

Fahrbericht Volvo XC90 D5 Heico Sportiv: Scharfer

Schwede

Von Jens Riedel

Nach Einführung der neuen Designlinie wirkt der XC90 wie ein Fels in der Brandung, der als letztes Modell die klassische Volvo-Tradition hochhält. Dabei zählt er im Kreise seiner schnittigen Verwandten wie XC60 oder V40 keineswegs zum alten Eisen, und erst recht nicht, wenn sich Haustuner Heico Sportiv dem SUV-Urgestein angenommen hat. Dann ist er in Sachen Leistung und Luxus allemal auf der Höhe Zeit. Der Käufer hat dabei bei den einzelnen Ausstattungsbausteinen viel freie Auswahl. Nur an der Tankklappe merkt man dem XC90 sein ursprüngliches Alter an: Sie wird nach alter Sitte mit dem Zeigefinger in einer kleinen Griffmulde geöffnet.

Von vorn wirkt der XC90 Heico so gut wie jeder andere XC90. Kennern sticht allerdings die deutlich sportlich geschnittene Frontschürze des aufpreispflichtigen Bodykits ins Auge. An der Seite sind es die Schweller und dezenten Kotflügelverbreiterungen, die den getunten Schweden von seinen zivilen Brüdern abheben. Am auffälligsten ist aber die Heckpartie mit ihrer ebenfalls geänderten Schürze und vor allem den zwei Doppelendrohren aus Edelstahl.

Die von Heico um 21 kW / 28 PS angehobene Leistung verschafft dem allradgetriebenen Schweden-SUV einen spürbar sportlicheren Antritt. Zwar liegt die Höchstgeschwindigkeit mit 210 km/h nur geringfügig über dem Basismodell (205 km/h), aber das Drehmoment legt um 40 Newtonmeter zu und der Sprint von null auf 100 km/h verkürzt sich mit 9,3 Sekunden gleich um eine ganze Sekunde. Und das bei gegenüber dem Serienmodell gleich bleibendem Normverbrauch, den wir bei dynamischer Fahrweise um etwa 1,7 Liter überschritten.

Schon ein dezenter Tritt auf das Alu-Gaspedal sorgt nach einem minimalen Moment für deutliche Beschleunigungsschübe. Der Diesel zeigt sich sehr drehfreudig, bleibt aber dennoch kultiviert. So schießt der Fahrer gerne schon einmal das Tempolimit auf der

Landstraße hinaus, ohne es gleich mitzubekommen. Der kraftvolle Klang aus dem Sport-Auspuff hört sich nach allem anderen an als nach einem Fünfzylinder-Diesel, sondern gleicht einem V6-Benziner. Lediglich im Leerlauf und von außen gibt sich der XC90 Heico akustisch als Selbstzünder zu erkennen.

Die Lenkkräfte sind erfreulich gering, ohne dass darunter die Genauigkeit leiden würde. Die Abstufung der auch manuell bedienbaren 6-Stufen-Automatik gibt keinen Anlass zur Klage. Das Programm verfügt auch über einen Wintermodus, der über Tastendruck in der Mittelkonsole aktiviert werden kann. Dann fährt der Volvo gleich im dritten Gang an. Niedrigere Gänge werden dann nur beim Kickdown aktiviert. Negativ fielen uns nur der recht große Wendekreis und die mächtige A-Säule auf, die den Blick schräg zur Seite doch deutlich einschränkt

Unser Testwagen war mit allem erdenklichen Komfort ausgestattet. Dazu zählten unter anderem Ledersitze mit Massagefunktion auch für den Beifahrer und Belüftung, 3-Zonen-Klimaautomatik, ein Tot-Winkel-Assistent und ein Premium-Soundsystem. Dazu kommen in die Kopfstützen integrierte Bildschirme des Rear-Seat-Entertainmentsystems. In der zweiten Reihe finden Mitfahrer auf den beiden äußeren Plätzen nicht nur beheizbare und einzeln verschiebbare Fondsitzen vor, sondern auch viel Oberschenkelauflege. Nur der schmale mittlere Sitz ist weniger langstreckentauglich. Auch die beiden ausklappbaren Sitze 6 und 7 im Kofferraum sind eher für den Nachwuchs geeignet, der dafür aber nicht nur eigene Getränkehalter, ein eigenes Staufach und eine weitere Ablage vorfindet, sondern auch die Gebläsestufe nach eigenem Belieben regulieren kann.

Die Mechanismen zum Umlegen der Sitze und Herunterklappen der Kopfstützen hat Volvo im besten Sinne des Wortes eigensinnig konstruiert, aber nach einmaligem Suchen und Ausprobieren funktioniert das System problemlos. Etwas unorthodox ausgelegt sind auch der Drehschalter für den Bordcomputer und die fast horizontal angeordneten Tasten für das Aktivieren der Geschwindigkeitsregelanlage und die Entgegennahme von Telefonanrufen.

Das Vergnügen, mit dem scharfen Schweden unterwegs zu sein, beginnt bei etwas über 61 100 Euro für den von uns gefahrenen Diesel D5 in der Executive-Ausstattung. Wer alles noch ein bisschen exklusiver haben möchte, die Karosserie dem sportlichen Zweck entsprechend drei Zentimeter tieferlegen lässt und noch ein paar mehr als die bereits genannten Annehmlichkeiten bestellt, der kann noch einmal bis zu 12 000 Euro drauflegen. (ampnet/jri)

Daten Volvo XC90 D5 Executive Heico Sportiv

Länge x Breite x Höhe (m): 4,81 x 1,94 x 1,78

Motor: 5-Zylinder-Turbodiesel; 2400 ccm

Leistung: 168 kW / 228 PS bei 3900 U/min

Max. Drehmoment: 460 Nm bei 2000 – 2750 U/min

Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm): 8,2 Liter

CO₂-Emissionen: 215 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 9,3 Sek.

Leergewicht/Zuladung: 2192 kg / 558 kg

Kofferraum: 249 - 1751 Liter

Max. Anhängelast: 2250 kg

Wendekreis: 12,5 m

Basispreis: 61 140 Euro

Bilder zum Artikel:



Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.

Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.
Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.
Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.



Volvo XC90 Heico Sportiv.

Volvo XC90 Heico Sportiv.

