



Volvo S90 D4 Inscription Aut.

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse
(140 kW / 190 PS)

Volvo wagt mit dem S90 einen erneuten Vorstoß in die obere Mittelklasse und setzt dabei auf elegant-modernes Design und eine herausragende Verarbeitungsqualität. Vor allem in der getesteten Topversion Inscription gefällt die durchweg hochwertige Materialanmutung. Das Raumangebot und die Kofferraumgröße gehen in Ordnung, von einer 4,96 m langen Limousine würde man sich aber ein noch etwas großzügigeres Raumgefühl erwarten. Das moderne Bedienkonzept, das aus einem riesigen Zentralbildschirm besteht, der wie ein Smartphone bedient wird, besitzt zwar einen gigantischen Funktionsumfang, erfordert aber eine lange Eingewöhnung und lenkt stark vom Verkehr ab. Hier hätte Volvo gut daran getan, zumindest alternativ ein etwas weniger komplexes Konzept anzubieten, das auch eher konservativ eingestellte Kunden anspricht. Beeindruckend ist der Umfang der serienmäßigen aktiven Sicherheitsausstattung. Schon in der Grundausstattung findet man neben dem City-Safety-System und dem IntelliSafe-Assistenten eine ganze Reihe weiterer Assistenzsysteme an Bord. Sogar ein Pilot Assist, der teilautonomes Fahren ermöglicht, ist Serie. Damit kommt Volvo der Vision des unfallfreien Fahrens nochmals ein Stück näher. Mit dem getesteten D4 Basisdiesel fühlt man sich stets ausreichend motorisiert und ist recht sparsam unterwegs (Testverbrauch: 5,5 l/100 km). Zusammen mit den guten Komforteigenschaften lassen sich auch lange Strecken entspannt zurücklegen. Volvo verlangt für den S90 D4 Inscription zwar stolze 52.750 Euro, die Serienausstattung fällt dafür aber sehr umfangreich aus. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF, Mercedes E-Klasse.

- ⊕ hervorragende Verarbeitung, beispielhafte serienmäßige aktive Sicherheit, sehr hoher Fahrkomfort, umfangreiches Multimediasystem
- ⊖ unübersichtliche Karosserie, Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, im Fond recht geringe Kopffreiheit, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,0
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,9

EcoTest **★★★★☆**

2,6

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des S90 liegt auf sehr hohem Niveau. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum zeigen sich bis ins Detail sorgfältig gefertigt. Das Interieur wirkt insbesondere in der getesteten Topausstattung Inscription luxuriös. Man findet einen haptisch äußerst

angenehmen Materialmix aus Leder-, Holz- und Aluapplikationen vor.

⊖ Der Mechanismus zum Öffnen der Motorhaube ist gewöhnungsbedürftig.

2,9

Alltagstauglichkeit

Die lange Limousine ist im engen Stadtverkehr ohnehin schon unhandlich. Dazu gesellt sich ein großer Wendekreis von 12,6 m, der Rangieren auf engem Raum zur Qual werden lässt. Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann aber immerhin ein Notrad geordert werden.

⊕ Tadellos sind die Transporteigenschaften des S90 D4. Einzig die zulässige Zuladung könnte noch etwas üppiger ausfallen (490 kg). Die Dachlast fällt mit 100 kg großzügig

aus, auch wenn eine Dachreling dem Kombi vorbehalten ist. Die zulässige Anhängelast liegt bei hohen 1.800 kg (gebremst), beeindruckend ist aber die zulässige Stützlast, die bei stolzen 110 kg liegt. Keine andere Limousine in dieser Klasse kann da mithalten. Tankvorgänge lassen sich dank praxistauglichem Tankklappenmechanismus mit integriertem Tankdeckel samt Fehlbetankungsschutz mühelos durchführen. Die Reichweite liegt dank des 55 l Tanks bei ordentlichen 1.000 km.

2,9

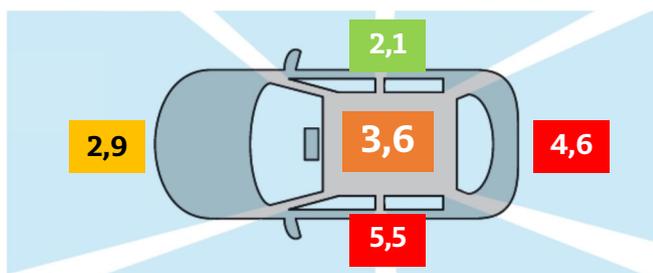
Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit von Limousinen ist bauartbedingt oft eingeschränkt. Das ist auch beim S90 der Fall. Das Heck lässt sich beim Rangieren kaum abschätzen und auch die Vorderkante der langen Motorhaube ist vom Fahrerplatz

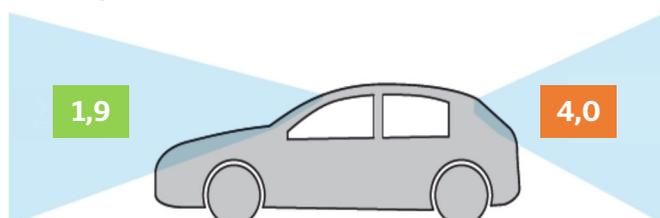
aus nicht erkennbar. Noch akzeptabel fällt die Rundumsicht aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen und auch der Blick nach rechts wird durch die äußerst schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Links stört dagegen - wie auch bei vielen anderen Fahrzeugen - die direkt neben dem Kopf verlaufende massive B-Säule.

Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.

**Vorderes und hinteres Nahfeld**

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊕ Überzeugend ist das optionale Lichtsystem des Schweden. In der Grundausstattung findet man zwar nur einfache Halogenscheinwerfer an Bord, ab der mittleren Ausstattung Kinetic sind aber bereits LED-Scheinwerfer verbaut.

Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Voll-LED-Scheinwerfer, mit dynamischem Kurvenlicht und adaptivem Fernlichtassistenten. Die Fahrbahn wird damit hervorragend ausgeleuchtet - eine echte Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe hinten an Bord (ab Momentum). Einen Einparkassistenten (Park Pilot) mit Parkhilfe vorn gibt es ebenso optional, wie eine Rückfahrkamera (beides empfehlenswerte Extras). Für hohen Aufpreis gibt es auch eine 360° Rundumkamera, die in der Praxis aber kaum

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank großzügig dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos. Die Sitze befinden sich in noch zufriedenstellender Höhe und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch.

⊕ An der Funkfernbedienung gibt es eine Taste zur Aktivierung eines Panikalarms. Dabei wird die Hupe und das Licht des Fahrzeugs aktiviert, um in einem Notfall schnell auf sich aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private Locking System gibt es optional. Dadurch können das Handschuhfach und der Kofferraum

2,6 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumgröße der Limousine geht in Ordnung. Es lassen sich bis zu 410 l oder bis zu sieben Standard-Getränkkekisten verstauen. Wählt man die optionale klappbare Rückbank, stehen 790 l zur Verfügung. Auch wenn das für die meisten Transporte ausreichend sein sollte, ist man mit einem Kombi deutlich besser bedient.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraum-Ladekante liegt 69 cm über der Fahrbahn. Das geht ebenso in Ordnung wie der im Vergleich zur Ladekante nicht zu tief angeordnete Ladeboden (12 cm). Das Kofferraumformat der Limousine ist dennoch eher unpraktisch. Vor allem die Kofferraumhöhe ist bei der Limousine stark limitiert. Die maximale Ladehöhe beträgt nur 48 cm.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und

2,9 Kofferraum-Variabilität

Eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne kostet beim S90 Aufpreis. Entriegeln lassen sich beide Lehnenteile elektrisch. Beide Schalter sind auf der linken Seite im Fond angebracht, was sehr komfortabel sein kann, solange die linke Türe auch zugänglich ist. Von der rechten

Vorteile bringt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, gegen Aufpreis gibt es diese Funktion auch für die Außenspiegel.

⊖ Es ist kein Heckwischer verbaut, der im Bedarfsfall die Heckscheibe von Wasser oder Schnee befreien könnte. Die hinteren Blinker sind vom nachfolgenden Verkehr schlecht erkennbar, wenn gleichzeitig das Bremslicht an ist.

mit PIN separat verriegelt werden, wenn sich das Fahrzeug z.B. in der Werkstatt befindet.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.



Bis zu 410 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

schließen. Auf Wunsch gibt es einen elektrische Betätigung. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels Fußkick öffnen und schließen, der Schlüssel muss nur noch mitgeführt werden.

Fahrzeugseite oder vom Kofferraum aus lässt sich der Klappmechanismus nicht betätigen. Im Kofferraum gibt es kaum Ablagen, zudem entfällt bei Wahl des im Testwagen verbauten optionalen Notrads das Fach unter dem Kofferraumboden.

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Nimmt man im S90 Platz, sticht einem zuerst das riesige 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das beim Inscription serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Menü-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für die weniger technikaffine Generation viel zu groß aus und kann einen schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt ist die Ablenkung damit viel zu groß. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen eingestellt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist in der getesteten Variante ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Inscription ist die serienmäßige Multimediaausstattung umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits ein Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig. Wählt man Volvo On Call, ist die SIM-Karte bereits an Bord und sorgt mit LTE-Geschwindigkeit für den Onlinezugang. Die ersten drei Jahre sind kostenfrei, danach kann die Nutzungsdauer verlängert werden (maximal 180 Euro pro Jahr). Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot

2,6 Raumangebot vorn

Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit reichen für knapp 1,95 m große Personen. Das subjektive Raumempfinden fällt aufgrund der

⊕ Der S90 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Vieles davon (z.B. elektrische Sitzeinstellung, Regen-/Lichtsensor) ist in der getesteten Ausstattung Serie.



Die hervorragende Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt auf ganzer Linie. Aber wer denkt sich ein solches Bedienkonzept aus? Nicht umsonst ist die Nutzung des Handys wegen der Ablenkung im Straßenverkehr verboten.

sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (z.B. Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung). Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Digitalradio, CD-Player, TV-Tuner sind optional erhältlich.

⊖ Volvo setzt in Sachen Smartphone-Anbindung nur auf ein Betriebssystem. Während sich gegen Aufpreis iPhones mittels Apple Car-Play koppeln lassen, gehen Android-Nutzer leer aus. Android Auto oder MirrorLink ist im S90 schlicht nicht erhältlich.

wichtigen Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie aber nur mäßig aus.

3,0 Raumangebot hinten

Im Fond ist vor allem die Kopffreiheit enttäuschend. In der Limousine haben allenfalls knapp über 1,85 m große Insassen genügend Kopffreiheit. Hier rächt sich die nach hinten abfallende Dachlinie, die die Kopffreiheit einschränkt. Besser sieht es bei der Beinfreiheit aus, die selbst für zwei Meter große Hünen ausreichen würde.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die allgemeine Variabilität des Innenraums ist Limousinen-typisch deutlich eingeschränkt. Selbst eine klappbare Rücksitzlehne kostet Aufpreis. Das Angebot an Ablagen geht vorn wie hinten in Ordnung. Das Handschuhfach gefällt durch die praktische Größe und ist bei Wahl der Vierzonen-Klimaautomatik klimatisiert.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

1,7 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Bereits der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem guten Federungskomfort. Die ausgewogene Abstimmung gefällt sowohl in der Stadt als auch auf der Landstraße. Die Fahrbahn wird kaum kopiert, und grobe Unebenheiten werden nur gedämpft an die Insassen weitergegeben. Die Limousine liegt ruhig auf der Straße. Erstaunlich ist der Abrollkomfort auf der Autobahn, insbesondere wenn man bedenkt, dass der

Testwagen mit den großen 20-Zoll-Rädern ausgestattet war. Hier gleitet der Volvo gelassen über den Asphalt und überträgt kaum Stöße in den Innenraum. Wer es noch komfortabler angehen möchte, kann auf das optionale adaptive Luftfahrwerk zurückgreifen. Angesichts der guten Performance der Standardfederung kann man sich den hohen Aufpreis fürs Luftfahrwerk aber wohl getrost sparen.

1,4 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind in der getesteten Ausstattung serienmäßig elektrisch in Höhe und Neigung einstellbar. Zudem sind vierfach verstellbare Lordosenstützen verbaut. Eine Memory-Funktion für den Fahrer ist Serie, für den Beifahrer ist sie gegen Aufpreis erhältlich. Der Sitzkomfort ist schon mit den Standardsitzen gut, kann durch Wahl von einstellbaren Seitenwangen und einer verlängerbaren Oberschenkelaufgabe aber weiter

verbessert werden. Wer oft lange Strecken am Stück fährt, für den ist die Massagefunktion eine sinnvolle Ergänzung, um die Rückenmuskulatur zu entspannen. Auch im Fond gefällt der Sitzkomfort - zumindest auf den Außensitzen. Diese sind bequem gepolstert und angenehm konturiert. Der harte Mittelsitz ist dagegen auf langen Strecken unbequem.

2,0 Innengeräusch

⊕ Für das Fahrzeug gibt es optional eine Akustikverglasung. Der damit ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem äußerst niedrigen Geräuschniveau. Lediglich 65,4 dB(A) wurden im Innenraum bei

Autobahnrichtgeschwindigkeit ermittelt. Der Motor ist gut gekapselt und kaum präsent. Besonders gefallen die geringen Fahrgeräusche. Der Unterboden und die Radläufe sind aufwendig mit Akustikmatten gedämmt.

1,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist in der getesteten Variante Serie, auf Wunsch lässt sich diese zu einer Vierzonen-Klimaautomatik aufrüsten, dann können sich auch die Fondinsassen die Temperatur separat einstellen. Das Luftqualitätssystem CleanAir ist ab der mittleren Ausstattung Kinetic Serie. Ein Aktivkohlefilter, eine Umluftautomatik und ein Beschlagsensor sind darin enthalten. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des

Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Für kalte Wintertage kann eine Standheizung geordert werden, die über das Smartphone (Volvo On Call) bedient werden kann. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kann sie optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Lenkradheizung. Als Wärmeschutz gibt es auf Wunsch Rollos in den Seitenscheiben.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 190 PS starken Basisdiesels können sich sehen lassen. Der D4 hat dank des hohen maximalen Drehmoments von 400 Nm wenig Mühe, die 1,8 t Leergewicht des S90 in Bewegung zu setzen.

Überholmanöver lassen sich flott absolvieren (von 60 auf 100 km/h in 5,4 s) und auch auf der Autobahn fühlt man sich nie untermotorisiert.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 2,0 Liter große Dieselvierzylinder arbeitet mit der neuartigen Einspritztechnik i-ART, die laut Volvo eine noch genauere Dosierung der Einspritzmenge und sehr hohe Einspritzdrücke von bis zu 2.500 bar ermöglicht. Trotz der hohen Drücke läuft der Motor erstaunlich vibrationsarm. Auch störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Motor weitgehend. Die Leistungsentfaltung fällt dank Twinturbo tadellos aus. Im niedrigen Drehzahlbereich sorgt ein

kleiner Lader für kurze Ansprechzeiten und spontane Gasannahme, bei höheren Drehzahlen stellt ein größerer Turbo den nötigen Ladedruck zur Verfügung. Nochmals ein Stück weiter geht Volvo mit dem D5 Diesel. Er baut auf dem D4 auf, besitzt aber Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Sobald man Gas gibt, wird über einen elektrischen Kompressor das Turbinenrad angeblasen und somit schneller auf Drehzahl gebracht. Das typische Turboloch soll so der Vergangenheit angehören.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert stets spontan, situationsgerecht und weitgehend ruckfrei. Der Schaltkomfort liegt hoch. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h eine Segelfunktion aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, um das

Schleppmoment des Motors zu reduzieren. Das Fahrzeug rollt dann mit verringertem Fahrwiderstand und spart Kraftstoff. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerademal mit 2.000 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Volvo S90 wurde deutlich in Richtung Fahrsicherheit und Fahrkomfort abgestimmt. So fährt sich die Limousine stets sicher und reagiert sowohl auf einen plötzlichen Lenkimpuls als auch bei dynamischen Ausweichenmanövern gelassen. Die Fahrdynamik stand bei der Entwicklung dagegen nicht im Vordergrund. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen verhältnis-

mäßig niedrig, das Fahrzeug schiebt bereits früh über die Vorderräder. Das Verhalten ist dank früher ESP-Eingriffe immer gut kontrollierbar. Die Traktion des Fronttrieblers ist gut. Dank Torque Vectoring Control wird beim Beschleunigen aus Kurven die Antriebskraft gezielt ans kurvenäußere Rad geleitet und somit die Traktion verbessert.

2,1 Lenkung

⊕ Die im S90 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt gut abgestimmt. Durch die recht direkte Auslegung ist im Stand ein geringer Kurbelaufwand nötig, dennoch fährt sich der Volvo bei höheren Geschwindigkeiten gelassen. Um die Mittellage erhält man eine gute Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt. Nicht ideal ist das Lenkverhalten bei höheren Lenkwinkeln. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung erhält man nur wenig Rückmeldung, was zu einem ungenauen Lenkverhalten führt. Zumindest etwas Abhilfe schafft der auswählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die Rückmeldung etwas verbessert.

2,3 Bremse

⊕ Leitet man aus 100 km/h eine Vollbremsung ein, steht die mit den optionalen 20-Zoll-Rädern ausgestattete Limousine bereits nach 34,5 m - ein guter Wert. Die Bremsanlage zeigt auch bei hoher Belastung eine gute Standfestigkeit. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit sind gut. Die Charakteristik kann im Bordmenü sogar in zwei Stufen eingestellt werden.

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beeindruckend ist die umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante Serie ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Erstmals wird dabei der Radar nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Das IntelliSafe-System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, sogar einen Pilot Assist, der teilautonomes Fahren ermöglicht. Ergänzt werden kann das Angebot an Assistenzsystemen durch Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems. Dieses beinhaltet dann auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt aktuell nicht vor. Die passive Sicherheitsausstattung fällt im S90 zufriedenstellend aus. Sieben Airbags und Gurtstraffer/-kraftbegrenzer sind auf allen Sitzplätzen Serie. Zusätzliche Seitenairbags hinten sind dagegen nicht erhältlich.

2,1 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz ist zufriedenstellend für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auf Isofix muss man jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können. Auch der mittlere Fondsitz ist zufriedenstellend geeignet, es fehlt hier aber ein Isofix-System. Es sollte dennoch bedacht werden, dass drei Kindersitze nebeneinander im Fond keinen Platz haben.

⊕ Kindersitze lassen sich im Fond dank der großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Die äußeren Fondsitze eignen sich dank iSize-Kennzeichnung und einwandfreier Gurtgeometrie gut für Kindersitze aller Altersklassen. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Base verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können

2,6 Fußgängerschutz

Für den S90 kann durch die nachgiebige Frontpartie ein zufriedenstellender Fußgängerschutz erwartet werden. Eine Popup-Motorhaube o.ä. gibt es für den Volvo aber nicht. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernot-

⊕ Die Kopfstützen lassen sich weit nach oben stellen und bieten sowohl vorn als auch hinten großen Personen einen guten Schutz. Droht eine Heckkollision, werden bei Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems die Warnblinkanlage aktiviert, das Fahrzeug festgebremst und die Gurte gestrafft. Wählt man Volvo On Call, ist eine automatische Notrufsfunktion an Bord.

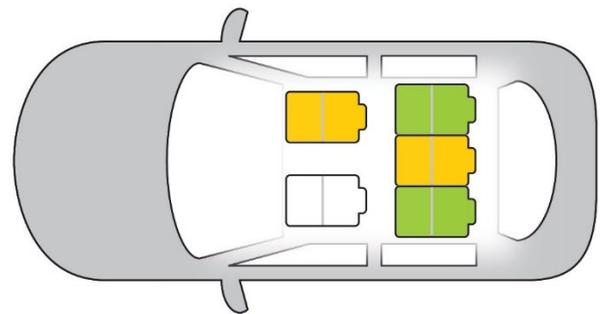
dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Gegen Aufpreis gibt es für die Fondplätze integrierte Kindersitze.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



bremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

3,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der Verbrauch des S90 D4 fällt zwar absolut gesehen nicht besonders niedrig aus, ist angesichts der Fahrzeuggröße aber noch akzeptabel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km. Für die CO₂-Bilanz von 174 g/km erhält die schwedische Limousine 25 Punkte im Eco-Test. Innerorts verbraucht das Fahrzeug 6,2 l, außerorts sind es 4,7 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

3,5 Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß schneidet der S90 zufriedenstellend ab. Angesichts des einfachen Abgasnachbehandlungssystems, das im Volvo zum Einsatz kommt, kann sich das Ergebnis aber dennoch sehen lassen. Ein simpler NO_x-Speicherkat sorgt dafür, dass die schädlichen Stickoxide herausgefiltert werden. Das System funktioniert im niedrigen Lastbereich sowohl auf dem Prüfstand als auch im realen Straßenverkehr recht gut. Sobald man aber mit stärkeren Beschleunigungen oder höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist, stößt das System an seine Grenzen

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

und der NO_x-Ausstoß steigt stark an. Für den Schadstoffausstoß erhält der Volvo 25 Punkte, zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es somit ganz knapp noch für drei Sterne im ADAC EcoTest.

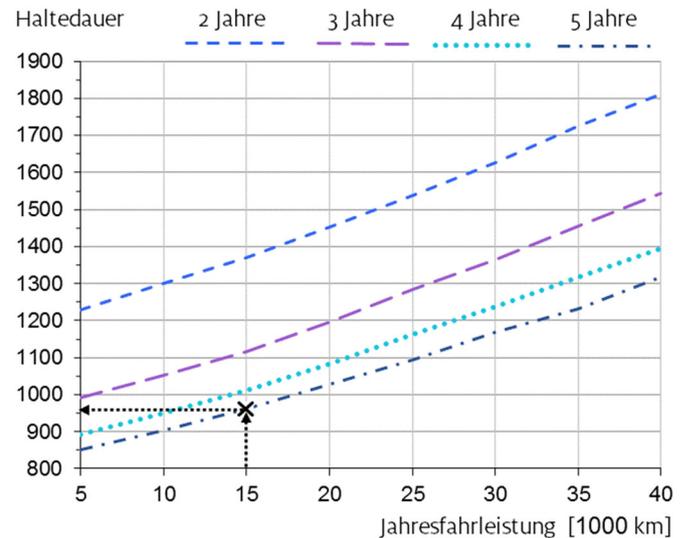
3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der S90 D4 in der Topausstattung Inscription gerade noch zufriedenstellend ab. Vielfahrer erfreuen sich an den geringen Betriebskosten. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 30.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Der Dieselmotor ist mit einem Zahnriemen ausgestattet, der aber erst nach 240.000 km gewechselt werden muss. Da das Modell ganz neu auf dem Markt erhältlich ist, sollte der Wertverlust in den ersten fünf Jahren noch akzeptabel ausfallen. Sehr hoch fällt der Anschaffungspreis aus. In der getesteten Top-Ausstattung müssen mindestens 52.750 Euro berappt werden. Zugute halten kann man dem S90 Inscription die reichhaltige Serienausstattung. Nicht nur das umfangreiche Angebot an Fahrerassistenzsystemen, auch die Vielzahl an Komfortausstattungen gefallen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 962 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T5	T6 AWD	D4	D5 AWD
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.996	4/1.996	4/1.996	4/1.996
Leistung [kW (PS)]	187 (254)	235 (320)	140 (190)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1.500	400/2.200	400/1.750	480/1.750
0-100 km/h[s]	6,8	5,9	8,2	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	230	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	7,2 S	4,4 D	4,8 D
CO2 [g/km]	149	165	116	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/26/22	16/26/22	16/26/22	16/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	148	180	232	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	1181	910	1059
Preis [Euro]	49.950	57.550	42.750	54.450

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turboaufladung, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	140 kW / 190 PS (bei 4.250 1/min)
Maximales Drehmoment	400 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatik (Serie)
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,26 / 2,29 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/35R18
Länge/Breite/Höhe	4.963/1.879/1.443 mm
Leergewicht/Zuladung	1.808 kg/462 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1.800 kg
Kofferraumvolumen	500 l
Stützlast/Dachlast	110 kg/100 kg
Tankinhalt Kraftstoff	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Schweden, Göteborg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,4 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-/-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	255/35 R20
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero 97W
Wendekreis links/rechts	12,6/12,35 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100 km
Stadt/Land/BAB	6,2/4,7/6,2 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130km/h	65,4 dB(A)
Fahrzeugbreite inkl. Außenspiegel	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.780 kg/490 kg
Kofferraum normal/geklappt	410 l/790 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	82 Euro	Werkstattkosten	106 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	627 Euro
Monatliche Gesamtkosten	962 Euro		
Steuer pro Jahr	232 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/26/22		
Basispreis Volvo S90 D4 Inscription Automatik	52.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	69.080 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.484 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.970 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Active High Beam)	Serie/980°
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	770 Euro°/Serie
Parklenkassistent	770 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	510 Euro°/1.100 Euro°
Head-Up-Display	1.350 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	690 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechsellassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/110 Euro°/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	Serie/210 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/270 Euro
Lenkradheizung	240 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	600 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.060 Euro
Metalllackierung	960 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	1.250 Euro°/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,3
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	3,5
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,1	Schadstoffe	3,5
Sitze	1,4		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,4		

Stand: Oktober 2016

Test und Text: Dipl.Ing (FH) Dino Silvestro