



Volvo V90 Cross Country B6 Pro AWD Automatik

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (220 kW / 300 PS)

Der elegante Abenteurer - so nennt Volvo den V90 Cross Country. Die Eleganz des V90 hat er durchaus trotz der rustikal anmutenden Anbauteile erhalten. Ob der Cross Country aber ein so großer Abenteurer im Sinne von Offroad-Fahrten ist, sei trotz des Allradantriebs mal dahingestellt. Wer partout die knapp sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit des Cross Country möchte, aber nicht auf die unlackierten Anbauteile steht, kann diese bei manchen Außenfarben auch lackiert bestellen.

Die Fahrsicherheit leidet nicht unter der Höherlegung. Zwar hat der Cross Country etwas mehr Karosserieneigung als der Standard-V90, die angesichts der Größe und des Gewichts recht hohe Fahrpräzision bleibt aber erhalten. Der Komfort ist gerade mit den adaptiven Dämpfern ohnehin prima, unterstützt von den sehr bequemen und vielfach verstellbaren Sitzen. Auch akustisch ist der V90 ein echter Volvo, zurückhaltend also. Selbst der mit aufwändiger Aufladung aus Abgasturbolader und elektrischem Verdichter ausgestattete und 300 PS starke Zweiliter-Benziner hält sich im Hintergrund.

Die Ausstattung an aktiven und passiven Sicherheitssystemen ist mannigfaltig, im Cross Country Pro ist quasi alles schon serienmäßig an Bord. Schön im Alltag mit Kindern sind die zweistufig ausklappbaren, integrierten Kindersitze im Fond, diese gibt es gegen kommoden Mehrpreis.

All die Premium-Verarbeitung und Premium-Ausstattung hat natürlich seinen Preis. Es geht für den V90 Cross Country Pro B6 ab 66.822 Euro los - der Testwagen mit allerhand schicken Extras wie Panoramadach oder hochwertigem Wollbezug auf den Sitzen liegt bei knapp 84.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell.








- + sehr gute Verarbeitung, hochwertiges Ambiente, hohe aktive und passive Sicherheit, sicher und komfortabel abgestimmtes Fahrwerk
- teilweise unübersichtliche Karosserie, hoher Verbrauch, hoher Grundpreis, teure Extras

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 4,2

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Der V90 bildet die Speerspitze der schwedischen Kombis. Passend dazu zeigt er sich sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße klein. Der Unterboden ist gut verkleidet, wenn überhaupt könnte man noch den Bereich um die Hinterachse optimieren. Den Innenraum haben die Schweden sorgsam zusammengesetzt

und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen weitgehend passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen; auch an allen Dachsäulen findet sich ein Stoffüberzug, ebenso an Sonnenblenden - letzteres unterscheidet ihn beispielsweise vom kleineren V60.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der V90 Cross Country ist ziemlich lang (4,94 m), dafür nicht ganz so breit wie direkte Konkurrenten (2,06 m mit Außenspiegeln) - in der Summe ist er für den Innenstadtkverkehr trotzdem weniger geeignet. Das liegt auch am recht großen Wendekreis von 12,5 m, der beim Rangieren auf engem Raum mehr Aufwand bedeutet. Die maximale Zuladung darf im Falle des Testwagens immerhin 455 kg betragen, für einen großen Kombi mit bequemem Platz für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck reicht das geradeso. Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann man

immerhin ein Notrad ordern - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

⊕ Der V90 Cross Country hat einen 71 Liter großen Kraftstofftank verbaut. Eine Tankfüllung reicht so trotz des im Ecotest gemessenen Verbrauchs von 9,1 l/100 km für eine Reichweite von 780 km. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die praktische Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,4 Tonnen schwer sein, die erlaubte Stützlast beträgt 100 kg.

2,7 Licht und Sicht

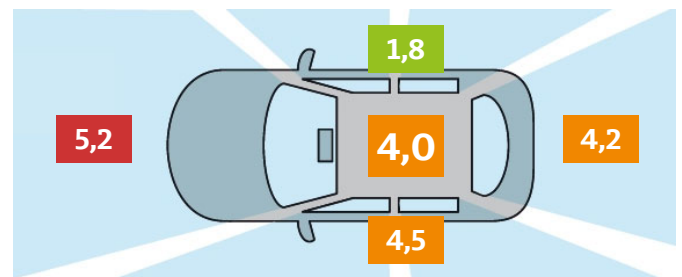
Auch wenn sich die Karosserie des Kombis im Vergleich zu einer Limousine vor allem nach hinten besser abschätzen lässt, entzieht sich dennoch die Vorderkante der langen Motorhaube dem Blick des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die Sicht wird nach rechts hinten und durch die B-Säule nach Links geschmälert. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außenspiegel und der Innenspiegel samt

voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Kamera und Radarsensoren) die Sicht nach draußen ein.

⊕ Bereits der Basis-V90 fährt mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor.

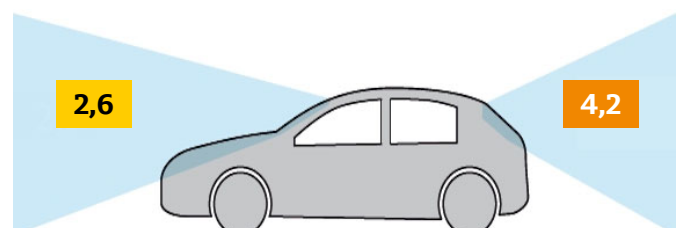
Rundumsicht

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.



Im Vergleich mit vielen anderen modernen Fahrzeugen ist die Sicht nach hinten im Volvo V90 Cross Country akzeptabel. Hilfreich sind hierbei die umklappbaren Kopfstützen im Fond.

Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden). Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe hinten an Bord.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze des Cross Country befinden sich in der untersten Stellung mit 47 cm über der Straße in angenehmer Höhe, dafür ist auch der Schweller höher. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden leider nur an zwei Positionen sicher offengehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest.

⊕ 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

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Beim Kofferraum-Volumen glänzt der V90 angesichts seiner äußeren Größe nicht unbedingt, für den Alltag sollte der Stauraum aber reichen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 420 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 620 l oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 875 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.460 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 20 Liter verstaut werden, wenn kein Notrad geordert wurde.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim V90 in jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Beim Cross Country Pro ist auch das keyless-System Serie, deshalb lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels Fußschwank unter die Heckschürze öffnen und schließen. Durch die Höherlegung des Cross Country im Vergleich zum normalen V90 hat man unter der komplett geöffneten Kofferraumklappe etwa 1,95 Meter Platz - das passt für die meisten Leute. Dafür liegt aber auch die Ladekante höher. 70 cm sind dennoch nicht zu hoch, zudem ist der Kofferraumboden eben zur Ladekante. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen

Einen Einparkassistenten (Park Pilot) mit Parkhilfe vorn gibt es ebenso optional wie eine Rückfahrkamera (beides empfehlenswerte Extras). Für einen hohen Aufpreis ist auch eine 360°-Kamera erhältlich, sie bringt gewissen Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne und seitlich sehen will. Der Innenspiegel blendet wie auch beide Außenspiegel serienmäßig automatisch ab.

sich aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private Locking System gibt es optional. Dadurch können das Handschuhfach und der Kofferraum mit PIN separat verriegelt werden, wenn man das Fahrzeug z.B. bei einem Parkservice abgibt. Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die beim Cross Country Pro serienmäßige Umfeldbeleuchtung erhellt neben Front und Heck über kleine LEDs in den Türgriffen auch die Seiten des V90.

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



Mit 420 l Volumen steht genügend Platz für das Gepäck zur Verfügung.

Formats gut nutzen. Das Gepäckraumrollo wird elektrisch hoch und runter gefahren, um den Zugang zu erleichtern, ohne das Rollo aushängen zu müssen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet. Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden - man kann es aber immerhin an den umgeklappten Rücksitzlehnen befestigen

2,5 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 untergebracht. Eine Durchlade Luke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie. Darüber hinaus

gibt es optional Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und ein Trennnetz für den Passagierraum; letzteres kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Die meisten Funktionen des V90 werden über dieses Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm sehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. 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 im Testwagen 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.

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



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung des Volvo überzeugen. Nicht ganz so gut ist es um die Funktionalität des Fahrerplatzes bestellt. Durch die umständliche Menüstruktur des Bediensystems ist man zu sehr von Verkehrsgeschehen abgelenkt.

1,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung des V90 Cross Country Pro ist äußerst umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits analogen und digitalen Radioempfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Volvo On Call mit WLAN-Hotspot). Der Volvo geht für die Notruffunktion über eine eingebaute SIM-Karte online, für die Komfort- und Konnektivitätsfunktionen wird die Internetverbindung per gekoppeltem Smartphone oder eine SIM-Karte hergestellt, die man in einen entsprechenden Steckplatz im Fahrzeug einlegen muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot sowie zahlreiche weitere Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung).

Auch das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation (wiederum nur per Handy oder separater SIM-Karte) ist serienmäßig, die Kartenaktualisierungen sind über die gesamte Fahrzeuglebensdauer kostenfrei. Geeignete Handys kann man in der optionalen induktiven Ablage laden. Selbstverständlich kann man auch Apple CarPlay oder Android Auto nutzen - außer beim Basis-V90 ohne Aufpreis. Über Bluetooth kann man Musik streamen, per USB eigene Speichermedien mit dem Volvo verbinden. Die unterstützten Dateiformate sind mannigfaltig. Nicht nur MP3, sondern auch AAC, WMA, WAV und FLAC werden unterstützt. Wer bewusst eines der klanglich höherwertigen Formate nutzt, sollte vielleicht auch gleich über das optionale Soundsystem von Bowers&Wilkins nachdenken oder es am besten beim Händler

probehören. Auch Videos kann man in diversen Formaten abspielen.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Beinfreiheit reicht für gut 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie schränken das Raumempfinden aber etwas ein. Das optionale Panoramadach lässt auf Wunsch mehr Licht in den

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, würde selbst Zwei-Meter-Riesen noch ausreichend Platz bieten. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt. Das optionale, sehr große Panorama-Schiebedach lässt auch hinten viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.

2,4 Innenraum-Variabilität

Der Kombi bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine übliche Innenraumvariabilität. Weitere Sitzvarianten werden nicht angeboten. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut (z.B. angemessen große Türfächer), hinten immerhin noch

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk wird für den V90 Cross Country eine luftgefederte Hinterachse samt adaptiver Dämpferregelung an allen vier Rädern angeboten. Die Dämpferkennlinie kann zwischen drei Modi angepasst werden. Das Fahrwerk überzeugt insgesamt mit einem guten Federungskomfort.

⊕ Insgesamt bietet der Volvo mit den adaptiven Dämpfern und Luftfederung an der Hinterachse einen guten Federungskomfort und durch die langen Federwege des Cross Country ohnehin viel Schluckvermögen, doch auch das

1,8 Sitze

⊕ Die Komfort-Vordersitze sind im Cross Country Pro serienmäßig vollelektrisch in Höhe und Neigung einstellbar. Auch ist die Beinauflage elektrisch verlängerbar, genauso auf

⊖ Ein CD-Laufwerk findet man nicht mehr in der Aufpreisliste.

Schweden und sorgt für ein luftigeres Gefühl. Serienmäßig kommt der Cross Country Pro mit einem Dachhimmel in hellem beige, optional ist noch die anthrazitfarbene Bespannung des Testwagens erhältlich.



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

zufriedenstellend. Das Handschuhfach gefällt durch seine praktische Größe. Zudem ist es beleuchtet, abschließbar und klimatisiert.

Standardfahrwerk in der 90er Baureihe konnte bei uns im Test schon überzeugen. Daher sollte man eine vergleichende Probefahrt durchführen, ob einem der enorme Aufpreis von knapp 2.000 Euro das Wert ist. Die Konkurrenten bieten zu einem ähnlichen Preis Luftfederung an beiden Achsen - das macht es technisch möglich, beispielsweise bei niedrigen Geschwindigkeiten die Bodenfreiheit zu erhöhen oder bei höheren Geschwindigkeiten die Karosserie für einen geringeren Luftwiderstand abzusenken - das kann der Volvo mit nur einer luftgefederten Achse natürlich nicht.

Knopfdruck reagiert die Vierwege-Lordosenstütze beider Vordersitze. Fahren öfters verschiedene Personen mit dem Volvo, ist auch die serienmäßige Memoryfunktion auf beiden

Seiten angenehm. Der Lederbezug aller Sitze ist ebenfalls aufpreisfrei dabei - die Wollbezüge des Testwagens kosten extra und gefallen mit einer angenehmen Haptik. Der Sitzkomfort auf den Seriensitzen ist gut, kann durch Wahl von einstellbaren Seitenwangen sogar noch weiter verbessert beziehungsweise individualisiert werden. Wer oft lange Strecken am Stück fährt, für den ist die Massagefunktion eine

sinnvolle Ergänzung, um die Rückenmuskulatur zu entspannen. Nimmt man diese, ist auch eine Sitzbelüftung dabei. Im Fond gefällt der Sitzkomfort - zumindest auf den Außensitzen. Diese sind bequem gepolstert und angenehm konturiert, der Kniewinkel ist allerdings nicht optimal - das lässt sich durch die großzügige Beinfreiheit aber teilweise ausgleichen. Der harte Mittelsitz ist dagegen sehr unbequem.

2,2 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66 dB(A). Das ist ein guter Wert, obwohl das optionale Panorama-Schiebedach im Fahrzeugdach sich tendenziell negativ auf das Innengeräusch

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

1,7 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Gegen Aufpreis lässt sich diese zu einer Vierzonen-Klimaautomatik erweitern. 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 unter anderem über das Smartphone (Volvo On Call) bedienbar ist. Eine Lenkradheizung sowie die Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kann sie optional bestellt werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Plätze Rollos an den Seitenscheiben., die gegen weiteren Aufpreis auch dunkel getönt erhältlich sind.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Hinter dem unscheinbaren Kürzel B6 verbirgt sich allerhand Antriebstechnik. Unter der Haube steckt ein zwei Liter großer Vierzylinder-Benziner, der von einem Abgasturbolader auf 300 PS gebracht wird. Um das Turboloch klein zu halten, kommt zusätzlich ein elektrisch angetriebener Kompressor zum Einsatz. Um noch mehr Spontanität und Effizienz in das System zu bekommen, steckt in der Antriebseinheit zusätzlich ein integrierter Startergenerator, der entweder Energie in eine 48V-Batterie rekuperieren kann oder bei Bedarf noch 14 PS und 40 Nm Antriebsleistung drauflegt. So

stehen schon bei 2.100 Touren die vollen 420 Nm an, die der Antrieb konstant bis zu 4.800 Umdrehungen bereit stellt. Selbst die zwei Tonnen des Testwagens leisten der Antriebskraft wenig Gegenwehr, denn in 3,9 Sekunden bringt man den V90 Cross Country von 60 auf 100 km/h - Überholmanöver sorgen nicht für Schweißausbrüche. Laut Hersteller schafft es der Wagen in 6,4 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Bei 180 km/h ist aber Schluss - seit dem Modelljahr 2021 ist das bei allen Volvos so.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vielleicht auch wegen des Verzichts auf an sich schon laufuhige Sechs- oder Achtzylindermotoren und sicherlich auch wegen des Oberklasse-Anspruchs der Schweden wurde richtig viel Aufwand getrieben, um Dröhnen, Brummen und merkliche Vibrationen zu dämpfen. Kurz gesagt: Das hat geklappt. Man sitzt annähernd unbehelligt vom Hoch-

leistungs-Vierzylinder im schmucken Ambiente des V90. Natürlich hört man den Motor, gerade bei hohen Drehzahlen - nie aber stört er akustisch. Und die Vibrationen hat der lange Schwede auch im Griff, es dringt wenn überhaupt ein eher undefinierbares Kribbeln bis in die Fingerspitzen.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die obligatorische Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, gelegentlich ruckt es aber doch ein wenig bei den Gangwechseln. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h bis etwa 140 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 2.200 1/min. Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch, wenn man das Bremspedal wieder losgelassen hat; erst bei Betätigung des Gaspedals springt der Motor wieder an - wenn das Start-Stop-System aktiv war - und löst sich die Bremse automatisch.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der V90 liegt sicher und gelassen auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen - das gilt ebenso für den Cross Country. Dieser hat zwar etwas mehr Aufbaubewegungen, das typische V90-Gefühl geht aber nicht abhanden. Der Geradeauslauf ist gut, der Schwede vermittelt ein sicheres Fahrgefühl im Alltag. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen kennt der Allradler

nicht. Beim ADAC Ausweichtest liefert der V90 eine souveräne Vorstellung ab. Das ESP greift genau richtig ein, sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Intensität. Die feine und situationsangepasste Regelung ermöglicht ein agiles Durcheilen der Gassen bei insgesamt recht hohen Geschwindigkeiten. Der große Kombi bleibt dabei jederzeit gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern.

2,2 Lenkung

⊕ Die elektrische Servolenkung des Schweden ist gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwas über drei Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Volvo gelassen steuern. 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 hat man weniger Rückmeldung, was zu einem ungenauen Lenkverhalten führen kann. Etwas Abhilfe schafft der auswählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die Rückmeldung etwas verbessert.

2,4 Bremse

⊕ Die Bremse des V90 lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen angemessen aus. Im Falle einer Notbremsung kann der Kombi mit durchschnittlich 34,7 m aus 100 km/h bis zum Stillstand eine kurze Distanz erreichen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse ist

standfest ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen stand. Über das Bordmenü können zwei Kennlinien für das Ansprechen der Bremse ausgewählt werden, der Unterschied ist aber nicht signifikant.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beeindruckend ist die umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante schon inklusive 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 bis 130 km/h 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 Optionsliste umfasst überdies ein Head-Up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe.






















1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auch dem Bereich der passiven Sicherheit widmet Volvo traditionell viel Aufmerksamkeit. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der V90 95 Prozent der Maximalpunkte für sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 01/2017). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Kombi immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Diesen für den Beifahrer gibt es nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, sie können nicht hoch gezogen werden. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf alle Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call).

2,1 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der V90 im Bereich Kindersicherheit mit 80 Prozent recht gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist zufriedenstellend für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

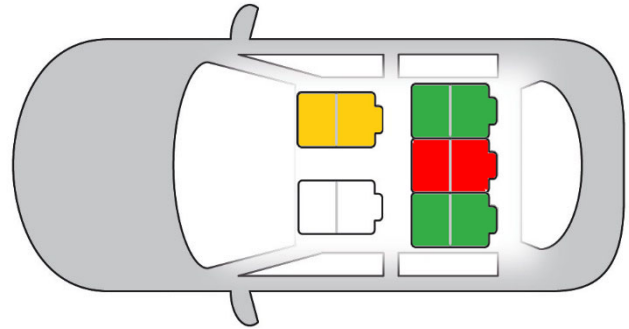
Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auf Isofix und i-Size muss man vorn jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können.

⊕ Kindersitze lassen sich im Fond über die großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt iSize-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 erschwert wird. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Gegen Aufpreis gibt es für die Fondplätze integrierte Kindersitze, die in zwei verschiedene Höhen ausziehbar sind und so verschiedene Altersstufen abdecken. Dann ist aber die Sitzheizung für die äußeren Rücksitze nicht mehr konfigurierbar. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich optional per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. 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 nach Euro NCAP-Norm erreicht der V90 76 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. 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.

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Zwar erwartet man von einem 300 PS starken und zwei Tonnen schweren Auto mit Benzinmotor keinen besonders niedrigen Verbrauch, der Ecotest-Verbrauch von 9,1 Litern Super auf 100 Kilometer ist aber zu viel, gerade angesichts des hohen technischen Aufwands mit integriertem Startergenerator und Energierückgewinnung über das dazugehörige 48 V-Netz. Der Verbrauch ergibt eine CO₂-Bilanz von 257 g/km. Die Verbräuche im Einzelnen: 9,6 Liter in der Stadt, 7,7 Liter außerorts und 10,8 Liter im Autobahnzyklus, jeweils auf 100 Kilometer. Dafür gibt es bei der CO₂-Bewertung keinen einzigen der 60 erreichbaren Punkte.

1,2 Schadstoffe

⊕ Selbstverständlich hat der Volvo einen Partikelfilter an Bord, welcher die Partikelanzahl deutlich reduziert. Beim Kaltstart aber verliert er dennoch ein paar Punkte aufgrund

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

leicht erhöhter Partikelwerte. Unter sehr hoher Last steigt zudem der NO_x-Ausstoß etwas an, was die Bestnote in der Emissionsbewertung verhindert. Der Schwede erreicht aber

dennoch sehr gute 48 von 50 Punkten. Da wegen des hohen Verbrauchs aber keine Punkte bei der CO₂-Bewertung

hinzukommen, bleibt es bei den 48 Punkten und damit nur zwei Sternen im ADAC Ecotest.

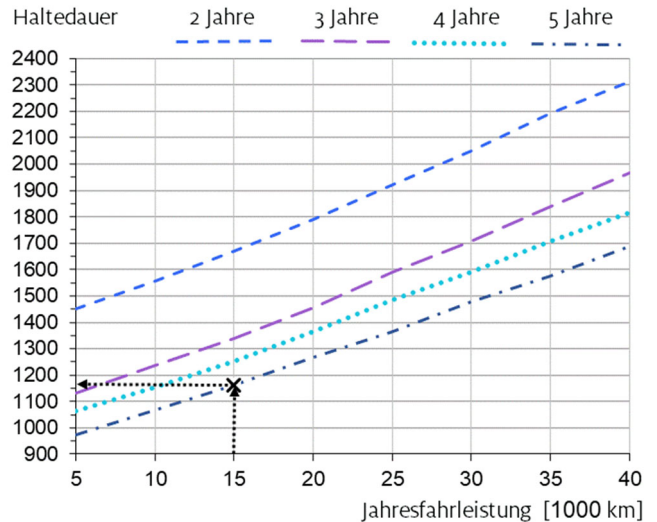
4,2 AUTOKOSTEN

4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der V90 Cross Country Pro B6 kostet (mit 16% MwSt.) 66.822 Euro und ist damit annähernd der teuerste V90. Nur in der Ausstattungslinie R Design ist der Grundpreis noch knapp 100 Euro höher. Allrad und Automatik sind beim B6 stets an Bord. Es sind zwar viele Assistenzsysteme serienmäßig, und auch der Komfort kommt nicht zu kurz. In dieser Klasse herrschen aber gehobene Ansprüche und um diese zu befriedigen, braucht es noch einige der zahlreich verfügbaren Extras. Jene sind dem eigenen Premiumverständnis entsprechend teuer, so dass der Preis schnell erheblich ansteigt - im Falle des gut, aber noch lange nicht voll ausgestatteten Testwagens auf über 84.000 Euro. In der oberen Mittelklasse im Premiumsegment kein auffällig hoher Preis, viel Geld ist es aber dennoch. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 30.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, das lange Kilometerintervall ist gut, das kurze Zeitintervall für Wenigfahrer schlecht. Die jährliche Steuer beträgt 218 Euro. Die Haftpflicht-Einstufung ist günstig, außerdem die Teilkasko-Einstufungen nicht übermäßig hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1162 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B5 AWD Automatik	B6 AWD Automatik	B4 Diesel AWD Automatik	B5 Diesel AWD Automatik
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	220 (300)	145 (197)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1800	4220/2100	400/1750	480/1750
0-100 km/h [s]	7,4	6,4	8,8	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,6 S	8,1 S	6,5 D	6,9 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	160	167	139	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/23	16/22/23	16/22/23	16/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	196	218	342	362
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1066	1155	1067	1108
Preis [Euro]	60.193	65.165	60.096	62.971

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo u. elektr. ange- triebener Verdichter, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	220 kW/300 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 2.100 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,1 l
CO ₂ -Ausstoß	167 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.939/1.879/1.543 mm
Leergewicht/Zuladung	1.941/509 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.526 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	12,5 m
EcoTest-Verbrauch	9,1
Stadt/Land/BAB	9,6/7,7/10,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	219 g/km (WTW* 257 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.995/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/875/1.460 l

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

Betriebskosten	154 Euro	Werkstattkosten	121 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	765 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1162 Euro		
Steuer pro Jahr	218 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/23		
Basispreis V90 Cross Country B6 Pro AWD Automatik	66.822 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	84.125 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.336 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.920 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	Serie/1.024 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	731 Euro°/Serie
Parklenkassistent	751 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	731 Euro°/1.082 Euro°
Head-up-Display	1.316 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent (Paket)	585 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/351 Euro
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (asymmetrisch geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.082 Euro
Metalllackierung	ab 875 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.696 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

4,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,4
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	3,4
Komfort	1,8	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	1,9	Schadstoffe	1,2
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	1,7		

Stand: November 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.