



Volvo XC90 Recharge Plug-in Hybrid T8 R Design Edition AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (335 kW/455 PS)

Der Volvo EX90 steht zwar bereits in den Startlöchern, dennoch hat der XC90 noch ein langes Leben vor sich - bis 2030 soll er parallel zum vollelektrischen EX90 weiter produziert werden. Grund genug für die Schweden, ihr SUV-Topmodell nochmals zu überarbeiten. Während sich äußerlich kaum etwas getan hat, wurde an den Antriebsstrang des Plug-in-Hybriden kräftig Hand angelegt. Die Systemleistung stieg auf 335 kW/455 PS, wobei der Leistungszuwachs allein dem E-Antrieb zuschreiben ist. Der Elektromotor an der Hinterachse leistet mit 107 kW nun 43 kW mehr als zuvor. Noch wichtiger: Mit 60 km elektrischer Reichweite fällt diese dank des größeren Akkus jetzt beinahe doppelt so groß aus. Allerdings ist der Verbrauch sowohl im Elektro- als auch im Hybridmodus (8,4 l/100 km) sehr hoch - Effizienz zählt nicht zu den Stärken des großen Schweden. Anders sieht dies bei der Karosserie des SUV aus. Sie punktet mit hervorragender Verarbeitungs- und Materialqualität sowie einem opulenten Platzangebot für Passagiere und deren Gepäck. Als Plug-in-Hybrid ist der XC90 zudem stets mit sieben Sitzen ausgestattet. Weitere Vorzüge sind der gediegene Fahrkomfort und das hohe Sicherheitsniveau. Kritikwürdig ist nach wie vor das teils recht umständliche Bediensystem, bei dem nahezu alle Funktionen über einen zentralen Touchscreen gesteuert werden. Hier hat es Volvo versäumt nachzubessern. Für knapp 80.000 Euro bekommt man mit dem sehr gut ausgestatteten XC90 T8 R Design nach wie vor ein hochwertiges SUV, das selbst nach sieben Jahren Bauzeit nicht zum alten Eisen gehört. **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, kurzer Bremsweg, jetzt größerer Akku und Benzintank**
- ⊖ **umständliche Bedienung mit hohem Gewöhnungsaufwand, sehr hoher Verbrauch, hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **4,6**

Zielgruppencheck

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

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 sind schmal. Den Unterboden haben die Schweden gut verkleidet, es gibt nur wenige Bereiche, die man noch weiter optimieren könnte. Der Innenraum hinterlässt einen sehr wertigen Eindruck - sowohl die verwendeten Materialien als auch die sorgfältige

Verarbeitung haben Oberklasse-Niveau. 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

Ist der Akku vollgeladen, kommt man mit dem XC90 T8 rein elektrisch statt zuvor 32 km nun 59 km weit (auf Grundlage des ADAC Ecotest). Damit bleibt der Schwede deutlich hinter der Herstellerangabe von 72 km zurück. Allerdings muss man dabei zurückhaltend fahren, da sich bei größerer Leistungsanforderung automatisch der Benziner hinzuschaltet, oberhalb von 125 km/h tut er dies ohnehin. Ist die Batteriekapazität erschöpft, wird das SUV vom Vierzylinder-Benzinmotor angetrieben, der im Hybridmodus 8,4 l/100 km verbraucht. Damit kommt man nun rund 845 km weit und damit deutlich weiter als vor der Modellüberarbeitung - Volvo hat das Fassungsvermögen des Benzintanks von 50 auf 71 l erhöht.

⊕ Der XC90 T8 ist stets mit einer dritten Sitzreihe ausgerüstet, womit das SUV zum Siebensitzer wird. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die praktische Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2.350 kg schwer sein. Besitzt der Anhänger keine eigene Bremse, beschränkt sich die Anhängelast auf die üblichen 750 kg. Die Stützlast beträgt üppige 110 kg. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 546 kg, das dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen.

⊖ Mit einer Länge von 4,95 m und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,14 m ist der XC90 ein ordentliches Trumm. Ein Ausflug ins Parkhaus kann damit zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit gemessenen 12,6 m recht groß ausfällt. Ein Not- oder gar Ersatzrad ist für den XC90 T8 nicht zu haben. Auch auf Bordwerkzeug und Wagenheber muss man daher verzichten.

2,4 Licht und Sicht

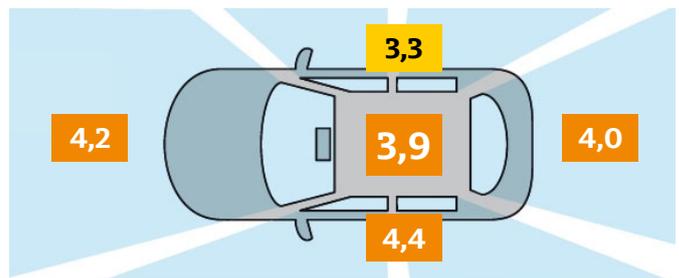
Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen und abschätzen. Dank der steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und wo es aufhört. Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Positiv sind die großen



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 mitbestellt werden. Eine Rückfahrkamera ist mittlerweile serienmäßig im Ausstattungsumfang enthalten.

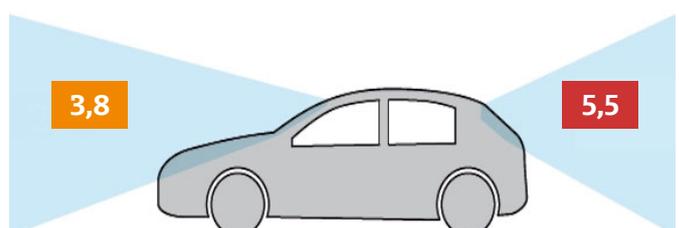
Rundumsicht

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 R Design ist serienmäßig mit Matrix-LED-Scheinwerfern samt dynamischen Fernlichtassistenten, Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Sicht

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

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

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in die erste und zweite Sitzreihe gelingt dank der großen Türausschnitte und der angenehmen Sitzhöhe (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 Sitzwangen der Sportsitze. Praktisch dagegen: Da der Testwagen über das optionale Luftfederfahrwerk verfügt, kann der große Schwede die Karosserie per Voreinstellung beim Abstellen des Motors automatisch um vier Zentimeter absenken und somit das Ein- und Aussteigen erleichtern. Spots

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

⊖ Die dritte Sitzreihe zu erklimmen, ist insbesondere für Erwachsene gar nicht so leicht; trotz der als Einstieghilfe verbauten Mechanik in der mittleren Sitzreihe ist ein ordentliches Maß an Gelenkigkeit erforderlich. Der Testwagen ist 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. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 20 Liter verstaut werden, wenn kein Notrad geordert wurde. Nutzt man den XC90 als Siebensitzer, bleibt hinter den aufgestellten Sitzen im Kofferraum nicht mehr viel Stauraum - der beläuft sich auf überschaubare 210 Liter.



Der Kofferraum mit 475 l Volumen lässt kaum Wünsche offen.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim XC90 zum Serienumfang. Dank des schlüssellosen Zugangssystems lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene könnte die Klappe noch etwas weiter öffnen, denn ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats sehr gut nutzen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

⊖ Eine automatische elektrische Anhebung des Heckrollos beim Öffnen der Heckklappe - wie etwa beim V90 - gibt es für den XC90 nicht. Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden. Die Ladekantenhöhe fällt mit 80 cm sehr hoch aus. Gegenstände müssen beim Einladen daher weit angehoben werden. Immerhin lässt sich das Heck dank der serienmäßigen Luftfederung bei Bedarf per Knopfdruck um fünf Zentimeter absenken.



Die ca. 80 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

2,2 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. Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum, seitliche Fächer und einen kleinen Stauraum unter dem Ladeboden. Für die Passagiere der dritten Reihe stehen im Kofferraum seitlich Becherhalter und kleine Fächer unter den Armlehnen zur Verfügung.

2,3 INNENRAUM

3,0 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9-Zoll-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 zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm ansehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger

technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist in der R Design Ausstattung ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten

Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

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

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Die Fahrmodauswahl geschieht nicht mehr schnell und praktisch mithilfe eines Drehreglers auf dem Mittelunnel, sondern muss nun deutlich umständlicher über den Touchscreen vorgenommen werden.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist in der Ausstattungslinie R Design sehr umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits ein Radio (FM und DAB+), 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

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

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.

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



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.

über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung). Auch das Navigationssystem Sensus inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sind serienmäßig an Bord. Das serienmäßige Audiosystem hat 330 W Leistung und zehn Lautsprecher. Alternativ stehen zwei Audiosysteme von Harman Kardon (14 Lautsprecher) und Bowers & Wilkins (19 Lautsprecher) zur Wahl. Ebenfalls optional erhältlich ist eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone.

wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie der Karosserie etwas eingeschränkt, ansonsten hat man auch gefühlt reichlich Platz.



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.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der zweiten Reihe kann man einzeln in Längsrichtung verschieben, die Neigung der Lehnen einstellen sowie komplett umklappen. Die beim Plug-in-Hybrid serienmäßige dritte Sitzreihe besteht aus zwei zusätzlichen Einzelsitzen im Kofferraum, die sich platzsparend versenken 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. Deren Vorteil liegt in der Variabilität der Bodenfreiheit - für ein SUV, das eventuell auch mal in etwas unwegsamem Gelände genutzt werden soll, eine sinnvolle Ausstattung.

⊕ Der Fahrer hat die Wahl zwischen den Modi Comfort, Eco und Sport. Der Comfort-Modus gefällt dabei mit seiner ausgewogenen Abstimmung, sowohl in der Stadt als auch auf der Landstraße. Das Fahrwerk schluckt grobe Unebenheiten gut weg und reicht diese nur wenig zu den Insassen durch. Angenehm ist der Abrollkomfort auch auf der Autobahn. Hier

hat Volvo einen guten Kompromiss zwischen Schluckvermögen über Bodenwellen und moderaten Karosseriebewegungen gefunden. Trotz der üppigen 275er-Bereifung auf 20-Zoll-Felgen ist insgesamt ein wirklich guter Federungskomfort geboten. Ganz kaschieren kann das Fahrwerk die großen und schweren Räder freilich nicht, Einzelhindernisse und kleine Bodenwellen innerorts sind etwas deutlicher zu spüren. Die Vibrationen auf Kopfsteinpflaster sind aber gut gedämpft, ebenso überzeugt das Schluckvermögen über Querhindernisse (z. B. Speed-Bumps). 2.270 Euro für die Luftfederung sind trotzdem ein stolzer Aufpreis.

1,5 Sitze

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

⊕ Die Vordersitze sind in der getesteten Ausstattung R Design 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.

2,3 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 66,8 dB(A) bei 130 km/h ist der XC90 T8 überdurchschnittlich leise. Die Windgeräusche treten auch bei höheren Geschwindigkeiten nur gut gedämmt zu den Insassen durch. Bei rein elektrischer Fahrt ist antriebsseitig kaum etwas

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

1,1 Klimatisierung

⊕ Eine Vierzonen-Klimaautomatik samt Vorklimatisierung und dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter,

Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört beim XC90 T8 zum Serienumfang. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des

Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Eine Sitz- und Sitzheizung vorn ist Serie, für die äußeren Sitze der zweiten Reihe kann sie optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn. 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. Das in dieser Klasse nicht standesgemäß, weil die Drähte nachts zu Lichtreflektionen führen können und man daher eher auf drahtlose Beheizung setzt.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Trotz des sehr hohen Fahrzeuggewichts von knapp 2,4 t fallen die Fahrleistungen sehr gut aus - kein Wunder bei einer Systemleistung des Hybridantriebs von 455 PS und einem Systemdrehmoment von 709 Nm. Der 310 PS starke Vierzylinder stellt eine technische Besonderheit dar - er wird von einer Kombination aus Kompressor und Abgasturbolader zwangsbeatmet. Während der Kompressor für ein spontanes Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen sorgt, ist der Turbolader für den mittleren und oberen Drehzahlbereich zuständig. Zusammen mit dem von 64 kW/87 PS auf 107/145 PS

erstarkten E-Motor an der Hinterachse erledigt der große Schwede den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in sehr flotten 3,4 s (zuvor 3,6 s). Von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 4,2 s. Auch das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h, ist dank der zusätzlich boostenden E-Maschine hervorragend. Volvo gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 5,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird wie bei allen Volvo-Modellen bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der Plug-in-Hybrid rein elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur E-Motor-typisch erstklassig. Vibrationen sind dann antriebsseitig nicht zu spüren. Schaltet sich der Vierzylinder-Benziner hinzu, sind leichte Vibrationen im Lenkrad zu spüren. Hinzu kommt, dass der Ottomotor beim Ausdrehen recht kernig klingt. Solange man den XC90 T8 entspannt bewegt, ist das Zusammenspiel der beiden Antriebe ausgesprochen harmonisch. Wird das SUV jedoch gefordert,

kommt unnötig Hektik auf. Der Benziner wird dann ruckartig hinzugeschaltet und der Leistungseinsatz erfolgt recht abrupt. Der Fahrer hat die Wahl zwischen sechs vorgegebenen Fahrmodi (Hybrid, Pure, Save, Off Road, AWD, Power) und einem Individual-Modus, in dem der Fahrer die Einstellungen für Lenkung, Motor/Getriebe/Allradantrieb, Bremsen, Federung und Klimateinstellung nach seinen Wünschen konfigurieren kann.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Der XC90 T8 ist mit einer Achtstufen-Automatik von Aisin ausgestattet. Die Wandlerautomatik gefällt mit komfortablen Schaltvorgängen und schlüssiger Schaltstrategie, ohne jedoch an das Pendant von ZF heranzureichen. Die Bedienung des formschönen und hochwertigen Wählhebels ist nicht ganz ohne Tücken. Da er elektronisch arbeitet, gibt es keine eindeutigen Rastungen, was das Anwählen der gewünschten

Fahrstufe erschwert. Die Parkposition "P" wird mittels Knopfdruck eingelegt. Dank der acht Gänge fallen die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Fahrstufen klein aus, bei Tempo 130 dreht der Vierzylindermotor mit niedrigen 2.100 Touren. Die serienmäßige Autohold-Funktion bremst den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt fest und löst sich beim Anfahren automatisch.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf ist gut, selbst von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen lässt sich der Volvo nicht aus der Ruhe bringen. Im XC90 T8 treibt der Verbrenner die Vorderräder und der an der Hinterachse angebrachte E-Motor die Hinterräder an, womit die Schweden einen

Allradantrieb realisieren. Dadurch kommt das SUV auch auf schwierigem Terrain gut voran. Allerdings haben die Vorderräder bei starker Beschleunigung aus dem Stand ihre Mühe, die Kraft auf den Asphalt zu bringen, da das überschüssige Drehmoment nicht wie bei konventionellen

Allradssystemen üblich an die Hinterräder geleitet werden kann.

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

2,9 Lenkung

Die Lenkung passt gut zum gelassenen Charakter des XC90. Die Zielgenauigkeit ist an und für sich recht gut, wird jedoch durch die ausgeprägte Wankneigung der Karosserie etwas beeinträchtigt. Die Mittellage fühlt sich etwas schwammig an, zudem spricht die Lenkung aus der Nulllage heraus leicht verzögert an. Das Lenkgefühl ist aufgrund der starken Lenkunterstützung entkoppelt und synthetisch. Im Sport-Modus wird die Lenkkraft erhöht, wodurch sich das Lenkgefühl etwas bessert. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell in der Stadt dadurch recht hoch.

1,7 Bremse

⊕ Nicht nur für ein 2,4 t schweres SUV verzögert der massige XC90 T8 hervorragend. Aus Tempo 100 steht der Schwede bei einer Vollbremsung bereits nach 32,9 m. Die Dosierbarkeit der Bremse kann wie bei vielen Hybridfahrzeugen nicht so recht überzeugen. Der Übergang vom Rekuperieren zur mechanischen Bremse ist nicht sonderlich harmonisch, zudem fühlt sich die Bremse stumpf an.

1,2 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

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

dann auch einen Totwinkel- und Spurwechsellassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Die Optionsliste umfasst überdies ein Head-up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe. Eine Müdigkeitserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist wiederum Serie.

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). Ein Trennnetz für den Passagiererraum ist Serie und kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden.

1,9 Kindersicherheit

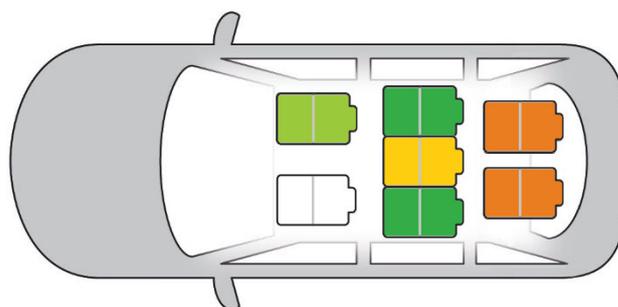
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen problemlos befestigen. Auf den äußeren Rücksitzen findet man Isofix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

3,0 Fußgängerschutz

Im 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 Fußgänger- notbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

Der akustische Fußgänger- und Radfahrerschutz, der bis 20 km/h ertönt, macht andere Verkehrsteilnehmer durch ein künstlich erzeugtes Fahrgeräusch auf den XC90 Plug-in-Hybrid aufmerksam.

4,0 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Der Volvo XC90 T8 erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 188 g/km im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest 21 Punkte. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 16,8 kWh Strom und 3,8 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem Plug-in-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab. Dabei spielen sowohl das Fahrprofil und die Fahrweise als auch das Ladeverhalten der Akkus eine Rolle. Wird der Plug-in-Hybrid ausschließlich in der Stadt und über Land bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität geladen, dann ist der Volvo größtenteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich 30,1 kWh pro 100 km - das ist im Vergleich zu ähnlich großen Elektro-SUV sehr viel. Die elektrische Reichweite liegt laut Hersteller bei 72 km - im Ecotest liegt die elektrische Reichweite bei 59 km. Fährt man mit leerem Akku los, verhält sich der XC90 T8 wie ein normaler Hybrid. Dann liegt der im Ecotest ermittelte Verbrauch bei 8,4 l/100 km Super (innerorts 5,3 l/100 km, außerorts 7,8 l/100 km und auf der Autobahn 11,8 l/100 km). Daher ist dieses Modell in erster Linie für die Nutzer interessant, die meistens weniger als 60 km am Stück zurücklegen und stets Strom tanken können,

um möglichst wenig mit dem Verbrennungsmotor unterwegs zu sein. Für alle, die oft weite Strecken fahren oder oft auf der Autobahn unterwegs sind, ist der Plug-in-Hybrid weniger geeignet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

4,0 Schadstoffe

⊖ Bei leerem Akku hält der Volvo XC90 T8 die Schadstoffemissionen bis auf die erhöhte Partikelanzahl im anspruchsvollen Autobahnzyklus auf niedrigem Niveau. Da im Ecotest aber auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den

Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 20 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Schwede damit bei 41 Zählern, die für zwei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

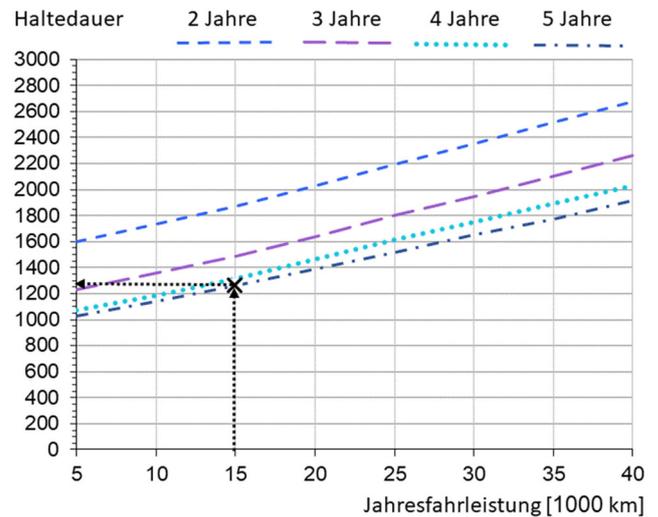
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

☹ Der Volvo XC90 T8 R Design ist ein teures Vergnügen. 77.300 Euro muss man mindestens auf der hohen Kante haben, um den noblen Schweden sein Eigen nennen zu können. Immerhin verwöhnt der Volvo mit zahlreichen Annehmlichkeiten wie elektrisch verstellbaren Ledersitzen, LED-Scheinwerfern, Standklimatisierung, Vierzonen-Klimaautomatik und einem Arsenal an Assistenzsystemen. Die Kraftstoffkosten fallen vergleichsweise gering aus, allerdings gilt dies nur, wenn man den Plug-in-Hybriden überwiegend elektrisch betrieben auf Kurzstrecken nutzt. Fährt man längere Strecken im Hybridmodus, ist der Kraftstoffverbrauch recht hoch und dementsprechend auch die Kosten dafür. Volvo gibt auf das Fahrzeug und den Lack zwei Jahre, gegen Durchrostung acht Jahre und für die Hybridbatterie fünf Jahre/100.000 km Garantie. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit lediglich 40 Euro zu Buche. Sehr hoch fallen hingegen die Versicherungseinstufungen (KH: 21; VK: 25; TK: 26) aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1259 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B5 AWD Geartronic	B5 Diesel AWD Geartronic	Plug-in Hybrid T8 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	173 (235)	335 (455)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1800	480/1750	709/3000
0-100 km/h [s]	7,7	7,6	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,6 S	6,7 D	1,2 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	195	176	28
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/25/26	21/25/26	23/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	300	385	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1368	1438	1245
Preis [Euro]	77.400	82.300	77.300

Aufbau

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektro), Turbo-Kompressor, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	335 kW/455 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	709 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,2 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	28
Stirnfläche/c _w -Wert	2,78 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.953/2.008/1.776 mm
Leergewicht/Zuladung	2.297/653 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	262/1.816 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.350 kg
Stützlast/Dachlast	110/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R20 110V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	3,8 l + 16,8 kWh / 100km
Stadt/Land/BAB	5,3/7,8/11,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	91 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.374/546 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/970/1.935 l

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

Betriebskosten	150 Euro	Werkstattkosten	174 Euro
Fixkosten	131 Euro	Wertverlust	804 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1259 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/25/26		
Basispreis XC90 Recharge Plug-in Hybrid T8 R Design Edition	77.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	93.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.111 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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	2.430 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	770 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/750 Euro°
Head-up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/390 Euro
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.110 Euro°
Metalllackierung	1.000 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	2.200 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,6

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

Stand: November 2022

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