

-  Elektro-Motor
-  120.060 €
-  500 kW/680 PS
-  487 km
-  24,3 kWh pro 100 km



Volvo EX90 Twin Performance Ultra AWD (6/7-Sitzer)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse

Der XC90 ist bei Volvo schon seit vielen Jahren eine feste Größe im Programm. Aber auch die Schweden gehen mit der Zeit und stellen ihre Antriebspalette nach und nach auf elektrische Antriebe um. Das große SUV mit Verbrennungsmotoren ist weiterhin im Programm, ihm zur Seite wird ein elektrisches Modell in vergleichbarer Größe gestellt, der EX90. Den gibt es mit Heck- und Allradantrieb und immer mit drei Sitzreihen. Im Test tritt die stärkere der beiden Allradvarianten an. Schon die Papierwerte lassen aufhorchen: eine Antriebsleistung von 680 PS und 870 Nm Drehmoment. Volvo verspricht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in nur 4,2 s. Schon der erste Tritt aufs Gaspedal macht klar - das sind keine leeren Versprechen, 2,7 t Leergewicht hin oder her. Volvo-typisch ist bei 180 km/h aber Schluss mit der Beschleunigungsorgie. Beeindruckend sind vor allem die Durchzugswerte, beispielsweise von 80 auf 120 km/h vergehen nur zwei Sekunden. Den EX90 Twin Performance nur auf seine Antriebsleistung zu reduzieren, wird dem Elektro-Flaggschiff nicht gerecht. Denn er bietet auch reichlich Luxus und Annehmlichkeiten im Innenraum. An Assistenten im Sicherheits- und Komfortbereich ist alles an Bord, was heute modern und angesagt ist. Dazu kommt reichlich Platz, bei Bedarf kommen sogar sechs Erwachsene problemlos unter. Dann muss man sich mit dem Gepäck beschränken - versenkt man dagegen die dritte Sitzreihe im Boden, hat man einen fürstlich großen Kofferraum. Fährt man häufiger mit mehr Personen oder schwererem Gepäck, empfiehlt sich die Luftfederung. Die kostet zwar einen hohen Aufpreis, steigert aber deutlich den Komfort und sichert diesen auch bei höherer Beladung. Überhaupt versteht es der große Volvo, Komfort und Agilität in angenehmen Einklang zu bringen. Wie sehr Volvo von seinem elektrischen Topmodell überzeugt ist, sieht man am Preis. Die Variante im Test startet bei rund 107.000 Euro, der Testwagenpreis liegt gar bei gut 120.000 Euro. Die gute Ausstattung und hohe Leistung in Ehren, aber das ist doch sehr selbstbewusst und erklärt den bisher mäßigen Verkaufserfolg des EX90 - an seinen überzeugenden Qualitäten kann es kaum liegen.

- ✓ **enorme Antriebsleistung, reichlich Platz im Innenraum, hoher Fahrkomfort mit optionaler Luftfederung, Komfort- und Sicherheitsassistenten auf dem neuesten Stand**
- ✗ **sehr hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, teils umständliche Bedienung**

ADAC Urteil

- 2,0** Autotest
- 4,8** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,0** Familie
- 4,3** Stadtverkehr
- 2,7** Senioren
- 2,1** Langstrecke
- 1,6** Transport
- 1,9** Fahrspaß
- 3,4** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Kia EV9, Hyundai IONIQ 9, VW ID.Buzz



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,2 Karosserie	03	2,4 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,3 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,2 Innenraum	05		
Bedienung	05	3,6 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		4,8 Autokosten	11
1,4 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	14
Klimatisierung	08		
		Fahrzeugdaten	15
0,9 Antrieb	08	Bilder	16
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,2 Karosserie

1,5 Verarbeitung

✓ Weil der EX90 das Topmodell unter den Elektro-Volvos bildet, sind die Erwartungen an die Qualität und das Finish des Fahrzeugs entsprechend hoch. Passend dazu präsentiert sich das große Volvo-SUV sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße verlaufen schmal. Der Unterboden ist umfassend verkleidet, der Elektroantrieb schafft dafür gute Voraussetzungen. Den Innenraum haben die Schweden sorgsam zusammengesetzt, die umfassende Liebe zum Detail und die gleichen Veredelungsgrade wie beim XC90 kann man dem EX90 allerdings nicht attestieren. Hier und da knarzen ein paar Bauteile und man spürt an der einen oder anderen Stelle leichte Grate. Viele Kunststoffverkleidungen sind aber geschäumt oder mit (Kunst-)Leder überzogen; auch an allen Dachsäulen findet sich ein Stoffüberzug - an den Sonnenblenden allerdings nicht.

2,8 Alltagstauglichkeit

Für die vollständige Ladung der 106-kWh-Batterie werden inklusive Ladeverlusten 118,1 kWh benötigt (AC-Laden dreiphasig mit 16 A). Volvo zeigt beim Laden im Kombiinstrument die aktuelle Stromstärke an - bei einphasigem Laden sind 32 von 32 A möglich, bei dreiphasigem Laden nur 16 A (= 11 kW). Auch in letzterem Fall wird 16/32 A angezeigt, obwohl nicht mehr geht - hier darf man sich also nicht verwirren lassen. Die Batterie des EX90 lässt sich über einen Typ-2-Stecker mit bis zu 11 kW laden. Mit Gleichstrom (DC) gelingt das erheblich schneller, dank der 800-V-Technik mit maximal 350 kW, sofern eine entsprechend leistungsfähige DC-Ladestation zur Verfügung steht. Ein dreiphasiges Typ-2-Ladekabel ist serienmäßig an Bord. Das Kabel kann unter der Frontklappe verstaut werden.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Autotest-Verbrauchs von 24,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von rund 485 km. Angesichts der Fahrzeuggröße, des Nutzwerts und der erheblichen Leistungsfähigkeit des Antriebs geht das in Ordnung, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde und bei gelegentlicher Nutzung der verfügbaren Leistung der Verbrauch auch deutlich höher ausfallen kann. Aufgrund seines Formats ist das Fahrtempo ein ganz entscheidender Faktor für den Stromverbrauch, von gemütlich gefahrenen 16 kWh/100 km bis über 35 kWh/100 km ist selbst ohne Sportambitionen auf der Autobahn alles möglich.

Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert über 50 Stunden und ergibt in der Praxis daher wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung knapp elf Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann rund 24 Minuten an einer Lade-

säule, die wenigstens bis 300 kW Ladeleistung bietet. Die Vorkonditionierung der Batterie erfolgt automatisch, wenn eine Ladesäule als Ziel eingestellt ist. Eine manuelle Aktivierung ist nach einigen Software-Updates inzwischen möglich, die aktuelle Ladefähigkeit der Batterie wird bisher aber nicht angezeigt.

Immerhin kann man in einem der Untermenüs die Temperatur der Batterie abfragen.

Mit seiner Länge von 5,04 m ist der EX90 üppig dimensioniert. Dazu passt auch seine Breite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel) - Fahrten in engen Straßen und erst recht knapp bemessene Parkhäuser sind Stress pur, deutlich entspannter ist man in freier Landschaft unterwegs. Der Wendekreis fällt mit 11,8 m angesichts der Fahrzeuggröße gar nicht schlecht aus.

Die maximale Zuladung des 2,7 t schweren Testwagens beträgt 640 kg - das ist für einen Siebensitzer ausreichend. Angesichts des Notsitzes der mittleren Reihe und der knappen Platzverhältnisse in Reihe drei werden ohnehin kaum alle Plätze mit großen und schweren Erwachsenen besetzt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann ebenfalls bis zu 100 kg betragen, was für einen Fahrradträger samt zwei schweren E-Bikes locker ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der elektrische EX90 mit Allradantrieb bis zu einem Gewicht von 2,2 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst).

✗ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, auch Wagenheber und Schraubenschlüssel gibt es im EX90 nicht. Es gibt nur ein Reifenpannenset, mit dem allerdings lediglich kleine Reifenbeschädigungen notdürftig geflickt werden können.

2,6 Licht und Sicht

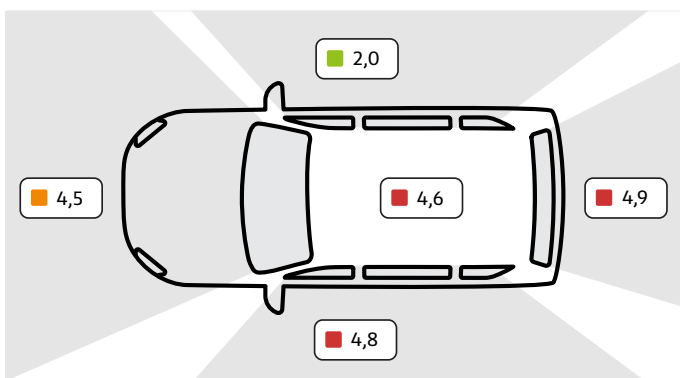
Die Karosserieenden lassen sich noch zufriedenstellend abschätzen, trotz der Größe des EX90. Dank der steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube kann man einigermaßen erkennen, wo das Fahrzeug anfängt und wo es aufhört. Die Rundumsicht leidet aber sehr unter den breiten Dachsäulen und den Kopfstützen der mittleren Sitzreihe, die nur umständlich nach vorn geklappt werden können und so in der Praxis meist im Sichtfeld stehen dürften. Bei früheren Volvos - und selbst beim brandneuen EX60 - konnte bzw. kann man per Knopfdruck die hinteren Kopfstützen umklappen, sogar von den vorderen Plätzen aus. Entsprechend schlecht fällt jetzt die Note bei der ADAC Rundumsichtmessung aus. Grundsätzlich positiv sind die großen Fensterflächen. Negativ allerdings fallen insbesondere die breiten C- und D-Säulen ins Gewicht, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.



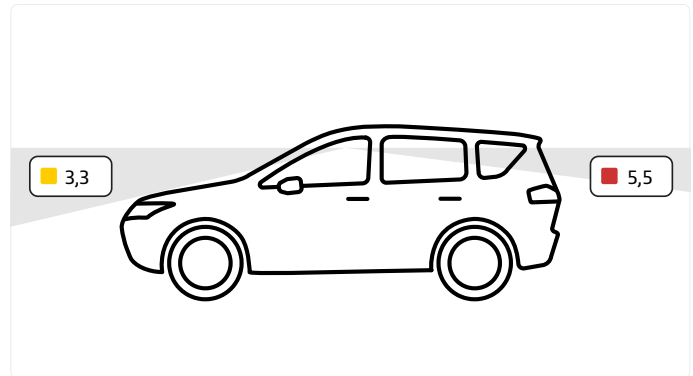
Grundsätzlich sind die steilen Karosserieseiten, großen Fenster und Spiegel hilfreich für die Fahrzeugabschätzung. Aber die breiten Dachsäulen und die hinteren Kopfstützen schränken die Sicht nach draußen ein.

✓ Der EX90 Ultra ist serienmäßig mit HD-Pixel-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Darin enthalten ist ein separates Abbiegelicht sowie der dynamische Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und so eine möglichst lange Nutzung des Fernlichts ermöglicht. Adaptives Kurvenlicht mit dynamischer Führung des Lichtkegels zur optimalen Landstraßenausleuchtung gibt es nicht. Auch so sorgen die Scheinwerfer für eine gute und angemessene Ausleuchtung der Fahrbahn. Die automatische Leuchtweitenregulierung und die Scheinwerferreinigungsanlage sind im EX90 Ultra Serie. 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 und blendet ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab.

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



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in die erste und zweite Sitzreihe gelingt dank der großen Türausschnitte und der angenehmen Sitzhöhe (64 cm über der Fahrbahn in unterster Sitzposition) 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 Wangen der Sitze. Ordert man die optionale Luftfederung (im Testwagen), kann der große Schwede die Karosserie per Voreinstellung beim Abstellen des Motors automatisch um vier Zentimeter absenken und somit das Ein- und Aussteigen erleichtern. Hinten kann man problemlos von einer zur anderen Seite durchrutschen, weil kein Mittelunnel stört. Spots an den Seiten erleuchten zusätzlich zu den Scheinwerfern nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

Der Testwagen ist mit UWB-Technik für die Zentralverriegelung ausgestattet, so dass das Keyless-System nicht einfach mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann - ein Diebstahl des EX90 wird damit erheblich erschwert.

✗ Allerdings gibt es serienmäßig nur eine passive Schlüsselkarte (braucht Berührung zum Fahrzeug für Öffnen/Schließen). Das ebenfalls nutzbare induktiv aufladbare Kästchen als Schlüsselsatz ohne Tasten war beim Testwagen nicht dabei und wird auch nicht in der Ausstattungsliste geführt. Ohne eigenes Smartphone sind daher so bequeme Funktionen wie Aktivierung der Beleuchtung aus der Ferne für leichteres Auffinden des Fahrzeugs nicht möglich. Welch ein Rückschritt - Volvo war noch vor fünf Jahren der einzige Hersteller, der seine noblen Schlüssel serienmäßig mit Lederüberzug geliefert hat.

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. Es gibt keine Haltegriffe am Dachhimmel. Die vorderen wie die hinteren Türen werden nur an zwei Positionen aufgehalten, und das noch nicht mal besonders fest - das ist zu wenig.

1,4 Kofferraum-Volumen

✓ Der EX90 bringt reichlich Stauraum mit, angesichts seiner äußeren Größe darf man das auch erwarten. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 545 l (bei versenkter

dritter Sitzreihe). Entfernt man die Abdeckung, passen bis zum Dach 815 l oder alternativ 20 handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 985 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.695 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 70 l verstaut werden. Nutzt man den EX90 als Siebensitzer, bleibt hinter den aufgestellten Sitzen im Kofferraum nicht mehr viel Stauraum - der beläuft sich auf überschaubare 225 l. Dafür gibt es zusätzlichen Platz unter der Fronthaube: 40 l fasst der sogenannte Frunk.



Als Fünfsitzer fasst der Laderaum 545 bis 815 l. Nutzt man den ganzen Stauraum bis zu den Vordersitzen, stehen bis zu 1.695 l zur Verfügung. Selbst bei voller Bestuhlung bleiben noch 225 l übrig.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim EX90 zum Serienumfang. Dank des schlüssellosen Zugangssystems lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels angelegtem "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen, das Schlüsselkästchen oder das verbundene Smartphone muss dabei nur mitgeführt werden. Mit der passiven Schlüsselkarte im Kreditkartenformat klappt das freilich nicht. Die maximale Öffnungshöhe kann man beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene könnte die Klappe noch etwas weiter öffnen, denn mit knapp 1,95 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht anzustoßen. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats sehr gut nutzen. Das Ladeabteil wird über mehrere LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet (zwei Lampen im Kofferraum sowie Leselampen für die dritte Sitzreihe).

✗ Ein automatisches elektrisches Auf- und Abrollen des Heckrollos beim Öffnen der Heckklappe - wie etwa beim Volvo V90 - gibt es für den EX90 nicht. Für das ausgebaute Heckrollo

des Testwagens (optionale längere Version für den gesamten Kofferraum ist breiter als Standard) gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden.

Die Ladekantenhöhe fällt mit 80 cm sehr hoch aus. Gegenstände müssen beim Einladen daher weit angehoben werden. Mit optionaler Luftfederung (im Testwagen vorhanden) lässt sich das Heck bei Bedarf per Knopfdruck um mehrere Zentimeter absenken.



Die elektrische Heckklappe gibt eine große Ladeöffnung frei - sehr praktisch. Nur die hohe Ladekante mit rund 80 cm stört etwas.

1,4 Kofferraum-Variabilität

✓ Bei der getesteten Siebensitzer-Version kann man die Lehnen aller fünf hinteren Sitze einzeln umklappen. In Reihe drei funktioniert das elektrisch, in der mittleren Reihe nur mechanisch. Vom Kofferraum aus kann man nur die hinterste Reihe per Knopfdruck steuern. Über den Hebel oben an der Lehne kann man die Sitze der zweiten Reihe nach vorn schieben und klappen, um zu den Sitzen in der dritten Reihe zu gelangen. Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum, ein seitliches Fach rechts und einen kleinen Stauraum unter dem Ladeboden. Für die Passagiere der dritten Reihe stehen im Kofferraum seitlich Becherhalter und kleine Fächer zur Verfügung. Ladeequipment kann man im praktischen Frunk unterbringen, dort ist es jederzeit gut erreichbar.

2,2 Innenraum

3,5 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 14,5-Zoll-Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Praktisch alle Funktionen des EX90 werden über dieses Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt

es eine Home- und eine Menü-Taste am unteren Bildschirmrand. Die meisten Einstellungen findet man in den unzähligen Menüebenen, in die man teils durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten sowie über Shortcuts im unteren Bildschirmbereich kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte - die Ablenkung ist

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. Gleichzeitig wird man intensiv vom Aufmerksamkeitsassistenten ermahnt, sich nicht ablenken zu lassen und auf die Straße zu schauen. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen 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 Menü-Ebenen angewählt werden. Immerhin gibt es einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das neun Zoll große Display ist prinzipiell übersichtlich gestaltet, enthält aber deutlich weniger Informationen als bei älteren Volvo-Modellen.

Der EX90 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. In der Ultra-Ausstattung ist sehr vieles serienmäßig: Elektrische Vordersitze mit Memory-Funktion, ein elektrisch einstellbares Lenkrad sowie Sensoren für Licht und Scheibenwischer seien nur als ein paar Beispiele genannt.

✗ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Mit der Bedienlogik der elektrischen Vordersitzeinsteller muss man sich erst vertraut machen, Volvo verfolgt hier eine ganz eigene Systematik. Den Warnblinker schaltet man über eine Touchfläche am Bildschirm oder einen Knopf am Dachhimmel ein - beides ist im Notfall schlecht auffindbar. Die Einstellung der Außenspiegel erfolgt über die Aktivierung im Infotainmentmenü und dann über die rechten Lenkradtasten, ähnliches gilt für die elektrische Lenkradeinstellung. Die Fahrlichteinstellung wie auch die Öffnung des Handschuhfachs erfolgt über das Menü. Wenn man schnell mal etwas nachkorrigieren will, ist das ein Graus.



Es ist nicht einfach, die Fülle an Einstellmöglichkeiten gut zugänglich zu machen. Volvo setzt dabei hauptsächlich auf den mittigen Infotainment-Bildschirm. Der Innenraum mag mit seinen wenigen Tasten clean wirken - die weitgehende Steuerung über den Touchscreen hat aber ihre Herausforderungen. Immerhin arbeitet das System schnell und zuverlässig.

1,2 Multimedia

✓ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist schon in der Basis-Version umfangreich, in der Ultra-Ausstattung schließlich komplett. Selbst das sehr teure famose Soundsystem von Bowers und Wilkins mit 25 Lautsprechern und 1.610 Watt ist im Testwagen inklusive. Das Infotainmentsystem auf Android-

Basis beinhaltet ein Radio (FM und DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Google Konnektivitätsdiensten wie Google Maps, Google Assistant und den Google Play Store - das Datenvolumen für die Dienste ist für vier Jahre inklusive. Weitere Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standklimatisierung,

Fahrzeugortung) sind selbstverständlich ebenfalls dabei. Google Maps liefert neben der Navigation auch die Echtzeit-Verkehrsinformationen. In die Routenplanung des Navigationssystems werden notwendige Ladestopps dynamisch integriert. Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden und kabellos) sind serienmäßig an Bord, wie auch die induktive Ladeschale. Es gibt je zwei USB-C-Anschlüsse vorn, in der Mitte und hinten.

✗ Einen 12-V-Anschluss gibt es einzig im Kofferraum - das ist zu wenig.

1,3 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 großzügige Panoramaglasdach (elektrisch dimmbar) ist Serie, ebenso die Ambientebeleuchtung, die gerade nachts für mehr Tiefenwirkung im Innenraum sorgt.

1,3 Raumangebot hinten

✓ Üppig Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reichen die Kopffreiheit wie die Beinfreiheit gleichermaßen für Passagiere bis zu einer theoretischen Größe von über 2,10 m. Das Raumgefühl ist sehr angenehm, wird auch hier nur durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt. Das Panoramadach reicht bis über die Plätze der zweiten Sitzreihe, die Ambientebeleuchtung setzt sich in diesem Bereich ebenfalls fort.

Bezüglich der Notsitze im Kofferraum darf man keine zu hohen Erwartungen haben, denn hier sitzt man als Erwachsener zumindest im Kopfbereich beengt und mit weniger Ausblick, weil die Seitenlinie der Karosserie nach hinten immer weiter ansteigt. Für kurze Fahrten oder für Kinder sind die Plätze aber einwandfrei.

1,4 Komfort

1,4 Federung

Für den EX90 bietet Volvo neben dem Standard-Fahrwerk auch eine Luftfederung für beide Achsen wie im Testwagen an - trotz des bereits stattlichen Grundpreises des EX90 Twin Performance verlangt Volvo noch weitere knapp 2.200 Euro Aufpreis für das Luftfederfahrwerk. Bereits das Serienfahrwerk bietet einen gehobenen Fahrkomfort und macht damit die Luftfederung nicht unbedingt notwendig. Dennoch bietet das Optionsfahrwerk noch mehr Komfort und auf kurvigen Strecken auch mehr Agilität. Nicht zu unterschätzen sind die Vorteile durch die elektronische Regelbarkeit, wenn man voll beladen fährt. Auch mit sechs Erwachsenen ist der EX90 dann



Viel Platz gibt es auf den Rücksitzen. Die Sitzriesen kommen in Reihe zwei unter, die "Kleineren" in der dritten Reihe.

2,4 Innenraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzbank der zweiten Reihe kann man dreigeteilt in Längsrichtung verschieben, die Neigung der Lehnen einstellen sowie die Lehnen komplett umklappen - dabei senkt sich auch die jeweilige Sitzfläche etwas ab. Die serienmäßige dritte Sitzreihe besteht aus zwei zusätzlichen Einzelsitzen im Kofferraum, die sich platzsparend versenken lassen. Alternativ und ohne Aufpreis bekommt man den EX90 auch als Sechssitzer mit zwei Einzelsitzen statt der Dreiersitzbank in Reihe zwei.

Vorn stehen zahlreiche gut nutzbare Ablagen und große Türfächer zur Verfügung. Das Smartphone kann man im offenen Fach unter dem Infotainment-Monitor rutschsicher ablegen, dort wird es auch gleich induktiv geladen. Die Passagiere in Reihe zwei können ebenfalls Türfächer - allerdings in kleinerem Format - sowie die Lehnennetze an den Vordersitzlehnen nutzen. Der EX90 bietet in jeder Sitzreihe je zwei Becherhalter. Vorn und in der mittleren Reihe befinden sie sich jeweils in den Mittelarmlehnen. Für Reihe drei steht je ein Becherhalter in der Seitenverkleidung zur Verfügung, zusätzlich gibt es für die Insassen ganz hinten offene Fächer seitlich. Das Handschuhfach ist eher klein geraten, aber beleuchtet und lässt sich separat verriegeln. Außerdem ist das Fach mit feinem Samt beflockt, sodass harte Gegenstände darin keine Klappergeräusche erzeugen.

noch ruhig und souverän unterwegs - was besonders die Insassen ganz hinten entspannt, weil es weniger schaukelt. Daher lautet die Empfehlung: Wer häufiger auch die hinteren Plätze nutzt, sollte sich die Investition in das Luftfederfahrwerk in jedem Fall überlegen.

✓ Das Luftfederfahrwerk des großen SUV hat eine klar komfortorientierte Ausrichtung, ohne aber schaukelig zu wirken. Der Federungskomfort ist erstklassig, egal wie gut oder schlecht der Zustand der Straße ist. Zu große Karosseriebewegungen regelt die Elektronik effektiv weg. Man kann über das Einstellungs Menü drei Federstufen wählen, wobei sich die Unterschiede selbst zwischen weich und hart in Grenzen halten.

Innerorts wirken sich die sehr großen 22-Zoll-Räder suboptimal aus, die hohen ungefederten Massen sind gerade an Kanten und abgesenkten Kanaldeckeln sowie über ausgeprägten Bodenwellen (z.B. gestauchter Asphalt) ein wenig zu spüren. Mit zunehmendem Tempo fällt dies nicht mehr auf, gerade auf der Landstraße kann man sehr bequem unterwegs sein. Das große SUV eignet sich auch ausgezeichnet für lange Autobahnetappen, denn eher geht der Batterie der Strom aus, als dass die Insassen wegen mangelnden Komforts eine Pause einfordern würden.

1,7 Sitze

✓ Die Vordersitze sind serienmäßig elektrisch einstellbar, für die Fahrerseite gibt es überdies eine Memory-Funktion. Die Sitze können in Höhe und Neigung justiert werden, ebenso sind die Lehnenneigung, die Lehnenbreite sowie die Sitzflächenlänge elektrisch verstellbar. Zudem gibt es vierfach verstellbare Lordosenstützen serienmäßig. In der Ultra-Ausstattung ist zusätzlich die Massagefunktion in den Vordersitzlehnen verbaut. Die Konturen von Lehnen und Flächen sind körpergerecht und gut anpassbar gestaltet, der Seitenhalt ist damit einwandfrei - dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten ohne einzuengen.

Auch im Fond gefällt der Sitzkomfort - wer noch mehr Luxus möchte, kann ohne Aufpreis zur Sechssitzer-Variante greifen, dann sind in der mittleren Reihe Einzelsitze verbaut. Auch die Dreiersitzbank ist angemessen bequem gepolstert und ausreichend konturiert, der Kniewinkel ist dank des üppigen Platzangebots auch für Erwachsene günstig. Weniger komfortabel sitzt es sich auf den Sitzen der dritten Reihe - zumindest für Erwachsene. Denn denen fehlt es hauptsächlich an ausreichendem Abstand zum Dachhimmel - die Beinfreiheit ist sogar verhältnismäßig großzügig. Kinder können an den Plätzen ganz hinten aber sicherlich Gefallen finden, denn durch die von vorn nach hinten ansteigend platzierten Sitzflächen

haben auch die Menschen in der dritten Reihe eine gute Sicht nach vorn und zur Seite.

1,2 Innengeräusch

✓ Im EX90 ist man auffällig leise unterwegs. Der Volvo bietet damit einen Geräuschkomfort, wie man ihn sonst nur aus Oberklasse-Limousinen kennt. Die Motoren sind selbst für empfindliche Naturen praktisch nicht zu hören. Die in der Ultra-Ausstattung serienmäßige Doppelverglasung vorn und hinten leistet dabei ebenfalls ihren Beitrag zur Schalldämmung. Bei höherem Tempo steigen die Fahrgeräusche allmählich etwas an, Windgeräusche sind aber nicht explizit an bestimmten Stellen zu hören. Bei 130 km/h liegt die Geräuschkulisse im Innenraum bei sehr niedrigen 62,7 dB(A).

1,0 Klimatisierung

✓ Eine Vierzonen-Klimaautomatik ist im EX90 Serie, die Temperatur lässt sich vorn sowie hinten jeweils links und rechts separat vorwählen; die Lüftungstärke ist vorn und hinten getrennt regelbar. Der Automodus der Klimatisierung besitzt drei Intensitätsstufen. Die Fondpassagiere können die Temperatur und die Gebläsestufe über ein separates Bediendisplay zwischen den Vordersitzlehnen wählen. Die vier Lüftungsdüsen in B- und C-Säulen sowie die Luftaustritte zwischen den Vordersitzlehnen ermöglichen eine effektive Klimatisierung des großen Innenraums. Bis auf die Düsen ganz hinten für die dritte Reihe besitzen alle Lüftungsdüsen eigene Drehregler zur individuellen Luftmengenregulierung unabhängig von der Ausströmungsrichtung. Eine über Luftgütesensoren gesteuerte Umluftautomatik ist Serie.

Die Sitzheizung für die vorderen und mittleren Sitze ist Serie, die Vordersitze kann man auch belüften. Die Lenkradheizung kommt in der Ultra-Ausstattung immer mit, getönte hintere Scheiben kosten extra. Dafür ist die Standklimatisierung Serie - wie bei den meisten Elektroautos.

0,9 Antrieb

0,6 Fahrleistungen

✓ Für den EX90 gibt es drei Leistungsstufen. Neben dem Heckantrieb stehen zwei Allradvarianten zur Verfügung. Die stärkere der beiden im Test liefert bis zu 680 PS und 870 Nm maximales Drehmoment. Für den Standardsprint auf 100 km/h werden laut Hersteller nur 4,2 s benötigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h elektronisch begrenzt - wie bei allen Volvos. In allen Geschwindigkeitsbereichen wirkt der gewichtige EX90 mit diesem Antrieb enorm kräftig. Vom Stand weg bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigt der große Volvo vehement, der Tempobegrenzer ist in Windeseile erreicht.

Trotz seines erheblichen Leergewichts von 2,7 t ist der EX90 bei Bedarf immer ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand

weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,6 s. Auch Überholmanöver sind enorm schnell erledigt, nur 1,7 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,0 s.

1,0 Laufkultur

✓ Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche, wie es von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten ist. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen nicht nach. Bei spontanen Zwischenspurts mit hoher Leistungsanforderung reagiert der Antrieb sogar ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

1,2 Getriebe

✓ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EX90 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht er absolut gleichmäßig los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten Lenkstockhebel ist simpel und praktisch.

Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über das Menü eingestellt werden. Es gibt auch einen One-Pedal-Modus, dann bremst sich der EX90 bis zum Stillstand ab und bleibt stehen, bis man wieder Gas gibt. Auf diese Weise wird die Autohold-Funktion umgesetzt. Allerdings ist der One-Pedal-Modus deutlich schlechter dosierbar als der Modus mit Kriechfunktion, so dass insbesondere Rangieren auf engem Raum zur Herausforderung wird. Eine automatische Rekuperationsregelung ist verfügbar, allerdings reagiert sie nur auf andere Verkehrsteilnehmer und lässt Tempolimits und Straßenverläufe außen vor - dadurch hält sich der Nutzen in Grenzen. Die elektrische Feststellbremse ist Serie.

2,4 Fahreigenschaften

2,1 Fahrstabilität

✓ Der Geradeauslauf ist gut, selbst von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen lässt sich der Volvo nicht aus der Ruhe bringen. Im EX90 Twin Performance treibt je ein Elektromotor die Vorder- und die Hinterachse an. Die Traktion ist somit optimal, wenngleich aufgrund der enormen Leistung insbesondere die Vorderachse schon mal an ihre Haftungsgrenze kommen kann. Die Traktionskontrolle regelt aber angemessen ein. In schnell angegangenen Kurven geht der EX90 in moderates Untersteuern über und bremst sich dadurch etwas ab - gut für die Beherrschbarkeit. Die Aufbaubewegungen sind ausgeprägter als bei einem flachen Kombi, werden durch die Luftfederung und ihre elektronische Regelung aber etwas mehr gedämpft als mit dem Serienfahrwerk.

Beim ADAC Ausweichertest macht der EX90 mit Luftfederung im Grunde eine gute Figur. Den etwas wankenden Koloss muss man engagiert in die Kurve lenken, weil ein vergleichsweise großer Lenkwinkel erforderlich ist. Das quittiert er mit deutlicher Seitenneigung, allerdings bleibt er spürbar sicher und vermittelt dadurch ein ausreichend souveränes Fahrgefühl. Um auf Kurs zu bleiben, muss man recht viel Lenkarbeit leisten, aber das ESP regelt angemessen und der EX90 baut genug Tempo ab, um dem vorgegebenen Kurs folgen zu können. Lenkungsverhalten ergibt sich selbst bei sehr schnellem Lenken nicht. Fahrdynamisch sind das enorme Gewicht und der hohe Schwerpunkt freilich eine Herausforderung. Dank des effektiv und nachdrücklich regelnden ESP kommt man gut durch den Parcours, es wird aber meist recht viel Tempo abgebaut. Trotzdem regelt das ESP fein genug, weil kein stumpfes Untersteuern entsteht. Die Systeme sind gut aufeinander abgestimmt,

mit sehr viel Feingefühl kommt man auch vergleichsweise schnell durch die Gassen.

2,6 Lenkung

Die Lenkung passt zum entspannten Charakter des Volvo EX90. Die Zielgenauigkeit ist prinzipiell in Ordnung, wird jedoch durch die ausgeprägte Gefühllosigkeit etwas beeinträchtigt. Die Mittellage fühlt sich diffus an, zudem spricht die Lenkung aus der Nulllage leicht verzögert an. Das Lenkgefühl ist aufgrund der starken Lenkunterstützung entkoppelt und wirkt synthetisch. Im Sport-Modus wird etwas mehr Lenkkraft benötigt, wodurch sich die Lenkung nicht mehr so unbeteiligt anfühlt. Mit gut drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell in der Stadt dadurch erhöht.

2,6 Bremse

Das Bremsgefühl ist in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure angemessen gestaltet. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Gefühlvoll geht zwar anders, aber das Bremsverhalten ist nachvollziehbar und für sich gesehen konsistent. Im Bordmenü kann man zwei Kennlinien für das Bremsgefühl einstellen. Unabhängig davon werden moderate Bremsungen von den Elektromotoren übernommen, die dabei als Generatoren arbeiten. Muss der EX90 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein ordentliches Ergebnis. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,3 Sicherheit

1,1 Aktive Sicherheit

Viele neue Automodelle verzichten auf einen separaten Knopf für die elektrische Handbremse. Das ist insbesondere dann sehr schlecht, wenn ein Fahrer ohnmächtig wird und der Beifahrer das Auto spontan und schnell stoppen muss, um einen Unfall zu verhindern. Bei den meisten dieser Modelle - der Volvo EX90 gehört auch dazu - kann man den P-Knopf am Ge-

triebewählhebel drücken und damit eine Vollbremsung auslösen (inkl. ABS-Regelung, um Schleudern zu verhindern). Das klappt recht gut auch vom Beifahrersitz aus - nur muss man wissen, dass sich das Auto auf diese Weise anhalten lässt.

✓ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist umfassend und komplett Serie. Von Abstandswarnung, Notbremsassistent über Spurassistent bis hin zur Spurwechselwarnung sind alle

wichtigen Sicherheitsfunktionen an Bord. Der auffällige Lidar-Sensor am Dach ist inzwischen entfallen, seine Aufgaben übernehmen die Radarsensoren an der Front. Die aktive Spurführung, der automatische Abstandsregeltempomat sowie die Funktion "Assistierter Spurwechsel" sind ebenfalls Serie. Beim rückwärts Ausparken wird vor Querverkehr (Menschen wie Fahrzeuge) gewarnt. Selbst das Head-up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe ist in der Ultra-Ausstattung serienmäßig. Eine Müdigkeitserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sind ebenso immer an Bord.

✗ Einige Assistenten müssen aufgrund gesetzlicher Regelungen mit jedem Fahrzeugneustart aktiviert sein. Dazu gehören auch die übereifrige Aufmerksamkeitswarnung sowie die akustische Tempolimitwarnung, die kann man leider nicht über Shortcuts auf dem Homescreen oder über die Lenkradtasten schnell deaktivieren.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung

-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Tempomat

1,1 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der EX90 92 Prozent der Maximalpunkte für seine gute Insassensicherheit erzielen (Test 11/2025). 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. Dafür verbaut Volvo einen Mittenairbag zwischen den Vordersitzen.

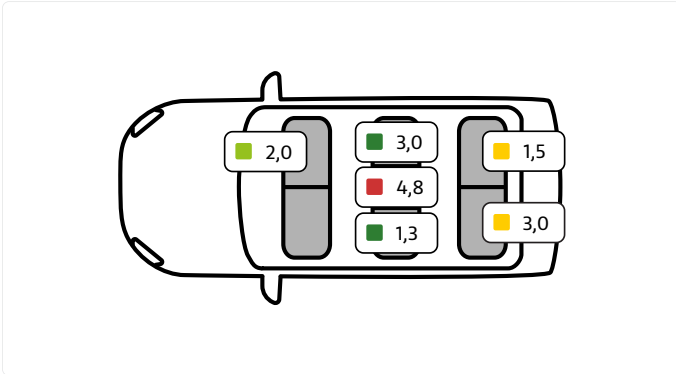
Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe. An dieser Stelle sei hervorgehoben, dass Volvo auch in der zweiten Reihe in der Mitte eine Kopfstütze verbaut, die man genauso weit hochziehen kann wie die seitlichen Kopfstützen - die meisten Hersteller sparen hier, Volvo zum Glück nicht. Auf allen Plätzen werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen 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. Ein Trennnetz für den Passagierraum ist Serie und kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Sowohl die vorderen als auch die hinteren Türen verfügen über passive Rückstrahler, damit offene Türen nachts leichter erkannt werden können.

✗ Die versenkten Türgriffe können unter ungünstigen Umständen nach einem Unfall die Rettung unnötig erschweren.

1,6 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit erhält der EX90 im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 93 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen problemlos befestigen. Auf den Rücksitzen der zweiten Reihe links und rechts findet man Isofix samt Ankerhaken vor, zudem besitzen sie eine i-Size-Kennzeichnung. Auch mit den Gurten lassen sich Kindersitze weitgehend problemlos befestigen. Der schmalere Sitz hinten in der Mitte eignet sich nur bedingt für Kindersitze, weil es keine Isofix-Halterungen gibt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Gegen Aufpreis bekommt man für diesen Platz einen integrierten Kindersitz. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen

auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren. Die Sitze der dritten Reihe eignen sich prinzipiell zwar auch zum Befestigen von Kindersitzen, die Zugänglichkeit und die Platzverhältnisse sind aber eingeschränkt und es gibt keine Isofix-Halterungen.



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

3,6 Umwelt

3,6 Verbrauch

Dass der Volvo EX90 angesichts seiner üppigen Leistung, seines hohen Aufbaus und seines stattlichen Gewichts kaum als Sparauto durchgehen kann, war abzusehen. Insofern verwundert der doch recht üppige Verbrauch von 24,3 kWh/100 km im Autotest-Verbrauchszyklus nicht. Wobei der Stromkonsum des EX90 Twin Performance recht deutlich vom Fahrtempo und von der angeforderten Leistung der Klimatisierung abhängt - fährt man ganz gemütlich im urbanen Bereich bei 20 °C, pendelt der Verbrauch um 15 bis 17 kWh/100 km. Dagegen steigt der Verbrauch in schwindelerregende Höhen, wenn man die sehr hohe Leistung des Twin Performance immer wieder ausreizt. Alle Verbrauchsangaben beinhalten auch Ladeverluste, die sich bei 3-phasiger Ladung mit 16 A ergeben. Um die

2,4 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreichte der EX90 86 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz - das ist ein gutes Ergebnis. Die stabilen A-Säulen sowie Vorderkante der Motorhaube bergen ein erhöhtes Verletzungspotenzial, im mittleren Bereich der Motorhaube ist dieses am geringsten. Die aktive Motorhaube kann die Folgen einer Kollision abmildern. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremsystem ausgestattet, das andere Verkehrsteilnehmer, Radfahrer, Personen bis hin zu größeren Tieren erkennen und einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

106-kWh-Batterie (brutto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 118,1 kWh benötigt.

3,7 Umwelteinfluss

Der EX90 Twin Performance ist mit 5,04 m selbst für seine Klasse ziemlich lang. Mit seiner Breite von 1,96 m (ohne Außenspiegel) gehört er auch eher zu den breiten Vertretern im Konkurrenzumfeld. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 9,9 qm - für Standardparkplätze fast schon zu viel. Reichlich Gewicht bringt der Volvo zusätzlich mit, schon leer wiegt er 2,7 t - selbst für ein Elektroauto ist das viel, bei den SUVs in dieser Klasse inzwischen aber fast normal. Das Vorbeifahrgeräusch des EX90 liegt bei 68 dB(A), das ist ein vergleichsweise hoher Wert und zeigt keinerlei Vorteile eines Elektroautos gegenüber einem Verbrennerfahrzeug.

4,8 Autokosten

4,8 Monatliche Gesamtkosten

✗ Der EX90 ist bei Volvo das SUV-Topmodell. Entsprechend nobel und gut ausgestattet fährt er vor, aber auch entsprechend teuer. Schon der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei rund 107.000 Euro. Für den Testwagen verlangt Volvo gar 120.060 Euro. Dafür bekommt man einen reichhaltig ausgestaffierten, geräumigen Siebensitzer, der mehr als üppig Leistung bietet: 680 PS und 870 Nm Drehmoment haben mit dem teilbesetzt rund drei Tonnen schweren Gefährt leichtes Spiel. In der Ultra-Ausstattung gibt es allerlei Annehmlichkeiten serienmäßig, leider muss man die sehr komfortable Luftfederung trotzdem noch extra bezahlen. Bei aller Noblesse des EX90 sieht man dennoch, dass der klassische Volvo XC90 im Detail feiner gemacht ist. Das große Elektro-SUV ist ohne Zweifel ein

sehr gutes und schönes Auto, aber leider sehr selbstbewusst eingepreist.

Größter Kostentreiber bleibt der Wertverlust, der bei einem so teuren Auto absolut gesehen erheblich ausfällt. Dagegen spart man bei den Betriebskosten, wenn man Strom günstig laden kann. Steuer fällt in Deutschland bis 2035 keine an. Aber auch nach der Steuerbefreiung halten sich die Kosten in Grenzen, es fallen 99 Euro pro Jahr an. Dafür ist die Versicherung richtig teuer (Typenklassen: Haftpflicht 22, Teilkasko 24, Vollkasko 28).

Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen. Es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, weil eine große Dimension

erforderlich ist und das hohe Fahrzeuggewicht den Reifenverschleiß begünstigt. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; Volvo gibt auf das ganze Auto drei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Für die Batterie gilt eine Garantie von acht Jahren und bis 160.000 km, abhängig davon, was zuerst eintritt. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall

erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Volvo hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EX90 Single Motor Core (7-Sitzer)	EX90 Twin Motor Core AWD (7-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	335 (456)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	140	237
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	480/-	670/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	18,2 kWh	19,2 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	88,0 (n)	102,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/24	22/28/24
Steuer pro Jahr [Euro]	92	99
Preis [Euro]	84.190	89.990

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Elektro, permanenterregte Motoren vorn und hinten

Maximale Leistung	500 kW (680 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	n.b.
Maximales Drehmoment	870 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh 106,0 kWh / n.b.

gesamt/nutzbar	
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	118,1 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	3/Menü
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Nein/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Menü, Taste
Ladekabel	Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss

Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V
Typ 2 / einphasig, 230 V
Typ 2 / dreiphasig, 230 V
DC schnell / CCS

Ausstattung

Serie
Serie
Serie
Serie

Ladestrom

6 - 10 A
6 - 32 A
6 - 16 A
-

Ladeleistung

1,3 - 2,3 kW
1,3 - 7,4 kW
4,1 - 11 kW
bis zu 350 kW

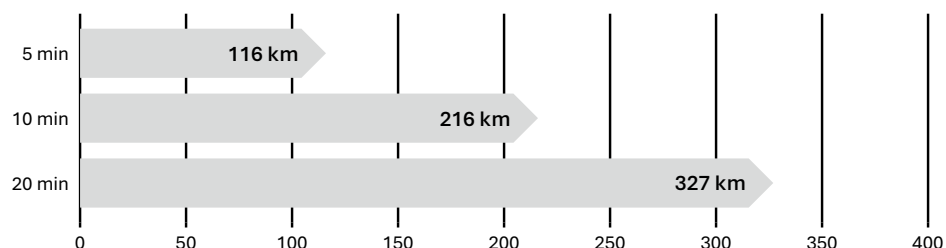
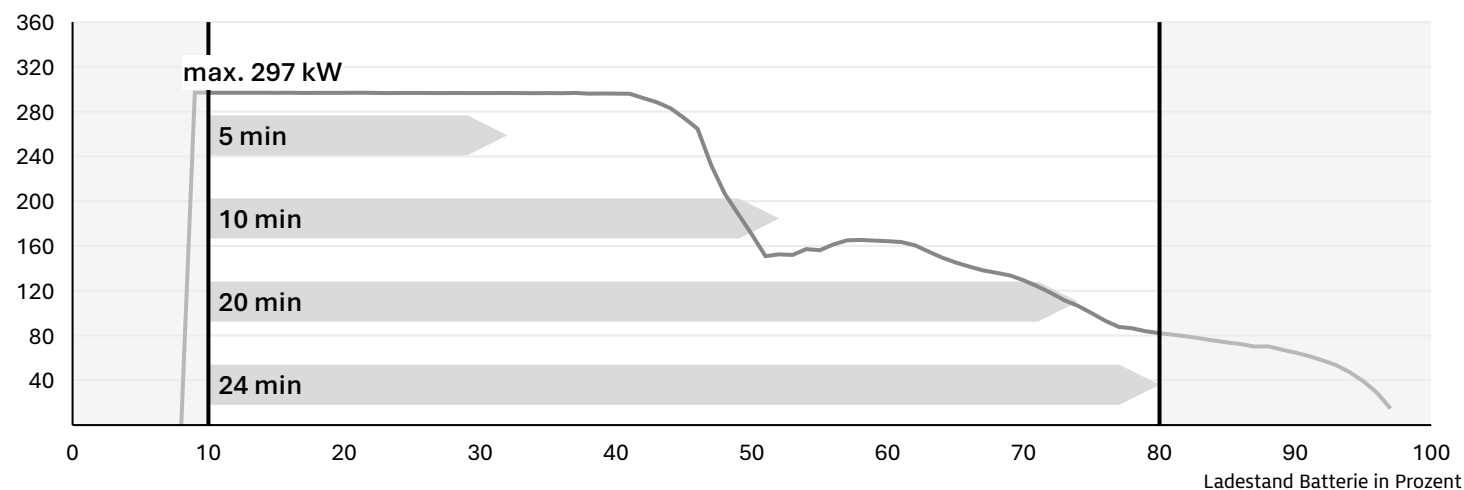
Ladezeit

91 h - 51,5 h
91 h - 16 h
29 h - 10,5 h
-

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*

Ø Ladeleistung	186,9 kW
Ladedauer	00:24
Nachgeladene Reichweite	360 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	24,3 kWh / 116 km / 32 %
10 min	45,4 kWh / 216 km / 52 %
20 min	68,6 kWh / 327 km / 74 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Elektro, permanenterregte Motoren vorn und hinten

Leistung	500 kW/680 PS
Maximales Drehmoment	870 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,87 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie) vorne	265/45 R21
Reifengröße (Serie) hinten	295/40 R21
Länge/Breite/Höhe	5.037/1.964/1.744 mm
Leergewicht/Zuladung	2.725/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	324/2.082 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	106,0/102,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	USA, Ridgeville

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	1,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße vorne	265/40 R22 106H
Reifengröße hinten	295/35 R22 108H
Reifen	Pirelli Scorpion
Wendekreis	11,8 m
Autotest-Verbrauch	24,3 kWh/100 km
Reichweite	487 km
Innengeräusch 130 km/h	62,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.700/640 kg
Kofferraum normal	545 l
geklappt/dachhoch	985/1.695 l

Kosten

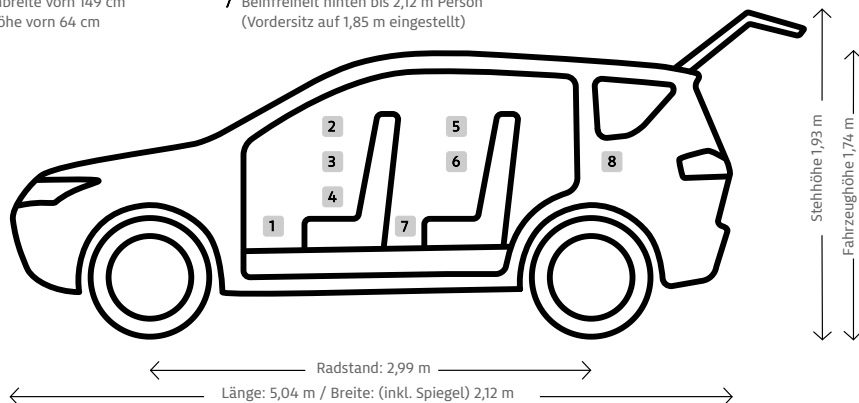
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	127 Euro
Fixkosten	238 Euro
Werkstattkosten	158 Euro
Wertverlust	1.096 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.618 Euro
Steuer pro Jahr	99 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/24
Basispreis getestete Variante	106.990 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	120.060 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.887 km
Auffälligkeiten/Mängel	Lenkradtasten links Sensorik defekt
Softwarestand	Android 15, 3.0.33

- 1 Beinfreiheit vorn bis 2,02 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,33 m Person
- 3 Innenbreite vorn 149 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 64 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,12 m Person
- 6 Innenbreite hinten 149 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,12 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 225 - 1.695 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.160 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.280 Euro°
Metalllackierung	1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,0

Autokosten

4,8

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,2

Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen	1,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,4

Innenraum

2,2

Bedienung	3,5
Multimedia	1,2
Raumangebot vorn	1,3
Raumangebot hinten	1,3
Innenraum-Variabilität	2,4

Komfort

1,4

Federung	1,4
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,2
Klimatisierung	1,0

Antrieb

0,9

Fahrleistungen	0,6
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,2

Fahreigenschaften

2,4

Fahrstabilität	2,1
Lenkung	2,6
Bremse	2,6

Sicherheit

1,3

Aktive Sicherheit	1,1
Passive Sicherheit	1,1
Kindersicherheit	1,6
Sicherheit ungeschützte Personen	2,4

Umwelt

3,6

Verbrauch	3,6
Umwelteinfluss	3,7

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

Bildergalerie

