

# Eine große Num

Im Vergleich zum kantigen Vorgänger V70 hat der Volvo V90 an Größe und Eleganz zugelegt und konkurriert jetzt mit Edelkombis wie dem Audi A6 Avant.



**O**b das Plattformkürzel bewusst auf Doppeldeutigkeit angelegt ist? SPA steht bei Volvo ja für „skalierbare Produktarchitektur“, auf der alle großen Modelle seit dem XC90 basieren. Da passt es doch prima, dass der Innenraum des V90 mit weichem Leder, offenporigem Holz und kühlen Metallelementen ebenfalls Spa-Atmosphäre verbreitet. Klickt man dann noch die Massagefunktion der Komfortsitze an, fehlt nur noch, dass

beim Aussteigen weiße Frotteeppantoffeln warten. Fest steht: Der pragmatische V70 hat sich mit dem Namens- und Modellwechsel zu einem edlen Familien- und Freizeitbegleiter entwickelt, der mit seiner langen Motorhaube, gestreckter Silhouette und kurzen Überhängen zu den attraktivsten Kombinationskraftwagen der Fünf-Meter-Klasse gehören dürfte. Mit 4,94 Metern Länge trifft er zudem das Gardemaß des Audi A6 Avant bis auf wenige Millimeter.

## IM VERGLEICH

### AUDI A6 AVANT 3.0 TDI COMPETITION:

326 PS, 650 Nm,  
ab 70 550 Euro

### VOLVO V90 D5 AWD:

235 PS, 480 Nm,  
ab 57 500 Euro

Der Größenzuwachs im Vergleich zum Vorgänger (plus 13 Zentimeter) ging erfreulicherweise nicht für irgendwelche Design-Extravaganzen drauf, sondern kommt dem Innenraum zugute. Fondpassagiere steigen dank breiter Türausschnitte bequem ein und genießen eine mehr als üppige Beinfreiheit. Mit 560 Litern Ladevolumen stellt der V90 zwar keine Rekorde auf, doch dafür lässt sich das Heckabteil praktisch unterteilen, indem ein Klappschott nach oben



# mer?



geschwenkt wird und damit das Ver-rutschen von Gepäckstücken ver-hindert. Wer mehr einladen will, betätigt einen Schalter an der Seiten-verkleidung, worauf in einer ausge-klügelten Choreografie zuerst die Fondkopfstützen nach vorn schnel-len und sich anschließend die im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Rück-enlehnen flach legen. So entsteht ein 1526 Liter fassender, zwei Meter langer Stauraum mit nahezu ebenem Boden. Leichter geht es nicht.

Doch auch Audi weiß, was Hobby-Spediteure wünschen. Beim Avant schwenken die Fondlehnen ebenfalls auf Knopfdruck vor, während ein Schienensystem mit flexibel einsetz-baren Verzurrösen und ausziehbaren Gepäckgurten für Ordnung sorgt. Mit 565 bis 1680 Litern schluckt der A6 etwas mehr Gepäck, das jedoch bei umgeklappten Lehnen eine kleine Rampe hochgeschoben werden muss. Zudem sitzen hier Fondpassagiere wegen des längs eingebauten Motors

etwas beengter als im V90, dessen Quereinbau weniger Platz vom In-nenraum abknapst.

### 12,3-Zoll-Touchscreen

Die Musik spielt beim V90 jedoch vorn, nicht nur weil das Infotain-ment-System mit einem handyunab-hängigen Spotify-Zugang sowie wei-teren Internet-Angeboten für Unter-haltung sorgt. Wie im XC90 werden fast alle Funktionen über einen hoch-kant eingebauten Tablet-PC gesteuert,



Bei Länge, Breite und Höhe trennen V90 und A6 lediglich wenige Millimeter



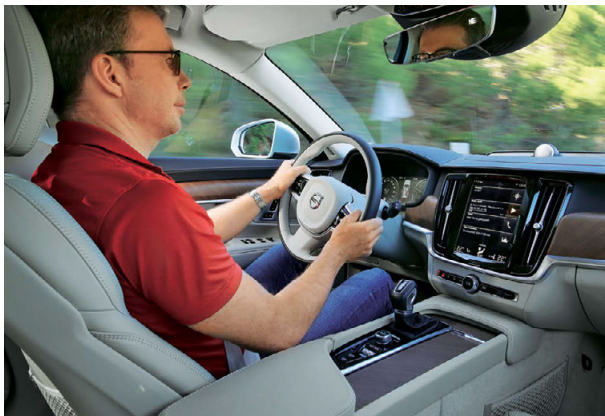
## VOLVO Chic ist das neue Kantig



**Viel Platz und so edel wie ein Audi-Interieur – was eindeutig als Kompliment zu verstehen ist**



**Sehr bequeme Sitze, umständliche Bedienung**



der sich frei nach den Wünschen des Fahrers konfigurieren lässt. Durch die vielen Funktionen klappt die Bedienung jedoch nicht immer auf Anhieb, selbst häufig benötigte Klimateinstellungen sind im wenig intuitiven Menü versteckt. Daher heißt es erst einmal im Stand üben, bis die Bedienung in Fleisch und Blut übergegangen ist.

### Druckluft gegen das Turboloch

Zum Starten des Motors genügt glücklicherweise ein Griff zum silbernen Drehschalter auf der Mittelkonsole, woraufhin der neue Vierzylinder-Diesel im D5 mit 235 PS zum Leben erwacht. Obwohl er seinen Vorgänger nur um zehn PS übertrifft, verspricht Volvo das Fahrgefühl eines Sechszylinders. Um das gefürchtete Turboloch zu eliminieren, setzen die Entwickler auf eine Power-Pulse genannte Technik, bei der ein kleiner Kompressor Druckluft erzeugt, die in einem zwei Liter großen Tank im Motorraum zwischengespeichert wird. Sobald der Fahrer Gas gibt, strömt die Luft auf die Schaufeln des Turboladers, der dadurch vorgespannt wird.

Und das lässt sich schon beim Anfahren spüren: Ohne rumzutrodeln, wuchtet der Zweiliter den schweren Wagen aus dem Block und dreht leichtfüßig durchs Drehzahlband. Ganz wegpusten kann der Druckluft-

Kompressor das Turboloch zwar nicht, aber selbst bei niedrigen Drehzahlen verblüfft der Zweiliter damit, wie spontan er Gas annimmt und durchstartet.

Ebenfalls auffällig: die gute Geräuschisolierung, die nur ein sonores Brummen in den Innenraum lässt, das selbst bei höherem Tempo nicht unangenehm wird. Den stärksten der beiden zum Marktstart angebotenen Diesel kombiniert Volvo serienmäßig mit Allradantrieb, wodurch sich die 480 Nm selbst bei Nässe sicher auf die Straße bringen lassen. Das hohe Drehmoment ermöglicht der sanft schaltenden Achtgangautomatik, schon früh den höchsten Gang einzulegen, um entspannt zu cruisen.

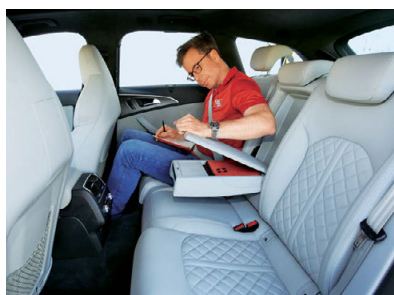
Wie ein Sechszylinder fühlt sich der D5 trotzdem nicht ganz an, schon gar nicht, wenn man ihn mit einem so kräftigen Exemplar wie dem Dreiliter-TDI im A6 Avant Competition vergleicht – quasi dem S6 der Dieselfraktion. Bei Vollgas aus dem Stand gilt die erste Sorge der Asphaltfläche, so brachial verzahnt der Quattro die 650 Nm mit dem Untergrund. Ähnlich motiviert stürzt er sich auf Kurven, die er beeindruckend leichtfüßig und schnell durchpflügt. Dank optionalem Sportdifferenzial, das beim Herausbeschleunigen aus Kehren einen Großteil der Kraft ans kurvenäußere Hinterrad leitet, presst es



Die schräger stehende Heckklappe kostet den V90 ein paar Liter Kofferraumvolumen



## AUDI Chic wirkt der A6 auch noch nach fünf Jahren Bauzeit



Luxuriöses Cockpit mit Knopf- statt Touchscreen-Bedienung. Im Fond geht es etwas enger zu als im Volvo, der Platz reicht jedoch selbst für groß gewachsene Mitfahrer. Üppiger Kofferraum mit nicht ganz ebenem Boden

den Kombi aus der Kurve, als wären Slicks montiert. Dabei ist der Avant trotz aller Dynamik keine harte Rumpelkiste. Die adaptive Luftfederung entschärft gröbere Unebenheiten ebenso gekonnt wie kurze Querfugen. Obwohl seine Lenkung um die Mittellage gern etwas spontaner ansprechen dürfte, beeindruckt der seit fünf Jahren gebaute A6 mit seiner Ausgewogenheit und Reife.

Und der V90? Frühere Volvo-Kombis schwänzten ja gern mal die Sport-

stunde und schlugen sich lieber im Baumarkt den Laderaum voll. Der 90er steht Leibesübungen jedoch aufgeschlossen gegenüber, was auch an der neuen Lenkung aus dem XC90 liegt, die für den V90 nochmals verfeinert wurde und jetzt gefühlvoller arbeitet. So lässt sich der Maxi-Kombi schnell und präzise durch enge Kehren zirkeln, die er mit wenig Seitenneigung durchheilt. Falls es der Fahrer übertreibt, schiebt der V90 unspektakulär und leicht beherrschbar über

alle viere, bis ihn sein ESP wieder einfängt. Auch beim Federungskomfort ist ein Fortschritt zu spüren: Rumpelten ältere Volvo teils etwas unbeholfen über Bodenwellen, nimmt das V90-Fahrwerk samt luftgefederter Hinterachse selbst tiefen Schlaglöchern den Schrecken. Da lässt es sich verschmerzen, dass kurze Stufen oder Querfugen stärker durchklopfen als im Audi.

Schwerer zu verkraften dürften hingegen die Preise sein, die Volvo für seinen neuen Kombi verlangt. Der getestete D5 liegt mit 57 500 Euro zwar 13 000 Euro unter dem hier gefahrenen A6 Competition, doch der ist nicht sein eigentlicher Gegner. Der zivile Avant 3.0 TDI Quattro ist mit 57 150 Euro günstiger als der V90 und immer noch stärker (272 PS/580 Nm). Nicht nur an Größe und Eleganz hat der schwedische Wellness-Kombi also kräftig zugelegt – und die weißen Frotteepantoffeln sind im Preis noch nicht mal inbegriffen.

## TECHNISCHE DATEN

| Volvo                            |                   | V90 D4 Kinetic     | V90 D5 AWD Momentum | V90 T5 Momentum | V90 T6 AWD Momentum |
|----------------------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| <b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>  |                   | Reihe/4            | Reihe/4             | Reihe/4         | Reihe/4             |
| <b>Hubraum</b>                   | cm <sup>3</sup>   | 1969               | 1969                | 1969            | 1969                |
| <b>Leistung</b>                  | kW (PS) bei 1/min | 140 (190) 4250     | 173 (235) 4000      | 187 (254) 5500  | 235 (320) 5700      |
| <b>max. Drehmoment</b>           | Nm bei 1/min      | 400 bei 1750       | 480 bei 1750        | 350 bei 1500    | 400 bei 2200        |
| <b>Länge × Breite × Höhe</b>     | mm                | 4936 × 1879 × 1475 |                     |                 |                     |
| <b>Radstand</b>                  | mm                | 2941               |                     |                 |                     |
| <b>Gepäckraum</b>                | l/VDA             | 560–1526           |                     |                 |                     |
| <b>Beschleunigung 0–100 km/h</b> | s                 | 8,5                | 7,2                 | 7,0             | 6,1                 |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b>     | km/h              | 225                | 240                 | 230             | 250                 |
| <b>NEFZ-Verbrauch gesamt</b>     | l/100 km          | 4,5 D              | 4,9 D               | 6,8 S           | 7,4 S               |
| <b>Grundpreis</b>                | ab Euro           | 45 800,–           | 57 500,–            | 53 000,–        | 60 600,–            |

Text: Dirk Gulde

Fotos: Hans-Dieter Seufert



## FAZIT

---

### Tolles Auto, hohe Preise

Nach dem XC90 machen der V90 und sein Limousinen-Ableger S90 den zweiten Schritt in Richtung Volvos Runderneuerung, die bis 2019 abgeschlossen sein soll. Der große Kombi sieht nicht nur klasse aus, er fährt sich auch toll. Der Verzicht auf hubraumstarke Motoren mag im Hinblick auf die zukünftigen CO<sub>2</sub>-Vorgaben konsequent sein, zumal die Leistung schon jetzt bis 320 PS reicht und im Herbst noch die über 400 PS starke Hybridvariante T8 folgt. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob Volvo-Kunden Vierzylinder-Autos zu Sechszylinder-Preisen akzeptieren werden.

