

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

## Die Macht des Lasters

**ABGEFAHREN AM START IN DER SUV-KLASSE: JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR, UND CHRISTINE BRINCK, ZEIT-AUTORIN, ZUSAMMEN IM VOLVO XC 90 D5 / Die schwedische Variante des amerikanischen Vorortkampfwagens lehrt, wie sich die bürgerliche Familie auf der Straße Respekt verschaffen kann / \*Christine Brinck\* \*Joef Joffe\***

Wie der Jeep wurde auch das »SUV« in Amerika erfunden - das Sports Utility Vehicle. Unsere amerikanischen Freunde haben diese Trucks (das US-Transportministerium klassifiziert sie tatsächlich als Kleinlaster) als bald in Suburban Assault Vehicles umbenannt, etwa: Villenvorort-Kampfwagen. Unsere dortige Freundin Marie legte sich denn auch schon vor zwölf Jahren ein solches Trumm mit der Begründung zu: »Because I want some respect in the street.«

Respekt im täglichen Kampf um Lebens-, genauer: um Überlebensraum verschafft dieser über zwei Tonnen schwere Jeep-Nachfolger kraft schierer Masse und Volumen. Man selbst hat freilich auch Respekt vor ihm; das beginnt schon bei der Einfahrt in die deutsche Reichseinheitsstandard-Garage, wo man am besten die Spiegel vorher einklappt, auf dass sie einen nicht knirschend daran erinnern, wie schmal doch das Tor und wie breit das Gefährt ist.

So viel zur Philosophie des SUV. Nun zur Offenbarung von Interessen und Affinitäten. Die beiden Testfahrer nutzen seit zwanzig Jahren nur Volvo, und zwar nur die Pampers-Schleuder-, also Kombi-Version. Mal begann die Typenbezeichnung mit einer 2, dann mit einer 7, einer 8 und

schließlich mit einem V; Volvo ist eben nomenklaturmäßig ein experimentierfreudiges Unternehmen.

Warum diese lange Beziehung? Es muss die unbewusste Liebe zu einem Fahrzeug gewesen sein, das sich schon immer wie eine Art Lastwagen fuhr - mit seinen Starrachsen der frühen Jahre und dem Temperament eines Treckers. Aber auch so zuverlässig und mackenresistent wie besagtes Landwirtschaftsgerät - und viel, viel sicherer. Bekanntlich haben sich Volvos im Laufe der Jahre dem Stand der Technik immer mutiger angenähert und der Ästhetik des Rechtecks immer dezidierter entzogen - was das Fahrverhalten, aber nicht den Sentimentalitätsquotienten verbesserte.

Und nun, später als Daimler und BMW, die SUV-Version namens XC90 D5 (Diesel), die, 174 Zentimeter hoch und 190 Zentimeter breit, den derzeitigen Volvo-Kombi wie einen aufgemotzten Smart erscheinen lässt. Respekt durch Masse, flüstert das Ding, das den V70 um fast 30 Zentimeter überragt und 12 Zentner mehr auf die Waage bringt. Und somit stellt sich auch das einst so vertraute heimelige Gefühl wieder ein, den schnellsten Laster auf der Landstraße zu steuern - was keinesfalls als dezentes Un-

Kompliment missverstanden werden möge. Just deswegen, und natürlich wegen seiner beispielhaften Sicherheitsstandards, haben wir Alt-Volvisten die Pampers-Schleuder immer wieder gekauft. Die Windeln sind verschwunden, der Volvo ist geblieben.

Im Inneren des XC90 gemahnt freilich nichts an einen Lkw. Leder (in der »Comfort«- und »Premium«-Version), so weit das Auge reicht, dazu hübsch polierte Aluminium-Akzente und, für 1200 Euro extra, gar sieben Sitze - alle flankiert von der höchsten Errungenschaft automobiler Zivilisation: dem Becherhalter. Schließlich: Selbst in der Basis-Version gibt es einen Bordcomputer, ein CD-Radio, Colorverglasung und ein Lederlenkrad.

Unsichtbar bleibt das ganze Paket volvoesker Sicherheitstechnik: mehr Airbags, als man zählen kann (vorn, an der Seite, für die Mitfahrer in der zweiten und dritten Reihe). Dazu Seitenaufprallschutz, Schleudertraumaschutz, Überrollschutz und Gurtstraffer. Und dies zu einem akzeptablen Preis: 38 600 Euro plus 2000 Euro für die noch obligate Automatik kostet die Basis-Version, 10 000 mehr die teuerste. Mit Handschaltung kommt der XC90 erst im Herbst auf den deutschen Markt, aber Geduld ist sowieso geboten, hört man doch,

## Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

dass die Wartelisten länger seien als Eichels Defizite tief.

Wie fährt sich das jüngste Kind der Schweden, das inzwischen mitsamt der Firma von Ford adoptiert worden ist? Frauen sagen: »Man sitzt wie in Abrahams Schoß, mit prächtigem Blick nach allen Seiten« - woran, indirekt, auch die überdimensionierten Rückspiegel, die großzügigsten im Gewerbe ihren Anteil haben. Männer achten naturgemäß auch auf andere Dinge. Im Stadtverkehr ist der XC-Diesel spritzig genug, auf der Autobahn etwas behäbig; man kriegt ihn nur mit Mühe auf 180 Stundenkilometer. Dafür ist der Verbrauch sehr rezessionsgemäß: knapp über neun Liter bei gemischter Autobahn- und Stadtfahrt.

Die Federung ist ein gelungener Kompromiss zwischen Sänfte und Kampfwagen. Es schaukelt ein wenig, rüttelt aber nicht. Die Nebengeräusche sind recht dezent. Bloß der Seitenwind: Knusper, knusper, knäuschen, was schiebt an meinem Häuschen? Indes: Das ist der Preis, der für jedes SUV zu entrichten ist, ist doch eine Seitenfläche von 1,7 mal 4,8 Metern eine unwiderstehliche Einladung für jede Windbö.

Summa summarum: Wer einen echten Geländewagen haben will, den man in Deutschland ohnehin nur sehr bescheiden nutzen darf, sollte sich für den doppelten Preis die Zivilversion des »Hummer« kaufen. Wer aber einen äußerst komfortablen Reisewagen sucht, der in der Stadt ein Quantum an

Respekt einbringt, im Schnee (wiewohl ohne Differenzialsperre) die durchdrehenden Räder zügelt und ansonsten die Dereinst-Erben in großen Mengen (sieben Sitze) und mit größtmöglicher Sicherheit zur Eisdielen transportiert, der erwirbt mit dem XC90-Diesel ein achtbares und gar nicht treckermäßiges Gefährt. Anders ausgedrückt: Obwohl der Volvo dem BMW X5 zum Verwechseln ähnlich sieht, ist der US-Schwede billiger, breiter, höher und genügsamer als der Bayer. Mehr Stauraum hat er auch.

Freilich würden die Tester die BMW-Navigation allemal vorziehen. Erstens, weil man die BMW-Version sofort findet: mitten im Blickfeld, dort, wo das Radio ist. Volvos Ehekrach-Dämpfungsinstrument ist unsichtbar! Erst wer per Zufall an der Rückseite der Lenkradspeiche fummelt, findet die gut kaschierten Kontrollknöpfchen, weshalb die Innenausstattung eine Art Zapper dazugelegt haben, den man aber als gleich verbummelt. Zweitens: Drückt man auf die richtige Taste, springt das Ding wie Deus ex Machina, eher wie ein Teufelchen, in der Nähe der Frontscheibe aus der Ablage - kein guter Ort, wenn von vorn die Sonne blendet. Drittens verhält es sich auch wie ein Teufelchen. Selbst wenn der Monitor wegen seiner renitenten Falschaussagen in die Versenkung verbannt wird, springt er unvermittelt wieder heraus, um weiter zu nerven. Vielleicht lag es am Irak-Krieg, vielleicht hat Centcom die Präzision der GPS-Satelliten runtergefahren, um Saddam Husseins

Republikanergarden zu verwirren. Irgendwann müssen wir das System durch Nichtbeachtung so beleidigt haben, dass es einfach verstockt schwieg.

Andererseits könnte auch die 73. Ableitung von »Murphys Gesetz« ihr Recht eingefordert haben: »Wenn alles andere versagt, lesen Sie die Betriebsanleitung.« Oder: »Nehmen Sie einen größeren Hammer.« Aber leider baut Volvo keine Trecker mehr.

PS Nächste Woche am Start: Moritz Müller-Wirth, ZEIT-Ressortleiter LEBEN/REISEN, im Jaguar x-Type 3.0 V6

UNTER DER HAUBE  
MOTORBAUART/ ZYLINDERZAHL:  
Common-Rail-Turbodiesel, 5  
Zylinder, 2401 ccm Hubraum /  
LEISTUNG: 120 kW (163 PS) bei  
4000 U/min / MAXIMALES  
DREHMOMENT: 340 Newtonmeter  
bei 1750-3000 U/min / 5-GANG-  
GEARTRONIC-  
AUTOMATIKGETRIEBE,  
ALLRADANTRIEB  
BESCHLEUNIGUNG (0-100 KM/H):  
12,3 Sekunden /  
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 185  
km/h / EU-  
DURCHSCHNITTVERBRAUCH:  
9,1 Liter auf 100 km (Diesel) /  
KOSTEN (PRO JAHR):  
Vollkaskoversicherung: Typklasse  
22; Steuer 370 Euro  
(Schadstoffklasse Euro 4) /  
EMPFÖHLENER PREIS: 40 600  
Euro (Basispreis) /