

Fahrbericht Volvo XC90 T8 Twin Engine: Ungewöhnlich

Von Peter Schwerdtmann, cen

Volvo gibt Gas. Mit dem Volvo XC90 T8 Twin Engine zeigen die Schweden klar, wo sie die Zukunft in der Marke sehen: an der Seite anderer Premiumhersteller, aber abgehoben von denen durch die seit Jahrzehnten gepflegten Werte. Sie legen die Messlatte bei der Sicherheit höher als andere und pflegen das Image, mit skandinavischem Design eine besondere Lebensart anzubieten. Nun kommt auch noch ein ganz besonderes Verständnis von einem modernen Hochleistungsantrieb dazu.

Die Modellbezeichnung beschreibt eine ungewöhnliche Konstellation in dieser Fahrzeugklasse: Die Vorderachse wird von einem stark aufgeladenen Vierzylinder der neuen Drive-E-Motoren mit 253 kW / 320 PS und einem maximalen Drehmoment von 400 Newtonmetern auf Trab gebracht. An der Hinterachse übernimmt das ein 64 kW / 87 PS starker Elektromotor. Der wird allerdings nur aktiv, wenn Traktion an der Hinterachse gebraucht wird. Beim Start mit Vollgas bekommt die Acht-Gang-Automatik es dann mit insgesamt 299 kW / 407 PS und 640 Newtonmetern (Nm) Drehmoment zu tun.

Geht der Vorderachse der Schlupf aus, greift der E-Motor hinten ebenfalls ein. So gesehen bietet der Twin Engine einen Antrieb an allen vier Rädern, wenn auch nicht das, was auch Volvo parallel als Allradantrieb anbietet. Gewinnt der Schlupf vorn die Oberhand, kann das System eben nicht alle Leistung nach hinten durchreichen, sondern nur die 87 elektrischen PS anbieten. Dieser Allradantrieb ist also in erster Linie kein Instrument für bessere Traktion bei sportlicher Fahrweise mit hohen Geschwindigkeiten, aber es hält das gewichtige SUV bei widrigen Straßenverhältnissen im Zaum.

Als Plug-in-Hybrid bietet der Twin Engine nominell 43 Kilometer Reichweite aus der Lithiumionen-Batterie mit 9,2 Kilowattstunden (kWh) Kapazität. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im reinen Elektrobetrieb 120 km/h. Wer am Stadtrand wohnt, täglich in die Innenstadt pendelt und jeden Abend daheim brav wieder auflädt, der schafft das komplett ohne Benzin.

Weil das einem häufigen Einsatzprofil entspricht und es außerdem politisch gewollt ist, darf auch Volvo von dem NEFZ-Verbrauch seines Motors einen hohen Prozentsatz herunterrechnen. Deswegen kann der Hersteller für den Twin Engine einen Durchschnitts-Normverbrauch von 2,1 Litern angeben. Das entspricht allerdings nur einem Fünftel, bestenfalls einem Viertel des tatsächlichen Benzinverbrauchs, der bei unserer Überland-Tour mit hohem Autobahnanteil zwischen zehn und zwölf Litern lag. Diese Werte mögen erschrecken. Aber sie sprechen dennoch für das Hybridsystem. Denn wir bewegten ein Fahrzeug mit rund 2,4 Tonnen Leergewicht und nutzten oft die 320 PS des Benziners. Die Mischung macht's. Denn das rein elektrische Rollen durch die Innenstädte senkt nicht nur den Durchschnittsverbrauch des eigenen Autos, es stellt auch einen ganz besonderen Genuss dar.

Jedes Auto hat eben seine Schokoladenseite. Beim Volvo XC90 zeigt die sich beim Blick von schräg hinten. Dann beweist sich die Sorgfalt, mit der die Designer das zwangsläufig massige Heck mit tief gezogenem Heckspoiler, großer Fläche der Heckscheibe, quer verlaufenden Linien sowie dem Stoßfänger mit Unterfahrschutz und den beiden großen, jeweils außen integrierten rechteckigen Endrohren optisch erleichtert haben. Der besondere Volvo-Charakter kommt mit den senkrecht bis hoch ins Dach hineingezogenen Rückleuchten ins Bild. In der Seitenansicht hat die Designabteilung ebenfalls ganze Arbeit geleistet. Mit den großen, leicht ausgestellten Radhäusern, den vergleichsweise großen Flächen der Seitenfenster und der damit recht niedrigen Gürtellinie wirkt er flacher als 1,78 Meter und von der Seite wegen der langen Motorhaube sogar gestreckt. Beim Blick direkt von vorn können auch die beiden T-förmigen LED-Tagfahrlichtbänder mit dem Spitznamen „Thors Hammer“ und das große Volvo-Logo auf der traditionellen Diagonale allerdings nichts daran ändern, dass die Schnauze platt aussieht wie bei einem Pekinesen.

Das soll beileibe keine Anspielung auf die neuen Herren (Zhejiang Geely Holding) der schwedischen Marke sein. Die Schweden sind zufrieden mit ihren Chinesen. Lassen die sie doch zurzeit das komplette Modellprogramm erneuern und wollen die Marken zu einer größeren Präsenz auf dem Weltmarkt führen, wenn erst das Volvo-Werk in China anlauft.

Großzügigkeit ist angesagt. Der Innenraum XC90 nutzt die Möglichkeiten seiner Außenmaße. Weil die Batterie im Mitteltunnel steckt, bleibt auch der Kofferraum unbeeinträchtigt bei 640 Litern hinter der zweiten – verschieb- und verstellbaren – Sitzbank. Wird die dritte Sitzreihe gegen Aufpreis bestellt, bleiben hinter den beiden aufgestellten Einzelsitzen noch 262 Liter. Die Passagiere der zweiten Reihe sitzen ein bisschen höher als Fahrer und Beifahrer, was ihnen gute Sicht nach vorn einbringt. Der

mittlere Platz kann – getreu der Volvo-Tradition – mit einem Handgriff zu einem Kindersitz umgebaut werden.

Der Innenraum bietet aber nicht nur Platz, sondern auch eine besondere Atmosphäre mit einem aufgeräumten, modernen Design und hochwertigen Materialien. Auffällig ist hier besonders der senkrecht angebrachte Touchscreen nach Art und Größe eines Tablet-Computers. Von hier aus werden viele Funktionen gesteuert, so dass bei Knöpfen und Schaltern Zurückhaltung geübt werden konnte. Häufig genutzte Funktionen wie Lüftung und Klima lassen sich dennoch über virtuelle Tasten direkt ansteuern. Wenn der Fahrer am Display die Grundeinstellungen für die Fahrt vorgenommen hat, kann er sich beruhigt den (optionalen) Komfortsitzen überlassen, weil die ihren Namen zu Recht tragen.

Beim Volvo XC90 T6 AWD, dem Benziner mit dem gleichen 320-PS-Benziner, hatte uns die Leichtigkeit des Handlings überrascht. Dagegen schien uns der Twin Engine behäbiger, was den 200 zusätzlichen Kilogramm geschuldet sein dürfte. Bei der Zeit für den Spurt von 0 auf 100 km/h schlägt der Hybrid allerdings den Benziner. Mit 5,6 Sekunden ist der Hybrid 0,9 Sekunden schneller auf Tempo 100.

Das Besondere dieses Volvo liegt nicht in solchen Zahlen oder in der Frage nach der Qualität der Lenkung oder der Federung. Es fällt nicht schwer zu akzeptieren, dass der XC90 ein Fahrzeug auf der Höhe der Zeit ist. Anders ist er dennoch – traditionell in Sachen Sicherheit. Euro-NCAP hat bisher für kein anderes Auto so viele Punkte für Sicherheit vergeben wie für den XC90. Das gilt auch für die Fahrer-Assistenzsysteme, für die sich Volvo immer etwas Neues einfallen lässt, zum Beispiel das System, das beim Abbiegen nach links den Unfall mit dem Gegenverkehr vermeidet. Vernetzt ist der XC90 ebenfalls, als erster Volvo auch mit Apple Car Play.

Der Einstiegspreis für den XC90 liegt bei 50 100 Euro für den D4-Diesel mit Frontantrieb. Als Benziner kostet der T5 AWD mit 187 kW / 254 PS ab 55 900 Euro. Die Preise für den T8 Twin Engine beginnen bei 76 650 Euro. Unser Exemplar mit der Ausstattung Inscription hätte fast die 100 000-Euro-Marke gerissen.

Kein anderes Modell zeigt besser als der Twin Engine, dass bei Volvo andere Zeiten anbrechen. Design und Technik entwickeln sich eindrucksvoll weiter. Die Entscheidung der Schweden, nur noch Vier-Zylinder-Motoren zu bauen, hatte bei vielen gemischte Gefühle ausgelöst. Doch die neuen Zwei-Liter-Motoren sind ihnen nicht auf den Kopf, sondern in den Schoß gefallen. Der Markt akzeptiert das, wohl auch, weil viele nicht mehr die Zylinder zählen, sondern die Leistung für sich sprechen lassen. (ampnet/Sm)

Volio XC90 T8 Twin Engine Ausstattung Inscription

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,95 x 2,14 (mit Spiegeln) x 1,78

Radstand (m): 2,98

Motor: R4-Benziner, 2143 ccm, Kompressor, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 235 kW / 320 PS 5700 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 2200–5400 U/min

Kraftstofftank: 50 Liter

Elektromotor: ERAD (Hinterachs-Elektroantrieb)

Leistung 64 kW / 87 PS

Max. Drehmoment: 240 Nm

Batterie: Lithiumionen, 9,2 kWh

Ladezeit: 16 A: 2,5 Std.; 10 A: 3,5 Std.; 6 A: 6 Std.

Max. elektrische Reichweite: 43 km

Max. Systemleistung: 300 kW / 408 PS bei 4200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,6 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 2,1 Liter

CO₂-Emissionen: 49 g/km

Effizienzklasse: A+ (Euro 6)

Stromverbrauch: 18,2 kWh

Böschungswinkel: vorn 22,9 Grad, hinten 22,5 Grad

Bodenfreiheit: Luftfeder 227–267 mm

Wattiefe: 450 mm

Leergewicht / Zuladung: min. 2319 kg / max. 691 kg

Kofferraumvolumen; hinter dritter Sitzreihe: 262 Liter, hinter zweiter: 696 Liter

Max. Anhängelast: 2400 kg

Wendekreis: 11,9 m

Reifen: 255/45 R 20

Preis: 80 550 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.



Volvo XC90 T8 Twin Engine.
