



Volvo XC90 B5 Inscription AWD Geartronic

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

Volvo hat sein SUV-Topmodell zur Mitte des Produktionszyklus dezent überarbeitet. Optisch hat sich kaum etwas verändert, lediglich die Front wurde dezent überarbeitet, zudem stehen neue Räder und Farben zur Wahl. Unter dem Blech und dabei speziell unter der langen Motorhaube hat sich deutlich mehr getan - zumindest im Falle der hierzulande beliebtesten Variante, dem Zweiliter-Diesel. Der trägt nun nicht mehr die Bezeichnung D5, sondern B5 und ist als Mild-Hybrid konzipiert. Ein integrierter Startergenerator sowie eine 48-Volt-Batterie sollen helfen, Sprit zu sparen. Leider sagen die Zahlen etwas Anderes. Im Vergleich zum kurz zuvor getesteten XC90 D5 braucht der B5 mit 8,1 l/100 km knapp einen halben Liter mehr. Dafür schneidet er mit geringeren NOx-Emissionen nun hervorragend ab, was ihm drei Sterne im ADAC Ecotest beschert. An den bekannten Stärken und Schwächen des XC90 hat sich im Zuge der Modellpflege nichts getan: Der große Schwede überzeugt weiterhin mit seinem opulenten Platzangebot, der hervorragenden Verarbeitungs- und Materialqualität, gediegenem Fahrkomfort und einem sehr hohem Sicherheitsniveau. Kritikwürdig ist weiterhin vor allem das teils recht umständliche Bediensystem, bei dem nahezu alle Funktionen über einen zentralen Touchscreen gesteuert werden. Für etwas mehr als 70.000 Euro bekommt man mit dem sehr gut ausgestatteten XC90 B5 Inscription ein sehr stilicheres und hochwertiges SUV, dass sich mit Ausnahme der zwei fehlenden Zylinder seines Dieselmotors vor der deutschen Konkurrenz nicht verstecken muss. **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 **2,1**

AUTOKOSTEN **4,3**

Zielgruppencheck

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

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

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.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der AdBlue-Tank hat ein Volumen von lediglich 11,7 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 Pan-nenset an Bord, gegen Aufpreis kann man aber immerhin ein Notrad ordern - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

mehr zuladen. 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.

⊕ Der Kraftstofftank ist mit 71 Litern angemessen groß, mit dem im Ecotest gemessenen Verbrauch von 8,1 l/100 km kommt man damit rund 875 km weit. Die maximale Zuladung darf im Falle des Testwagens 605 kg betragen. Der Siebensitzer hat 170 kg mehr zulässiges Gesamtgewicht als der Fünfsitzer - da sein Leergewicht nur geringfügig höher ist, darf er folglich

⊖ 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 m inklusive Außenspiegel - Fahrten in Innenstädten sind damit kein Vergnügen mehr. Dazu kommt der große Wendekreis von 12,6 m, der die Handlichkeit nochmals schmälert.

2,5 Licht und Sicht

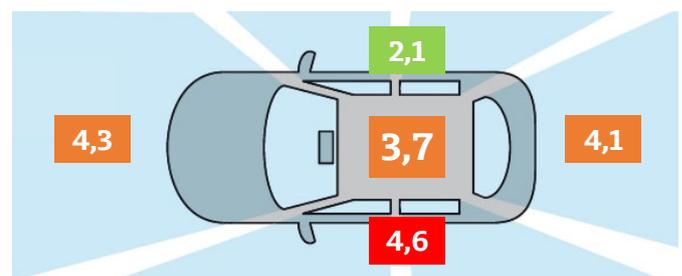
Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen und abschätzen. Dank der steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und wo es aufhört. Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Positiv sind die großen



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.

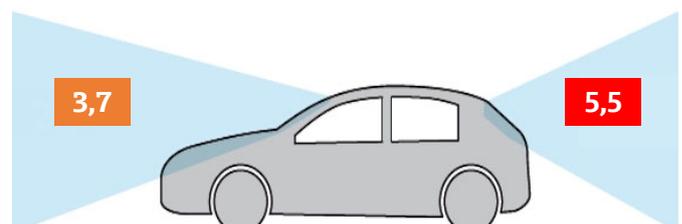
Rundumsicht

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.



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. Im Testwagen waren zudem der optionale dynamische Fernlichtassistent, Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie die adaptive Leuchtweitenregulierung verbaut. 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 serienmäßig automatisch ab.

⊖ Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Motorhaube und der hohen Heckfensterunterkante nur in großer Entfernung zu erkennen. Bei den Parkassistenten zeigen sich die Schweden knausrig: Selbst für Parksensoren vorn und hinten verlangen sie ebenso Aufpreis wie für Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie einen Parkassistenten.

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. 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.

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. 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 1,90 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. Das Ladeabteil 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.

2,4 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 Passagiererraum; 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.

2,1 INNENRAUM

2,6 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 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.



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.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist beim XC90 Inscription sehr umfangreich. Das Sensus Infotainmentsystem 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). Das ebenfalls serienmäßige Sensus-Navigationssystem wartet mit Echtzeit-Verkehrsinformation auf. Digitalradio und CD-Player sowie zwei High-End-Audiosysteme sind optional erhältlich. Smartphones lassen sich serienmäßig mittels Apple CarPlay oder Android Auto koppeln.

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

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

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.



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.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der zweiten Reihe kann man einzeln in Längsrichtung verschieben (nur beim Siebensitzer), 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 ausbauen lassen.

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

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.

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.

⊕ 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 der Landstraße. Das Fahrwerk schluckt grobe Unebenheiten gut 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 Karosserie-

bewegungen 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. Geschwindigkeitshügel).

1,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind in der getesteten Ausstattung Inscription serienmäßig elektrisch einstellbar, für beide 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 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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,1 dB(A). Auffällig ist, dass der XC90 auch bei höheren Geschwindigkeiten angenehm ruhig bleibt. Dazu trägt sicherlich auch die optionale Akustikverglasung (Doppelverglasung 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, sodass am Ende hauptsächlich die Abrollgeräusche der Reifen auffallen.

1,4 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 und auch für die Insassen der dritten Sitzreihe ist dann eine Klimatisierung erhältlich. 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 nicht standesgemäß, weil die Drähte nachts zu Lichtreflektionen führen können und man daher eher auf drahtlose Beheizung setzt.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der B5-Motor ist im XC90 momentan der einzig verfügbare Diesel. Er verfügt über zwei Turbolader, leistet 235 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 480 Nm. Die hohen Leistungswerte relativieren sich angesichts des Leergewichts von mehr als 2,2 Tonnen, trotzdem verhilft der Vierzylinder mit zwei Liter Hubraum dem großen SUV zu guten Fahrleistungen. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in

5,1 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen (1,5 s). Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessen kräftige Motorsierung für das Auto, auch wenn die vergleichbaren Sechszylinder-Dieselmotoren der Konkurrenz besser zu einem noblen Premium-SUV passen und auch etwas souveräner wirken.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ 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 von Aisin reagiert spontan und in den meisten Fahrsituationen 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 Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.100 1/min. Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch nach Betätigung des Bremspedals, so dass der Fahrer nicht während des kompletten Stopps mit dem Fuß auf dem Bremspedal verweilen muss. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet dank dem integrierten Startergenerators (ISG) sehr schnell und vollkommen ruckfrei.

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 Aufbauabewegungen 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 Lenkkraftunterstützung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 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. Die Lenkpräzision leidet etwas unter der etwas zu leichtgängigen Lenkung. 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 33,9 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 Notbremssystem, 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 Totwinkelassistenten, eine Notbremsfunktion bei Querverkehr beim Rückwärtsausparken sowie eine Heckaufprallabschwächung. Letztere aktiviert bei einer drohenden Heckkollision die Warnblinkanlage in schneller Frequenz, bremst das Fahrzeug fest und strafft die Gurte. 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 gibt es für den Beifahrer 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 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).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,1 Kindersicherheit

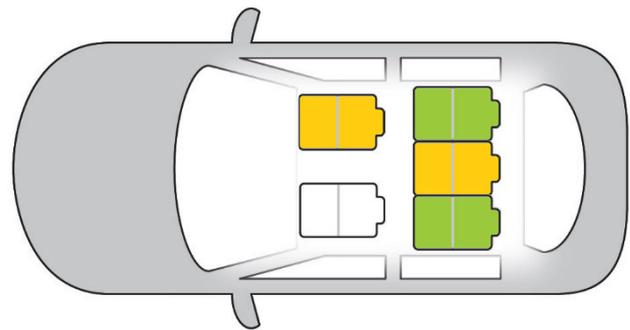
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP Norm. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen problemlos befestigen. Auf den äußeren Rücksitzen findet man Isofix 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 geringsten. 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.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Volvo hat den 235 PS starken Dieselmotor mild-hybridisiert. Das bedeutet, dass der Selbstzünder um einen integrierten Startergenerator samt einer Lithium-Ionen-Batterie mit 48 Volt erweitert wurde. Das soll den Verbrauch laut Volvo in der Praxis um bis zu 15 Prozent senken. Auf dem ADAC Abgasprüfstand ist davon wenig zu merken. Im Gegenteil. Im Vergleich zum Anfang 2019 getesteten XC90 D5 verbraucht der Mild-Hybrid mit 8,1 l/100 km knapp einen halben Liter mehr. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 257 g/km. Innerorts verbraucht der XC90 B5 AWD 8,7 l, außerorts 7,0 l und auf der Autobahn 9,4 l Diesel pro 100 km. Dafür geht der Schwede im Verbrauchskapitel mit null Punkten leer aus.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 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. Im Vergleich zum Anfang 2019 getesteten Volvo XC90 D5 mit Euro 6d-TEMP-Einstufung haben die Schweden die Stickoxidemissionen nochmals deutlich gesenkt. Nicht nur beim Kaltstart, sondern auch im

anspruchsvollen Autobahnzyklus bleiben die Abgaswerte nun deutlich unter dem gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert. Dafür bekommt der große Schwede die Maximalpunktzahl von 50 Zählern. Da der XC90 im CO₂-Kapitel leer ausgegangen ist, bleibt es bei den 50 Punkten, was für drei Sterne im ADAC Ecotest reicht.

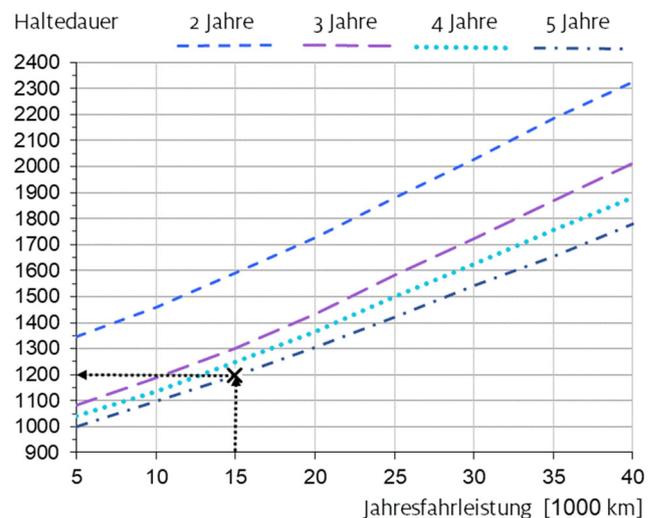
4,3 AUTOKOSTEN

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 Ausstattungsstufe Inscription kostet das große SUV mit Dieselmotor stattliche 71.950 Euro. Es sind zwar viele Assistenzsysteme und Komfortdetails serienmäßig, trotzdem muss man noch weiteres Geld investieren, um die in dieser Klasse üblichen gehobenen Ansprüche umfangreich befriedigen zu können. Die Ausstattungen sind dem Volvo eigenen Premiumverständnis entsprechend teuer, sodass der Preis schnell noch weiter erheblich ansteigt - im Falle des gut ausgestatteten Testwagens auf über 94.000 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 372 Euro (auf Basis WLTP-CO₂-Wert). Die Versicherungs-

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1197 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T5 Momentum AWD Geartronic	T6 Momentum Pro AWD Geartronic	T8 Twin Engine R Design AWD Geartronic	B5 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	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	230	230	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,3 S	9,8 S	3,1 S	6,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	184	187	50	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/24/26	21/24/26	21/24/26	21/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	274	294	40	364
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1140	1190	1313	1098
Preis [Euro]	65.000	69.200	83.900	65.150

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-Zylinder Dieselmotor (Mild-Hybrid), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit 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	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	158 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,78 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.950/1.931/1.775 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	721/1.886 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.700 kg
Stützlast/Dachlast	110/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R20 110V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/7,0/9,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	214 g/km (WTW* 257 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.235/605 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/970/1.935 l

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

Betriebskosten	146 Euro	Werkstattkosten	132 Euro
Fixkosten	174 Euro	Wertverlust	745 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1197 Euro		
Steuer pro Jahr	372 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/26/27		
Basispreis XC90 B5 Inscription AWD Geartronic	71.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	94.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.090 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * 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	1.150 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	700 Euro°/ Serie
Parklenkassistent	770 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	700 Euro°/600 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	2.900 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/110 Euro/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie / 1.600 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	1.600 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.110 Euro
Metalllackierung	1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	2.900 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,1	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,5	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,1
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	1,4	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	1,6	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	1,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,5		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,4		

Stand: August 2019

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