

Automobile Trends und Flottenmanagement V: Volvo XC 90 T8 im Test

Die Kraft aus den zwei Herzen

Auch wenn Volvo nicht mehr in schwedischer Hand ist, bleibt sich die Marke treu. Individuelles Design, komfortables Fahrgefühl und einen hohen Sicherheitsanspruch verbindet auch der grosse SUV XC90. Der T8 will zudem die Lust auf Elektromobilität wecken.

› Michael Sommer

Während sogenannte Aktivisten durch Schuleschwänzen das Klima retten wollen, arbeitet die Autoindustrie daran, ihre Produkte umweltverträglicher zu gestalten. Ob der forcierte Weg in Richtung Elektromobilität mehr als Seelenheil bringt, darf allerdings nur dann ausser Frage gestellt werden, wenn die graue Energie unberücksichtigt bleibt. So wird uns die Diskussion um zukunftsorientierte Antriebstechnologien noch länger begleiten.

Hybride Lösung

Für diejenigen, die bislang, aus welchen Gründen auch immer, noch nicht auf ei-

nen reinen Elektroantrieb setzen mögen, gleichzeitig aber eine schleichende Entwöhnung fossiler Brennstoffe erwägen, haben die Hersteller den Hybrid erfunden. Beliebt sind vor allem Plug-in-Hybride, die zumeist über rund 50 Kilometer elektrische Reichweite verfügen, was für den Stadtverkehr oder den schnellen Einkauf oft ausreichend ist.

Plug-in-Hybride bieten die Hersteller vor allem in den höherpreisigen Segmenten an, also als grössere Limousinen und SUV. Ein Beispiel für diese Kraft aus zwei Herzen, dem Elektroantrieb und dem Verbrennungsmotor, ist der Volvo XC90 T8

Twin Engine AWD, dem die Schweden respektive der chinesische Volvo-Eigner Geely zum Modelljahr 2020 ein dezentes Facelift gegönnt haben. Der Plug-in-Hybridantrieb des T8 bietet eine Leistung von 390 PS, 303 PS kommen von dem mit Turbo und Kompressor aufgeladenen Vierzylinder-Ottomotor, 87 PS steuert der Elektromotor bei.

Still-Leben

Der erste Eindruck beim Okkupieren des Fahrersitzes: Endlich einmal eine Bestuhlung, die, auch dank einer grosszügigen und variablen Oberschenkelauflage,





Menschen jenseits einer Körperlänge von 1,75 Metern überaus grossen Komfort bietet. Das war lange Zeit ein Privileg für BMW-Kunden. Der zweite Eindruck: Das Interieur ist luxuriös, dem Preis angemessen, und wirkt sehr aufgeräumt. Manches ist ungewöhnlich, wie sich noch zeigen wird. Nach einem kurzen Einleben sollen dann endlich die Motoren zum Leben erweckt werden.

Ein Rechtsdreh am Startknopf, und los geht's. Scheinbar, denn zu hören ist – absolut nichts. Ist das Gefährt nun bereit? Für jemanden, der zuvor noch kein Elektrofahrzeug führte, kommt die Auflösung nach einem Rechtsdreh des Wählhebels, eines Stummels aus Kristallglas, auf die D-Einstellung, und der 2,4-Tonner bewegt sich langsam und völlig geräuschlos nach vorn.

Bis zu einer Geschwindigkeit von 125 Kilometer pro Stunde, so die Hersteller, kann sich der SUV emissionsfrei bewegen. Der E-Motor mit 240 Newtonmetern Drehmoment sorgt zudem für eine ausreichende Beschleunigung. Allerdings beträgt die Reichweite maximal 45 Kilometer, was jedoch für einen Kurzstreckenbetrieb genug Puffer bieten sollte. Im Einstellungs Menü findet sich sowohl eine

Taste zum Sperren der Batterie (Ladestand halten) als auch zum parallelen Aufladen während der Fahrt. Wenn der Verbrennungsmotor zuschaltet und auf dann 390 PS erhöht, ist der XC90 gut unterwegs, ohne jedoch jemals ein Sportwagen zu werden.

Fazit

Insgesamt ist der Volvo im Segment ein durchaus interessanter und gelungener

Hybrid. Eine höhere Reichweite bei Elektroantrieb wäre wünschenswert. Auch scheint der Verbrauchswert etwas sportlich angegeben, da im Hybridmodus ein Wert von zehn Liter Superbenzin (95 Octan) nicht ungewöhnlich ist.

Demgegenüber bietet der Volvo, gespickt mit Assistenzsystemen, ein gediegenes, luxuriöses und traditionell auf Sicherheit ausgerichtetes Autofahren – das gleichzeitig auch die grüne Seele streichelt. <<

Daten & Fakten

Modell:	Volvo XC90 T8 AWD Twin Engine
Länge x Breite x Höhe (mm):	4950 x 1958 (mit Aussenspiegeln) x 1776
Motor:	Plug-in-Hybrid mit Benziner
Leistung:	303 + 87 PS
Max. Drehmoment (Nm) bei 1/min:	640 (Benziner: 400, E-Motor: 240)
Höchstgeschwindigkeit:	230 (125 km/h im E-Modus)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h:	5,8 Sekunden
Verbrauch (lt. Hersteller):	2,6 Liter (im Kombizyklus)
Effizienzklasse:	D
CO ₂ -Emissionen:	59 g/km (im Kombizyklus)
Leergewicht:	2384 kg
Kofferraumvolumen:	640–1816 l
Maximale Anhängelast:	2400 kg
Wendekreis:	12,3 m
Preis:	ab 103 900 CHF