



Schwedenfrachter

Autoflotte-Test | Mit der neuen Generation heißen große Volvo-Kombis (wieder) V90. Der Top-Kombi verkörpert viele Markentugenden, das Heckdesign jedoch bricht mit den Vorgängern.

Die neue Volvo-Toplimousine S90 durften wir als D4 mit 190 PS bereits Anfang des Jahres unter die Lupe nehmen (siehe Autoflotte 4/2017). Die beliebtere – und praktischere – Variante ist jedoch der Kombi V90. Er kam als Top-Diesel D5 AWD zu uns in die Redaktion.

Das Testauto | 235 PS sind hier serienmäßig mit Vierradantrieb AWD und Achtgangautomatik kombiniert. Als höchste Ausstattung Inscription gibt es ihn ab 52.017 Euro. An Bord sind dann zum Beispiel das Intellisafe-System mit adaptivem Tempomat und teilautonomer Fahrfunktion, Verkehrszeichenerkennung, das Infotainment mit Bluetooth, Zweizonen-Klimaautomatik oder Digitalinstrumente. Außen zeichnet sich die Version serienmäßig durch LED-Scheinwerfer mit Tagfahrleuchten im „Thors Hammer“-Design, elektrische und beheizbare Sitze oder 18-Zoll-Leichtmetallräder aus.

Unser V90 fuhr auf optionalen 20-Zöllern (1.504 Euro), für mehr Langstreckenkomfort sorgten unter anderem das Business-Paket Pro mit Bowers-und-Wilkins-Soundsystem, DAB+, Navi und Einparkassistent (4.580 Euro), das Lichtpaket mit dynamischen Voll-LED-Scheinwerfern und intelligentem Fernlichtassistent (756 Euro) sowie das Sitzkomfortpaket mit Massage-Ledersitzen vorn (1.345 Euro). Mehr Sicherheit bot Intellisafe Surround (zum Beispiel Totwinkelassistent; 504 Euro) oder das Laderaumpaket mit Befestigungsmöglichkeiten, Trennnetz, elektrisch umlegbaren Rücklehnen oder schlüssellosem Startsystem (798 Euro).

Karosserie | Beim V90 bricht Volvo mit seiner Designtradition: Anders als viele frühere Kombis der Schweden reckt er sein Heck



Fotos: Christian Frederik Merren/Autoflotte

Schick und praktisch | Trotz schrägem Heckabschluss ist der V90 auch im Gepäckabteil geräumig

nicht steil in die Höhe, sondern schließt rund-harmonisch ab. 560 bis 1.526 Liter fasst der gut geschnittene und beladbare Kofferraum – Platzmangel herrscht nicht. Der 13 Zentimeter längere Vorgänger V70 fasste jedoch maximal knapp 80 Liter mehr. Übrigens bringt nicht nur der Heckabschluss Dynamik ins V90-Design, insgesamt kommt er mit langer Haube und kurzen vorderen Überhängen sehr sportlich daher. Die flachen A-Säulen schränken das Raumangebot dabei nur subjektiv ein, objektiv gesehen sitzt es sich vorn wie hinten fürstlich. Die großen dritten Seitenfenster des Kombis sorgen zudem für beste Übersicht auch nach schräg hinten.

Interieur | Wie in S90 und XC90 erwartet den Fahrer ein vertikaler Neun-Zoll-Touchscreen, und im von uns getesteten Inscription zeigt ein 12,3-Zoll-Digitaldisplay Drehzahl, Geschwindigkeit und Co. an. Probleme

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Viel Platz ▶ Hoher Langstreckenkomfort ▶ Viele Assistenz- und Sicherheitssysteme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verzerrter Ausschnitt der Rückfahrkamera ▶ Ruckelig schaltendes Getriebe bei niedrigen Drehzahlen

mit der Ablesbarkeit der übersichtlich gestalteten Instrumente gibt es hier nur bei direkter Sonneneinstrahlung. Die Materialien, vor allem die Holzeinlagen, sind erlesen, die Verarbeitung erreicht aber nicht immer das Niveau der deutschen Wettbewerber.

Antrieb | 235 Pferde bewegen den V90 D5, maximal 480 Newtonmeter liegen zwischen 1.750 und 2.250 Umdrehungen an. Schlupf war dennoch kein Problem: Während der frontgetriebene S90 D4 beim Beschleunigen ab und zu das ASR bemühte, brachte unser Kombi seine Kraft dank Allradantrieb stets ohne elektronische Eingriffe auf die Straße. Der Verbrauch geht, berücksichtigt man Leistung und Allradantrieb, in Ordnung: Mit großem Autobahnanteil flossen im Schnitt 8,7 Liter Diesel durch die Einspritzdüsen. Auf der Landstraße waren es 8,1 Liter.

Fahrpraxis | Das adaptive Luftfahrwerk hinten (1.655 Euro) macht viele Fahrbahnunebenheiten vergessen. Seekrank wird man aber nicht: Zwar federt der Schwede



Licht und Schatten | Prägnantes Design, aber oftmals unhandliche Fahrzeugbreite



Der schluckt was weg | Maximal 1.526 Liter Gepäck nimmt der V90-Kofferraum auf

Restwerte | DAT-PrognoseVolvo V90 D5 AWD
InscriptionRestwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 42,3 %
25.000 km/Jahr: 40,1 %
40.000 km/Jahr: 35,6 %**Daten und Preise | Volvo V90 D5 AWD Inscription****Grundpreis Testwagen** **52.017 Euro**
R4/1.969 cm³ | 173 kW/235 PS | 480 Nm/1.750–2.250
U/min | 8-G.-Aut. | 7,2 s | 240 km/h | 4,9 D | 129 g/km

4.936 x 1.879 x 1.475 mm | 560–1.526 Liter

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Effizienzklasse: A+

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | N22 | N26

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

lange Bodenwellen sehr weich ab, rollt über kurze Stöße aber viel straffer ab. Zusammen mit der direkten Lenkung zeigt sich so ein gut abgestimmtes Fahr- und Federungsverhalten – zumal sich das Auto mit den Fahrmodi Eco, Comfort und Dynamic auf individuelle Ansprüche einstellen lässt. Schön für vorausschauende Fahrer ist die Segelfunktion im Eco-Modus, die den V90 ab 65 km/h bei Gaswegnahme ruhig dahingleiten lässt. Nicht optimal empfanden wir den aus unserer Sicht verzerrten Ausschnitt der Rückfahr-

kamera, außerdem schaltete das Getriebe beim Anfahren oft ruckelig. Was noch auffiel: Trotz teilpilotiertem Fahren bis 130 km/h berücksichtigt der adaptive Tempomat keine Tempolimits, der Regensensor stellt bei starkem Regen nicht auf Dauerbetrieb, und trotz intelligentem Fernlichtassistenten, der den Gegenverkehr aus dem Fernlichtkegel schneiden sollte, blinkten uns entgegenkommende Fahrzeuge regelmäßig an.

Autoflotte-Tipp | Wir empfehlen den V90 Momentum. Anders als im S90 stellt diese

Linie nicht den V90-Einstieg dar, sondern ist das nächsthöhere Niveau nach der Basis Kinetic (für V90 D3 und D4). Und wo wir schon beim Abrüsten sind, ist auch der 190 PS starke D4 mehr als ausreichend – mit Frontantrieb und Automatik: Er ist im Vergleich zum Testwagen mehr als 8.000 Euro günstiger. Als Optionen empfehlen wir wie im S90

- ▶ das Businesspaket (Digitalinstrumente, Einparkhilfe vorn und hinten, Navi, Apple Carplay, Android Auto) für 1.555 Euro,
- ▶ das Lichtpaket unter anderem mit Voll-LED-Scheinwerfern und intelligentem Fernlichtassistenten (1.092 Euro) sowie
- ▶ Intellisafe Surround (unter anderem Totwinkel-, Spurwechsel- und Querverkehrsassistent) für 504 Euro.

Im S90 macht die 360-Grad-Kamera Sinn, für den V90 wählen wir aufgrund der besseren Übersichtlichkeit die einfache Rückfahrkamera (429 Euro). Kombispezifisch würden wir auf der Bestellung aber das Laderaumpaket mit seinen zahlreichen Sicherheitsfeatures ankreuzen. | *Christian F. Merten*

Urbaner Landbewohner

Autoflotte-Test | Wer ein stylisches SUV sucht, ist beim Mini Countryman richtig. Trotz modischen Designs ist er alltagstauglich, und anders als sein Name vermuten lässt, fühlt er sich auch in der Stadt wohl.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Markendehnung | Gut, er ist länger als vier Meter: Dennoch ist der Fahrdynamiker Countryman mit seinen typischen Mini-Designelementen ein würdiger Markenvertreter

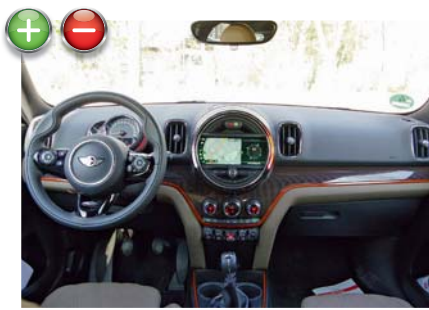
— Wirklich mini ist dieser Mini nicht: Mit knapp 4,30 Metern Länge bewegt er sich auf dem Niveau ausgewachsener Kompaktautos. Aber Marken entwickeln sich, und wer heute

nicht im SUV-Segment mitspielt, hat verloren. Also hat der Countryman auch seine Daseinsberechtigung – zumal er doch voll ins Trendsegment der kleinen SUV passt.

Das Testauto | Unser Countryman fuhr mit dem mittleren 150-PS-Diesel Cooper D vor. Klassische Ausstattungslinien gibt es für das SUV nicht, die Serienausstattung orientiert sich de facto an der Motorisierung. Im Cooper D bedeutet das für 25.294 Euro unter anderem 16-Zoll-Leichtmetallräder, Multifunktionslenkrad, Bluetooth, Radio, Service- und Notfalltelematik, manuelle Klimaanlage, Regen- und Lichtsensor. Optional an Bord waren bei uns unter anderem automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel (412 Euro), elektrische Sitze (ab 1.008 Euro), Sitzheizung vorn (277 Euro), Einparkhilfe vorn und hinten (672 Euro) sowie die Pakete Driving Assistant (unter anderem adaptiver Tempomat, Fernlichtassistent, Verkehrszeichenerkennung; 832 Euro), Wired (unter anderem Touchscreen, Navigation Professional; ab 1.714 Euro) und Chili (unter anderem Klimaautomatik, Komfortzugang, LED-Scheinwerfer, 17-Zoll-Leichtmetallräder, Sportsitze; 3.655 Euro). Mit zahlreichen weiteren Extras stand so ein 36.224 Euro teures Kompakt-SUV vor der Redaktionstür. ▶



Stylisch und funktional ... | Das modische Design schränkt Einstieg und Beladbarkeit nicht ein



... oder nur stylisch | Auch innen zeigt sich der Mini schick, hier leidet jedoch die Funktionalität

Fotos: Christian Fredrik Merrey/Autoflotte

Karosserie | Kein klassischer Dreitürer, aber doch typisch Mini. Angedeutete Rundscheinwerfer, der Grill, die verchromte umlaufende Fensterlinie, schwarz verkleidete Dachsäulen, das weiße, baseballcapartige Dach oder die vertikalen Rückleuchten sind klare Erkennungsmerkmale der Engländer. Was auffällt: Im Vergleich zum Vorgänger zeigt der Countryman Nummer zwei deutlich mehr Kante. Als Beispiel sei hier die aus der Motorhaube in die Kotflügel laufende Sicke genannt. Wer vom Designfokus des Countryman auf mangelnde Praxistauglichkeit schließt, liegt jedoch falsch. So sorgen die steil stehenden Dachsäulen und großen Fensterflächen für sehr gute Rundumsicht, und der Kofferraum ist mit 450 bis 1.390 Litern Fassungsvermögen ebenfalls langstreckentauglich. Gut geschnitten und beladbar ist er auch, lediglich die Ladekante könnte etwas niedriger liegen.

Interieur | Auch das Interieurdesign lässt keinen Zweifel aufkommen, welche Marke man gerade fährt. Die aufgesetzten Rundinstrumente oder das große, kreisrunde sogenannte Mini Centre Instrument im oberen Teil der Mittelkonsole gehören ebenfalls zur Marken-ID. Die Mittelkonsole beherbergt in Countryman Nummer eins noch den Tacho, der sich in Generation zwei nun aber hinter dem Lenkrad direkt im Fahrersichtfeld befindet. Der LED-Ring um das Mini Centre Instrument (im Paket Wired) dient nun situationsbedingt zum Beispiel als zusätzliche Drehzahl- oder Lautstärke- oder Heizungsanzeige. Alles in allem erfordert das Countryman-Cockpit jedoch eine gewisse Eingewöhnungsphase, stylisches Design wie etwa die typischen Kippschalter geht hier manchmal über optimale Bedienergonomie. Keine Rätsel gibt dagegen die Bedienung des Navigations- und Infotainmentsystems auf, allerdings beschränkt auch hier das Design des Centre Instruments die Funktion und ermöglicht nur einen relativ kleinen Touch-

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Übersichtliche Karosserie ▶ Knackige Schaltung ▶ Dynamisches und komfortables Fahrwerk 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Magere Serienausstattung ▶ Teure Extras

screen (8,8 Zoll). Die Verarbeitung zeigte sich tadellos, die Materialqualität für den Preis in Ordnung und auch am Platzangebot gibt es, gerade vor dem Hintergrund des verspielten Designs, nichts zu meckern.

Antrieb | 150 PS leistet der Zweiliter-Dieselmotor im Countryman Cooper D, und damit ist man gut motorisiert. Der ruhig laufende Selbstzünder arbeitet zusammen mit dem knackigen und präzisen Sechsgang-Handschalter auch aus unteren Drehzahlen willig und agil. Wer mehr Power mag, greift zum Cooper SD mit 190 PS, wirklich notwendig ist das aber nicht. Wir waren hauptsächlich auf Autobahnen mit teils dichtem Verkehr und in der Stadt unterwegs, dabei genehmigte sich unser Testexemplar im Schnitt 7,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Fahrpraxis | Wie die Muttermarke BMW steht Mini für Dynamik – und so auch der Countryman. Das knackige, aber dennoch nicht unkomfortable Fahrwerk macht auch

auf Langstrecken viel Spaß. In Kombination mit der direkten Lenkung erweist sich das englische SUV außerdem als Kurvenräuber – viele Wettbewerber fahren sich weit weniger dynamisch. Dass die komfortablen Sportsitze aus dem Chili-Paket mit Top-Seitenhalt aufwarten, erweist sich da als zusätzlicher Vorteil. Unser Countryman kam mit den drei Fahrmodi Normal, Green und Sport (151 Euro oder ebenfalls im Chili-Paket), die sich zwar spürbar, aber nicht dramatisch voneinander unterscheiden. Nicht ganz optimal: Durch die Eco-Anzeige im Green-Modus im Infodisplay findet die Verkehrszeichenanzeige keinen Platz mehr im Infodisplay hinter dem Lenkrad. Eine seltsame Priorisierung.

Autoflotte-Tipp | Üppig ist die Serienausstattung des Countryman Cooper D nicht. Und die Optionsliste umfasst viele Styling-Extras, die man sich im Fuhrpark getrost sparen kann. Wir ergänzen den Serientrim also nur um das Wesentliche:

- ▶ die Assistenzsysteme des Pakets Driving Assistant (832 Euro),
- ▶ das Business Package, unter anderem mit Navi Professional und Sitzheizung vorn (2.647 Euro),
- ▶ Metalliclack (504 Euro),
- ▶ DAB-Empfang (244 Euro),
- ▶ Nebelscheinwerfer (126 Euro),
- ▶ LED-Scheinwerfer (832 Euro),
- ▶ Einparkhilfe vorn und hinten (672 Euro),
- ▶ Rückfahrkamera (319 Euro),
- ▶ Armlehne vorn (126 Euro),
- ▶ automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel (412 Euro plus 210 Euro für das Außenspiegelpaket) sowie
- ▶ die Zweizonen-Klimaautomatik (420 Euro).

So kommen wir auf einen 32.638 Euro teuren Countryman. Günstiger geht es, wenn man sich je nach Einsatzzweck auf das Business Package, den Metalliclack, die Klimaautomatik und die Einparkhilfe hinten (328 Euro) beschränkt. Dann stehen am Ende 29.193 Euro auf der Rechnung. | cfm

Restwerte | DAT-Prognose

Mini Countryman Cooper D



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

- 15.000 km/Jahr: 42,9 %
- 25.000 km/Jahr: 39,3 %
- 40.000 km/Jahr: 34,4 %

Daten und Preise | Mini Countryman Cooper D

Grundpreis Testwagen 25.294 Euro

R4/1.995 cm³ | 110 kW/150 PS | 330 Nm/1.750–2.500 U/min | 6-Gang | 8,9 s | 208 km/h | 4,5 D | 118 g/km

4.299 x 1.822 x 1.557 mm | 450–1.390 Liter

Wartung: nach Serviceanzeige

Effizienzklasse: A

Haftpflcht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 22 | 23

Garantie: 3 Jahre Gewährleistung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer