
Fahrbericht Volvo V90 Cross Country T5 AWD: Segelsport erobert die Straße

Von Axel F. Busse

Seit Volvo vor rund 20 Jahren den Segelsport entdeckte und sich zum Hauptsponsor der bis dahin als Whitbread-Regatta ausgetragenen Weltumrundung aufschwang, gibt es immer wieder Sondermodelle, die mit dem Ehrentitel „Ocean Race“ garniert werden. Sie glänzen mit Ausstattungsmerkmalen, die für andere Modelle nicht verfügbar sind. Und mit Farbeffekten.

Karosserie: Der Volvo V90 ist ein stattlicher Kombi von nahezu fünf Metern Länge, der durch sein höher gelegtes Fahrwerk und die zur Ocean-Race-Ausstattung gehörenden 20-Zoll-Felgen noch erhabener wirkt. Insgesamt ist der Wagen 68 Millimeter höher als sein Pendant ohne Cross-Country-Zusatz. Das erlaubt ihm, 30 Zentimeter tiefe Pfützen zu durchwaten. Die Beplankung der Radhäuser macht ihn 33 Millimeter breiter als das Standard-Modell. Ein Kühlergrill in mattem Silber mit Einfassungen in Grau sowie Unterfahrschutz und Seitenschweller in der gleichen Farbe sind ebenfalls Bestandteil der Ocean-Race-Ausstattung. Das Leergewicht des Testwagens betrug (mit halbvollem Tank) 1910 Kilogramm.

Innenraum: Wie man Sachlichkeit und edles Ambiente in perfekte Harmonie bringt, ist bei dem großen Volvo-Kombi gut zu sehen. Die orangefarbenen Akzente des Außendesigns werden durch farbige Sicherheitsgurte und Kontrastnähte an den Lederpolstern aufgegriffen. Das wirkt erstaunlich peppig für die sonst so nüchtern daherkommenden Schweden, aber authentisch. Die vorderen Sitze sind perfekt ausgeformt und geben guten Seitenhalt. Das Raumangebot ist großzügig bemessen, auch für die Fondpassagiere, die von 2,94 Metern Radstand profitieren.

Die Innenbreite ist für die hinten Sitzenden nur fünf Zentimeter geringer als vorn. Maximal 1526 Liter Kofferraum können genutzt werden. Beim Ocean-Race-Modell ist der ebene Laderaumboden in Teak-Optik in Anthrazit und mit Metallschienen in Schwarz ausgestattet. Die nutzbare Tiefe beträgt maximal 2,02 Meter, die Ladekante ist 71,5 Zentimeter hoch. Die Lehnen der Rücksitze werden elektrisch per Tastendruck umgelegt. Die Rollos für die hinteren Seitenfenster gehören zur Serienausstattung.

Antrieb: Der aufgeladene Zweiliter-Benziner leistet 253 PS (186 kW) und stellt mit 400 Newtonmetern eine ordentliche Durchzugskraft zur Verfügung. Die braucht er aber auch, denn der Kombi ist kein Leichtgewicht und bei voller Auslastung von Sitzplätzen und Ladekapazität ist eine erhebliche Masse anzuschieben. Dank Allradantrieb und elektrischer Differenzialsperre sind Traktionsprobleme nicht zu beklagen, Motor- und Abrollgeräusche machen sich auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht störend bemerkbar.

Für die Portionierung der Motorkraft sorgt ein Geartronic-Achtganggetriebe, das sich per Wippen am Lenkrad auch manuell schalten lässt. Die Automatik wechselt die Fahrstufen so weich und bedarfsgerecht, dass man selten auf die Idee kommt, die Paddel auch zu benutzen. Wer es tut, wird auf ein nobles Detail aufmerksam: Die Metallhebel sind an der Rückseite mit einem weichen Kunststoff belegt, was eine besonders angenehme Haptik vermittelt.

Fahrwerk/Lenkung: Zur Serienausstattung gehören eine Fahrdynamikregelung, eine Bergan- und -abfahrhilfe. Das Luftfahrwerk an der Hinterachse kann durch eine Adaptiv-

Funktion ergänzt werden, die allerdings mit 1970 Euro extra zu vergüten ist. Der Fahrmodusregelung verfügt über eine Offroad-Funktion, mit der schlechte Straßenverhältnisse und schwierige Passagen leichter zu meistern sein sollen. Die Wirkung ist auf Geschwindigkeiten bis 40 km/h begrenzt. An der Vorderachse kommt eine Doppelquerlenker-Aufhängung zum Einsatz. Auch im sportlichen Fahrmodus fehlt es nicht an komfortabler Abstimmung. Dass der Wagen sich leichtgängig und zielgenau manövrieren lässt, ist eher der übersichtlichen Karosserie als den Qualitäten der Lenkung zuzuschreiben. Sie fühlt sich etwas synthetisch an und könnte rückmeldungsfreudiger sein.

Funktions-/Sicherheits-Ausstattung: Abgesehen von Ladevolumen bringt die Ocean-Race-Variante eine Reihe von Merkmalen mit, die sie für Menschen mit aktivem Lebensstil und umfangreicher Hobby-Ausrüstung attraktiv machen. Metallschienen und Sicherungsösen, seitliche Netztaschen, eine wasserdichte Packtasche sowie eine wasserdichte und bruchfeste LED-Taschenlampe finden sich um Gepäckabteil. Zur Zwei-Zonen-Klima- und Belüftungsanlage gehört ein Luftreinigungssystem. Das über den neun Zoll großen Hochkant-Monitor zu bedienende Navigationssystem wird inklusive WLAN-Hotspot mit 1750 Euro berechnet, bietet aber im Nahbereichs-Maßstab nicht die Detailtiefe, die auch kleine Nebenstraßen oder Wirtschaftswege erfasst.

Sicherheit gehört seit eh und je zu den Kernwerten der Marke Volvo. Die Serienausstattung ist so umfangreich, dass eine vollständige Aufzählung der Systeme unterbleiben muss. Kollisionsschutz mit Fußgänger-, Radfahrer- und Wildtiererkennung, Kreuzungs-Bremsassistent, Fahrspur- und Stauassistent, Verkehrszeichenerkennung, Schleudertrauma-Schutzsystem, Aufmerksamkeitswarner, Knieairbag auf der Fahrerseite und Isofix-Kindersitzhalterungen fassen nur die wichtigsten Einrichtungen zusammen. Das Sensus-Connect-Infotainmentsystem und die beheizbaren Vordersitze sind Serie. Head-Up-Display ist lieferbar, jedoch nur in Verbindung mit Glasschiebedach für zusammen 2600 Euro. Die Pakete, sagt Volvo, sparen gegenüber Einzeloptionen 20 bis 25 Prozent.

Wirtschaftlichkeit: Volvos Selbstverständnis lautet „Premium“ und was Technik, Materialauswahl und Verarbeitung angeht, brauchen sich die Schweden hinter dem deutschen Trio nicht zu verstecken. Bei der Preisgestaltung ebenfalls nicht. 70.900 Euro Basispreis sind so sportlich wie das Ocean Race, unter dessen Flagge der Kombi fährt und wie schnell rund 20 000 Euro zusätzlich für Sonderausstattungen beisammen sind, zeigte der Testwagen eindrucksvoll.

Da täte es gut, man könnte den Motor für besondere Sparsamkeit loben, aber dafür besteht in diesem Falle kein Anlass. Mag sein, dass der T5 auf dem Rollenprüfstand einen Durchschnittsverbrauch von 7,8 Litern erzielt, in der Praxis sollte man lieber nicht damit rechnen. Bei überwiegend zurückhaltender Fahrweise und einer 200-km/h-Passage binnen 14 Tagen genehmigte sich der Testwagen etwas mehr als zehn Liter.

Fazit: Der Volvo V90 T5 ist ein schickes, komfortables und vielseitiges Familien- und Freizeitgefährt mit ordentlich Platz, dem man durchaus einen Sechszylinder als Antrieb zutrauen würde. Der Hersteller hat sich jedoch schon vor Jahren entschieden, nur noch Vierzylinder-Motoren in seine Erzeugnisse einzubauen – Prestige hin oder her. Der erhoffte Spareffekt beim Verbrauch lässt auf sich warten. Als Trostspender können die gehobene Ausstattung und das vorbildliche Sicherheitsniveau gelten. (ampnet/afb)

Daten Volvo V90 Cross Country T5 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,88 (o. Spiegel) x 1,54

Radstand (m): 2,94

Motor: R4-Benziner, 1969 ccm, Turbo

Leistung: 253 PS / 186 kW bei 5400 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,8 Liter
Testverbrauch: 10,1 Liter
CO₂-Emissionen: 167 g/km (Euro 6)
Leergewicht (lt. Hersteller) / Zuladung: 1937 kg / 463 kg
Kofferraumvolumen: 560 –1526 Liter
Basispreis: 70 900 Euro
Testwagenpreis: 89 249 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



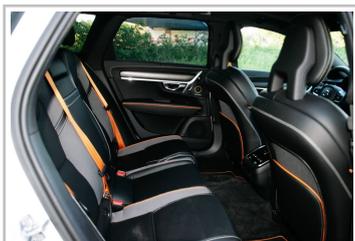
Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V90 Cross Country T5 AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse