



Volvo XC90 Plug-in Hybrid T8 Ultra Bright AWD Geartronic

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

Der vollelektrische EX90 von Volvo hat es 2025 endlich auf den deutschen Markt geschafft - wenn auch nur in homöopathischen Dosen bisher. Weil aber der bisherige XC90 weiter verkauft wird und weiterhin Erfolg haben soll, hat Volvo sein klassisches großes SUV nochmal einem Facelift unterzogen. Diesmal an der Front etwas deutlicher zu erkennen, sie wurde optisch glattflächiger gestaltet und unterstützt damit einen edlen und unaufgeregten Eindruck noch besser. Dagegen hat sich antriebsseitig im Gegensatz zur letzten Überarbeitung 2022 praktisch nichts getan. Der Plug-in-Hybrid im Testwagen verfügt über eine 18,8 kWh Batterie (brutto), die für rund 60 km elektrische Reichweite genügt. Egal ob Strom oder Benzin, der Verbrauch ist immer recht hoch - da kann ein solcher Koloss nicht zaubern. Alternativ gibt es nur einen Mildhybrid-Benziner, vom effizienten Dieselantrieb hat sich Volvo endgültig verabschiedet. Der Plug-in-Hybrid ist ein ausgesprochen kultivierter Antrieb und passt daher gut zum luxuriösen Charakter des XC90 - nur akustisch darf man sich keinen sonoren Sound erwarten. Der Innenraum ist ausgesprochen fein gemacht und mit viel Luxus ausgestattet, es gibt viele Komfortfunktionen und Assistenten. Ein hohes Sicherheitsniveau versteht sich für einen Volvo von selbst. Dazu passt auch der angenehme Fahrkomfort, erst recht mit der Luftfederung. Letztere kostet jedoch extra, auch in der getesteten Top-Ausstattung Ultra. Ansonsten ist der Ultra-XC90 sehr umfassend ausgestattet - bis hin zum Panorama-Glasschiebedach und Head-up-Display ist fast alles dabei. Dieses Paket hat jedoch auch seinen Preis, bei rund 95.000 Euro geht es für das Testmodell erst los. Der Testwagen liegt sogar bei über 107.000 Euro - die Preissteigerungen der letzten Jahre sind leider erheblich. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, Mercedes GLE, Range Rover, VW Touareg.

+ edler Innenraum, großzügiges Raumangebot, hoher Fahrkomfort, sehr gute aktive und passive Sicherheit, viele Komfort- und Sicherheitsassistenten lieferbar

- sehr hoher Verbrauch, hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, Bedienung mit hohem Gewöhnungsaufwand

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 5,1

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,0
	Transport	1,3
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	3,7

Ecotest ★★☆☆☆

2,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Der XC90 ist unter den SUVs bei Volvo seit jeher das Topmodell, erst seit neuestem ergänzt durch den rein elektrischen EX90. Passend dazu zeigt er sich sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße schmal. Der Unterboden ist gut verkleidet, wenn überhaupt könnte man noch den Bereich um die Hinterachse optimieren. Den Innenraum haben die Schweden sorgsam zusammengesetzt und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle

Bauteile sitzen weitgehend passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet - auf Wunsch kann man den Innenraum auch vegan haben, mit entsprechendem Stoff und Kunstleder ausgekleidet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit (Kunst-)Leder überzogen; auch an allen Dachsäulen findet sich ein Stoffüberzug, ebenso an Sonnenblenden.

2,7 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Volvo XC90 T8 Plug-in im Ecotest bei etwa 58 km - Volvo gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von bis zu 67 km (WLTP) an. Wobei bei einem Plug-in die rein elektrische Reichweite eher ein theoretischer Wert ist. Denn am Ende entscheidend für eine gute Verbrauchsbilanz ist, wie effizient und geschickt die beiden Antriebe je nach Streckenprofil kombiniert werden. Wichtig ist in der Praxis, dass man den XC90 T8 möglichst immer mit Navigationsführung bewegt. Denn die Elektronik berücksichtigt den Streckenverlauf und teilt sich die Batteriekapazität bis zum Erreichen des gesetzten Ziels ein; liegt dieses außerhalb der elektrischen Reichweite, wird an sinnvollen Stellen der Verbrenner zugeschaltet. Selbst auf Streckenlängen von 300 km kann der Benzinverbrauch noch um ein bis zwei Liter pro 100 km gegenüber dem reinen Hybrid-Betrieb (mit leerer Batterie) gesenkt werden. Es lohnt sich also immer und auch vor langen Strecken, die Batterie vollzuladen. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der XC90 rund 8,9 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit der 71-l-Tankfüllung etwa 795 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (genutzte Kapazität: 17,5

kWh inkl. Ladeverluste) dauert rund drei Stunden bei 6,6 kW - der XC90 Plug-in kann zweiphasig bis 16 A geladen werden. Das Ladekabel mit Schuko- und Typ-2-Stecker für die 230-V-Steckdose zuhause gibt es serienmäßig, ein Typ-2-Ladekabel kostet Aufpreis. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 574 kg - für einen Fünfsitzer prinzipiell reichlich, für einen Siebensitzer wie den Testwagen etwas knapp. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 110 kg betragen, das genügt locker für einen Fahrradträger samt zwei oder mehr E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der XC90 T8 bis zu einem Gewicht von 2,4 Tonnen - das ist sehr gut und für ein Plug-in-Hybrid-Modell wirklich üppig. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er maximal die üblichen 750 kg wiegen. Runflat-Reifen gibt es nicht, ein Reifen-Reparaturkit ist Serie. Ein Not- oder Reserverad ist nicht lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 12,6 m - das geht noch in Ordnung für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse, ist insgesamt gesehen aber nur ausreichend. Ebenso unpraktisch in der Stadt ist die Breite von 2,14 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,95 m.

2,3 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, die ADAC-Messung kommt hier zu einem nur ausreichenden Ergebnis. Positiv sind die großen Fensterflächen und die gute Sicht durchs Heckfenster dank klappbarer Fondkopfstützen (serienmäßig elektrisch klappbar). Negativ allerdings fallen die breiten C- und D-Säulen ins Gewicht, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.

⊕ Der XC90 Ultra ist serienmäßig mit Matrix-LED-Scheinwerfern samt dynamischem 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 vergleichsweise großer Entfernung zu erkennen.

2,2 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 ausgeprägteren Wangen der Sitzflächen. Praktisch dagegen: Da der Testwagen über das optionale Luftfederfahrwerk verfügt, kann der große Schwede die Karosserie per Voreinstellung beim Abstellen des Motors automatisch um vier Zentimeter absenken und somit das Ein- und Aussteigen erleichtern. Spots in allen vier Türgriffen erleuchten zusätzlich zu den Scheinwerfern nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

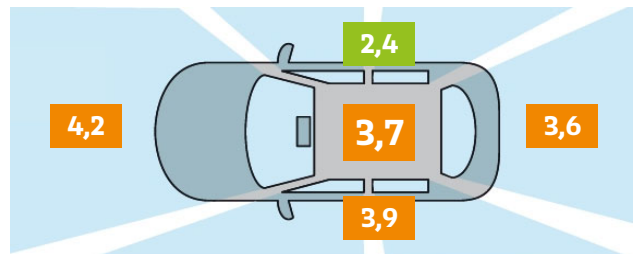
⊖ Die dritte Sitzreihe zu erklimmen, ist insbesondere für Erwachsene gar nicht so leicht; trotz der als Einstiegshilfe verbauten Mechanik in der mittleren Sitzreihe ist ein



Sind die Rücksitze nicht besetzt, kann man die Kopfstützen elektrisch nach vorn klappen. Dann verbessert sich die Rundumsicht etwas (Basis für Bewertung) - die breiten hinteren Dachsäulen bleiben aber. Kameras und Parksensoren rund ums Auto sind daher hilfreich.

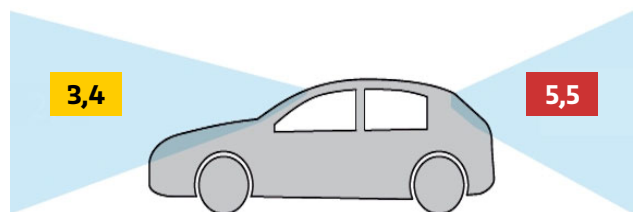
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

⊕ Stauraum 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. 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 Gepäckraum reicht von 210 l hinter der 3. Sitzreihe bis 1.935 l, wenn alle Sitze umgeklappt sind.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim XC90 zum Serienumfang. Dank des schlüssellosen Zugangssystems lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels angeordnetem "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe kann man beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene könnte die Klappe noch etwas weiter öffnen, denn ab etwa 1,90 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. 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



Die elektrische Heckklappe und berührungsloses Öffnen und Schließen sind in der Ultra-Ausstattung Serie. Die 80 cm hohe Ladekante leider auch, die sich immerhin ein paar Zentimeter absenken lässt, wenn man die optionale Luftfederung hat.

angehoben werden. Immerhin lässt sich das Heck dank der optionalen Luftfederung im Testwagen bei Bedarf per Knopfdruck um fünf Zentimeter absenken.

2,0 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, 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 unter den Armlehnen zur Verfügung.

2,1 INNENRAUM

2,7 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 11,2-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 zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm ansehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menü-Ebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht sofort selbsterklärend und der Bordcomputer unübersichtlich.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist schon in der Basis-Version umfangreich, in der Ultra-Ausstattung vollumfänglich. Einzig das ohnehin sehr gute Audiosystem von Harman Kardon mit 14 Lautsprechern und 600 Watt lässt sich noch auf das famose Soundsystem von Bowers und Wilkins mit 19 Lautsprechern und 1.410 Watt aufrüsten. Das serienmäßige Android Infotainmentsystem beinhaltet ein Radio (FM und DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Google Konnektivitätsdiensten wie Google Maps, Google Assistant

1,2 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



Die meisten Fahrzeugeinstellungen werden über das Infotainmentdisplay vorgenommen. Die Menüs sind weniger umfangreich als früher, dennoch braucht es seine Zeit, die Strukturen zu verinnerlichen. Dafür sind Lenkrad, Pedale und Schalthebel sehr ergonomisch positioniert.

⊕ Der XC90 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. In der Ultra-Ausstattung ist das meiste Serie, elektrische Vordersitze mit Memory und Sensoren für Licht, Spiegel und Scheibenwischer seien nur als Beispiele genannt.

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

und den Google Play Store - das Datenvolumen für die Dienste ist für vier Jahre unbegrenzt 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-Verkehrsinformation. Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden und wireless) sind serienmäßig an Bord, wie auch die induktive Ladeschale.

gefühlte reichlich Platz. Das großzügige Panorama-Schiebedach ist Serie, ebenso die mehrfarbige Ambientebeleuchtung, die insbesondere nachts für mehr Tiefenwirkung im Innenraum sorgt.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,95 m, die Beinfreiheit fällt sogar noch großzügiger aus, selbst Zwei-Meter-Riesen müssen nicht mit den Knien an den Vordersitzlehnen schrubben. Das Raumgefühl ist angenehm, wird auch hier nur durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt. Das 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 beengt und mit wenig Ausblick. Für kurze Fahrten oder für Kinder sind die Plätze aber angemessen.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der zweiten Reihe kann man einzeln in Längsrichtung verschieben, die Neigung der Lehnen einstellen sowie komplett umklappen. Die 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. Das Smartphone kann man vor dem Getriebewählhebel in ein offenes Fach legen, dort wird es auch gleich geladen. Die



In der 2. Reihe finden Menschen bis 1,95 m problemlos Platz. Praktisch: Dank der üppigen Innenbreite passen auch bis zu drei Kindersitze nebeneinander. Die Notsitze in der 3. Reihe sind eher für Kinder geeignet, auf kurzen Strecken aber auch Erwachsenen zuzumuten.

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. Außerdem ist das Fach mit feinem Samt beflockt, so dass harte Gegenstände darin keine Klappergeräusche erzeugen.

1,5 KOMFORT

1,7 Federung

Neben dem Standardfahrwerk bietet Volvo gegen Aufpreis ein Fahrwerk mit Luftfederung an beiden Achsen. Das im Testwagen verbaute Luftfahrwerk bietet überdies adaptive Dämpfer mit unterschiedlichen Kennfeldern, zusätzlich hält die Luftfederung die Bodenfreiheit unabhängig von der Beladung konstant und senkt bei höheren Geschwindigkeiten die Karosserie etwas ab, um den Luftwiderstand zu verringern. Wenn man bei niedrigen Geschwindigkeiten mehr Bodenfreiheit benötigt, bekommt man diese auf Knopfdruck ebenfalls.

⊕ Der Fahrer hat die Wahl zwischen den Modi Hybrid und Pure. Der Hybrid-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. Im Pure-Modus wird die Bodenfreiheit für weniger Luftwiderstand ein wenig reduziert, was sich in geringfügig trockenerem Ansprechen der Federung auswirkt. Trotz der üppigen 275er-Bereifung auf 21-Zoll-Felgen ist insgesamt ein wirklich guter Federungskomfort geboten. Ganz kaschieren kann das Fahrwerk die großen und schweren Räder freilich nicht, Einzelhindernisse und kleine Bodenwellen innerorts sind etwas deutlicher zu spüren. Die Vibrationen auf Kopfsteinpflaster sind aber gut gedämpft, ebenso überzeugt das Schluckvermögen über Querhindernisse (z. B. Geschwindigkeitshügel). 2.430 Euro für die Luftfederung sind trotzdem ein stolzer Aufpreis.

1,6 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind in der getesteten Ausstattung Ultra 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. Die Konturen von Lehnen und Flächen sind körpergerecht gestaltet, der Seitenhalt damit einwandfrei - dank der

vielfältigen Einstellmöglichkeiten ohne jedoch einzuengen. Auch im Fond gefällt der Sitzkomfort - zumindest auf den Außensitzen der zweiten Sitzreihe. 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 könnten an den Plätzen aber Gefallen finden.

2,2 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 66,3 dB(A) bei 130 km/h ist der XC90 T8 angenehm leise im Innenraum. Die optionale Doppelverglasung der Seitenfenster trägt sicher ihren Teil bei. Windgeräusche kommen auch bei höheren Geschwindigkeiten nur leise 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 komplett im Hintergrund. Die Abrollgeräusche der großen 21-Zoll-Bereifung sind nicht auffällig, sie gehen schon ab mittleren Geschwindigkeiten in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

0,9 Klimatisierung

⊕ Eine Vierzonen-Klimaautomatik ist Serie. Sie umfasst überdies die Vorklimatisierung und das erweiterte Luftreinigungssystem mit Feinstaubfilterung nach PM2,5-Standard mit Aktivkohlefilter, eine Umluftautomatik und einen Beschlagsensor. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Eine Lenkradheizung und Sitzheizung für die erste und zweite Reihe (Außensitze) ist

serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es für die Vordersitze zusätzlich eine Sitzlüftung. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung, die Seitenrollos in den hinteren Türen sind dagegen Serie. Die sonst optionale Frontscheibenheizung wird über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt - sie ist für die Ultra-Ausstattung jedoch nicht lieferbar, weil nicht mit Head-up-Display kombinierbar, welches im Ultra Serie ist.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Das Leergewicht des XC90 T8 beträgt schon üppige 2,4 t. Trotz des erheblichen Fahrzeuggewichts fallen die Fahrleistungen sehr gut aus - nicht verwunderlich bei einer Systemleistung des Hybridsystems 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 107 kW bzw. 145 PS starken Elektromotor an der Hinterachse erledigt der große Schwede den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in sehr flotten 3,7 s.

Von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 4,4 s. Auch das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h, ist dank der zusätzlich boostenden E-Maschine mit unter einer Sekunde hervorragend. Selbst rein elektrisch unterwegs ist man kein Verkehrshindernis, beispielsweise beschleunigt selbst dann der XC90 T8 noch in 8,2 s von 60 auf 100 km/h. 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 minimale Vibrationen im Lenkrad wahrnehmbar. Erst beim Ausdrehen klingt der Ottomotor dann recht kernig, sonst arbeitet er dezent im Hintergrund. Solange man den XC90 T8 entspannt bewegt, ist das

Zusammenspiel der beiden Antriebe ausgesprochen harmonisch. Wird das SUV jedoch unvermittelt gefordert, muss sich der Hybridantrieb oft erst einen Moment sortieren, ehe er mit Vehemenz loslegt. Die Fahrmodi haben entsprechenden Einfluss auf die Reaktionsfreude - in Sport ist das Antriebssystem bereits auf schnelle Reaktion vorbereitet, was allerdings zu Lasten der Effizienz geht.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der XC90 T8 ist mit einer Achtstufen-Wandlerautomatik ausgestattet. Sie gefällt mit komfortablen Schaltvorgängen und schlüssiger Schaltstrategie, lässt aber ab und an den Motor etwas hoch drehen. Die Bedienung des formschönen und hochwertigen Wählhebels ist schnell erlernt, im Sportmodus kann man damit auch die Gangwechsel anstoßen. Der Wechsel der Fahrtrichtung gelingt gerade beim Rangieren ausgesprochen schnell - hier hilft der Elektromotor an der Hinterachse, der zügiger reagieren kann als das Getriebe die

Gänge neu sortiert. Die Parkposition "P" wird mittels Knopfdruck eingelegt - oder automatisch mit Abschalten des Fahrzeugs. 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

2,4 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 Allradsystemen üblich an die Hinterräder geleitet werden kann. Hat der XC90 vor dem Facelift noch auf ausgeprägtes Untersteuern gezeigt, verhält sich das neue Testmodell erstaunlich souverän und kontrollierbar. Das große SUV reagiert gut auf Lenkbefehle, zeigt nur moderates Untersteuern

und kaum Übersteuern. Damit bleibt der Volvo beherrschbar, kann dem Parcours bis in hohe Tempobereiche gut folgen, was eine deutliche Verbesserung zu älteren Testfahrzeugen bedeutet. Lenkungsverhärten bei schnellen Richtungswechseln tritt nicht auf. Bei allen Fortschritten unter Sicherheitsaspekten - ein Fahrdynamiker vorm Herrn kann der XC90 mit seinem hohen Schwerpunkt und seiner schieren Masse kaum werden. Dafür bräuchte es mindestens besondere technische Einrichtungen wie Wankausgleich und Allradlenkung. Beides ist für das Volvo-SUV nicht verfügbar. Dennoch kann man den Koloss erstaunlich dynamisch durch die Gassen scheuchen und behält dabei gut die Kontrolle. Wird es zu schnell, bremst das ESP sensibel und bedarfsgerecht ein, was zu moderatem Untersteuern führt.

3,0 Lenkung

Die Lenkung passt gut zum gelassenen Charakter des XC90 T8. Die Zielgenauigkeit ist an und für sich recht gut, wird jedoch durch die ausgeprägte Gefühllosigkeit etwas beeinträchtigt. Die Mittellage fühlt sich etwas diffus an, zudem spricht die Lenkung aus der Nulllage heraus verzögert an. Das Lenkgefühl ist aufgrund der starken Lenkunterstützung entkoppelt und

synthetisch. Im Sport-Modus wird die Lenkkraft erhöht, wodurch sich die Lenkung nicht mehr so unbeteiligt anfühlt. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell in der Stadt dadurch erhöht.

2,1 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl geht im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen – um den Übergang zu spüren, muss man schon eine sensible Natur sein. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Im Bordmenü kann man zwei Kennlinien für das Bremsgefühl einstellen. Unabhängig davon werden vom Elektromotor moderate Bremsungen übernommen, der dabei als Generator arbeitet. Muss der XC90 T8 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 34,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein wirklich gutes Ergebnis, nicht nur für ein so großes und schweres SUV. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Umfassend ist die aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante immer dabei ist. Die serienmäßigen Systeme "Driver Assistance", "Driver Awareness" und "Safety Assistance" umfassen von Abstandswarnung, Notbremsassistent über Spurassistent bis hin zur Spurwechselwarnung alle in dieser Klasse üblichen Sicherheitsfunktionen. Der Radarsensor ist nun wieder in die Fahrzeugfront gewandert, die Verkleidung rund um den Innenspiegel daher weniger voluminös. Der Pilot Assist ermöglicht teilautonomes Fahren bis 130 km/h, in dem er eine aktive Spurführung mit dem automatischen Abstandsregeltempomaten verbindet. 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 Serie. Eine Müdigkeitserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso immer an Bord. Die bei jedem Neustart aktivierte akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung (gesetzlich vorgeschrieben) kann über das linke Bedienfeld am Lenkrad durch Druck auf den Pfeil nach links schnell und einfach deaktiviert werden. Auch sonst arbeiten die Assistenzsysteme praxisnah und unauffällig, bringen damit einen echten Nutzen im Alltag.

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 - der Test wurde jedoch schon im September 2015 durchgeführt und seine Gültigkeit ist im

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Januar 2022 ausgelaufen. Dennoch ist auch beim Facelift-XC90 von einem guten Crash-Ergebnis auszugehen, da Volvo stets großen Wert auf hohe Sicherheit gelegt hat und immer noch legt. 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 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel nicht so groß, so dass sich das Risiko beispielsweise eines Schleudertraumas in Grenzen hält. Auf allen Plätzen werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Beim

Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige 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 (Volvo On Call). Ein Trennnetz für den Passagiererraum 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.

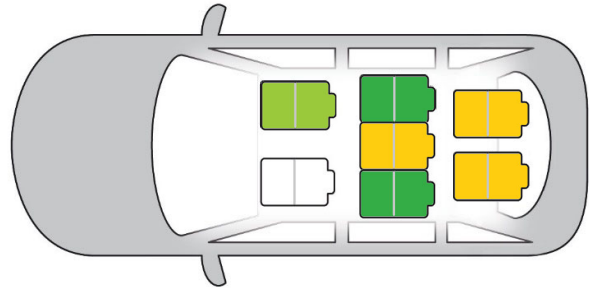
1,6 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der XC90 im letzten Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags deaktivierbar) als auch auf den Fondsitzen problemlos befestigen. Auf den äußeren Rücksitzen der zweiten Reihe 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 serienmäßig. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren. In der zweiten Sitzreihe können gleichzeitig drei Kindersitze montiert werden.

⊖ Laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Mittelsitz keine Kindersitze mit Stützfuß montiert werden. Die Sitze der dritten

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)

Reihe eignen sich prinzipiell zwar auch zum Befestigen von Kindersitzen, die Zugänglichkeit und die Platzverhältnisse sind aber deutlich eingeschränkt.

3,0 Fußgängerschutz

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreichte der XC90 als Vorfacelift-Modell 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 Fußgängermotbremssystem ausgestattet, das andere Verkehrsteilnehmer, Radfahrer, Personen bis hin zu größeren Tieren erkennen und bis zu einer Geschwindigkeit von rund 50 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

4,1 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

⊖ Startet man mit dem Plug-in-XC90 mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 58 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Volvo gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test 67 km an, was bei entsprechend defensiver Fahrweise und moderaten bis warmen Außentemperaturen geradeso möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei knapp 30 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - inzwischen ist das auch für einen Plug-in-Hybriden ein sehr hoher Wert. Es gibt inzwischen auch deutlich sparsamere Konkurrenten. Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 8,9 l Benzin pro 100 km, damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 236 g/km. Wobei dieser Wert schon bei etwas vorausschauender Fahrweise unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 6,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 8,4 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 12,0 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 7 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 30 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO₂-Bilanz von 150 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Der Mischverbrauch im ADAC Ecotest Gesamtergebnis liegt bei

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0D	7,7B
Landstraße		8,4
Durchschnitt	4,8D	5,6B
Autobahn		
Durchschnitt	6,6D	7,6B
Gesamtverbrauch	4,1	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

durchschnittlich 16,6 kWh + 4,1 l pro 100 km, so dass sich in der Summe eine CO₂-Bilanz von 192 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plug-in dafür 19 von maximal 60 möglichen Punkten. Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Volvo hat die Ladeleistung schon vor drei Jahren auf 6,6 kW und die Batteriekapazität auf brutto 18,8 kWh erhöht. Rund zweieinhalb bis drei Stunden sind zum Vollladen nötig. Eine Lademöglichkeit über CCS (Gleichstrom) gibt es aber noch immer nicht.

4,0 Schadstoffe

⊖ Der zweifach aufgeladene Benziner ist mit seiner Abgasreinigungstechnik recht sauber, trotz Partikelfilter könnte der Partikelaustritt aber noch niedriger sein. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen eingehalten, für die strengerer Ecotest-Grenzen gilt das nicht ganz. Daher gibt es hier ein paar Punkte Abzug. Auch die

Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland werden im Ecotest berücksichtigt, deshalb gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 20 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plug-in-XC90 damit bei 39 Zählern und erhält zwei von fünf Ecotest-Sternen.

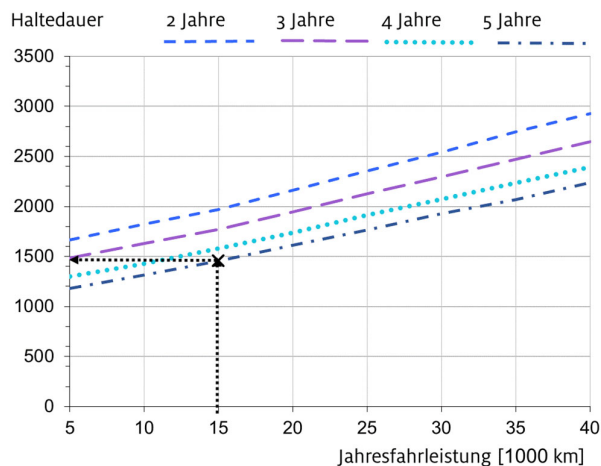
5,1 AUTOKOSTEN

5,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Volvo XC90 gehört zu den Modellen am Markt, deren Preis in den letzten Jahren extrem gestiegen ist. Zwar ist nun auch die Ausstattung üppiger und im Falle der Ultra-Linie bis auf ein paar Details umfassend, jedoch erklärt das kaum den ausstattungsberinigten Aufschlag von 10.000 bis 15.000 Euro allein in den letzten drei Jahren. Auch hat sich technisch mit dem Facelift nicht so viel geändert, als dass sich ein solcher Sprung damit rechtfertigen ließe. Gerade der Antrieb bietet nichts neues - die Batterie wurde nicht größer, die Ladeleistung nicht besser, der Benzinmotor nicht sparsamer. Die Quittung wird es zum Jahreswechsel geben, mit der Umstellung auf die neue Abgasnorm "Euro 6e-bis" ändert sich die Gewichtung des elektrischen Fahranteils im Zulassungs-Zyklus, so dass die Berechtigung für ein E-Kennzeichen voraussichtlich entfällt. Dann verliert der XC90 T8 die damit verbundenen Privilegien in Deutschland und muss mit seinen zahlreichen Annehmlichkeiten wie elektrisch verstellbaren Ledersitzen, LED-Scheinwerfern, Standklimatisierung, Vierzonen-Klimaautomatik und einem Arsenal an Assistenzsystemen überzeugen. Verarbeitung und Materialien sind ohne Zweifel sehr luxuriös. Größter Kostentreiber bleibt der Wertverlust, der bei einem so teuren Auto absolut gesehen erheblich ausfällt. Dazu kommen nicht unerhebliche Betriebskosten, denn die hohen Verbräuche von Strom und Benzin gehen ins Geld. Die Kfz-Steuer dagegen ist günstig, sie kommt auf 40 Euro pro Jahr. Dagegen deutlich teurer kommt die Versicherung, die Haftpflicht-Einstufung liegt bei 23, die für die Teilkasko wie für die Vollkasko bei 24. Volvo gibt auf das Fahrzeug und den Lack

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1456 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



zwei Jahre, gegen Durchrostung acht Jahre und für die Hybridbatterie acht Jahre bis 100.000 km Garantie.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ XC90 Plug-in Hybrid T8 Core AWD Geartronic

Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969
Leistung [kW (PS)]	335 (455)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	709/3000
0-100 km/h [s]	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	3,5 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	79
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1388
Preis [Euro]	88.990

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	4,1 + 16,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	200/408/814
• Dachlast/Anhängelast [kg]	42/1.010
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,52
Herstellungsland	Schweden
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	73,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	154

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Benziner, Turbo-Kompressor, Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.969 ccm
Systemleistung	335 kW/455 PS bei 6.000 1/min
Max. Systemdrehmoment	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	79 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,78 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	275/40 R21
Länge/Breite/Höhe	4.953/1.923/1.771 mm
Leergewicht/Zuladung	2.297/653 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	262/1.816 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 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)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	275/40 R21 107V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	4,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/8,4/12,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	94 g/km (WTW* 192 g/km)
Reichweite	850 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2376/574 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/970/1.935 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	210 Euro
Fixkosten	191 Euro	Wertverlust	900 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1456 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/24/24		
Basispreis XC90 Plug-in Hybrid T8 Ultra Bright AWD Geartronic	94.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 09.12.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	107.160 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.376 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. ¹ 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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent dynamisch	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (4-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.110 Euro
Metalllackierung	1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,2
AUTOKOSTEN	5,1

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer