

# Edel-Kombi mit viel Power

**Volvo V90** | Das Flaggschiff des Schweden-Kombis ist nun auch als Plug-in-Hybrid erhältlich. Wir haben den gut ausgestatteten und großzügigen V90 in verschiedenen Fahr-Modi getestet, darunter auch im rein elektrischen Betrieb.

**K**ombis führen inzwischen aufgrund der SUV-Schwemme ein Nischendasein. Bei Volvo ist man hingegen der Ansicht, dass es sich weiter lohnt, auf „Station Wagon“ zu setzen. Schließlich leben die Schweden auch ein Stück weit vom Image der berühmten und langlebigen 700er-Serie, die sich als Kombi-Variante immer noch großer Beliebtheit erfreut und allgemein als „Lehrerauto“ verspottet wurde.

## Doppelt aufgeladen

Inzwischen hat Volvo dieses Image lange abgelegt und der V90 ist das Top-Modell der Schweden, das bereits seit 2016 auf dem Markt erhältlich ist und Anfang 2020 dezent aufgefrischt wurde. Die dezente Überarbeitung betrifft die Nebelscheinwerfer, Spoiler, Stoßfänger sowie ein anderes Rückleuchtendesign. Deutlich größer sind die Änderungen am Antrieb. So hatten wir den V90 in der sogenannten „Recharge“-Variante im Test, was bei Volvo nichts anderes als Plug-in-Hybrid bedeutet. Das Testmodell, ein T6 AWD (Allrad), ist mit einem doppelt aufgeladenen Vierzylinder-Benziner (hier werden ein Turbolader und Kompressor kombiniert) mit satten 253 PS und einem Elekt-



Foto: Alexander Junk

Der V90 hat 2020 nur ein leichtes Facelift erfahren und setzt unter anderem auf neue Rückleuchten.

romotor mit 87 PS ausgestattet. Noch stärker ist nur noch der T8 AWD. Aber auch der T6 AWD bietet mit einem maximalen Drehmoment von 590 Newtonmeter (beide Motoren kombiniert) genügend Power, um in weniger als sechs Sekunden von null auf hundert zu kommen. Ohnehin ist es fraglich, ob man diese Leistungsreserven braucht, denn in einem großzügigen Familienkombi benötigt man normalerweise in den seltensten Fällen solche Beschleunigungen. Nichtsdestotrotz ist der Spaß-Faktor damit enorm. Raser wer-

den mit dem Auto dennoch nicht glücklich, denn Volvo hat die Geschwindigkeit bei 180 Kilometer pro Stunde abgeregelt, was jedoch in allen europäischen Ländern bis auf Deutschland egal sein sollte.

Mit dem V90 Recharge lässt sich auch bis 125 Kilometer pro Stunde rein elektrisch fahren. Ist die 13,8-kWh-Batterie voll aufgeladen, sollen damit laut Herstellerangabe bis zu 53 Kilometer möglich sein. Diesen Wert konnten wir nicht erreichen, je nach Fahrweise lassen sich aber rund 40 Kilometer stromern. Das ist ge-



Foto: Alexander Junk

Das Cockpit überzeugt durch eine hohe Verarbeitungsqualität. Die Bedienung ist einfach.



Foto: Alexander Junk

Verbrenner und E-Motor nehmen ordentlich Platz unter der Motorhaube ein.

## Auto-Check



- Große Leistungsausbeute
- Rein elektrischer Betrieb möglich
- Top-Verarbeitung
- Gute Ausstattung



- Höchstgeschwindigkeit begrenzt
- Vergleichsweise teuer

nug für viele Pendler, außerdem gibt es Steuervergünstigungen und ein E-Kennzeichen.

### Sorgt für gute Innenraumluft

Sehr angetan waren wie auch von der Verarbeitungsqualität des Schweden, die erwartungsgemäß sehr gut ausfällt. Besonders beeindruckend ist das großzügige Touchscreen-Display in der Mitte, über das sich viele Funktionen des Autos steu-

ern lassen. Wer auf einen guten Klang im Auto Wert legt, sollte die Bowers-and-Wilkins-Soundanlage hinzubuchen, denn hier hat Volvo den Verstärker verbessert und eine Geräuschkompensation integriert, was gerade den Jazz- und Klassikliebhabern gefallen dürfte.

Ein weiteres Highlight des Autos ist sicher der Partikelsensor, der die Luft im Auto überwacht und mithilfe des PM-2,5-Filtersystems in der Lage ist, innerhalb von wenigen Minuten die Luft im

Innenraum auszutauschen. Gut gelungen sind dank zahlreicher Kameras auch die Fahrerassistenzsysteme des Volvo, die bis zu einer Geschwindigkeit von 130 Kilometer pro Stunde funktionieren. Auch ein Head-up-Display ist Teil der Ausstattung und blendet dem Fahrer Warnhinweise oder die Geschwindigkeit ins Sichtfeld ein. Rund 73.000 Euro werden für die Testwagen-Ausstattung fällig – ein stolzer Preis. Immerhin kann man die E-Auto-Förderung bekommen. Alexander Junk

## Sparsamer Hybrid

**Lexus ES300h** | Wie auch der Volvo V90 Recharge ist der Lexus ES300h ein Hybrid-Fahrzeug, besitzt also einen Verbrenner und einen Elektromotor als Antrieb. Lexus bietet im Gegensatz zu Volvo jedoch keine Möglichkeit, das Auto an der Steckdose aufzuladen, sondern es handelt sich um ein klassisches Hybridkonzept wie bei Toyota üblich.

### Keine Prämien für den Lexus

Beim klassischen Hybrid-Konzept kann der Nutzer nicht selbst entscheiden, welchen Antrieb er nutzen möchte: Der ES300h definiert, wann der Elektromotor und wann der Verbrenner zum Einsatz kommt. Ein rein elektrisches Fahren ist nur rund einen bis zwei Kilometer möglich und dadurch nicht sinnvoll. Vielmehr dient die Batterie als Puffer für die Energie, die beispielsweise beim Rekuperieren



Foto: Michael Blumenstein

**Der Lexus hat eine coupéhafte Anmutung. Da wirken die kleinen 17-Zoll-Räder etwas deplatziert.**

geladen wird. Das hat wiederum zur Folge, dass der Lexus nicht unter die 0,5-Prozent-Besteuerung der Plug-in-Hybride fällt und es auch keinerlei Förderungen beim Kauf gibt. Dennoch gibt es ein paar Vorteile des Lexus-Konzepts: So ist der Spritverbrauch des Fahrzeugs extrem

niedrig. Möglich macht dies ein Saugmotor ohne Turboaufladung, der nach dem Atkinson-Brennverfahren arbeitet. Darüber hinaus spart sich der Lexus aufgrund der kleinen Batterie Gewicht, was wiederum die Effizienz erhöht.

### Kameras statt Spiegel

Im Inneren ist der Lexus ein typisch japanisches Auto. Will heißen, die Materialanmutung ist in Ordnung, jedoch als Luxusmarke von Toyota für deutsche Verhältnisse trotzdem etwas zu dürrig. Einige Schalter und Lenkstockhebel sind zudem eigenartig platziert und das Bedienkonzept erschließt sich nicht sofort. Interessant sind jedoch die Kamera-Spiegel, die schon aus dem Audi E-Tron bekannt sind. Diese übertragen das Geschehen auf zwei Monitore neben den Seitenscheiben, was zunächst gewöhnungsbedürftig, aber auch praxistauglich ist. Alexander Junk

### Auto-Check



- Ausgereiftes Hybrid-Konzept
- Niedriger Verbrauch
- Geringes Gewicht
- Innovative Kameraspiegel



- Keine Strombetankung möglich
- Bedienung etwas verwirrend



Foto: Michael Blumenstein

**Die Kameraspiegel sehen aus wie Stummel, können aber auch eingeklappt werden.**