



Volvo V90 D5 Inscription AWD Automatik

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (173 kW / 235 PS)

Wie die Stufenheckvariante S90 präsentiert sich auch der V90 mit einem modernen und zugleich eleganten Design. Der 235 PS starke Top-Diesel im V90 verfügt in allen Lebenslagen über genügend Zugkraft, das Automatikgetriebe könnte in den unteren Gängen aber etwas feinfühlicher ansprechen. Im EcoTest konsumiert der Testwagen 6,3 l/100 km, lässt aber besonders bei den Schadstoffen Federn - insgesamt erhält der Volvo nur einen von fünf Sternen. In der getesteten Topversion Inscription glänzt der Schwede zwar mit hochwertigen Materialien sowie einer vorbildlichen Verarbeitung, kostet dann aber auch mindestens 61.900 Euro. Das ist selbst für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse ein stolzer Preis, der sich zudem durch fleißiges Anwählen von optionaler Ausstattung, wie beim Testwagen, mühelos auf gut 80.000 Euro bringen lässt. Anrechnen muss man Volvo aber, dass der Umfang der serienmäßigen aktiven Sicherheitsausstattung beeindruckend ist. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein Spurhalteassistent und sogar ein Pilot Assist, der teilautonomes Fahren ermöglicht, sind Serie. Das Bedienkonzept mit riesigem Hauptbildschirm, der wie ein Smartphone bedient wird, besitzt einen großen Funktionsumfang, erfordert aber auch eine lange Eingewöhnung. Zudem lenkt die Bedienung stark vom Verkehr ab, da alle Fahrzeugfunktionen teils recht umständlich über den Touchscreen gesteuert werden. Hier hätte Volvo gut daran getan, zumindest alternativ ein etwas weniger komplexes Konzept anzubieten. Im Vergleich zur Limousine bietet der Kombi sowohl beim Platzangebot im Innen- als auch im Kofferraum deutliche Vorteile. In der zweiten Sitzreihe fällt die Kopffreiheit großzügiger aus und der größere Kofferraum lässt sich deutlich besser nutzen. Damit ist der V90 genauso langstreckentauglich wie die Limousine, bietet aber bei der Familien- und Transporttauglichkeit Vorteile. **Konkurrenten:** Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell.

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	3,2

EcoTest ★☆☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des V90 liegt auf sehr hohem Niveau. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum zeigen sich mit kleinen Ausnahmen wie leicht knarzenden Kunststoffblenden bis ins Detail sorgfältig gefertigt. Das Interieur wirkt insbesondere in der getesteten Topausstattung Inscription luxuriös. Man findet neben einer mehrfarbigen Ambientebeleuchtung einen haptisch äußerst angenehmen Materialmix vor.

2,7 Alltagstauglichkeit

Der sehr lange und auch breite Kombi ist im engen Stadtverkehr ohnehin schon unhandlich. Dazu gesellt sich ein großer Wendekreis von 12,3 m, der ein 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 - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

⊕ Tadellos sind die Transporteigenschaften des V90 D5 AWD, wenn auch die zulässige Zuladung (450 kg) üppiger

Ledersitze sowie Aluapplikationen gehören hier zum Serienumfang. Gegen Aufpreis gibt es zudem Leder an den Türverkleidungen und am Armaturenbrett sowie Echtholzeinlagen (nicht im Testwagen).

⊖ Der Mechanismus zum Öffnen der Motorhaube ist gewöhnungsbedürftig, da man den Hebel drehen muss.

ausfallen sollte. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die erlaubte Anhängelast liegt bei hohen 1.950 kg (gebremst), beeindruckend ist aber die zulässige Stützlast, die stolze 110 kg beträgt. Tankvorgänge lassen sich dank praxistauglichem Tankklappenmechanismus mit integriertem Tankdeckel samt Fehlbetankungsschutz mühelos durchführen. Die Reichweite liegt dank des beim Allradler serienmäßigen 60 l Tanks bei ordentlichen 950 km.

2,3 Licht und Sicht

Auch wenn sich die Karosserie des Kombis im Vergleich zur Limousine vor allem nach hinten besser abschätzen lässt, entzieht sich auch hier die Vorderkante der langen Motorhaube dem Blick des Fahrers.

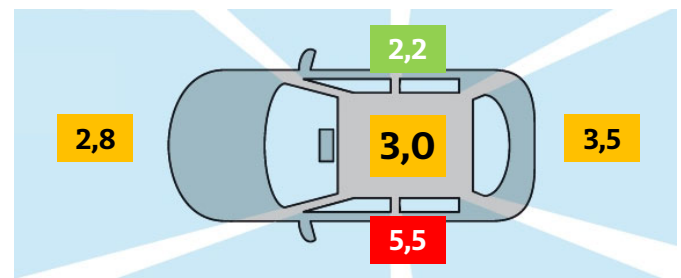
Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat befriedigend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen und auch der Blick nach rechts wird durch die äußerst schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die Sicht wird nach rechts hinten und durch die B-Säule nach Links geschmälert.



Im Vergleich mit vielen anderen modernen Fahrzeugen ist die Sicht nach hinten im Volvo V90 akzeptabel.

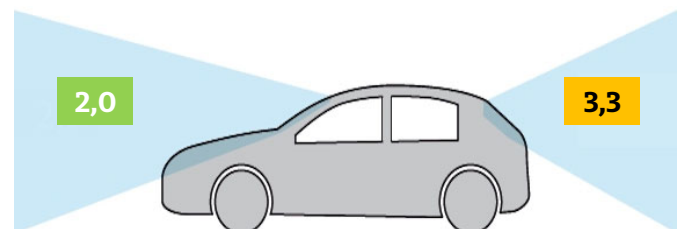
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊕ In der Grundausrüstung findet man nur einfache Halogenscheinwerfer an Bord, ab der mittleren Ausstattung Kinetic sind LED-Scheinwerfer verbaut. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem 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 ist auch eine 360° Kamera, die in der Praxis aber kaum Vorteile bringt, erhältlich. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, gegen Aufpreis gibt es diese Funktion auch für die Außenspiegel.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank großzügig dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können Großgewachsene sich den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich in noch zufriedenstellender Höhe und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch.

Im Fond stört der in den Einstiegsbereich ragende Radlauf und die recht niedrig positionierte Rückbank.

⊕ 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 Alarm-

anlage samt Private Locking System gibt es optional. Dadurch können das Handschuhfach und der Kofferraum 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.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Die Kofferraumgröße des Kombis kann sich sehen lassen. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 415 l Platz. Nutzt man den Stauraum bis unter das Dach, lassen sich 615 l oder bis zu elf Getränkekisten verstauen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne passen bis zur Fensterkante 840 l und bis unter das Dach 1.420 l hinein.



Für eine Kombilimousine mit einer Gesamtlänge von fast fünf Metern ist das Kofferraumvolumen von 415 l nicht gerade üppig. Ein Lastesel möchte der V90 aber auch gar nicht sein.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim V90 in jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels Fußkick öffnen und schließen, der Schlüssel muss nur noch mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene dürfte die Klappe allerdings etwas weiter öffnen. Die Ladekante liegt mit nur 61 cm über der Fahrbahn angenehm niedrig und ist eben

zum Kofferraumboden. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen.

⊖ Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine Verstaumöglichkeit im Fahrzeug.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Gegen Aufpreis sind die Lehnenteile elektrisch vom Kofferraum aus umklappbar - beide Schalter sind in der rechten Kofferraumverkleidung unterge-

bracht. Darüber hinaus gibt es optional Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und ein Trennnetz für den Passagierraum.

⊕ Für den Transport langer Gegenstände gibt es eine Ladeluke in der Rücksitzlehne.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Nimmt man in einem aktuellen Volvo wie dem V90 Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten 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 Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese 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 angewählt 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.

⊕ Der V90 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Vieles davon wie beispielsweise die elektrische Sitzeinstellung oder auch der Regen-/Lichtsensor ist in der getesteten Ausstattung Serie.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich auf sehr hohem Niveau. Das Bediensystem über den großen zentralen Bildschirm kann dagegen nicht wirklich überzeugen. Zu oft wird man bei der Auswahl des richtigen Menüs vom Verkehrsgeschehen abgelenkt.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Inscription ist die serienmäßige Multimedia-Ausstattung umfangreich. Das Infotainment-System 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. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise 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. Smartphones lassen sich gegen Aufpreis mittels Apple Car-Play oder Android Auto koppeln.

2,6 Raumangebot vorn

Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit

fällt etwas großzügiger aus. Das subjektive Raumempfinden fällt aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie aber nur mäßig aus.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf ähnlichem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von 1,90 m. Die Beinfreiheit fällt nochmals großzügiger aus. Das Raumgefühl ist recht angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt.

2,8 Innenraum-Variabilität

Der Kombi bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine übliche Innenraumvariabilität. Weitere Sitzvarianten werden nicht angeboten. Das Angebot an Ablagen geht vorn wie hinten in Ordnung. Das Handschuhfach gefällt durch die praktische Größe. Zudem ist es abschließbar und bei Wahl der Vierzonen-Klimaautomatik klimatisiert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk wird für den V90 an der Hinterachse eine Luftfederung mit Niveauregulierung und gegen weiteren Aufpreis wie im Testwagen verbaut, eine adaptive Dämpferregelung angeboten. Die Dämpferkennlinie kann dann an der Hinterachse zwischen drei Modi angepasst werden. Das Fahrwerk überzeugt insgesamt mit einem guten Federungskomfort.

⊕ Die ausgewogene Abstimmung gefällt sowohl in der Stadt als auch auf der Landstraße. Das Fahrwerk schluckt grobe Unebenheiten gut weg und reicht diese nur wenig zu

den Insassen durch. Erstaunlich gut ist der Abrollkomfort auch auf der Autobahn. Insgesamt merkt man allerdings doch die am Testwagen verbauten großen 20-Zoll-Räder. Feine regelmäßige Unebenheiten regen den Kombi zum Stuckern an.

Insgesamt bietet der Volvo mit den adaptiven Dämpfern an der Hinterachse einen guten Federungskomfort, doch auch das Standardfahrwerk konnte bei der Limousine überzeugen. Daher sollte eine Probefahrt durchgeführt werden, ob einem der Aufpreis das Wert ist.

1,7 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 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 Kniewinkel ist allerdings nicht optimal. Der harte Mittelsitz ist dagegen sehr unbequem.

2,4 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,3 dB(A) gemessen. Das ist trotz der optionalen Akustikverglasung nur ein durchschnittlicher Wert. Der Motor ist gut gekapselt und

wenig präsent. Besonders gefallen die geringen Fahrgeräusche. Der Unterboden und die Radläufe sind aufwendig mit Akustikmatten gedämmt.

1,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Auf Wunsch lässt sich diese zu einer Vierzonen-Klimaautomatik aufrüsten. Dann können auch die Fondpassagiere die Temperatur separat einstellen. 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) bedienbar ist. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kann sie optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn und eine Lenkradheizung. Auf Wunsch gibt es für die hinteren Plätze Rollos in den Seitenscheiben.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 235 PS starken Dieselmotors können sich durchweg sehen lassen. Der D5 hat dank des früh anliegenden hohen maximalen Drehmoments von 480 Nm wenig Mühe, den knapp zwei Tonnen schweren

Kombi zu beschleunigen. Sowohl das Einfädeln in den fließenden Verkehr als auch Überholmanöver lassen sich flott realisieren. Auch bei hohen Geschwindigkeiten bietet der Motor stets genügend Vortrieb.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 2,0 Liter große Dieselmotor 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 zweier in Reihe geschalteter Turbolader tadellos aus. Im niedrigen Drehzahlbereich sorgt ein kleiner Lader für kurze Ansprechzeiten, bei höheren Drehzahlen stellt ein

größerer Turbo den nötigen Ladedruck zur Verfügung. Darüber hinaus verfügt der D5 AWD über die neuartige PowerPulse-Technik: Vorab wird Luft verdichtet und in einem Tank gespeichert. Beim anschließenden Beschleunigen wird die Luft genutzt, um das Turbinenrad des Turboladers anzublasen, bevor die Abgase dies machen könnten - das sorgt für ein spontaneres Ansprechen.

Gegen Aufpreis ist zusätzlich zur Leistungssteigerung auf 240 PS und 500 Nm eine Polestar Performance Optimierung erhältlich.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Die Gänge können alternativ auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad vorgewählt werden. 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 dadurch Kraftstoff. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.100 1/min.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Volvo V90 wurde deutlich in Richtung Fahrsicherheit abgestimmt. So fährt sich der Kombi stets sicher und reagiert sowohl auf einen plötzlichen Lenkimpuls als auch bei dynamischen Ausweichmanövern gelassen. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve drängt das Heck zwar nach, im Bedarfsfall regelt aber die Stabilitätskontrolle. Die Fahrdynamik stand bei der

Entwicklung wohl nicht im Vordergrund. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen verhältnismäßig niedrig, das Fahrzeug schiebt bereits recht früh über die Vorderräder. Ein ähnliches Verhalten zeigt der V90 auch im ADAC Ausweichtest. Dank früher ESP-Eingriffe ist der Schwede immer gut kontrollierbar. Die Traktion des Allradlers ist in allen Lebenslagen sehr gut.

2,1 Lenkung

⊕ Die im V90 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 Lenk-

winkeln. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung erhält man nur weniger 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.

1,5 Bremse

⊕ Leitet man aus 100 km/h eine Vollbremsung ein, steht der mit optionalen 20-Zoll-Rädern ausgestattete Kombi bereits nach 32,3 m - ein sehr guter Wert. Die Bremsanlage zeigt auch bei hoher Belastung eine gute Standfestigkeit.

Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit sind gut. Im Bordmenü kann sogar die Charakteristik eingestellt werden.

1,5 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 Notbremsystem, 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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis (Stand 01/2017) liegt derzeit nur vom S90 vor, der V90 sollte aber ein ähnliches Resultat erreichen. Bei der passiven Sicherheit bringt es die Limousine auf 95 Prozent der möglichen Punkte. Ab Werk gibt es sieben Airbags und Gurtstraffer/-kraftbegrenzer auf allen Sitzplätzen. Zusätzliche Seitenairbags hinten sind dagegen nicht erhältlich. Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,75 m.

⊕ Die starren Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m. 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 Notruffunktion an Bord.

2,3 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 und i-Size muss man vorn jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht verfügbar
	Ausweichassistent	nicht verfügbar
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht verfügbar
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

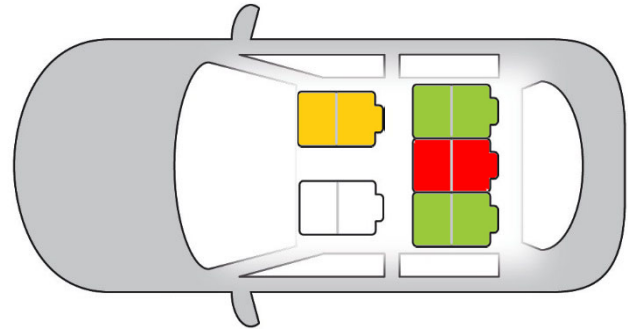
⊕ Kindersitze lassen sich im Fond dank der großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen lassen sich Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte etwas ungünstig positioniert, wodurch eine stabile Montage je nach Kindersitz nur erschwert möglich ist. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Base verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Gegen Aufpreis gibt es für die Fondplätze integrierte Kindersitze und die Fondtüren lassen sich optional an der Fahrertür verriegeln.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und es fehlt hier ein Isofix-System. Drei

Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

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)

2,5 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erreicht der S90 76 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz (Stand 01/2017). Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremsystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von

45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

4,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Für die CO₂-Bilanz von 198 g/km erhält der V90 D5 Inscription AWD Automatik nur 17 Punkte im EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts genehmigt sich der Kombi trotz Start-Stopp-System 6,7 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,2 l/100 km.

5,3 Schadstoffe

⊖ Beim Schadstoffausstoß patzt der große Kombi. Aufgrund des einfachen Abgasnachbehandlungssystems mittels NO_x-Speicherkat, fällt der NO_x-Ausstoß insgesamt hoch und das Ergebnis mit sieben Punkten in diesem Kapitel schlecht aus. Insgesamt erhält der Volvo im EcoTest nur einen von fünf Sternen.

Verbrauch

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

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

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

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

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

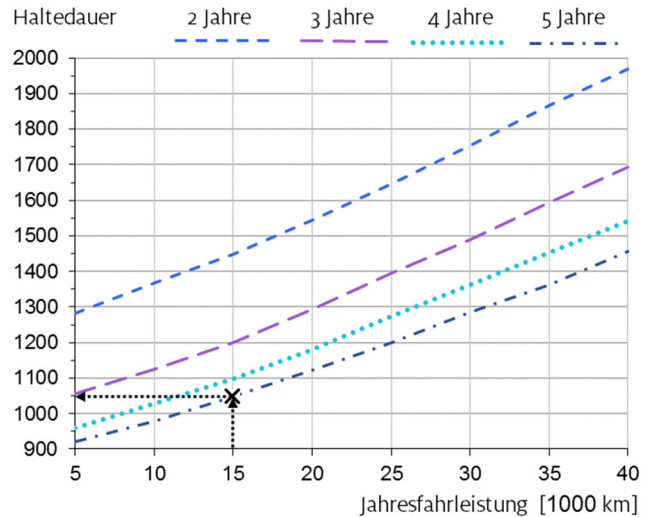
3,9 AUTOKOSTEN

3,9 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der V90 D5 AWD Automatik in der Topausstattung Inscription nur ausreichend ab. Vor allem der Preis fällt in der getesteten Top-Ausstattung mit 61.900 Euro sehr hoch aus. Zugute halten kann man dem V90 Inscription die umfangreiche Serienausstattung. Nicht nur das Angebot an Fahrerassistenzsystemen, auch die Vielzahl an Komfortausstattungen gefallen. 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1048 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T5 Momentum Automatik	T6 Momentum AWD Aut.	D3 Kinetic	D4 Kinetic	D5 Momentum AWD Aut.
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	187 (254)	235 (320)	110 (150)	140 (190)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1500	400/2200	320/1750	400/1750	480/1750
0-100 km/h [s]	7,0	6,1	10,2	8,5	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	205	225	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S	7,4 S	4,5 D	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	154	169	119	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/26/22	16/26/22	16/26/22	16/26/22	16/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	158	188	238	238	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1011	1123	847	k.A.	1017
Preis [Euro]	53.000	60.600	42.950	45.050	57.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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 (Reihe), Bi-Turbo, Euro6, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	173 kW/235 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	480 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,3 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.936/1.879/1.475 mm
Leergewicht/Zuladung	1.927/473 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.526 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	110/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Schweden, Göteborg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,3 m
Reifengröße Testwagen	255/35 R20 97W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,4/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	165 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	950 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.950/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/840/1.420 l

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

Betriebskosten	92 Euro	Werkstattkosten	110 Euro
Fixkosten	149 Euro	Wertverlust	697 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.048 Euro		
Steuer pro Jahr	258 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/26/22		
Basispreis V90 D5 Inscription AWD Automatik	61.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.09.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.799 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	
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/980 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	410 Euro°/Serie
Parklenkassistent Park Assist Pilot	770 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	510 Euro°/1.110Euro°
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
Spurwechselassistent	-

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
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/210 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/270 Euro°
Lenkradheizung Winterpaket	2.400 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.060 Euro
Metalllackierung	960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.650 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: Mai 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand