

# Konzertsaal für die Straße

**Fahrbericht** | Nach zwölf Jahren ersetzt Volvo den XC90. Völlig neue Plattform, neue Motoren und eine Vielzahl von Komfort- und Assistenzsystemen sollen die Kunden überzeugen.

— Mit dem Start des neuen Volvo XC90 im Juni wird der Opernbesuch obsolet: Für das 2.756 Euro teure Bowers&Wilkins-Soundsystem mit 19 Lautsprechern und 1.400 Watt Systemleistung verspricht Volvo einen Klang wie im Göteborger Opernhaus. Das ist jedoch nicht die einzige Innovation, die die Schweden ihrem neuen Top-SUV mit auf den Weg gegeben haben.

**Neues Design und neue Technik** | Zum einen bringt Volvo mit der zweiten XC90-Generation erstmals seine neue Designsprache auf die Straße. Zum anderen überzeugt der XC90 mit einer Reihe technischer Neuerungen. Angefangen bei der neuen Plattform mit neuem Fahrwerk und optionaler Luftfederung bis hin zu neuen Assistenzsystemen. So soll der Kreuzungsassistent Unfälle beim Linksabbiegen verhindern und die Run-off-Road-Protection das Abkommen von der Straße vermeiden beziehungsweise dessen Verletzungsfolgen minimieren.

Motorenseitig ist der jetzt bis zu 100 Kilogramm leichtere XC90 als erster Volvo ausschließlich mit Drive-E-Vierzylindern lieferbar. Zum Start stehen mit D5, T6 und T8 Twin Engine drei Aggregate zur Wahl. Zum Ende des Jahres ergänzen zwei weitere Motoren die Palette: Der T5 mit 245 PS sowie der D4 mit 190 PS, den als einzigen XC90 nur die Vordräder antreiben.

**Komfortabler Gleiter** | Im XC90 erwartet den Fahrer ein Volvo-typisch klar gezeichneter und übersichtlicher Arbeitsplatz, der sich – mit Holz- oder Aluminiumeinlagen – gut verarbeitet präsentiert. Auffällig sind drei digitale Anzeigen – Instrumente, optionales



Fotos: Volvo Cars

**Pionier** | Der neue XC90 ist der erste Serien-Volvo, der die neue Designsprache der Marke verkörpert

Head-up-Display sowie der 9,2 Zoll große Touchscreen in der Mittelkonsole. Die Steuerung aller Komfort- und Unterhaltungsdienste erfolgt über dieses Touchscreen, auf Knöpfe verzichtet der XC90 fast vollständig – es verbleiben acht an der Zahl.

Auf einer ersten Fahrt überzeugte das neue Schweden-SUV mit direkter Lenkung und gutem Abrollkomfort. Der XC90 steckt Bodenwellen aller Art gut weg – in allen drei getesteten Fahrmodi: Comfort, Eco und Dynamic. Darüber hinaus steht ein Offroad-Modus zur Wahl. Auch die komfortablen und gut einstellbaren Sitze tragen zum Wohlbefinden des Fahrers bei.

**Benziner gute Wahl** | 85 Prozent aller XC90-Käufer werden sich für den Diesel D5 entscheiden, erwartet Volvo. Vielleicht sollten sie aber auch einen Blick auf die Benziner werfen: So folgt der T6 Gasbefehlen auch bei niedrigen Drehzahlen spontan, und bei regulären Landstraßen- wie Autobahnpartien überzeugt er durch angenehme Laufruhe. Typischen Vierzylinder-Klang entwickelt der T6 dagegen lediglich bei starken Beschleunigungsvorgängen. Kombiniert mit einem 80 PS starken Elektromotor wird der T6 übrigens zum T8 Twin Engine: Der Plug-in-Hybrid hängt ebenfalls gut am Gas – beziehungsweise Strom – und soll bis zu 40 Kilometer rein elektrisch fahren. Bleibt der D5 als derzeit einziger Diesel im – durch große

## Der Volvo XC90 | Daten und Fakten

<b>D5 AWD (225 PS)</b> R4/1.969 cm <sup>3</sup>   165 kW/225 PS   470 Nm/1.750-2.500 U/min 8-Stufen-Aut.   7,8 s   210-220 km/h   5,7-5,8 D   149-152 g/km	<b>ab 44.874 Euro</b>
<b>T6 AWD (320 PS)</b> R4/1.969 cm <sup>3</sup>   235 kW/320 PS   400 Nm/2.200-5.400 U/min 8-Stufen-Aut.   6,5 s   210-230 km/h   8,0 S   186 g/km	<b>ab 48.487 Euro</b>
<b>T8 Twin Engine (320 + 80 PS)</b> R4/1.969 cm <sup>3</sup> + E-Motor   235 kW/320 PS + 59 kW/80 PS   640 Nm (Systemspitze)   8-Stufen-Aut.   6,4 s 230 km/h (rein elektr.: 125 km/h)   2,7 S   64 g/km 4.950 x 1.958 x 1.776 mm   314-1.886 Liter Wartung: 30.000 km/12 Monate Ausstattungen: Kinetic   Momentum   R-Design   Inscription	<b>ab 64.458 Euro</b>

Fensterflächen übrigens überraschend übersichtlichen – XC90: Objektiv lässt das Aggregat keine Leistung vermissen, zeigt sich im großen SUV subjektiv aber von seiner gemütlichen Seite. Ohne dass man im XC90 D5 zum Verkehrshindernis würde: Überbordende Dynamik ist seine Sache nicht.

Bleiben noch wichtige Extras: Business-Pakete mit hochauflösender digitaler Instrumentierung und Navigation sowie paketabhängig Einparkhilfe beziehungsweise Einparkassistenten oder Audiosystem kosten zwischen 1.261 und 3.605 Euro, das Fahrerassistenzpaket gibt es für 1.387 Euro. Navigation als Einzeloption kostet 983 Euro, zwei zusätzliche Sitze in dritter Reihe sind für 1.261 Euro zu haben.

| Christian Frederik Merten



**Alles digital** | Übersichtliches Cockpit mit nur mehr acht Knöpfen und großem Touchscreen