Pressepräsentation Volvo XC90: Thors Hammer

Von Markus Gersthofer

Bis 2018 will Volvo die gesamte Personenwagen-Palette erneuern und die Produktion auf 800 000 im Jahr verdoppeln. Die Offensive leitet ab Frühjahr 2015 der XC90 ein – Volvos neuer SUV-Riese, der in Platzangebot, Sicherheit, Ausstattung und Effizienz tatsächlich ein neues Niveau verkörpert.

Bei Volvo läuft das größte Investitionsprogramm seiner Geschichte: Bis 2018 sollen acht Milliarden Euro in neue Produktionsanlagen investiert werden. Und vor allem in neue Modelle: Innerhalb von vier Jahren werden alle erneuert – „kompromisslos“, wie man betont, ohne Rücksicht auf Ford nehmen zu müssen. Die Amerikaner hatten Volvo 1999 übernommen und im Zuge der Finanzkrise 2009 an den chinesischen Hersteller Geely weitergegeben. Den Reigen der Neuerscheinungen eröffnet im Frühjahr der XC90 in der Klasse der luxuriösen starken SUV-Modelle. Ihm folgen schon bald die neue große Limousine S90 und der zugehörige Riesen-Kombi V90.

„Wir präsentieren“, so Chef Hakan Samuelsson bei der Premiere in Stockholm, „mit dem XC90 nicht nur ein neues Fahrzeug, sondern auch die Weiterentwicklung der Marke Volvo. Er bereitet den Weg für viele neue und aufregende Modelle in den kommenden Jahren!“ Ziel bei allen: klare, unverwechselbare Formen, noch mehr Platz, weiter gesteigerte Sicherheit. Den Premiumanspruch sollen auch neue Bestwerte in Leistung und Verbrauch untermauern. Der künftige XC90 T8 Plug-in-Hybrid zeigt die Richtung: fünf Meter lang, sieben Sitze, 294 kW / 400 PS, 250 km/h und ein Normverbrauch von 2,7 Litern, entsprechend 64 Gramm CO2. Samuelsson verspricht nicht zu viel, wenn er damit eine neue Dimension für luxuriöse SUV-Modelle ankündigt.

Der XC90 Hybrid, dessen Technik mit Elektromotor an der Hinterachse im V60 Plug-in bereits in Serie ist, kommt etwas später. Die Produktion der normalen Modelle läuft im Februar an, zu den deutschen Händlern kommen die ersten im Frühjahr. Bestellt werden kann ab 3. September im Internet. Hier wartet eine auf 1927 Exemplare (die Zahl steht für das Gründungsjahr von Volvo) begrenzte „First Edition“ auf Order, voll ausgestattet

inklusive Luftfederung, Voll-LED-Scheinwerfern und einem ganzen Arsenal elektronischer Helfer. Der Preis beträgt stolze 90 200 Euro, womit die Erstausgabe des neuen Volvo doppelt so teuer ist wie der bisherige und sich locker im Bereich eines GL von Mercedes-Benz bewegt. Der normale XC90 startet mit dem D4 Kinetic (140 kW / 190 PS) ab 49 400 Euro.

Der neue Gelände-Riese tritt noch statiöser auf als der bisherige: 4,95 Meter lang und damit 14 Zentimeter länger, üppige 2,01 Meter breit (mit Spiegeln sogar 2,14 m), nicht minder üppige 1,78 Meter hoch. Das Ganze wie beim Vorgänger mit Volvo-typischer gerader, seriöser Linie, von weitem als Volvo erkennbar, mit hohen Scheiben für gute Übersicht. Auch die Rückansicht mit den geknickten und hoch in die Kanten gezogenen Leuchten lässt von weitem den Volvo erkennen. Neu ist der Gill mit senkrechten Chromstäben und neuem Markenzeichen, bei dem der nach oben weisende Pfeil Teil der traditionellen Diagonalstrebe wird. Die teureren Versionen weisen sich dazu durch „Thors Hammer“ aus: Die LED-Tagfahrleuchten bestehen aus einem feinen doppelten Lichtstreifen, der quer über die Scheinwerfer läuft und außen in einem dickeren Querstück endet. Das Ganze ähnelt tatsächlich dem Werkzeug des nordischen Donnergotts.

Die üppigen Maße erlauben sieben Sitze. Die Einzelsitze in der zweiten Reihe lassen sich verschieben, in der Mitte aber hockt ein erwachsener Mitfahrer auf dem breiten Kardantunnel und weiß nicht recht, wohin mit seinen Füßen. Die dritte Reihe verlangt wie üblich allerhand Kletterkünste beim Ein- und Aussteigen, bietet aber auch Erwachsenen ausreichenden Raum für Kopf und Knie. Beim Abklappen der Sitze in der Mitte und hinten entstehen fast zwei Kubikmeter Stauraum.

Das Innere ist zumindest in den höheren Ausstattungsvarianten nobel eingerichtet mit Leder, viel Holz, mit Belüftung und Massage für Fahrer und Beifahrer. Das Armaturenbrett besteht aus zwei Bildschirmen. Vor dem Fahrer zeigt er Tacho und Drehzahlmesser wie üblich, dazu in der Mitte die Navi-Karte. Über den großen Touchscreen in der Mitte wird fast alles bedient, für das es sonst Schalter und Hebel gibt. Ein Gag sind dazu die wenigen verbliebenen Bedienungsknöpfe und der Wählhebel für die Getriebeautomatik aus Kristallglas.

Spätestens 2020 soll niemand mehr bei einem Unfall in einem Volvo ernsthaft verletzt werden oder umkommen. Der neue XC90 setzt Maßstäbe: Zumindest gegen Aufpreis lässt er sich mit allen elektronischen Vorsorgemaßnahmen ausrüsten, die es heute gibt. „City Safety“, sogar serienmäßig, bremst automatisch bei Kollosionsgefahr mit Fußgängern un Radfahrern. Bei Stop and Go stoppt und beschleunigt das Auto

automatisch. Die Run-off-Road-Protection zieht die Gurte fest, sollte der Wagen von der Straße abkommen, weil der Fahrer unaufmerksam ist oder trotz Müdigkeitswarner einschläft. Der Kreuzungs-Assistent soll verhindern, dass der Wagen beim Linksabbiegen in den Gegenverkehr gerät.

Im Antrieb macht Volvo wahr, was schon mehrfach angekündigt wurde: Es gibt nur mehr Vierzylindermotoren der brandneuen Baureihe Drive-E – als Benziner und Diesel mit jeweils zwei LiterN Hubraum. Erstere sind stets aufgeladene Direkteinspritzer – als T5 mit 140 kW / 190 sowie als T6 mit Turbo plus Kompressor und 236 kW / 320 PS. Letzterer verfügt über 400 Nm ab 2200 U/min, ermöglicht 230 km/h und die Standard-Beschleunigung von null auf Tempo 100 in 6,9 Sekunden. Als Verbrauch werden 7,7 l/100 km angegeben, was 179 Gramm CO2 entspricht. Der Diesel D4 bringt 140 kW /190 PS, der D5 165 kW / 225 PS und sogar 470 Nm. Die Fahrleistungen des D5 stehen dem starken Benziner kaum nach, als Normverbrauch werden 5,8 l angegeben (CO2: 152 g).

Der XC90 hat nicht nur Bedeutung als neues Topmodell, sondern auch durch seine neue „skalierbare Produkt-Architektur“ (SPA). Der Unterbau lässt sich in Radstand und Spurbreite verändern und kommt damit für die neuen 90er genau so in Frage wie für die künftigen 60er-Modelle. Die neue Architektur führte zu einem Gewicht, das bis zu 200 Kilogramm niedriger liegt als bei vielen Wettbewerbern. Es beträgt allerdings noch immer zwei Tonnen, anhängen darf man bis zu 2700 kg.

Der XC90 leitete schon einmal einen Höhenflug bei Volvo ein. Die erste Version erschien 2002, gerade recht zur wachsenden Popularität der Sport Utility Vehicles (SUV) in den USA. Er katapultierte den US-Verkauf 2004 auf das Allzeit-Hoch von 140 000 Volvo. Seitdem mussten die Schweden freilich Federn lassen: 2013 setzten sie in den USA nur mehr 60 000 Autos ab. Auch in Deutschland waren die letzten Jahre wenig glücklich: 2013 schrumpfte der Verkauf auf 29 000 Autos.

Der neue XC90 hat das Zeug, an die Erfolge von einst anzuknüpfen. Seine Beschränkung auf Vier-Zylinder-Motoren ist ökologisch vernünftig, sie bedeutet in den Fahrleistungen keine Nachteile. Märkte wie China, Russland oder die USA verlangen bisher Sechs- oder gar Achtzylinder, Volvo könnte sich hier mit seiner mutigen Entscheidung schwer tun. Bei uns trifft der XC90 auf den GL von Mercedes-Benz, den BMW X5, auf den Porsche Cayenne, den VW Touareg, die entsprechenden Modelle von Land Rover und Lexus, auf den 2015 anstehenden neuen Audi Q7. 4300 Exemplare von ihm will Volvo im nächsten Jahr bei uns verkaufen. Das Ziel mutet ambitioniert an, nachdem in diesem Jahr vom bisherigen Modell nur etwa 1100 Stück abgesetzt werden. Deutschland-Chef Thomas Bauch indes gibt sich optimistisch: Das geplante Volumen entspricht nur gut fünf Prozent

der Gesamtzahl von großen SUV-Modellen. Die Rechnung könnte also aufgehen. (ampnet/fer)

Bilder zum Artikel

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.

Volvo XC90.