Sichtbare Auspuffrohre sind beim neuesten V90-Jahrgang passé

Knapp 1.500 Liter Laderaumvolumen machen den Volvo praktisch

Der unauffällige Performer

Volvo hat seinen gediegenen Businessklässler V90 nachgeschärft und spendiert dem Kombi als Plug-in-Hybrid mehr Leistung. Von wegen, die Schweden hätten keine sportlichen Ambitionen. Doch das noch größere Steckenpferd des Skandinaviers ist sein Komfort. Flottenmanagement hat ihn auf die Probe gestellt.

Keine Frage, der Volvo V90 gehört im deutschen Straßenbild zur festen Größe in der oberen Mittelklasse – kein Importeur bringt mehr Fahrzeuge in diesem Segment auf die Straße als Volvo. Und weil in dieser gehobenen Liga starke Antriebe an der Tagesordnung sind, müssen sich die Autobauer etwas einfallen lassen, um den CO_2-Ausstoß einzudämmen – die CO_2-Grenzwertgesetzgebung lässt grüßen. Und die Eigenschaft, CO_2-arm unterwegs zu sein, wird im hohen Maße Plug-in-Hybriden zugeschrieben. Insofern sind die Autos mit den zwei Herzen unter dem Blech nicht nur für die Kunden interessant, weil sie dieses Jahr definitiv noch mit 5.625 Euro (bei Autos mit einem Listenpreis von bis zu 65.000 Euro netto) gefördert werden bei der Anschaffung, sondern ebenso für die Hersteller, weil sie sozusagen positiv auf das CO_2-Konto einzahlen. So liegt der kombinierte, gewichtete Energieverbrauch des V 90 T8 bei maximal 1,1 Litern Super je 100 Kilometern – ein respektabler Wert, der in der Praxis allerdings nur einzuhalten ist, wenn man konsequent lädt. Das ist beim PHEV natürlich auch immer eine logistische Frage.

Gerade jetzt in der Phase höchster Spritpreise werden elektrisch zurückgelegte Strecken finanziell lukrativ. Vor allem Eigenheimbesitzer mit Photovoltaikanlage auf dem Dach profitieren aktuell davon – können sie ihren sonnenproduzierten Strom doch idealerweise für das Autofahren einsetzen. Und kann man dann noch am Arbeitsplatz laden, ist das Anforderungsprofil zur optimalen Nutzung eines PHEV-Modells natürlich perfekt. Bis zu 109 Kilometer elektrische Reichweite bescheinigt das Datenblatt dem V90 – aber selbst unter konservativer Annahme sind es noch immer 74 Kilometer. Das klingt angesichts knapp 19 kWh Akkukapazität durchaus plausibel. Und weil Volvo die Leistung der Elektromaschine von 87 auf 145 PS hochgesetzt hat, wird das Fahren im elektrischen Modus noch souveräner. Auch auf der Autobahn ist der Schwede damit gut unterwegs, liegt die elektrische Topgeschwindigkeit bei 140 km/h. Mindestens fünf Stunden veranschlagt Volvo für eine Batteriefüllung, was bei den durchschnittlichen Standzeiten von Autos generell aber akzeptabel ist.

So viel zur Theorie, der Allradler möchte jetzt endlich bewegt werden. Das geschieht per Verbrenner über die Vorder- und per E-Motor über die Hinterachse. Und wenn man nicht gerade den nächsten Ampelsprint gewinnen möchte, ist die verbrennerlose Fortbewegung recht entspannt. Dennoch verlockt der Antrieb mit der stolzen Systemleistung von 455 PS, auch mal genutzt zu werden. Der werksseitig angegebene Beschleunigungswert von 4,8 Sekunden wird lapidar im Datenteil erwähnt, aber man muss sich das mal auf der Zunge zergehen lassen. Der V90 legt aus dem Stand los wie ein ernstzunehmender Sportwagen – und das im Kleid eines funktionalen, unauffälligen Kombis. Aber das Losstürmen erfolgt ziemlich unaufgeregt, denn der Edellaster macht keinen großartigen Aufriss in Form von lautstarken Soundeinlagen. Klar wird der per Kompressor und Turbo aufgeladene Zweiliter-Vierzylinder unter Ausnutzung des Drehzahlbands kernig, aber sein verstärktes Murmeln kommt dank üppiger Dämmung nur abgeschwächt im Innenraum an. Innenraum ist ein gutes Stichwort.

Volvo schafft es schon seit vielen Jahren, Wohlfühlstimmung mit seiner speziellen Architektur zu erzeugen. Das liegt aber nicht nur an der reduziert-kühlen skandinavischen Art, die sich in den cleanen, knöpfchenarmen Oberflächen widerspiegelt. Die Melange aus solidem Metall als Deko und feinem Leder mit zur Schau getragenen Nähten zeugt außerdem von einer gewissen Wertigkeit. Die Sitze tragen vor allem zum hohen Reisekomfort bei. Anschmiegsame Polster, die aber wiederum nicht zu weich anmuten, machen Freude auf langen Strecken. Was das Thema Raumangebot betrifft,

Der Volvo ist ein eleganter Tourer

Infotaiment ist beim V90 ein zentrales Thema

ist der Kombi sowieso über alle Zweifel erhaben. Das liegt aber auch einfach an seinen ausladenden Abmessungen. Mit einer Länge von 4,95 Metern ist er ein waschechter Businessklässler und damit in einer Größenordnung, in der Verzicht so gar nicht angesagt ist. Entsprechend luftig sitzt es sich in der zweiten Reihe – selbst groß gewachsene Menschen können ihre Beine hier gut sortieren. Auch für Gepäck bleibt reichlich Platz mit fast 1.500 Litern Volumen, nachdem man die Rücksitzbank umgeklappt hat.

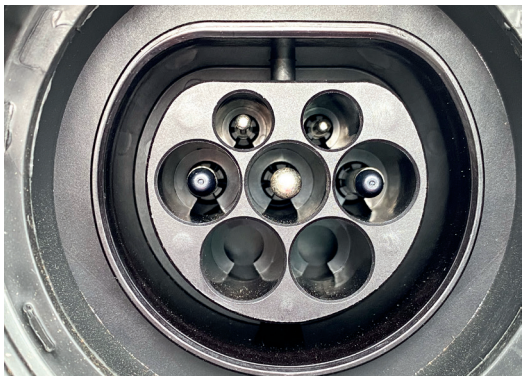
Was den Skandinavier vollends zum Premiumprodukt macht, sind aber nicht nur seine Abmessungen und der damit verbundene Raum. Auch die technische Kompetenz spielt eine entscheidende Rolle. Neben einem anspruchsvollen Antrieb spiegelt ebenso das Fahrwerk eine gewisse Ingenieurskunst wieder und lässt sich gegen 1.840 Euro netto mit Luftfederelementen ausrüsten – inklusive adaptiver Steuerung natürlich. Dieses Feature empfiehlt sich vor allem für Kunden, die häufig mit voller Besatzung inklusive Gepäck unterwegs sind. Es ist zwar nicht so, dass die Grundausrichtung hier komfortabler wäre (das ist der V90 ohnehin) – aber das Fahrverhalten bleibt dank veränderbarer Federraten unabhängig von der Beladung gleich. Außerdem gelang den Technikern eine ausgezeichnete Abstimmung der Assistenzsysteme. So regelt der adaptive Tempomat feinfühlig und bremst betont sanft ab bis zum Stillstand – ist die Bahn wieder frei, beschleunigt der Volvo prompt auf die zuvor definierte Geschwindigkeit, und zwar so reaktiv, dass man als Fahrer quasi nie nachsteuern muss.

Und beim Infotainment-Kapitel kommen technikaffine Kunden keineswegs zu kurz. Kombiinstrument als Anzeigefläche, großer Touchscreen in der Mittelkonsole und Head-up-Display sollten genügen, um den Hunger nach Informationen zu stillen. Seit einiger Zeit arbeitet Volvo mit Google zusammen und stellt unbegrenztes Datenvolumen zur Verfügung bei der Nutzung der so genannten „Digital Services" – hier lässt sich Musik streamen oder Internetradio konsumieren. Bleibt der Preis, und der ist in diesem Fall natürlich nicht gerade gering mit 63.571 Euro netto. Leistung fordert eben ihren Tribut, aber dafür kann sich die Ausstattung mehr als sehen lassen. Umfangreiche Assistenz ist stets an Bord – interessant ist das automatische Notbremssystem, das nicht nur Fahrräder und Fußgänger, sondern sogar Tiere erkennt. Darüber hinaus gibt es Bluetooth-Freisprechanlage, elektrische Heckklappe, LED-Scheinwerfer, Lenkradheizung, Navigationssystem, Parksensoren, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem und den aktiven Geschwindigkeitsregler.

Das Raumangebot im Fond ist überbordend

Die „Thorshammer"-Scheinwerfer sehen cool aus

Per Typ 2-Stecker lässt sich der PHEV rasch aufladen



Volvo V90 T8 Recharge Plug-in-Hybrid AWD

Benzinmotor	Vierzylinder-Benziner
Hubraum in ccm	1.969 ccm
kW (PS) bei U/min	228 (310) bei 6.000
Drehmoment bei U/min	400 Nm bei 3.000-4.800
E-Motor kW (PS) bei U-min	107 (145) bei 15.900
Drehmoment bei U/min	309 Nm bei 3.280
System kW (PS) bei U/min	355 (455) bei k. A.
Drehmoment bei U/min	709 Nm bei k. A.
Schadstoffklasse	Euro 6d
Antrieb/Getriebe	8-Gang-Automatik
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h (140 elektr.)
Beschleunigung 0-100/h	4,8 s
WLTP-Verbrauch	1,1 l auf 100 km
Stromverbrauch	17,4-19,9kWh auf 100 km
elektr. Reichweite (WLTP)	74 bis 109 km
Testverbrauch	7„6 l auf 100 km
CO_2-Ausstoß	25 g/km
Tankinhalt	60 l
Akkugröße	18,8 kWh
Zuladung	515 kg
Laderaumvolumen (VDA)	488-1.454 l
Kosten:	
Steuer pro Jahr	40 Euro
Typklassen HP/VK/TK	17/22/20
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Hochvoltkomponenten	8 Jahre/160.000 km
Rost	12 Jahre

Sicherheit/Komfort:	
Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Panorama-Glasdach	1.453 Euro
Sitzheizung vorn & hinten	Serie
LED-Scheinwerfer adaptiv	840 Euro
schlüssell. Schließsystem	Serie
Rückfahrkamera (3D)	630 Euro
E-Sitze	1.176 Euro
elektr. Heckklappe	Serie
Head-up-Display	Serie (Ultimate)
Totwinkel-Assistent	Serie
Lenkradheizung	Serie
Tempomat, adaptiv	Serie
Kommunikation:	
Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:	
Volvo V90 T8 Recharge	63.571 Euro
PHEV AWD	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Automatik*	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Firmenfahrzeuganteil:	34,2 %
Dieselanteil:	50 %

Bewertung:

\+
- hoher Fahrkomfort
- viel Platz
- überbordende Fahrleistungen

\-
- hoher Preis

**Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*