Cut Alloy Wheel
für Volvo XC60 II
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: C
Geräuschpegel: 72
CHF 2855.–

21" 5-Triple Spoke Matt Black Diamond Cut Alloy Wheel
für Volvo XC60 II
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: B
Geräuschpegel: 72
CHF 3800.–

19" 5-Spoke Black Diamond Cut Alloy Wheel
für Volvo XC40
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: C
Geräuschpegel: 72
CHF 3029.–

18" 10-Multi Spoke Black Diamond Cut Alloy Wheel-1038
für Volvo S60 und Volvo V60
Kraftstoffverbrauch: C
Nasshaftung: C
Geräuschpegel: 72
CHF 2439.–

Volvo zum Mitnehmen – in unserem Online-Shop finden Sie als Volvo Fan hochwertige Merchandise-Artikel: vom flauschigen Plüsch-Elch bis zur leistungsfähigen Power-Bank.

1. Volvo Rider Concept XC Coupé
CHF 188.–

2. Car Blanket
CHF 90.–

3. Leather Charger Cable Apple
CHF 28.–

4. Leather Charger Cable Android
CHF 28.–

5. Moose plush toy
CHF 19.–

Alle abgebildeten Artikel sind in unserem Online-Shop verfügbar: shop-volvocars.ch

I ♥ VOLVO
MERCHANDISE

7

8

9

10

Selbstverständlich werden alle unsere Qualitäts-Produkte nachhaltig produziert.

6. Water Bottle, Clear/Grey
CHF 14.–

7. Glass USB 64GB
CHF 75.–

8. Power Bank, Grey/Orange
CHF 25.–

9. New Notebook Car Heritage
CHF 22.–

10. Sandqvist Leather Briefcase
CHF 415.–

Entdecken Sie unser ganzes Sortiment:
collection.volvocars.com

Volvo Innenraum-Schutzpakete

MIT 20 % KUNDENPREISVORTEIL

DER PERFEKTE SCHUTZ FÜR IHR VOLVO INTERIEUR

Der Winter bringt leider nicht nur Pulverschnee und Sonnenschein mit sich, mit den Schuhen gelangt auch unvermeidlich Nässe und Schmutz ins Auto. Schützen Sie den Innenbereich Ihres Volvo mit dem stilvollen original Gummimatten-Set.

Beispiel Innenraumschutzpaket Volvo XC60 MY20

CHF 202.– statt CHF 253.–

Bestehend aus:
Innenraummatten-Satz: CHF 124.–
Gepäckraummatten: CHF 129.–

ZWEI SCHWEDEN UNTER SCHWEIZERN

Im Winter 2018 sind Volvo Schweiz und die Bergbahnen Titlis in Engelberg eine Kooperation eingegangen. Warum die zwei international renommierten Brands besonders gut zueinanderpassen, verraten wir Ihnen im folgenden Beitrag.

GEWINNSPIEL

Nehmen Sie an unserer Umfrage teil und Sie erhalten die Chance, ein unvergessliches Wochenende in der Bergidylle der Titlisregion zu gewinnen. Das glückliche Gewinnerpaar erwartet eine Übernachtung im Berghotel Trübsee inkl. 4-Gang-Menü und 2-Tages-Skipass.

Besuchen Sie unsere Homepage unter:
www.volvocars.com/de-ch/beratung-und-kauf/entdecken/zubehoer-und-lifestyle/mvm

Volvo Car Switzerland AG nimmt Antworten vom 27.09.2019 bis 27.11.2019 entgegen.
Die Ziehung der Gewinner läuft ab 30.11.2019.

Die Destination Engelberg ist ein kleines Paradies auf Erden. Dieser Meinung sind viele überzeugte Naturliebhaberinnen und -liebhaber. Und so bezeichnen nicht wenige den Ort sogar wörtlich als «Berg der Engel».

Auch Simon Krappl, Marketing Director bei Volvo Schweiz, ist begeistert von der Innerschweizer-Perle: «Der Titlis ist nicht nur hierzulande wegen seiner zentralen Lage und der schnellen Erreichbarkeit eine populäre Destination für Tages-Skiausflüge. Seit über 20 Jahren ist die Ferienregion Engelberg-Titlis auch ein sehr beliebtes Reiseziel für schwedische Touristen. Besonders bekannt ist die Destination bei Freeridern aus Schweden, da sie hier perfekte Schneeverhältnisse mit fast unendlich langen Abfahrten vorfinden.»

Losgetreten hat diesen Run eine schwedische Filmcrew. Ende der Neunzigerjahre filmte diese die grosse Freiheit am Berg und die schwungvollen Abfahrten über die Hänge der Titlisregion. Ihre Filme sorgten in Schweden für so viel Begeisterung, dass sich eine grosse schwedische Community bildete, die in der Zentralschweiz Ski fahren wollte. Die kurze Anreise ab Stockholm oder Göteborg hat dies noch befeuert. Aktuell verzeichnet die Region denn auch zwischen 10'000 und 11'000 Übernachtungen von schwedischen Gästen pro Wintersaison.

«Doch nicht nur die Beliebtheit der Ferienregion Engelberg-Titlis bei schwedischen Touristen verbindet unsere beiden Marken», ergänzt Simon Krappl, «sondern auch bezüglich Nachhaltigkeit und einem gewissen Understatement im Auftritt sprechen wir die gleiche Sprache. So bieten sich für beide Brands immer wieder spannende gemeinsame Kommunikationsmöglichkeiten und Aktivitäten.»

DAS DORF ENGELBERG

Wenn man auf der Schweizer Karte genau in die Mitte zeigt, ist die Chance gross, dass der Finger auf Engelberg zu liegen kommt. Das Klosterdorf befindet sich am Fusse des Titlis und ist ein historischer Ort in einem wildromantischen Bergtal. Man ist umgeben von imposanten Berggipfeln und Gletschern. Und auf den zahlreichen Pisten des Skigebiets bieten lange Abfahrten ein einmaliges Wintersporterlebnis, sowohl für Individualgäste als auch für Familien.

DER TITLIS – DER HAUSBERG VON ENGELBERG

Ein abwechslungsreiches Pistenangebot von Oktober bis Mai, kurze Wartezeiten an den Skiliften und leicht zugängliche Tiefschneehänge sorgen auf dem Engelberger Hausberg für ein einzigartiges Skierlebnis. Mit zwölf Kilometern ist die Talabfahrt eine der längsten und spektakulärsten im ganzen Alpenraum.

DIE PARTNERSCHAFT VON VOLVO SCHWEIZ UND DEN BERGBAHNEN TITLIS

Volvo Schweiz und Engelberg-Titlis führen bereits seit einigen Jahren gemeinsame Marketingaktivitäten durch, von denen beide Partner gleich stark profitieren. So war Volvo zum Beispiel die einzige Marke, die in der vor drei Jahren neu eröffneten «TITLIS Xpress»-Bahn mit einer spannenden Promotion in Form eines Quiz, für dessen Lösung die Gäste genau die fünfzehnminütige Fahrzeit zur Verfügung hatten, präsent sein durfte. In der kommenden Wintersaison wird Volvo unter anderem an der Talstation einen für das Outdoor-Abenteuer förmlich prädestinierten Volvo V90 Cross Country ausstellen.

PLUG-IN HYBRID ODER MILD HYBRID?
Unser Ziel ist es, bis 2025 eine Million elektrifizierter Volvo Fahrzeuge auf die Strassen zu bringen. Ein Meilenstein, den wir mit einer immer breiteren Palette von Plug-in Hybriden, Mild Hybriden und zukünftig auch mit reinen Elektroautos erreichen wollen. Damit Sie sich über die beiden erstgenannten Antriebe ein besseres Bild machen können, erklären wir diese für Sie nachfolgend etwas genauer.

PLUG-IN-HYBRID
Ein Hybrid-Fahrzeug ist ein Auto, das sowohl einen Verbrennungsmotor als auch einen Elektromotor besitzt. Die beiden Antriebssysteme werden so eingesetzt, dass sie einander optimal ergänzen. Unser Hybridantrieb «Twin Engine» bietet Ihnen Leistung, einen extrem niedrigen Kraftstoffverbrauch, geringe CO_2-Emissionen und auch die Möglichkeit, nur mit Strom zu fahren. Mit diesem Antrieb können Sie Strecken bis ca. 50 Kilometer rein elektrisch zurücklegen. Sobald die Batterie leer ist, verhält sich der Plug-in Hybrid wie ein herkömmliches Fahrzeug mit einem Benzinmotor.

Das Laden dabei ist so einfach wie bei einem Smartphone – ob Sie Ihren Plug-in Hybrid nun zu Hause mit einer Wallbox oder am Arbeitsplatz beziehungswiese im Stadtzentrum an einer Elektroladestation aufladen.

Gerade in Innenstädten fällt die Luftbelastung durch den «Twin Engine» geringer aus. Wird der erforderliche Strom zum Betrieb des Fahrzeugs aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen, können Plug-in Hybride einen klaren Beitrag zum Umweltschutz leisten.

EIGNUNG
Plug-in Hybride eignen sich vor allem für jene, die kurze Strecken bis 50 Kilometer ohne Benzinverbrauch fahren wollen.

MILD-HYBRID
Im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren reduzieren Mild Hybride aktiv die Motorlast und verbessern auf diese Weise die Kraftstoffeffizienz und das Fahrerlebnis. Das Mild-Hybrid-Konzept kombiniert einen Verbrennungsmotor mit einem Elektroantrieb. Der Elektroantrieb unterstützt den Verbrennungsmotor in diversen Fahrsituationen, insbesondere beim Anfahren. Gleichzeitig gewinnt er als Generator beim Bremsen Energie zurück. Auf diese Weise steht zusätzliche Energie für eine bessere Beschleunigung zur Verfügung. Anders als bei den Twin-Engine Plug-in Hybriden dient der Elektroantrieb nur zum Beschleunigen und nicht zum rein elektrischen Fahren.

EIGNUNG
Der Mild Hybrid ist für jedermann geeignet. Die Batterie muss zum Laden nicht an eine Stromquelle angeschlossen werden.

Damit Sie noch klarer für sich heraus finden können, welcher Antriebstyp besser zu Ihnen passt, haben wir für Sie eine Umfrage zusammengestellt. Sie finden diese unter folgendem Link und der Wahl der aktuellen Magazinausgabe:

E-MOBILITY

MILD HYBRID VS. PLUG-IN HYBRID

36
MLB 040

XC40 T5 TWIN ENGINE

DIE KRAFT DER ZWEI MOTOREN

Der Volvo XC40 passt nun noch besser zum modernen Leben als je zuvor. Durch die Twin Engine bringt er die Vorteile von zwei Motoren mit sich und erfüllt so spielend alle Wünsche und Erwartungen in einem.

Im Zuge der Elektrifizierung des Strassenverkehrs findet ein Nachdenken über die persönliche Mobilität statt. Im Zuge dessen stellen nicht wenige Autofahrerinnen und Autofahrer fest, dass die täglichen Routinefahrten meist unter 50 Kilometer liegen. Was bedeutet, dass man sich fast komplett emissionsfrei bewegen könnte. Angeschlossen an eine Wallbox, wird der 9,7-kWh-Akku über Nacht geladen: bereit für die nächsten Fahrten durch den (All)Tag.

DER PLUG-IN HYBRID: DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN

Der Vorzug eines Plug-in-Hybrid-Antriebs ist die uneingeschränkte Mobilität durch die Effizienz eines vollwertigen Elektrofahrzeuges, kombiniert mit der Reichweite eines leistungsstarken Turbo-Benzinmotors. Beide Antriebe vereint ergeben beim Volvo XC40 T5 Twin Engine nicht nur enormen Fahrspass, sondern auch einen äusserst geringen Verbrauch.

Der Volvo XC40 T5 Twin Engine basiert als erstes Plug-in Hybrid-Modell auf der kleineren CMA-Plattform (Compact Modular Architecture). Angetrieben wird unser Kompakt-SUV von einem 180 PS (132 kW) starken 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbobenzin- und einem 82 PS (60 kW) Elektromotor. Diese Kombination ist hocheffizient: Mit einer Gesamtleistung von 262 PS/192 kW und 425 Nm Drehmoment verbraucht der Volvo XC40 T5 Twin Engine im kombinierten Testzyklus nur 1,7 l Benzin auf 100 km.

Dabei bleibt die Leistung nicht auf der Strecke. In 7,3 Sekunden sprintet der Kompakt-SUV von 0 auf 100 km/h. Umweltbewusstsein und der Fokus auf Leistung sind im Volvo XC40 Twin Engine keine Gegensätze; über drei Fahrmodi lassen sich die Vorzüge beider Antriebssysteme flexibel steuern.

Bis zum Jahr 2025 werden rund 50 Prozent aller Volvo Modelle elektrisch angetrieben sein. Aktuell noch mit einem Plug-in Hybrid oder Mild Hybrid und schon bald folgen Volvo Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb.

Durch Scannen des QR-Codes kommen Sie direkt auf die Angebotseite.

Ein Volvo wird nicht älter, er wird reifer. So gibt es unzählige Geschichten von Volvo Fahrerinnen und Fahrern, die ihren Volvo seit Jahrzehnten fahren und immer noch jeden Tag daran Freude haben.
Wir bei Volvo Cars legen in der Produktion Wert auf höchste Qualität – damit Sie die Gewissheit haben, dass Sie beim Kauf einer unserer Premium-Occasionen die beste Alternative zu einem Volvo Neuwagen gewählt haben.

Qualität, Sicherheit und Umweltbewusstsein sind die zentralen Werte von Volvo Cars – auch bei unseren Occasionen. Stephen Lomas, Global Selekt Manager bei Volvo Cars, dazu: «In den ‹Volvo Selekt›-Pool werden nur tadellose Fahrzeuge aufgenommen, die von uns geprüft wurden und alle Software-Updates erhalten haben. Jedes Fahrzeug durchläuft über 100 Prüfungen, bei denen Volvo Techniker Sicherheits- und Leistungsstandards sowie das Äussere und die Geschichte des Fahrzeugs überprüfen.» So kann die Historie eines Occasionsfahrzeuges bis zum Original-Registereintrag im Werk zurückverfolgt werden. Das erleichtert künftige Services und Upgrades. Falls Teile ersetzt werden müssen, werden nur original Volvo Teile verbaut. Kurzum: Volvo Selekt ist ein Gütesiegel, basierend auf den höchsten schwedischen Ansprüchen, auf das Sie sich beim Gebrauchtwagenkauf verlassen können.

VOLVO SELEKT

DARAUF KÖNNEN SIE SICH VERLASSEN

Rund 3000 Volvo Fahrzeuge befinden sich im «Volvo Selekt»-Pool. Jetzt liegt es an Ihnen: Bestimmen Sie, welche Optionen Ihnen wichtig sind, und entdecken Sie beispielsweise alle gebrauchten Volvo Kombimodelle, die für Sie und Ihre Ansprüche in Frage kommen.

Beim Kauf eines «Volvo Selekt»-Fahrzeugs erhalten Sie die Selekt-Garantie, mit der mindestens ein Jahr lang die wichtigsten und kostenintensivsten Teile abgesichert sind, sowie eine umfangreiche Garantie- und Pannenhilfe. Und wenn Sie möchten, können Sie die «Volvo Selekt»-Garantie sogar auf 24 oder 36 Monate erweitern.

DIE «VOLVO SELEKT»-CHECKLISTE:

- Unsere Fahrzeuge sind immer unter fünf Jahre alt und verfügen über weniger als 150 000 km Laufleistung
- Jedes Fahrzeug durchläuft über 100 Prüfungen und erhält die aktuellsten Software-Updates
- Umtauschoption bis zu 30 Tagen oder 1500 km
- Mindestens 12 Monate Garantie – unabhängig von der Kilometerleistung und Volvo Assistance
- Amtliche Fahrzeugprüfung inklusive

VOLVO SWISS PREMIUM®

10 JAHRE/150 000 KM GRATIS-SERVICE
5 JAHRE/150 000 KM VOLL-GARANTIE

Volvo Swiss Premium® Gratis-Service bis 10 Jahre/150 000 Kilometer, Werksgarantie bis 5 Jahre/150 000 Kilometer und Verschleissreparaturen bis 3 Jahre/150 000 Kilometer (es gilt das zuerst Erreichte).

Nur bei teilnehmenden Vertretern. Abgebildete Modelle enthalten ggf. Optionen gegen Aufpreis.

DER WINTER NAHT

SIND SIE VORBEREITET?

Freuen Sie sich auch schon auf die ersten Schneeflocken? Volvo Fahrerinnen und Fahrer schauen dem Winter jeweils gelassen entgegen. Mit den passenden Winterreifen, einem Wintercheck und der nötigen Fahrzeugpflege fahren Sie in Ihrem Volvo mit einem Lächeln durch die kalte Jahreszeit.

Wer sein Auto liebt, gönnt ihm ab und zu eine professionelle Wellnessbehandlung – zum Beispiel nach einer weiteren Reise, bei der sich der Schmutz des Winters in jeder Ritze festgesetzt hat. Doch auch der Innenraum bleibt nicht verschont von Schnee, Matsch oder Streusalz.

FAHRZEUGPFLEGE

Im Appenzeller Land vertreiben Silvester-Kläuse die Wintergeister, in Zürich der Böögg. Bei Ihrem Volvo hingegen macht sich ein richtiger Pflegeprofi ans Werk. Volvo Professional Car Care garantiert Ihnen gründliche Sauberkeit. Unsere ausgebildeten Experten legen höchsten Wert auf sorgfältige Pflege. Volvo Professional Car Care wird nur von zertifizierten Volvo Vertretern angeboten. Selbstverständlich werden dabei nur umweltschonende Reinigungs- und Pflegemittel eingesetzt.

Folgende Pflegepakete stehen zur Auswahl:

SWISSVAX – PFLEGE MADE IN SWITZERLAND

Wer selbst Hand anlegen will, muss nicht auf professionelle Qualitätsprodukte verzichten. Volvo Cars hat zusammen mit der Schweizer Firma Swissvax spezielle Pflege-Sets zur Selbstanwendung entwickelt. Und zwar für Innen und Aussen, für Neuwagen oder Klassiker.

VOLVO SWITZERLAND LEDERPFLEGE- UND VERSIEGELUNGSSET

Der Innenraum freut sich über das weiche Leder aus Schottland

- Volvo Switzerland Alcantara Set (für R-Design-Fahrzeuge)
- Volvo Switzerland Textilpflege Set

Die Teppichversiegelung sorgt dafür, dass sich der Schneematsch nicht in den Teppichen des Fussraums einnistet.

- Volvo Switzerland Interieurpflege Set
- Volvo Switzerland Paint Protection Kit mit Volvo Wachs, bestehend aus 30% Vol. Carnaubawachs

Der Volvo Wachs besteht aus 30% reinem Carnaubawachs – dem härtesten und saubersten Naturwachs der Welt.

Preise inkl. MwSt.	**Vinter-Make-up CHF 129.–**	**Lederpflege und Versiegelung CHF 99.–**	**Kosmetik & Pflege innen CHF 279.–**	**Kosmetik & Pflege aussen CHF 399.–**	**Kosmetik & Pflege innen & aussen CHF 549.–**
Fahrzeugwäsche aussen inkl. Insekten- und Teerentfernung mit manueller Radwäsche	✓	–	–	✓	✓
Türfalzreinigung	✓	–	–	✓	✓
Lackpolitur inkl. Wachsversiegelung	–	–	–	✓	✓
Fahrzeug innen komplett staubsaugen	✓	–	✓	–	✓
Alle Scheiben und Spiegel innen und aussen reinigen	✓	–	✓	–	✓
Alle Kunststoffe (Armaturen, Türpanels etc.) reinigen	–	–	✓	–	✓
Pflegebehandlung der Kunststoffe im Interieur (Armaturenträger und Türpanels)	–	–	✓	–	✓
Stoffsitze (oder Nubuck) vorne tiefenreinigen und gegen Neuverschmutzung imprägnieren	–	–	5 Sitzpl. + CHF 80.– 7 Sitzpl. + CHF 120.–	–	✓
Lederpflege Vordersitze (Reinigung, Behandlung mit Ledermilch und Versiegelung von Vorders., Armauflagen, Lenkrad)	–	5 Sitzpl. + CHF 80.– 7 Sitzpl. + CHF 120.–	5 Sitzpl. + CHF 80.– 7 Sitzpl. + CHF 120.–	–	5 Sitzpl. + CHF 80.– 7 Sitzpl. + CHF 120.–
Fussmatten vorne tiefenreinigen und gegen Neuverschmutzung imprägnieren	–	vorne: CHF 60.– alle: CHF 80.–	vorne: CHF 60.– alle: CHF 80.–	–	vorne: CHF 60.– alle: CHF 80.–

VOLVO

WINTER-CHECK

VOR DEM WINTER IST NACH DEM WINTER

Was auch immer Sie in diesen Winter vorhaben: Ihr Volvo bringt Sie sicher durch Kälte und Schneetreiben. Leider sind auch die schönsten Volvo nicht gefeit vor kleinen Blessuren. Bei Volvo Professional Car Care werfen unsere geschulten Fachkräfte einen prüfenden Blick auf Ihr Fahrzeug. Lackkratzer, kleinere Parkschäden, Beulen oder Sprünge in der Windschutzscheibe: Kaum sichtbar, können solche Kleinigkeiten später teurere Probleme verursachen.

Unsere Experten überprüfen ausserdem den Motorraum, Reifen, Felgen und Scheinwerfer. Ein besonderes Augenmerk wird auch auf den Innenraum, also Polster und Fussmatten, das Armaturenbrett und die Türverkleidungen, geworfen.

REGELMÄSSIG FRISCHES AUTOMATENÖL

Das Automatikgetriebe Ihres Volvo muss tagtäglich hohe Drehmomente des Motors übertragen, weich, schnell und in der passenden Situation die Gänge wechseln sowie bei jeder Temperatur für hohen Schaltkomfort und optimalen Kraftstoffverbrauch sorgen. Feuchtigkeit, schwankende thermische Belastungen, Abrieb und anspruchsvolle Streckenprofile können zu einem frühzeitigen Verschleiss und erhöhtem Kraftstoffverbrauch führen. Deshalb empfehlen wir Ihnen, etwa alle 90 000 km oder spätestens nach sechs Jahren einen Ersatz des Automatenöls bei uns durchführen zu lassen. Dabei wird das Automatikgetriebe gespült, mit frischem Öl neu befüllt und somit die restlose Entfernung aller Verunreinigungen sichergestellt.

KLIMAANLAGEN-CHECK **KOSTENLOS**

Wir kontrollieren die Funktionstüchtigkeit und Kapazität Ihrer Klimaanlage.

KLIMASERVICE **CHF 185.–**

Wir führen für Sie einen Komplettservice der Klimaanlage durch. Nebst der Klimaanlagen-Reinigung kontrollieren und reinigen wir den Kältemittelkreislauf und überprüfen den Pollenfilter (Angebot exklusiv Kältemittel).

KLIMAANLAGEN-REINIGUNG **AB CHF 128.–**

Unsere Klimaanlagen-Reinigung garantiert Ihnen eine saubere und gesunde Innenraumluft. Das Angebot für den Reinigungsservice beinhaltet die Reinigung der Anlage und das Desinfektionsmittel.

WINTER-CHECK **CHF 69.–**

- Batteriekontrolle
- Scheibenwischerblätter- und Windschutzscheibenkontrolle
- Beleuchtungskontrolle ohne Einstellungen
- Niveaukontrolle der Flüssigkeiten
- Frostschutzprüfung
- Schmierung der Türgummis und -schlösser
- Überprüfung von Reifen, Ersatzreifen, Reifendruck und Reifendichtmittel
- Funktionskontrolle der Klimaanlage
- Sichtkontrolle Bremsen
- Check Bordapotheke

IST IHRE BATTERIE NOCH FIT?

Im Winter wird die Starterbatterie besonders stark beansprucht, weshalb sie auch die Pannenursache Nr. 1 ist. Deshalb gilt es, diese frühzeitig zu prüfen und allenfalls rechtzeitig zu wechseln. Faustregel: Die Lebensdauer einer Batterie beträgt zwischen vier und fünf Jahre.

Scannen Sie den QR-Code und erfahren Sie, welches Styling-Kit für Ihr Volvo Modell verfügbar ist.

STYLING-KIT

MAKE-UP FÜR IHREN VOLVO

Stilvoll und individuell: Mit einem original Styling-Kit bekommt Ihr Volvo nicht nur ein optisches, sondern auch ein Performance-Update.

Exklusives Kunden-Angebot: 25 % Rabatt auf alle «Volvo Zubehör»-Pakete (für alle Modelle gültig).

VOLVO XC60 MY 20 STATT CHF 9711.– JETZT CHF 7289.–.

- Schutzplatte, hinterer Stossfänger
- Schutzplatte, vorderer Stossfänger
- Doppelte integrierte Endrohre
- Radhausverbreiterungen
- Polestar Performance Optimisation
- Kompletträder, 22"
- 5 Double Spoke Matt Black Diamond Cut - C008 oder 10 Open Spoke Black Diamond Cut - C009

MARC SWAY

UND SEIN «WAY BACK HOME»

Wer dreht seine «Bowers & Wilkins»-Anlage im Auto nicht lauter, wenn Marc Sways Sommerhymne «Way Back Home» im Radio gespielt wird? Der Rhythmus des Songs wärmt das Herz, auch wenn nun die Tage immer kälter werden. Erinnerungen an einen endlosen Sommer verblassen langsam in den langen Schatten des Herbstes. Und dann, wenn die Melancholie aufkommt, ist die Sehnsucht nicht weit.

Um Sehnsucht zu beschreiben, verfügt die portugiesische Sprache über ein eigenes Wort: Saudade. Saudade drückt aber auch Heimweh oder die Wehmut über eine Zeit aus, die nicht mehr zurückkommt. Und um Saudade dreht sich auch Marcs Song «Way Back Home»; ein sehr persönliches Stück, in dem es um die Frage geht, was und wo die Heimat ist.

HEIMWEH NACH BAHIA

Marc Sway besingt mit «Saudade» den Schmerz, der seine Mutter Ines wie ein Schatten begleitet, seit sie Anfang der 70er-Jahre in die Schweiz gekommen ist. Sie hat Brasilien als junge Frau der Liebe wegen verlassen – aber die Heimat trug und trägt sie immerzu in ihrem Herzen. Dies prägte auch Marc, in dessen Brust als Schweizer/Brasilianer zwei Herzen schlagen.

Der Song «Way Back Home» beschreibt auch seinen Weg zurück zu seinen Wurzeln. Wo ist Heimat? In Männedorf am Zürichsee, wo er aufgewachsen ist? Oder in Brasilien, dem Heimatland seiner Mutter, mit der er so verbunden ist, dass er sogar auf weite Distanzen spürt, wenn sie traurig ist? In «Way Back Home» geht es auch um das Loslassen, wenn Marc seine Frau und die beiden Kinder für eine Tournee verlassen muss. Es handelt vom Vermissen der Liebsten, das jeden Meter weiter weg von zu Hause grösser wird.

«Wenn dieser magische Moment auf der Bühne passiert, mit der Band und dem Publikum, wenn alles eins wird, dann kann auch die Bühne eine Art von Heimat sein», erzählt Marc Sway im eindrücklichen Portrait-Video zum Song.

VOR DEM KONZERT

Sich zu Hause zu fühlen, ist manchmal nicht an einen Ort gebunden, sondern vielmehr ein Gefühl. «Für mich ist das Auto zu einem Stück Heimat geworden, die Intimität vor oder nach einem Konzert ist sehr wichtig.» Sein Volvo XC90 T8 ist für ihn zu einem erweiterten Zuhause geworden, wie er weiter erzählt.

Wann immer möglich, fährt Marc selbst zu seinen Konzerten. Während diesen Fahrten haben sich feste Rituale entwickelt. Zum Beispiel beginnt hier schon das gemeinsame Einsingen auf den Gig. Sicher aber ist eins: Seine Schwester Carmen, die ihn immer zu seinen Konzerten begleitet und mit ihm auf der Bühne steht, lackiert sich im Auto die Fingernägel.

NACH DEM KONZERT

Nachdem der Applaus verebbt ist und sich Marc mit seinem Volvo XC90 T8 auf den Heimweg macht, findet er hinter dem Steuer die Ruhe, um das Erlebte Revue passieren zu lassen. Mit jedem Meter näher an seinem Zuhause wird dann die Vorfreude auf seine Familie grösser. Und mit ihr auf jenen Ort, den er Heimat nennt.

«MUSIK BEWEGT DIE MENSCHEN – DAS FASZINIERT MICH»

Marc Sway ist ein Vollblut-Musiker. Das Talent wurde ihm quasi in die Wiege gelegt. Mutter Ines impfte ihm schon als Kind den Samba und Bossa Nova ein. Und vom Vater, Sänger einer Blues- und Soulband, erbte er die Liebe zu Motown-Rhythmen.

UNSERE RÄDERTAGE

Wer zuerst wechselt, fährt sicherer:
Unser **Radwechselsamstag** ist Ihr Plus bei Minustemperaturen.

26.10.2019, von 7.20 bis 12.00 Uhr / 13.20 bis 16.40 Uhr

Der Winter wartet nicht – und Sie?
Ab dem 1. Oktober 2019, jeweils Dienstag bis Freitag, haben Sie die Möglichkeit, Ihre Räder bei uns wechseln zu lassen – von unserem hauseigenen Reifenteam! Sichern Sie sich Ihren Termin unter **www.nordstern.ch** oder der Nummer **052 647 66 55**.

UNSER SERVICE

Montage:	**CHF 10.00**	pro Rad
Auswuchten:	**CHF 11.00**	pro Rad
Wechseln, auswuchten und montieren:	**CHF 21.00**	pro Rad
Räderwechsel inkl. 2 auswuchten:	**CHF 62.00**	für 4 Räder
Reifenlager:	**CHF 13.00**	pro Rad/Saison

UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN

VERKAUF

Montag bis Freitag:	**von 8.00 bis 12.00 Uhr / 13.30 bis 18.30 Uhr**
Samstag:	**von 8.30 bis 16.00 Uhr**

KUNDENDIENST

Montag bis Donnerstag:	**von 7.00 bis 12.00 Uhr / 13.00 bis 17.30 Uhr**
Freitag:	**von 7.00 bis 12.00 Uhr / 13.00 bis 16.00 Uhr**

AUTO ZÜRICH

Besuchen Sie uns am Volvo Stand C04 in der Halle 3.
Wir freuen uns, Sie an der Auto Zürich zu begrüssen.

Die Öffnungszeiten:
Donnerstag, 31. Oktober und Freitag, 1. November 2019
von 10.00 bis 21.00 Uhr
Samstag, 2. November und Sonntag, 3. November 2019
von 10.00 bis 19.00 Uhr

Eintritt-Tickets können kostenlos bei uns abgeholt werden!

GARAGE NORDSTERN
KOMPETENZ IN FAHRT

GARAGE NORDSTERN
Güterstrasse 10
8245 Feuerthalen
Telefon 052 647 66 47
Telefax 052 647 66 48
info@nordstern.ch
www.nordstern.ch