



## Volvo XC90 D5 R Design AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (173 kW / 235 PS)

Große SUV haben es nicht leicht: Einerseits sind sie größer und schwerer, als es die meisten Kunden wirklich brauchen - das bringt ihnen viel Kritik ein. Andererseits bieten sie wie im Falle des XC90 einen tollen Luxus und Komfort. Beim Schweden-SUV kommt hinzu, dass seine Karosserie sehr gefällig gestaltet wurde, was so manchem Betrachter ein "Der sieht schon schön aus..." entlockt.

Die große Karosserie ist aber nicht nur Selbstzweck, darin gibt es reichlich Platz für bis zu sieben Personen und einen sehr großen Kofferraum, wenn man nur bis zu fünf Sitze belegt. Die Materialien gefallen, das Interieur wirkt edel und modern gestylt; die Verarbeitung ist ohne Makel - der Topmodell-Anspruch erscheint hier gerechtfertigt. Dazu passt auch das Arsenal an Assistenzsystemen zur aktiven Sicherheit, Volvo bietet hier alles auf, was aktuell gut und hilfreich ist.

Momentan macht in einem solchen Auto ein Dieselmotor am ehesten Sinn, Volvo bietet dafür immerhin noch einen an: den D5 als doppelt aufgeladenen Vierzylinder. Aus zwei Litern Hubraum holt der Selbstzünder 235 PS und 480 Nm Drehmoment, genug um den XC90 standesgemäß bewegen zu können. Der Motor verrichtet seine Arbeit angemessen, zum gefühlten "Bäume ausreißen" hat er aber zu viel Masse zu schleppen. Auch wenn seine Laufkultur für einen Vierzylinder wirklich gut ist, die Souveränität eines Sechsenders kann er nicht bieten. Diese Kritik kommt deshalb auf, weil der Preis für den XC90 mit mindestens 68.750 Euro wirklich üppig ist und sich damit im Bereich der 6-Zylinder-Diesel-Konkurrenz bewegt. Für den Testwagen schreibt Volvo sogar 91.230 Euro auf den Preisaushang - entsprechend hoch sind daher die Erwartungen und Anforderungen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, Mercedes GLE, Range Rover, VW Touareg.

- +** hervorragende Verarbeitung, viel Platz für Passagiere und Gepäck, hohe aktive und passive Sicherheit, guter Fahrkomfort
- umständliche Bedienung mit hohem Gewöhnungsaufwand, hoher Verbrauch, üppiger Preis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 4,3

### Zielgruppencheck

	Familie	2,0
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,3
	Transport	1,3
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	3,3

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,1 Verarbeitung

⊕ Als Flaggship-SUV von Volvo zeigt sich der XC90 von seiner besten Seite, er ist sehr gut verarbeitet, die Karosserie passgenau gefertigt und die Spaltmaße gering. Den Unterboden haben die Schweden gut verkleidet, es gibt nur wenige Bereiche, die man noch weiter optimieren könnte. Der Innenraum wird sorgsam zusammengesetzt und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen weitgehend

### 2,7 Alltagstauglichkeit

Der Der XC90 ist ein richtig großes Auto, schon die Länge von 4,95 m ist beachtlich; noch mehr ins Gewicht fällt aber die üppige Breite von 2,14 inklusive Außenspiegel - Fahrten in Innenstädten sind damit kein Vergnügen mehr. Dazu kommt der große Wendekreis von 12,6 m. Die maximale Zuladung darf im Falle des Testwagens 570 kg betragen; für einen Fünfsitzer mit reichlich Stauraum ein sehr guter Wert, für den siebensitzigen Testwagen immerhin noch in Ordnung - denn die hintersten Sitze sind eher für zierliche Menschen oder Kinder geeignet. Der Siebensitzer (2.750 kg) hat 120 kg mehr zulässiges Gesamtgewicht als der Fünfsitzer (2.630 kg) - da sein Leergewicht nur geringfügig höher ist, darf er folglich mehr zuladen. Der Ad-Blue-Tank hat ein Volumen von lediglich 11,5 Liter, das reicht für etwa 5.000 bis 7.000 km; er lässt sich aber über einen außen platzierten und damit gut zugänglichen Einfüllstutzen befüllen. Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann man aber immerhin ein Notrad ordern - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

⊕ Der Der Kraftstofftank ist mit 71 Litern angemessen groß für einen Reisewagen, mit dem im Ecotest gemessenen Verbrauch von 7,7 l/100 km kommt man damit etwa 920 km weit. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die praktische Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,7 Tonnen schwer sein, bei ihnen ist eine Stützlast von 110 kg (Siebensitzer) erlaubt; der Fünfsitzer bietet sogar eine Stützlast von 140 kg. Besitzt der Anhänger keine eigene Bremse, beschränkt sich die Anhängelast auf die üblichen 750 kg.

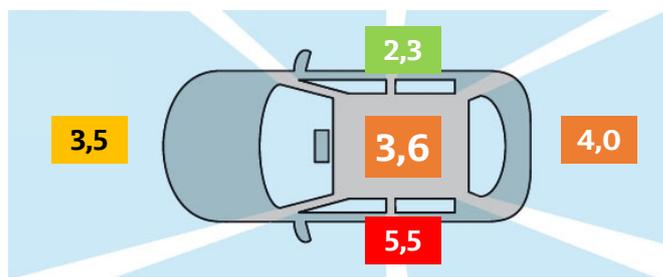
### 2,6 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen und abschätzen. Dank der steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und wo es aufhört.

passgenau, Leder ist üppig verlegt (teilweise optional) und sauber verarbeitet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen; die Dachsäulen sind von vorne bis hinten mit Stoff überzogen, ebenso die gepolsterten Sonnenblenden - das beispielsweise unterscheidet ihn vom kleineren XC60.

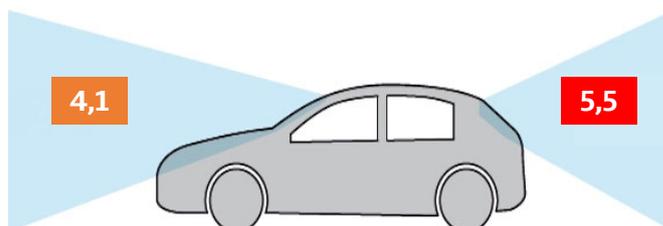
### Rundumsicht

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.



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

Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Positiv sind die großen Fensterflächen und die gute Sicht durchs Heckfenster dank klappbarer Fondkopfstützen (optional elektrisch klappbar). Negativ allerdings fallen die breiten C- und D-Säulen ins Gewicht, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.

⊕ Der XC90 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten ausgestattet. Der Testwagen war zudem mit optionalem dynamischen Fernlichtassistenten, Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine sehr

gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition gut. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine einwandfreie Sicht nach hinten. Der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, beide Außenspiegel blenden ebenso wie der Innenspiegel automatisch ab - innen serienmäßig, außen gegen Aufpreis.

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

## 2,3 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 die Schweller sehr hoch liegen und die Sitze insbesondere für kleinere Personen recht weit oben angeordnet sind; hinzu kommen die ausgeprägten Sitzwangen der Sportsitze. Praktisch dagegen: 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.

⊖ Die dritte Sitzreihe zu erklimmen, ist insbesondere für Erwachsene gar nicht so leicht; trotz der als Einstiegshilfe verbauten Mechanik in der mittleren Sitzreihe ist ein ordentliches Maß an Gelenkigkeit erforderlich. Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Kofferraum-Volumen bietet der XC90 reichlich, angesichts seiner äußeren Größe erwartet man das auch. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 475 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 950 l oder alternativ 16 handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 970 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.935 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 20 Liter verstaut werden, wenn kein Notrad geordert wurde. Nutzt man den XC90 als Siebensitzer, bleibt hinter den aufgestellten Sitzen im Kofferraum nicht mehr viel Stauraum - der beläuft sich auf überschaubare 210 Liter.



Der Kofferraum mit 475 l Volumen lässt kaum Wünsche offen.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim XC90 zum Serienumfang. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene könnte die Klappe noch etwas weiter öffnen,

denn ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 80 cm über der Fahrbahn sehr hoch, das Gepäck muss weit angehoben werden; immerhin ist sie eben zum Kofferraumboden. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats sehr gut nutzen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

⊖ Eine automatische elektrische Anhebung des Heckrollos beim Öffnen der Heckklappe - wie etwa beim V90 - gibt es für den XC90 nicht. Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine

separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden.

### 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umklappen. Eine Entriegelungsmöglichkeit vom Kofferraum aus gibt es nicht. Ebenso wenig eine eigene Durchladeluke, hierfür muss man den mittleren Teil der Lehne umlegen. Über den Hebel oben an der Lehne kann man die seitlichen Sitze nach vorn rutschen und klappen, um zu den Sitzen in der dritten Reihe zu gelangen (nur Siebensitzer). Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum, seitliche Fächer und optional ein Trennnetz für den Passagierraum; letzteres kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Für die Passagiere der dritten Reihe stehen im Kofferraum seitlich Becherhalter und kleine Fächer unter den Armlehnen zur Verfügung.



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.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Die meisten Funktionen des XC90 werden über dieses Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm ansehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. 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 R Design Ausstattung 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.

⊕ Der XC90 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Einiges davon wie die Sensoren für Regen und Licht und die elektrische Sitzeinstellung sind serienmäßig, andere Dinge wie die empfehlenswerte Rückfahrkamera kosten jedoch Aufpreis.

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

### 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist schon in der mittleren Ausstattungslinie R Design recht umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits ein Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Volvo On Call mit

WLAN-Hotspot). Das funktioniert drei Jahre kostenfrei über die verbaute SIM (Notrufdienste zehn Jahre) oder über ein gekoppeltes Smartphone. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung).

Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Digitalradio und CD-Player sowie zwei High-End-Audiosysteme sind optional

## 1,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist sehr gut; die Beinfreiheit reicht für über zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Das Raumempfinden wird nur durch die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie der

## 2,3 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von 1,90 m, die Beinfreiheit fällt sogar noch großzügiger aus, selbst Zwei-Meter-Riesen müssen nicht mit den Knien an den Vordersitzlehnen schrubben. Das Raumgefühl ist angenehm, wird auch hier nur durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt. Das optionale, sehr große Panorama-Schiebedach (im Testwagen) lässt viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.

⊖ Bezüglich der Notsitze im Kofferraum darf man keine zu hohen Erwartungen haben, hier sitzt man als Erwachsener beengt und mit wenig Ausblick. Für kurze Fahrten oder für Kinder sind die Plätze aber angemessen.

## 2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der zweiten Reihe kann man einzeln in Längsrichtung verschieben, die Neigung der Lehnen einstellen sowie komplett umklappen. Die dritte Sitzreihe kostet Aufpreis, sie besteht aus zwei zusätzlichen Einzelsitzen im Kofferraum, die sich versenken, aber nicht komplett ausbauen lassen.

Vorn stehen zahlreiche gut nutzbare Ablagen und große Türfächer zur Verfügung. Nur ein sinnvolles Fach oder eine

## 1,6 KOMFORT

### 1,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk bietet Volvo für den XC90 auch eine Luftfederung mit adaptiver Dämpferregelung, mit der der Testwagen ausgestattet war. Deren Vorteil liegt in der Variabilität der Bodenfreiheit - für ein SUV, das eventuell auch mal in etwas unwegsamem Gelände genutzt werden soll, eine sinnvolle Ausstattung.

⊕ Der Fahrer hat die Wahl zwischen den Modi Comfort, Eco und Sport. Der Comfort-Modus gefällt dabei mit seiner ausgewogenen Abstimmung, sowohl in der Stadt als auch auf

erhältlich. Smartphones lassen sich gegen Aufpreis mittels Apple CarPlay oder Android Auto koppeln.

Karosserie etwas eingeschränkt, ansonsten hat man auch gefühlt reichlich Platz. Das optionale Panorama-Schiebedach sorgt für ein luftiges Raumgefühl nach oben.



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.

Ablage für ein Smartphone sucht man vergebens. Die Passagiere im Fond können ebenfalls Türfächer - allerdings in kleinerem Format - sowie die Lehnentaschen (nur Netze) nutzen; für die Insassen ganz hinten gibts Fächer unter den seitlichen Armlehnen. Das Handschuhfach ist eher klein geraten, aber beleuchtet sowie klimatisiert und lässt sich separat verriegeln.

der Landstraße. Das Fahrwerk schluckt grobe Unebenheiten gut weg und reicht diese nur wenig zu den Insassen durch. Angenehm ist der Abrollkomfort auch auf der Autobahn, hier hat Volvo einen guten Kompromiss zwischen Schluckvermögen über Bodenwellen und moderaten Karosseriebewegungen gefunden. Trotz der üppigen 275er-Bereifung auf 20-Zoll-Felgen ist insgesamt ein wirklich guter Federungskomfort geboten. Ganz kaschieren kann das Fahrwerk die großen und schweren Räder freilich nicht,

Einzelhindernisse und kleine Bodenwellen innerorts sind etwas deutlicher zu spüren. Die Vibrationen auf Kopfsteinpflaster sind aber gut gedämpft, ebenso überzeugt

das Schluckvermögen über Querhindernisse (z.B. Speed-Bumps). 2.270 Euro für die Luftfederung sind trotzdem ein stolzer Aufpreis.

## 1,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind in der getesteten Ausstattung R Design serienmäßig elektrisch einstellbar, für beiden Seiten gibt es überdies eine Memory-Funktion. Die Sitze können in Höhe und Neigung justiert werden, ebenso sind die Lehnenneigung und die Sitzflächenlänge elektrisch verstellbar. Zudem gibt es vierfach verstellbare Lordosenstützen serienmäßig. Die Aufpreisliste bietet nur noch elektrisch einstellbare Seitenwangen und Massagefunktionen für die Lehnen. Der Sitzkomfort auf den Seriensitzen ist sehr gut und sollte selbst für sehr unterschiedliche Staturen passend

einstellbar sein.

Auch im Fond gefällt der Sitzkomfort - zumindest auf den Außensitzen. Diese sind bequem gepolstert und angenehm konturiert, der Kniewinkel ist dank des üppigen Platzangebots auch für Erwachsene günstig. Der harte Mittelsitz ist dagegen wenig bequem. Noch misslicher sieht es auf den Sitzen der dritten Reihe aus - zumindest für Erwachsene. Denn denen fehlt es an Beinfreiheit und ausreichendem Abstand zwischen Sitzfläche und Boden - Kinder können an den Plätzen aber gefallen finden.

## 2,5 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,9 dB(A). Auffällig ist, dass auch bei höheren Geschwindigkeiten das Innengeräusch kaum zunimmt, der XC90 bleibt angenehm ruhig. Dazu trägt sicherlich auch die optionale Akustikverglasung (Doppel-

verglasung an Seitenscheiben) bei, während wiederum das verbaute Panoramaschiebedach eher ungünstigen Einfluss hat. Der Motor ist gut gekapselt und wenig präsent, auch sonst ergeben sich kaum Windgeräusche, so dass am Ende hauptsächlich die Abrollgeräusche der Reifen auffallen.

## 1,2 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Auf Wunsch lässt sich diese zu einer Vierzonen-Klimaautomatik aufrüsten. Dann können auch die Fondpassagiere die Temperatur separat einstellen. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Für kalte Wintertage kann eine Standheizung geordert werden, die unter anderem über das

Smartphone (Volvo On Call) bedienbar ist. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kann sie optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn und eine Lenkradheizung. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung, die Seitenrollos in den hinteren Türen sind dagegen Serie. Die optionale Frontscheibenheizung wird über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt, in dieser Klasse eigentlich nicht standesgemäß, weil die Drähte nachts zu Lichtreflektionen führen können und man daher eher auf drahtlose Beheizung setzt.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der D5-Motor ist im XC90 momentan der einzig verfügbare Diesel. Er wird über zwei Turbolader auf bis zu 235 PS und maximal 480 Nm Drehmoment gebracht. Die hohen Leistungswerte relativieren sich angesichts des Leergewichts von fast 2,2 Tonnen, trotzdem verhilft der Vierzylinder mit zwei Liter Hubraum dem SUV zu guten Fahrleistungen. Die

Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,5 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

## 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo hat die Fünf- und Sechszylinder aus dem Programm genommen, alle Pkw müssen nun mit maximal vier Zylindern auskommen. Mit großem Aufwand wird daraus ausreichende Leistung generiert, aber die Laufkultur beispielsweise eines Sechszylinders kann man trotz Laufkultur-verbessernder Maßnahmen nicht erreichen. Die Vierzylinder-Turbodiesel arbeiten mit der neuen Einspritztechnik i-ART, die laut Volvo eine noch genauere Dosierung der Einspritzmenge und sehr hohe Einspritzdrücke von bis zu 2.500 bar ermöglicht; die Besonderheit ist je ein Drucksensor an jedem Einspritzventil statt nur einem Sensor in der Kraftstoffleitung. Trotz der hohen

Drücke läuft der Motor damit recht vibrationsarm. Dennoch dringen leichte Vibrationen bis ins Lenkrad, sie sind zwar nicht schlimm, aber mögen nicht so ganz in das sonstige Luxusambiente passen. Akustisch hat Volvo den Vierzylinder aber gut gedämmt, im Alltag ist der Motor nur "aus der Ferne" zu vernehmen. Auch störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich das Aggregat weitgehend. Die Leistungsentfaltung verläuft unter 1.500 1/min etwas träge, sobald die Turbolader aber genug Druck aufbauen konnten, gibt der Diesel sehr gleichmäßig und nachdrücklich seine Leistung ab.

## 1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen und nach dem Kaltstart ruckt es aber dennoch gelegentlich. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h bis etwa 130 km/h eine Segelfunktion aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, um das Schleppmoment des Motors abzustellen. Das Fahrzeug rollt dann mit verringertem Fahrwiderstand und spart dadurch Kraftstoff. Die Abstufungen des Automatik-

getriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.300 1/min. Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch nach Betätigung des Bremspedal, so dass der Fahrer nicht während des kompletten Stopps mit dem Fuß auf dem Bremspedal verweilen muss. Auf Wunsch kann man Gangwechsel auch über die Schaltwippen am Lenkrad anweisen. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet einwandfrei und schnell.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des XC90 ist gut, selbst von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen lässt sich der große Volvo nicht aus der Ruhe bringen. Dank Allradantrieb ist die Traktion auch auf rutschigem Untergrund einwandfrei. In schnell durchfahrenen Kurven neigt er zu kontrolliertem Untersteuern und bremst sich damit selbst ab. Konstruktionsbedingt sind die Aufbaubewegungen bei welliger Straße ausgeprägter, die adaptiven Dämpfer beruhigen die Karosserie aber schnell wieder.

⊖ Im ADAC Ausweichtest macht der XC90 dagegen eine weniger gute Figur, wie viele große SUV. Der hohe Schwerpunkt der Karosserie sorgt dafür, dass das elektronische Stabilitätsprogramm bei einem ausgeprägten Lastwechsel 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 Richtung Gegenverkehr. Erst mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit und sanften Lenkbewegungen ist es möglich, den XC90 durch den Pylonenparcours zu manövrieren.

### 2,4 Lenkung

⊕ Die im XC90 verbaute Servolenkung mit variabler Lenkkräftunterstützung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwa drei Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Volvo gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man eine noch gute Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt. Nicht ideal ist das

Lenkverhalten bei höheren Lenkwinkeln. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung hat man weniger Rückmeldung, was zu einem ungenauen Lenkverhalten führen kann. Zumindest etwas Abhilfe schafft der auswählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die Rückmeldung etwas verbessert.

## 2,1 Bremse

⊕ Die Bremse des XC90 lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen gut aus, insbesondere in Anbetracht der Fahrzeugmasse. Im Falle einer Notbremsung kommt das große SUV in durchschnittlich 34 m aus 100 km/h zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse ist standfest und hält auch höheren Beanspruchungen statt. Über das Bordmenü können zwei Kennlinien für das Ansprechen der Bremse ausgewählt werden, der Unterschied ist aber nicht signifikant.

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beeindruckend ist die umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante Serie ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Radarsensor sitzt dabei nicht wie üblich in der Fahrzeugfront, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Das IntelliSafe-System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremsystem, das selbst Wildtiere erkennt, sogar einen Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht. Ergänzt werden kann das Angebot an Assistenzsystemen durch die Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems. Dieses beinhaltet dann auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Die Optionsliste umfasst überdies ein Head-Up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe. Eine Müdigkeitserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist wiederum Serie.

### 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der XC90 fast perfekte 97 Prozent der Maximalpunkte für seine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 09/2015). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das SUV immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Diesen für den Beifahrer gibt es nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, sie können nicht hochgezogen werden. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf alle Plätzen. Erkennen

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbrems-system	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird

automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call).

## 2,1 Kindersicherheit

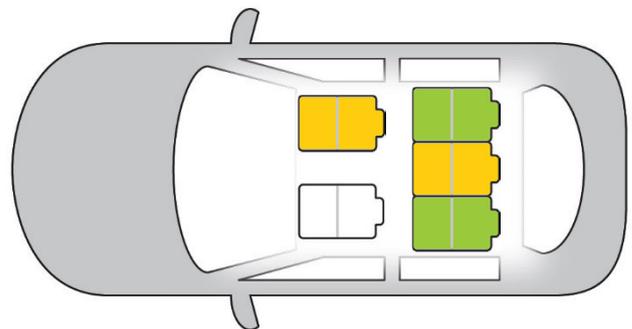
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP Norm. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen problemlos befestigen. Auf den äußeren Rücksitzen findet man Isofix 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. Möchte man sehr hohe Kindersitze verbauen, sollte man beachten, dass die Kopfstützen des XC90 nicht ausbaubar sind und ein entsprechender Kindersitz dadurch nicht ideal fixiert werden kann, da er an der Kopfstütze ansteht.

### 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)

## 2,8 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der XC90 72 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Die Vorderkante der Motorhaube birgt ein recht hohes Verletzungspotenzial, im mittleren Bereich der Motorhaube ist dieses am ge-

ringsten. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

## 4,1 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Mit dem 235 PS Dieselmotor ist der XC90 flott genug motorisiert, um alle üblichen Aufgaben einwandfrei erledigen zu können. Angesichts seiner Größe und seines Gewichts verwundert es aber nicht, dass deutlich mehr als beispielsweise ein Kombi verbraucht. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,7 l Diesel pro 100 km. Von der Herstellerangabe von 6,0 l/100 km (Fünfsitzer) bzw. 6,2 l/100 km (Siebensitzer) nach altem Messverfahren NEFZ ist er damit meilenweit entfernt - deutlich realistischer liegt dagegen die Angabe nach neuem Verfahren WLTP, hier verspricht Volvo 8,0 l/100 km.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	8,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Ecotest beträgt 244 g pro km. Das reicht leider nur für bescheidene 2 von 60 möglichen Punkte in

diesem Bereich. Innerorts verbraucht der XC90 D5 AWD 8,4 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn 8,9 l Diesel pro 100 km.

## 2,6 Schadstoffe

Volvo verkauft den XC90 D5 AWD schon seit 2018 mit Euro 6d-TEMP-Einstufung - das ist vorbildlich, denn damit garantiert der Hersteller, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der XC90 Diesel durchaus niedrige Emissionswerte, nur der schwierige Bereich NO<sub>x</sub> könnte noch etwas optimiert werden. Während in den Innerorts- und Außerortsbereichen alle Emissionen unter den Grenzwerten liegen, kann er bei hoher Lastanforderung die strengen Anforderungen des Ecotest nicht mehr erfüllen und

verliert damit Punkte. So bleiben am Ende 34 von maximal 50 Punkten im Bereich Schadstoffe übrig. Ein solides Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts besonderes mehr. Immerhin liegen die Schadstoffwerte auch auf der Straße unter den Grenzwerten, wie verschiedene Messungen der neuesten Volvo-Motoren gezeigt haben - die Fortschritte sind also klar zu erkennen. Trotzdem: Zusammen mit den Punkten aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel kommt der XC90 damit nur auf 36 Punkte und zwei von fünf Sternen.

## 4,3 AUTOKOSTEN

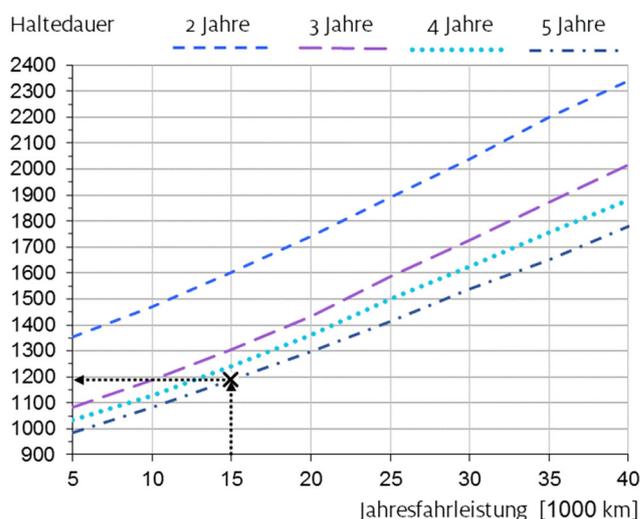
### 4,3 Monatliche Gesamtkosten

Der XC90 ist das Top-SUV unter den Volvo-Modellen, und das bildet Volvo auch durch eine selbstbewusste Preisgestaltung ab. In der mittleren R Design Linie kostet das große SUV mit Dieselmotor mindestens 68.750 Euro. Es sind zwar viele Assistenzsysteme und Komfortdetails serienmäßig, trotzdem muss man noch weiteres Geld investieren, um die in dieser Klasse üblichen gehobenen Ansprüche umfänglich befriedigen zu können. Die Ausstattungen sind dem Volvo eigenen Premiumverständnis entsprechend teuer, so dass der Preis schnell noch weiter erheblich ansteigt - im Falle des gut ausgestatteten Testwagens auf über 91.000 Euro. Unter den großen SUVs im Premiumsegment ist das kein auffällig hoher Preis, allerdings erwartet man dann schon mehr als die verbauten vier Zylinder unter der Haube. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 30.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, das lange Kilometerintervall ist gut, das kurze Zeitintervall für Wenigfahrer schlecht. Der Dieselmotor ist mit einem Zahnriemen ausgestattet, der aber erst nach 240.000 km gewechselt werden muss. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert. Die jährliche Steuer beträgt 410 Euro (auf Basis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert). Die Versicherungseinstufun-

gen sind durch die Bank recht hoch, entsprechend teuer kommen Haftpflicht- sowie die Teilkasko- oder Vollkaskoversicherung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1187 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XC90 T5 Momentum AWD Geartronic	XC90 T6 Momentum AWD Geartronic	XC90 T8 Twin Engine R Design AWD Geartronic	XC90 D5 Momentum AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	228 (310)	288 (392)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1800	400/2200	640/2200	480/1750
0-100 km/h [s]	7,9	6,5	5,8	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	230	230	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,9   S	8,1   S	2,5   S	6,0   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	184	187	56	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/24/26	21/24/26	21/24/26	21/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	274	278	40	404
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1134	1174	1310	1095
Preis [Euro]	61.450	64.450	81.600	60.650

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. Diesel (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	173 kW/235 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	480 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km	6,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	158 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,78 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	275/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.950/1.931/1.775 mm
Leergewicht/Zuladung	2.184/446 kg (5-Sitzer) bzw. 2.205/545 kg (7-Sitzer)
Kofferraumvolumen normal/geklappt	721/1.886 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.700 kg
Stützlast/Dachlast	140 (5-Sitzer) bzw. 110 kg (7-Sitzer)/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R20 110V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,4/6,7/8,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	204 g/km (WTW* 244 g/km)
Reichweite	920 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.180/570 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/970/1.935 l

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

Betriebskosten	156 Euro	Werkstattkosten	132 Euro
Fixkosten	156 Euro	Wertverlust	743 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1187 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) <sup>1</sup>	410 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/24/26		
Basispreis XC90 D5 R Design AWD Geartronic	68.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	91.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.050 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 01.09.2018 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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	2.270 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/980 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	410 Euro°/Serie
Parklenkassistent	770 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	510 Euro/1.110 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	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	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	Serie/210 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/270 Euro°
Lenkradheizung	240 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.060 Euro°
Metalllackierung	ab 960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.650 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

4,3

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

Stand: Februar 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer