



## Volvo XC90 T8 Twin Engine Inscription AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (300 kW / 407 PS)

Mit der Neuauflage des XC90 hat Volvo nicht nur eine neue Designsprache, sondern auch eine komplett neu entwickelte modulare Plattform eingeführt. Auch bei den Antrieben blieb nichts beim Alten. Im großen SUV kommen ausschließlich Vierzylinder-Motoren zum Einsatz. Das Topmodell der Baureihe ist der 407 PS starke XC90 T8, der einen 320 PS starken vierzylindrigen Turbo-Kompressor-Motor mit einer 87 PS leistenden E-Maschine kombiniert. Damit soll das 2,3 Tonnen schwere Luxus-SUV Fahrleistungen auf Sportwagenniveau mit einem Verbrauch von lediglich 2,1 l/100 km kombinieren und gleichzeitig noch bis zu 45 km weit rein elektrisch fahren. Während die Fahrleistungen tatsächlich erstklassig sind, entpuppen sich die Verbrauchswerte leider als Augenschwermerei. Im ADAC EcoTest kommt der XC90 T8 32 km weit, ehe der 10,4 kWh große Akku leer ist und der Benziner den Antrieb übernimmt. Im Hybridmodus verbraucht der Schwede im Durchschnitt 8,3 l/100 km, auf der Autobahn zeigt die Verbrauchsanzeige meist zweistellige Werte an. Hinzu kommt, dass die Partikel- und CO-Emissionen im Hybridmodus stark erhöht sind. Daher ist einer der angebotenen Diesel die bessere Alternative im sonst sehr gelungenen XC90, der mit hervorragender Verarbeitung, großzügigem Platzangebot, tollem Fahrkomfort und erstklassigem Sicherheitsniveau überzeugt. Über das umständliche Bediensystem muss man sich allerdings auch im Diesel-XC90 ärgern **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, Lexus RX, Mercedes GLE, VW Touareg.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, viel Platz, umfangreiche Ausstattung, hoher Fahrkomfort, sehr hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ umständliches Bediensystem, kritisches Fahrverhalten im Ausweichtest, hohe CO- und Partikelemissionen, hoher Strom- und Benzinverbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 4,8

### Zielgruppencheck

	Familie	2,0
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,5
	Transport	1,2
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	3,7

EcoTest ★☆☆☆☆

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,1 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität des XC90 lässt keinerlei Wünsche offen. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind hervorragend verarbeitet, die verwendeten Materialien im Interieur erfüllen die Erwartungen an ein Fahrzeug dieser Preisklasse vollauf. Die Oberflächen sind größtenteils geschäumt und fühlen

sich sehr wertig an. Das mit Leder bezogene Armaturenbrett, Echtholzeinlagen oder etwa der Getriebewählhebel aus Kristallglas sorgen für luxuriöses und sehr stillvolles Ambiente.

Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich großflächig verkleidet.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Serienmäßig ist ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (230 V und 6 bis 16 A) an Bord - damit ist die Traktionsbatterie nach 3 bis 7 Stunden wieder voll. Alternativ steht kostenlos ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker zur Wahl, allerdings lädt der XC90 T8 damit auch nicht schneller, auch wenn die Ladesäule höhere Ladeleistungen ermöglichen würde.

⊕ Der XC90 ist auch als Plugin-Hybrid ein erstklassiges Transport- und Zugfahrzeug. Trotz des immens hohen Leergewichts von 2,3 Tonnen darf er noch bis zu 760 kg zu laden. Davon dürfen bis zu 100 kg auf dem Dach und 140 kg auf der Anhängerkupplung transportiert werden. Neben dem Allradantrieb machen den Volvo auch die erlaubte Anhängelast von bis zu 2,4 Tonnen zum idealen Zugfahrzeug.

Als T8 ist der XC90 serienmäßig mit zwei versenkbaren Zusatzsitzen in der dritten Reihe ausgestattet.

Ist das Ladekabel eingesteckt, kann das Fahrzeug nicht gestartet werden - eine Fehlbedienung wird dadurch verhindert. Auch der Diebstahlschutz ist gut. Bei abgeschlossenem Fahrzeug wird das Ladekabel verriegelt und kann nicht abgezogen werden.

⊖ Ist der Akku vollgeladen, kommt man mit dem XC90 T8 rein elektrisch 32 km weit (auf Grundlage des ADAC EcoTest). Damit bleibt der Schwede deutlich hinter der

Herstellerangabe von 45 km zurück. Allerdings muss man dabei zurückhaltend fahren, da sich bei größerer Leistungsanforderung automatisch der Benziner hinzuschaltet, oberhalb von 125 km/h tut er dies ohnehin. Ist die Batteriekapazität erschöpft, wird das SUV vom Vierzylinder-Benzinmotor angetrieben, der im Hybridmodus 8,3 l/100 km verbraucht. Damit kommt man rund 600 km weit. Im Vergleich zu den konventionell angetriebenen XC90-Modellen (71-Liter-Tank) fällt der Kraftstofftank beim T8 mit 50 Liter deutlich kleiner aus.

Mit einer Länge von 4,95 m und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,14 m ist der XC90 ein ordentliches Trumm. Ein Ausflug ins Parkhaus kann damit zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit gemessenen 12,6 m recht groß ausfällt.

Ein Not- oder gar Ersatzrad ist für den XC90 T8 nicht zu haben. Auch auf Bordwerkzeug und Wagenheber muss man daher verzichten.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen. Dank der steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört. Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Den großen Fensterflächen und der dank der optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die breiten C- und D-Säulen gegenüber, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.



Die Fondkopfstützen sind zwar manuell klappbar, aufgestellt schränken sie die Sicht nach schräg hinten aber erheblich ein. Deshalb sollte die aufpreispflichtige, vom Fahrerplatz aus steuerbare elektrische Abklappfunktion unbedingt mitbestellt werden.

⊕ Der XC90 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistentem ausgestattet. Der Testwagen war zudem mit optionalen dynamischem Fernlichtassistenten, Kurvenlicht und adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Abbiegelicht ist für den T8 als einzigen XC90 jedoch nicht erhältlich. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition sehr gut. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie verfügen über einen asphärischen Bereich und blenden ebenso wie der Innenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

⊖ Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Motorhaube und Heckfensterunterkante nur in großer Entfernung zu erkennen.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in die erste und zweite Sitzreihe gelingt dank der großen Türausschnitte und der angenehmen Sitzhöhe recht komfortabel, auch wenn der Schweller sehr hoch liegt und die Sitze insbesondere für nicht allzu große Passagiere weit oben angeordnet sind. Praktisch: Da der Testwagen über das optionale Luftfederfahrwerk verfügt, kann der große Schwede die Karosserie per Voreinstellung beim Abstellen des Motors automatisch um vier Zentimeter absenken und somit das Ein- und Aussteigen erleichtern.

Spots in allen vier Türgriffen erleuchten zusätzlich zu den Scheinwerfern nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

## 1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Trotz der zusätzlichen Hybridtechnik an Bord des XC90 T8, gibt es in puncto Kofferraumvolumen keinerlei Einschränkung. Der riesige Kofferraum schluckt von 475 l bei aufgestellten Rücksitzlehnen bis 1.935 l bei umgeklappten Lehnen bis unters Dach beladen.

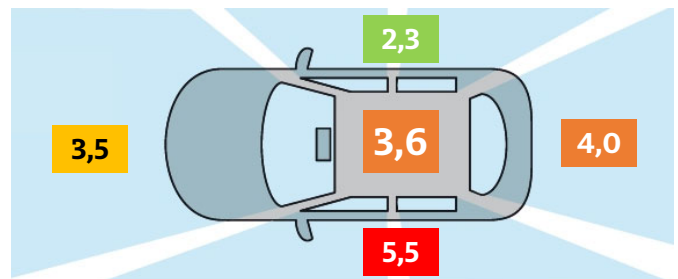
⊖ Sind die Sitze der dritten Reihe ausgeklappt, beträgt das Kofferraumvolumen nur sehr bescheidene 210 l.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch. Ist wie im Falle des Testwagens das schlüssellose Zugangssystem an Bord, öffnet und schließt die Klappe sogar sensorgesteuert. Dabei genügt es, den Fahrzeugschlüssel bei sich zu haben und den Fuß unter den hinteren Stoßfänger zu bewegen - sehr praktisch wenn man gerade keine Hand frei hat. Unter der geöffneten Klappe finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch und breit,

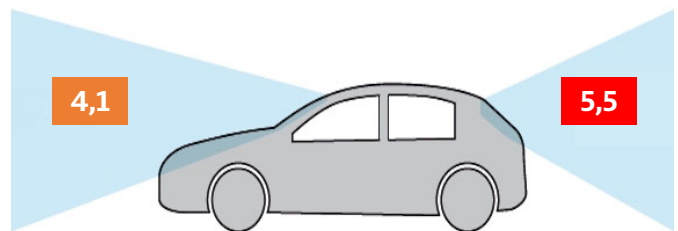
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Das Entern der dritten Sitzreihe erfordert insbesondere von Erwachsenen trotz der Einstieghilfe ein gewisses Maß an Gelenkigkeit.

Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Der Kofferraum mit 475 l Volumen lässt kaum Wünsche offen.

dadurch lassen sich auch sperrige Gegenstände gut einladen. Das Ladeabteil selbst hat ein praktisches Format. Das Gepäck muss zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist.

Der Kofferraum ist mit drei Lampen sehr gut ausgeleuchtet.

⊖ Die Ladekante befindet sich mit gemessenen 80 cm hoch über der Fahrbahn. Immerhin lässt sich das Heck um

fünf Zentimeter absenken, sofern wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord ist. Die ausgebaute Laderaumabdeckung findet unter dem Ladeboden keinen Platz.

### 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze in der zweiten Reihe lassen sich dreigeteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt manuell unten am Sitz, anschließend klappt er etwas nach vorn und die Kopfstützen um. Die erforderlichen Kräfte sind nicht

allzu hoch.

Im Kofferraum befinden sich praktische Taschenhaken sowie links und rechts ein kleineres Staufach. Ein Gepäckraumgitter ist gegen Aufpreis zu haben.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Nimmt man in einem aktuellen Volvo wie dem XC90 Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zu recht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimateinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt ist die Ablenkung damit viel zu groß. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist in der getesteten Variante ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist

der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

Beim Starten des Fahrzeugs geht Volvo seinen Sonderweg weiter: Statt eines Zündschlosses befindet sich bei den aktuellen Modellen ein Drehschalter auf der Mittelkonsole, mit dem der Motor gestartet und abgestellt wird.

⊕ Alle Tasten und Schalter sind nachts beleuchtet, sogar die Drehregler an den Lüftungsdüsen.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Eine Verarbeitungsqualität und Materialanmutung auf Premiurniveau kennzeichnen den großen Volvo. Nicht ganz so gut ist es um die Funktionalität des Fahrerplatzes bestellt. Durch die umständliche Menüstruktur des Bediensystems ist man zu sehr von Verkehrsgeschehen abgelenkt.

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Volvo XC90 ist serienmäßig mit dem Infotainmentsystem Sensus Connect ausgestattet. Das System umfasst eine Audioanlage mit zehn Lautsprechern und 330 Watt Leistung, USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Internetradio und diverse Apps (via gekoppeltem Smartphone).

In der Ausstattungsliste finden sich u.a. ein CD-Player, digitaler Radioempfang (DAB+), Festplattenavigation und die Integration des Smartphones per Apple Carplay und Android Auto.



Ordert man Volvo On Call, wartet der XC90 mit einer integrierten SIM-Karte, WLAN-Hotspot, automatischer Notruf-Funktion sowie Fahrzeugfunktion wie etwa dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs per Smartphone oder einem elektronischen Fahrtenbuch auf.

## 1,4 Raumangebot vorn

⊕ Für Fahrer und Beifahrer bietet das große SUV sehr großzügige Platzverhältnisse, die Passagiere genießen eine große Bewegungsfreiheit. Selbst Zweimeter-Hünen finden

## 2,3 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe wäre noch besser, wenn der Wagen nicht mit dem beim Plugin-Hybriden serienmäßigen Panorama-Glasschiebedach ausgestattet wäre. Dieses geht zu Lasten der Kopffreiheit, sodass bereits 1,90 m große Insassen Kontakt mit dem Dachhimmel aufnehmen. Die Beinfreiheit würde für 2,10 m große Insassen ausreichen, wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist. Das Raumgefühl ist luftig und wird lediglich durch die recht hohe Seitenlinie etwas geschmälert.

Die dritte Reihe eignet sich dagegen nur für Kurzstrecken. Das größte Manko ist, dass es unter der Sitzfläche der Vordersitze keinen Platz für die Füße gibt und man dadurch äußerst unentspannt sitzt. Der Platz reicht nur für kleine Personen bis maximal 1,75 m.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze der zweiten Sitzreihe lassen sich einzeln umklappen, in Längsrichtung sowie die Neigung der Lehnen verstellen. Als Plugin-Hybrid T8 ist der XC90 serienmäßig mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen in der dritten Reihe ausgestattet, die sich versenken, aber nicht ausbauen lassen.

Vorn befinden sich zahlreiche, gut nutzbare Ablagen sowie große Türfächer, die auch eine Einliter-Flasche

## 1,5 KOMFORT

### 1,9 Federung

Der XC90 ist standardmäßig mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet. Eine Besonderheit in der Standardausführung ist die Querblattfeder aus faserverstärktem Verbundwerkstoff, die die gängigen Schraubenfedern

In den ersten beiden Sitzreihen besitzt das SUV jeweils einen 12-Volt-Anschluss, gegen Aufpreis gibt es einen weiteren im Kofferraum sowie eine 230-Volt-Steckdose im Fond.

ausreichend Platz vor. Das sehr gute Raumgefühl wird allenfalls durch die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert.



Auf den äußeren Sitzplätzen hinten finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz und die beiden Sitzplätze in der dritten Sitzreihe sind dagegen nur für kurze Fahrten geeignet.

aufnehmen können. Einzig eine praktische Ablage für das mitgeführte Smartphone wird im Alltag vermisst. Auch im Fond gibt es Ablagemöglichkeiten, allerdings fallen die Türfächer kleiner aus und die Lehnentaschen sind nicht geschlossen.

Das beleuchtete und klimatisierbare Handschuhfach ist recht klein geraten und nicht abschließbar.

ersetzt. Durch diese Konstruktion lassen sich Platz und Gewicht sparen. Der Testwagen war mit der optionalen Luftfederung samt adaptiver Dämpfer ausgestattet.

⊕ In Verbindung mit dem Luftfederfahrwerk bietet der Schwede einen überzeugenden Federungskomfort. Der Fahrer hat die Wahl zwischen verschiedenen Dämpfercharakteristika.

Vor allem auf der Autobahn hält das Fahrwerk die meisten Unebenheiten von den Insassen fern, Bodenwellen werden gekonnt geschluckt. Auch auf Landstraßen weiß die Abstimmung zu überzeugen, allein die Aufbaubewegungen dürften etwas geringer ausfallen. Im Stadt-

verkehr leidet der Komfort hingegen unter der 20-Zoll-Bereifung, die in Schlaglöcher regelrecht hineinfällt - hier spürt man die hohen ungefederten Massen der großen Räder.

Die Niveauregulierung sorgt für eine gleichbleibende Bodenfreiheit unabhängig vom Beladungszustand. Zudem wird die Karosserie bei höheren Geschwindigkeiten automatisch abgesenkt, um den Luftwiderstand und dadurch den Kraftstoffverbrauch zu senken.

## 1,4 Sitze

⊕ Serienmäßig ist der XC90 Inscription mit achtfach elektrisch verstellbaren Ledersitzen inklusive Memory-Funktion ausgestattet. Gegen Aufpreis lassen sich zudem die Seitenwangen sowie die Oberschenkelaufklappung elektrisch verstellen. Auch eine Massagefunktion ist optional erhältlich.

Die Vordersitze bieten einen sehr guten Sitzkomfort und gleichzeitig kräftigen Seitenhalt. Auf den beiden äußeren Einzelsitzen in der zweiten Reihe sitzt man ebenfalls bequem, auch wenn ihnen die vielen Einstell-

möglichkeiten der vorderen Sitze mit Ausnahme der verstellbaren Lehnenneigung abgehen.

⊖ Der Sitzkomfort der dritten Reihe ist dagegen mäßig. Die Sitze sind zwar angenehm gepolstert, doch findet man kaum Halt und sitzt in einer unangenehmen Hockstellung. So können allenfalls kurze Strecken bewältigt werden. Der Mittelsitz ist nur als Notsitz gedacht, dementsprechend lassen sich auch dort nur kurze Strecken einigermaßen bequem zurücklegen.

## 2,5 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 67,4 dB(A) bei 130 km/h ist der XC90 T8 nicht sonderlich leise. Der Grund hierfür sind die Windgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten in den Vordergrund treten. Bei rein elektrischer Fahrt ist

antriebsseitig kaum etwas zu hören, der Benziner hält sich, solange er nicht zu sehr gefordert wird, akustisch ebenfalls angenehm im Hintergrund. Die Abrollgeräusche der großen 20-Zoll-Bereifung sind leicht erhöht.

## 0,8 Klimatisierung

⊕ In puncto Klimatisierung schneidet der XC90 T8 hervorragend ab. Volvo stattet das SUV serienmäßig mit einer Vierzonen-Klimaautomatik, Standheizung, beheizbaren Vordersitzen und dem CleanZone-Luftreinigungssystem aus, das kleinste Partikel und Pollen aus der einströmenden Luft filtert. Auch in der dritten Sitzreihe

gibt es seitliche Luftausströmer.

Gegen Aufpreis lässt sich der XC90 zusätzlich mit beheizbaren Fondsitzen, Lenkradheizung, Sitzlüftung für die Vordersitze, beheizbarer Frontscheibe und Rollos für die hinteren Seitenscheiben aufrüsten.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen

⊕ Trotz des sehr hohen Fahrzeuggewichts fallen die Fahrleistungen sehr gut aus - kein Wunder bei einer Systemleistung des Hybridantriebs von 407 PS und 640 Nm. Der 320 PS starke Vierzylinder stellt eine technische Besonderheit dar - er wird von einer Kombination aus mechanischem (Kompressor) und Abgasturbo-lader zwangsbeatmet. Während der Kompressor für ein spontanes Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen sorgt, ist der Turbolader für den mittleren und oberen

Drehzahlbereich zuständig. Zusammen mit dem 87 PS leistenden E-Motor an der Hinterachse erledigt der große Schwede den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in sehr flotten 3,6 s. Volvo gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 5,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 230 km/h.

Auch das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h, ist dank der zusätzlich boostenden E-Maschine hervorragend.

## 1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der Plugin-Hybrid rein elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur E-Motor-typisch erstklassig. Vibrationen sind dann antriebsseitig nicht zu spüren. Schaltet sich der Vierzylinder-Benziner hinzu, sind leichte Vibrationen im Lenkrad zu spüren. Hinzu kommt, dass der Ottomotor beim Ausdrehen recht kernig klingt.

Solange man den XC90 T8 entspannt bewegt, ist das Zusammenspiel der beiden Antriebe ausgesprochen harmonisch. Wird das SUV jedoch gefordert, kommt

unnötig Hektik auf. Der Benziner wird dann ruckartig hinzugeschaltet und der Leistungseinsatz erfolgt recht abrupt.

Der Fahrer hat die Wahl zwischen sechs vorgegebenen Fahrmodi (Hybrid, Pure, Save, Off Road, AWD, Power) und einem Individual-Modus, in dem der Fahrer die Einstellungen für Lenkung, Motor/Getriebe/Allradantrieb, Bremsen, Federung und Klimateinstellung nach seinen Wünschen konfigurieren kann.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der XC90 T8 ist mit einer Achtstufen-Automatik von Aisin ausgestattet. Die Wandlerautomatik gefällt mit komfortablen Schaltvorgängen und schlüssiger Schaltstrategie, ohne jedoch an das in vielen Fahrzeugmodellen (u.a. Alfa Romeo, Audi, BMW, Jaguar) verbauten Pendant von ZF heranzureichen. Die Bedienung des formschönen und hochwertigen Wählhebels ist nicht ganz ohne Tücken. Da er elektronisch arbeitet, gibt es keine eindeutigen Rastungen, was das Anwählen der gewünschten Fahrstufe

erschwert. Die Parkposition "P" wird mittels Knopfdruck eingelegt.

Dank der acht Gänge fallen die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Fahrstufen klein aus, bei Tempo 130 dreht der Vierzylindermotor mit niedrigen 2.000 Touren. Die serienmäßige Autohold-Funktion bremst den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt fest und löst sich beim Anfahren automatisch.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,0 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf ist gut, selbst von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen lässt sich der Volvo nicht aus der Ruhe bringen. Im XC90 T8 treibt der Verbrenner die Vorderräder und der an der Hinterachse angebrachte E-Motor die Hinterräder an, somit realisieren die Schweden einen Allradantrieb. Dadurch kommt das SUV auch auf schwierigen Terrain gut voran, allerdings haben die Vorderräder bei starker Beschleunigung aus dem Stand ihre Mühe, die Kraft auf den Asphalt zu bringen, da das überschüssige Drehmoment nicht wie bei konventionellen Allradsystemen üblich an die Hinterräder geleitet werden kann.

⊖ Im ADAC Ausweichtest macht der XC90 wie viele SUV keine gute Figur. Der hohe Schwerpunkt der Karosserie sorgt dafür, dass das elektronische Stabilitätsprogramm das kurvenäußere Vorderrad festbremst, um ein eventuelles Kippen des Fahrzeugs zu verhindern. In der Folge geht die Lenkbarkeit des Fahrzeugs verloren und der Volvo schiebt unkontrollierbar in den Gegenverkehr. Erst mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit und sanften Lenkbewegungen ist es möglich, den XC90 durch den Pylonenparcours zu manövrieren.

Die Aufbaubewegungen sind aufgrund der komfortorientierten Fahrwerksabstimmung und des hohen Schwerpunkts recht ausgeprägt.

### 2,8 Lenkung

Die Lenkung passt gut zum gelassenen Charakter des XC90. Die Zielgenauigkeit ist an und für sich recht gut, wird jedoch durch die ausgeprägte Wankneigung der Karosserie etwas beeinträchtigt. Die Mittellage fühlt sich etwas schwammig an, zudem spricht die Lenkung aus der Nulllage heraus leicht verzögert an. Das Lenkgefühl dürfte authentischer sein, aufgrund der geringen Lenkkräfte fühlt sich die Lenkung etwas synthetisch an. Im Sport-Modus

wird die Lenkkraft erhöht, wodurch sich das Lenkgefühl bessert.

Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell in der Stadt dadurch recht hoch.

⊖ Bei vollem Leistungseinsatz zerrt der kräftige Turbobenziner deutlich spürbar an den Vorderrädern, hier wirkt Schwede wenig souverän.

## 1,8 Bremse

⊕ Nicht nur für ein 2,3 Tonnen schweres SUV verzögert der massige XC90 T8 auf hohem Niveau. Aus Tempo 100 steht der Schwede bei einer Vollbremsung bereits nach 32,8 m.

Die Dosierbarkeit der Bremse kann wie bei vielen Hybridfahrzeugen nicht so recht überzeugen. Der Übergang vom Rekuperieren zur mechanischen Bremse ist nicht sonderlich harmonisch, zudem fühlt sich die Bremse stumpf an.




















## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit spielt der Volvo XC90 ganz vorne mit. Schon die serienmäßige Sicherheitsausstattung ist beeindruckend. Ein City-Safety-System, das neben vorausfahrenden Fahrzeugen auch Fahrradfahrer, Fußgänger und (große) Tiere erkennt, ist ebenso Serie wie der erstmals verbaute Kreuzungsbremssassistent. Dabei werden auch entgegenkommende Fahrzeuge erkannt, wenn man links abbiegen möchte. Möchte der Fahrer trotz Gegenverkehr anfahren, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet. Zum weiteren Serienumfang gehören auch ein Spurverlassenswarner (Lane Departure Warning), eine Müdigkeitserkennung (Driver Alert), eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, ein automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer und sogar ein intelligentes Fahrerinformationssystem (IDIS), das in einer kritischen Fahrsituation eingehende Anrufe oder Warnmeldungen verzögert. Das optionale Head-Up-Display verringert die Ablenkungszeiten, da man den Blick nicht mehr so oft von der Fahrbahn abwenden muss. Wer seinen XC90 weiter aufrüsten möchte, kann zwei unterschiedliche IntelliSafe-Sicherheitspakete ordern. Das IntelliSafe-Surround-Paket beinhaltet einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten (BLIS, LCMA) sowie eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren und eine Heckaufprallabschwächung. Dabei werden automatisch Schutzmaßnahmen eingeleitet, wenn ein Auffahrunfall eines hinterherfahrenden Fahrzeugs droht. Die Warnblinkleuchten blinken schnell auf, um den nachfolgenden Fahrzeuglenker zu warnen, das Fahrzeug wird festgebremst und die Gurte werden gestrafft.

Der serienmäßige IntelliSafe-Assistenten beinhaltet eine adaptive Abstandsregelung samt vorausschauendem Notbremsassistenten. Zum Umfang gehören auch ein Stau-Assistent, der teilautonomes Fahren bis 50 km/h ermöglicht, der Pilot Assist für teilautonomes Fahren bis zu Geschwindigkeiten von 130 km/h,

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsbremssassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselassistent	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitserkennung	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



ein Abstandswarner und ein Spurhalteassistent. Zudem ist die Verkehrszeichenerkennung ebenso wie der Geschwindigkeitsbegrenzer mit dem ACC gekoppelt und passt die eingestellte Geschwindigkeit entsprechend dem Tempolimit an.

Ab dem Modelljahr 2018 ist der XC90 mit dem System

"Oncoming Lane Mitigation" ausgestattet. Dieses Assistenzsystem verringert die Gefahr von Unfällen mit entgegenkommenden Fahrzeugen: Gelangt der Fahrer versehentlich auf die Gegenfahrbahn, wird der Volvo mit einem gezielten Lenkimpuls zurück auf die eigene Fahrbahn gesteuert – und damit weg vom Gegenverkehr.

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die passive Sicherheit des XC90 ist tadellos. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV bei der Kindersicherheit sehr gute 97 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt der Volvo ein klares Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Stand: 09/2016). Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehend Kopfairbags an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer findet man in der zweiten Reihe und in der optionalen dritten Reihe gibt es immerhin noch Gurtstraffer. Die Kopfstützen vorn sind für knapp 1,85 m große Personen hoch genug und bieten einen sehr guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben gutes Schutzpotential und lassen sich immerhin für Personen bis knapp 1,80 m weit genug ausziehen. In der dritten Reihe reichen die Kopfstützen für ca. 1,70 m große Personen. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere

(auch dritte Reihe) wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

Der XC90 ist serienmäßig mit einer Festbremsautomatik ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Ebenfalls Serie ist das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Hat man das optionale "Volvo on Call" an Bord, wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

⊖ Seitenairbags für die hinteren Insassen sind für den XC90 nicht erhältlich.

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen problemlos befestigen. Auf den äußeren

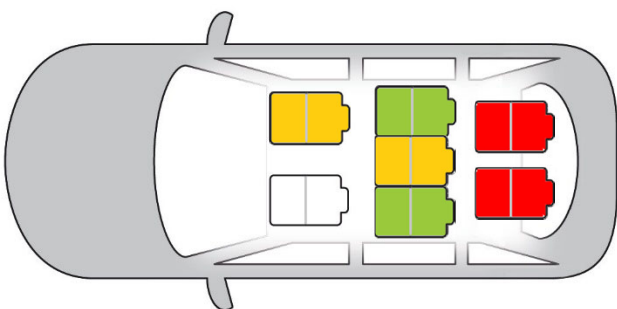
Rücksitzen findet man Isofix samt Ankerhaken vor, zudem besitzen sie eine i-Size-Kennzeichnung. Auch mit den Gurten lassen sich Kindersitze weitgehend problemlos befestigen. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Ein im Fondmittelsitz integrierter, aufklappbarer Kindersitz ist optional erhältlich. Dann lässt sich die Kindersicherung der hinteren Türen vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren (im Testwagen).

In der zweiten Sitzreihe können gleichzeitig drei Kindersitze montiert werden. Allerdings sollte man dies vorab überprüfen, da es dann sehr beengt zugeht.

⊖ Laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Mittelsitz keine Kindersitze mit Stützfuß montiert werden. Die Sitze der dritten Reihe eignen sich prinzipiell zwar auch zum Befestigen von Kindersitzen. Die Zugänglichkeit und die Platzverhältnisse sind aber deutlich eingeschränkt.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Möchte man sehr hohe Kindersitze verbauen, sollte man beachten, dass die Kopfstützen des XC90 nicht ausbaubar

sind und der Kindersitz dadurch nicht ideal fixiert werden kann, da er an der Kopfstütze ansteht.

### 3,2 Fußgängerschutz

Die hohe Fahrzeugfront birgt ein großes Verletzungspotenzial. Besonders der Übergang vom Stoßfänger zur Motorhaube ist aggressiv gestaltet.

⊕ Beim Fußgängerschutz kann der XC90 ein gutes Ergebnis einfahren. Bei den ADAC Crashtests erhält das

SUV gute 72 Prozent der möglichen Punkte. Ein automatisches Notbremssystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut.

## 4,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der Volvo XC90 T8 erreicht mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 213 g/km im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 12 Punkte. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 5,4 kWh Strom und 6,7 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem Plug-In-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab. Dabei spielen sowohl das Fahrprofil und die Fahrweise als auch das Ladeverhalten der Akkus eine Rolle. Wird der Plugin-Hybrid ausschließlich in der Stadt und über Land bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität geladen, dann ist der Volvo größtenteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich rund 26,3 kWh pro 100 km.

Die elektrische Reichweite liegt laut Hersteller bei 45 km - im EcoTest liegt die elektrische Reichweite bei 32 km. Fährt man mit leerem Akku los, verhält sich der XC90 T8 wie ein normaler Hybrid. Dann liegen die im EcoTest ermittelten Verbräuche bei 6,8 l/100 km Super innerorts, 7,3 l/100 km außerorts und 11,1 l/100 km auf der Autobahn. Daher ist dieses Modell in erster Linie für die Nutzer interessant, die meistens weniger als 40 Kilometer am Stück zurücklegen und stets Strom tanken können, um möglichst wenig mit dem Verbrennungsmotor unterwegs zu sein. Für alle, die oft weite Strecken fahren oder oft auf der Autobahn unterwegs sind, ist der Plugin-Hybrid weniger geeignet.

### 4,8 Schadstoffe

⊖ Fährt man mit dem XC90 T8 rein elektrisch, ist man lokal emissionsfrei unterwegs. Dadurch werden während des Fahrbetriebs keine Schadstoffe ausgestoßen. Im Hybridbetrieb ergibt sich jedoch ein anderes Bild: Innerorts weist der Volvo einen erhöhten Partikelaustoß auf, auf der Autobahn steigt dieser stark an. Auch die CO-

Emissionen sind auf der Autobahn sehr hoch. Daher erreicht das SUV in diesem Kapitel lediglich 12 Punkte. In der Summe kommt der Volvo damit auf 24 von 110 möglichen Punkten - dafür gibt es nur einen Stern im EcoTest.

## 4,8 AUTOKOSTEN

### 4,8 Monatliche Gesamtkosten

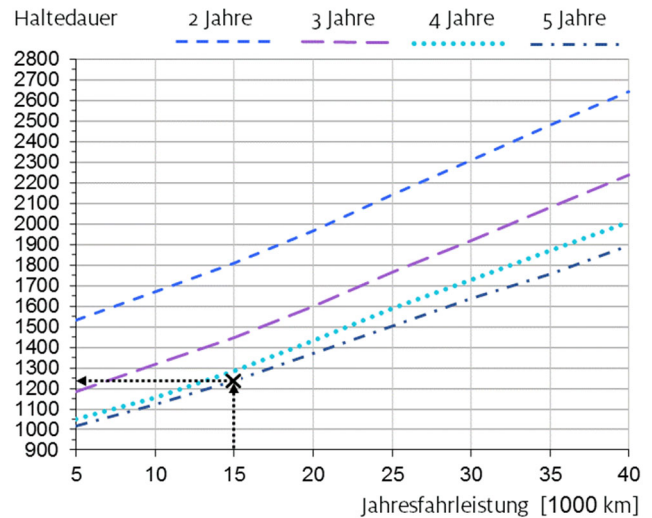
☹ Der Volvo XC90 T8 Inscription ist ein teures Vergnügen. 81.050 Euro muss man auf der hohen Kante haben, um den noblen Schweden sein Eigen nennen zu können. Immerhin verwöhnt der Volvo in der zweithöchsten Ausstattungsstufe mit zahlreichen Annehmlichkeiten wie elektrisch verstellbaren Ledersitzen, LED-Scheinwerfern, Standheizung, Vierzonen-Klimaautomatik und einem Arsenal an Assistenzsystemen.

Die Kraftstoffkosten fallen vergleichsweise gering aus, allerdings gilt dies nur, wenn man den Plugin-Hybriden überwiegend elektrisch betrieben auf Kurzstrecken nutzt. Fährt man längere Strecken im Hybridmodus, ist der Kraftstoffverbrauch recht hoch und dementsprechend auch die Kosten dafür.

Volvo gibt auf das Fahrzeug und den Lack zwei Jahre, gegen Durchrostung acht Jahre und für die Hybridbatterie fünf Jahre/100.000 km Garantie. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit lediglich 40 Euro zu Buche. Sehr hoch fallen hingegen die Versicherungseinstufungen (KH: 22; VK: 26; TK: 27) aus.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1237 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T5 AWD Geartronic	T6 AWD Geartronic	T8 TwinEngine AWD Geartronic	D4 Geartronic	D5 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	228 (310)	300 (407)	140 (190)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1500	400/2200	640/2200	400/1750	480/1750
0-100 km/h [s]	7,9	6,5	5,6	9,2	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	230	230	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,8   S	8,1   S	2,1   S	5,2   D	6,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	178	184	49	136	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	22/26/27	21/25/27	21/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	206	218	40	272	346
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1048	1101	1158	945	1017
Preis [Euro]	59.850	62.850	74.650	54.050	59.050

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor, Turbo-Kompressor, Synchronелеktromotor, Euro6b	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	300 kW/407 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	640 Nm bei 2.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km	2,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	49 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,78 m <sup>2</sup> /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	275/45 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.950/1.931/1.775 mm
Leergewicht/Zuladung	2.356/654 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	262/1.816 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	140/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,8 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R 20 110V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5 Extra Load
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l + 5,4 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB (bei Batterie min.)	6,8/7,3/11,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	154 g/km (WTW* 213 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.340/670 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/970/1.935 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>145 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>144 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>822 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1237 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/26/27		
Basispreis XC90 T8 Twin Engine Inscription AWD Geartronic	81.050 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	99.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.075 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk Luftfederung mit adapt. Dämpfern	2.270 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/980 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	-/980 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	770 Euro°/Serie
Parklenkassistent	770 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	510 Euro°/1.100 Euro°
Head-Up-Display	1.350 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	690 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	600 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/110 Euro/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	210 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/270 Euro°
Lenkradheizung	240 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.060 Euro
Metalliclackierung	ab 960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,5**

### AUTOKOSTEN

**4,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>
Verarbeitung	1,1	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,0	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	1,5	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,3</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	1,4	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,8</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,8
Federung	1,9	Schadstoffe	4,8
Sitze	1,4		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	0,8		

Stand: Oktober 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl