ADAC autotest



Volvo EX90 Single Motor Plus (6-Sitzer)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (205 kW / 279 PS)

Volvo hat den EX90 lange angekündigt. Aber erst seit 2025 wird er in nennenswerten Stückzahlen ausgeliefert. Wobei auch jetzt das Modell nicht so recht in Fahrt kommt. Vielleicht liegt es an den Software-Problemchen, die es zu Beginn noch zu lösen gab. Oder am mehr als selbstbewussten Preis, der sicherlich den einen oder anderen Interessenten abgeschreckt haben dürfte. Jedenfalls hat sich die Einführung des EX90 so lange hingezogen, dass er bezüglich der Elektrotechnik schon nicht mehr auf dem neuesten Stand ist - zumindest aus Sicht der Marketingstrategen. Will man vorne mitmischen, muss es zumindest ein 800-V-Batteriesystem sein - und zur Einführung hat der große Volvo noch auf ein 400-V-System gesetzt. Das ist auch im Testwagen verbaut und hat seinen Job eigentlich gut gemacht. Klar, die Ladeperformance gehört nicht zum Besten, aber sie ist mindestens solide: Von 10 auf 80 Prozent haben wir unter günstigen Bedingungen in rund 32 Minuten geladen. Die große Batterie liefert bis zu 101 kWh und ermöglicht so eine Reichweite von über 500 km. Sofern man nicht zu schnell fährt, denn konzeptbedingt schmilzt die Reichweite auf der Autobahn dahin wie Eis in der Sonne. Ab 2026 kann man die Batterie dank mehr Spannung schneller laden, allerdings hat sie auch etwas weniger Kapazität - mehr Reichweite wird man so also nicht gewinnen. Dafür bleibt das Luxus-SUV ansonsten nobel und edel wie bisher. Es bietet ausgesprochen viel Platz, selbst für sechs Erwachsene. Der Komfort stimmt ebenfalls, auch wenn man auf die sündteure optionale Luftfederung verzichtet. Mit der in den neuen Elektroautos modifizierten Bedienung kann man sich arrangieren. Weit schmerzlicher sieht es beim Preis aus, denn Volvo verlangt schon für die "Basismotorisierung" in der mittleren Ausstattung über 90.000 Euro - wählt man noch die in dieser Klasse üblichen Extras, geht man am Ende mit einem sechsstelligen Preis in die Bestellung. **Konkurrenten:** u.a. KIA EV9, Hyundai IONIQ 9, Mercedes EQV, VW ID.Buzz.

⊕ **großzügiges Raumangebot von vorn bis hinten, fein gemachter Innenraum, angemessener Fahrkomfort, hohe aktive und passive Sicherheit, Komfort- und Sicherheitsassistenten auf dem neuesten Stand**

⊖ **gewöhnungsbedürftige Bedienung, sehr hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,8
AUTOKOSTEN	5,4

Zielgruppencheck

Familie	1,9
Stadtverkehr	4,2
Senioren	2,7
Langstrecke	2,4
Transport	1,8
Fahrspaß	2,6
Preis/Leistung	3,6

Ecotest ★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Der EX90 stellt das Elektro-Topmodell von Volvo dar, entsprechend hoch ist die Erwartungshaltung an die Qualität und das Finish des Fahrzeugs. Passend dazu zeigt 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 und anderen Stelle leichte Grate. Viele Kunststoffverkleidungen sind aber geschäumt oder mit (Kunst-)Leder überzogen; auch an allen Dachsäulen findet sich ein Stoffüberzug - an Sonnenblenden allerdings nicht.

3,2 Alltagstauglichkeit

Für die vollständige Ladung der 101-kWh-Batterie (Nettowert) werden inklusive Ladeverluste 116,4 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 im Moment noch aufgrund des 400-V-Systems mit maximal 250 kW, sofern eine extrem leistungsfähige DC-Ladestation (bis 670 A) zur Verfügung steht; da die Ladestationen in Europa üblicherweise nicht über 500 A bieten, ist die maximale Ladeleistung auf 205 kW bzw. 175 kW (Volvo-Angabe in der Konfiguration) begrenzt. Ein 800-V-System ist schon in der Vorbereitung, dann sollen die Ladeleistungen auch in der Praxis deutlich höher ausfallen. Ein dreiphasiges Typ 2-Ladekabel ist serienmäßig an Bord. Das Kabel kann unter der Frontklappe verstaut werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 22,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von gut 520 km. Angesichts der Fahrzeuggröße und des Nutzwerts gar nicht schlecht, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde und der Autobahnanteil nicht zu groß ist. Denn 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 etwa 50 Stunden, 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 gut 33 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens bis 200 kW Ladeleistung bietet. Die Vorkonditionierung der Batterie erfolgt automatisch, wenn eine Ladesäule als Ziel eingestellt ist. Eine manuelle Aktivierung ist im Moment nicht möglich, auch wird die aktuelle Ladefähigkeit der Batterie nicht angezeigt. 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 enge Städte 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 knapp 2,6 t schweren Testwagens beträgt 518 kg - das ist für einen Sechssitzer überschaubar, zumal auf den großzügigen Sitzen in Reihe eins und zwei auch vier große Erwachsene problemlos Platz finden und dann im Rahmen der Zuladung nur noch Leichtgewichte für Reihe drei möglich sind. An Gepäck ist in dieser Besetzung dann nicht mehr zu denken, obwohl auch die eine oder andere Tasche im Kofferraum zusätzlich Platz finden würde. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 100 kg betragen, was für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes locker ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der elektrische EX90 mit Heckantrieb bis zu einem Gewicht von 1,2 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst). Wer mehr Anhängelast benötigt, muss zu den Allrad-Varianten greifen, die bis zu 2,2 t ziehen dürfen.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

© ADAC e.V.

2,8 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich noch zufriedenstellend abschätzen, trotz der Größe des EX90. Dank der steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und wo es aufhört. Die Rundumsicht leidet aber sehr unter den breiten Dachsäulen und den Kopfstützen der mittleren Sitze, entsprechend schlecht fällt 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.

⊕ Der EX90 Plus ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine 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 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

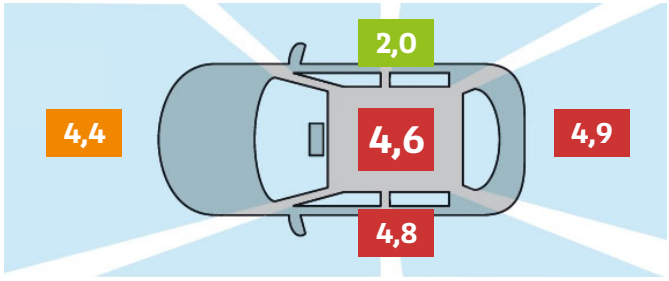
⊕ Das Ein- und Aussteigen in die erste und zweite Sitzreihe gelingt dank der großen Türausschnitte und der angenehmen Sitzhöhe (64 cm über der Fahrbahn in unterster Sitzposition) recht komfortabel - auch wenn die Schweller sehr hoch liegen und die Sitze insbesondere für kleinere Personen recht weit oben angeordnet sind. Hinzu kommen die ausgeprägten Wangen der Sitze. Ordert man die optionale Luftfederung (nicht 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 Mitteltunnel 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 nur eine passive Schlüsselkarte (braucht Berührung zum Fahrzeug für Öffnen/Schließen) und ein kleines, induktiv aufladbares Kästchen als Schlüsselersatz ohne Tasten. Daher sind so bequeme Funktionen wie Aktivierung der Beleuchtung aus der Ferne für leichteres Auffinden des Fahrzeugs nicht möglich.



Die steil abfallenden Karosserieenden und großen Spiegel helfen bei der Orientierung, jedoch wird die Rundumsicht durch die massiven Dachsäulen erschwert.

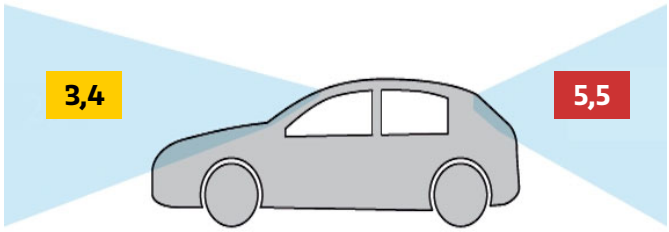
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Die 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 sicher aufgehalten - das ist zu wenig.

© ADAC e.V.

1,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Stauraum gibt es im EX90 reichlich, angesichts seiner äußeren Größe darf man das auch erwarten. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 545 l. Entfernt man die Abdeckung, passen bis zum Dach 815 l oder alternativ 20 handelsübliche Getränkekisten 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 Sechssitzer, bleibt hinter den aufgestellten Sitzen im Kofferraum nicht mehr viel Stauraum - der beläuft sich auf überschaubare 225 Liter. Dafür gibt es zusätzlichen Platz unter der Fronthaube: 40 l fasst der sogenannte Frunk.

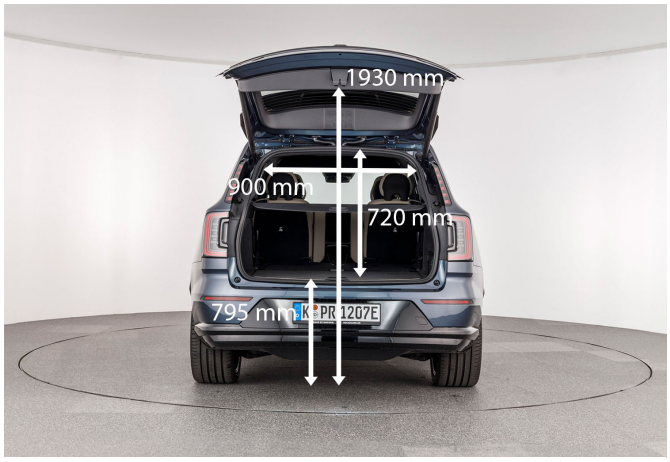


Das Kofferraumvolumen variiert je nach Sitzkonfiguration zwischen 225 und 1.695 Litern, ergänzt durch ein 70-Liter-Unterbodenfach sowie einen 40-Liter-Frunk.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim EX90 Plus zum Serienumfang. Dank des schlüssellosen Zugangssystems lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels angedeutetem "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen, das Schlüsselkästchen 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 ab etwa 1,95 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. 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.



Der EX90 bietet eine serienmäßig elektrische, per Gestensteuerung bedienbare Heckklappe mit einstellbarer Öffnungshöhe, weist jedoch eine hohe Ladekante von knapp 80 cm auf. Das optional größere Laderaumrollo passt nicht mehr unter den Kofferraumboden.

Gegenstände müssen beim Einladen daher weit angehoben werden. Mit optionaler Luftfederung lässt sich das Heck bei Bedarf per Knopfdruck um mehrere Zentimeter absenken (nicht im Testwagen).

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Bei der 6-Sitzer-Version im Test kann man alle vier hinteren Sitze einzeln umklappen. In Reihe drei funktioniert das elektrisch, in Reihe zwei nur mechanisch. Eine separate Bedienmöglichkeit vom Kofferraum aus gibt es nicht. Über den Hebel oben an der Lehne kann man die Sitze der zweiten Reihe 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 zur Verfügung. Ladeequipment kann man im praktischen Frunk unterbringen, dort ist es jederzeit gut erreichbar.

© ADAC e.V.

2,1 INNENRAUM

3,1 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 durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten 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. 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 acht 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 Plus-Ausstattung ist vieles Serie: Elektrische Vordersitze mit Memory sowie Sensoren für Licht und Scheibenwischer seien nur als Beispiele genannt.



Zentrale Fahrzeug- und Komfortfunktionen werden fast ausschließlich über ein vertikales 14,5-Zoll-Touchdisplay mit komplexer Menüstruktur gesteuert, was zulasten der haptischen Ergonomie geht.

⊖ 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 - 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. Wenn man schnell mal etwas nachkorrigieren will, ist das ein Graus.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist schon in der Basis-Version umfangreich, in der Plus-Ausstattung weitgehend komplett. Einzig das ohnehin sehr gute Audiosystem von Bose mit 14 Lautsprechern und 940 Watt lässt sich noch auf das famose Soundsystem von Bowers und Wilkins mit 25 Lautsprechern und 1.610 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 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-Verkehrsinformation. 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.

© ADAC e.V.

1,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist sehr gut; die Beinfreiheit reicht für über zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Das Raumempfinden wird nur durch die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie der Karosserie etwas eingeschränkt, ansonsten hat man auch gefühlt reichlich Platz. Das großzügige Panoramaglasdach ist Serie, ebenso die Ambientebeleuchtung, die gerade nachts für mehr Tiefenwirkung im Innenraum sorgt.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich 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 Ambiente-beleuchtung 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.



Großzügiges Platzangebot für Personen bis 2,10 m Körper-größe in der zweiten Reihe. Die dritte Sitzreihe ist primär für Kinder oder Kurzstrecken geeignet.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Die beiden Einzelsitze der zweiten Reihe kann man 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 in das offene 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 zahlreiche Becherhalter; in Reihe zwei kann man jeweils an den mittleren Armlehnen und am Ende der Mittelkonsole Halterungen ausklappen. 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, so dass harte Gegenstände darin keine Klappergeräusche erzeugen.

1,8 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Für den EX90 bietet Volvo neben dem Standard-Fahrwerk im Testwagen auch eine Luftfederung für beide Achsen an - allerdings nur für die Allrad-Varianten, somit nicht für den Testwagen. Angesichts des bereits mit dem Serienfahrwerk gebotenen Fahrkomforts erscheint die Luftfederung selbst für gehobene Komfortansprüche nicht unbedingt nötig. Vorteil beim heckgetriebenen EX90: Mangels Verfügbarkeit muss man sich über den absurden Aufpreis von 2.700 Euro für die Fahrwerksoption keine Gedanken machen. Im Alltag kann man sich angesichts der schluckfreudigen und dennoch souveränen Federung nicht immer sicher sein, ob nicht vielleicht doch adaptive Dämpfer im EX90 verbaut sind. Das Fahrwerk des großen SUV hat eine klar komfortorientierte Grundtendenz, ohne aber schaukelig zu wirken, und bietet damit einen wirklich gehobenen Fahrkomfort. Es ist gleichzeitig straff genug, um die Karosseriebewegungen soweit zu dämpfen, dass selbst empfindliche Mitfahrer in Reihe drei nicht seekrank werden. Innerorts wirken sich die sehr großen 22-Zoll-Räder suboptimal aus, die hohen ungefederten Massen sind grade an Kanten und abgesenkten Kanaldeckeln sowie

© ADAC e.V.

über ausgeprägten Bodenwellen (z.B. gestauchter Asphalt) zu spüren. Mit zunehmendem Tempo fällt dies nicht mehr auf, gerade auf der Landstraße kann man bequem unterwegs sein. Das große SUV eignet sich auch gut für lange Autobahnetappen, denn eher geht der Batterie der Strom aus, als dass die Insassen aufgrund des Komforts eine Pause einfordern würden.

1,9 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind in der getesteten Ausstattung Plus 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 und die Sitzflächenlänge elektrisch verstellbar. Zudem gibt es vierfach verstellbare Lordosenstützen serienmäßig. Möchte man zusätzlich die Massagefunktion, muss man zur höchsten Ausstattungslinie Ultra greifen. Die Konturen von Lehnen und Flächen sind körpergerecht gestaltet, der Seitenhalt damit einwandfrei - dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten ohne einzuengen.

Auch im Fond gefällt der Sitzkomfort, insbesondere auf den beiden Einzelsitzen der mittleren Reihe. Diese sind bequem gepolstert und angenehm 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.

1,8 Innengeräusch

⊕ Man ist im EX90 angenehm leise unterwegs. Der Volvo bietet einen guten Geräuschkomfort, wie man es bei einem Elektro-Topmodell aber auch erwartet. Der Motor ist kaum zu hören, das leise Surren scheint eher vom Differenzial als vom Motor selbst zu kommen. Doppelverglasung vorn und hinten gibt es erst für die Ultra-Ausstattung, damit könnte es im Innenraum noch leiser sein. 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 niedrigen 64,1 dB(A).

1,4 Klimatisierung

⊕ Eine Vierzonen-Klimaautomatik ist in der Plus-Ausstattung Serie, die Temperatur lässt sich vorn sowie hinten jeweils links und rechts separat vorwählen; die Lüftungsstärke ist vorn und hinten getrennt regelbar. Der Automodus der Klimatisierung besitzt drei Intensitätsstufen. Die Fondpassagiere können die Temperatur und die Gebläsestufe über ein separates Bediengerät zwischen den Vordersitzlehnen wählen. Die vier Lüftungsdüsen in B- und C-Säulen ermöglichen eine effektive Klimatisierung des großen Innenraums. Leider kann man bei allen Luftausströmern die Intensität nicht separat justieren. Eine über Luftgütesensoren gesteuerte Umluftautomatik ist Serie. Sitzheizung vorn ist Serie, für die mittleren Sitze kostet sie Aufpreis. Lenkradheizung, getönte hintere Scheiben sowie Sitzlüftung vorn muss man ebenfalls extra bezahlen. Bei über 90.000 Euro Grundpreis für die Testvariante eine - freundlich gesagt - selbstbewusste Entscheidung des Vertriebs. Dafür ist die Standklimatisierung Serie - wie bei den meisten Elektroautos.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet 205 kW (279 PS) in der Spitze und gibt ein maximales Drehmoment von 490 Nm ab. Aufgrund des stattlichen Fahrzeuggewichts ist der Motor gut beschäftigt, den EX90 in Schwung zu bringen. Die Fahrleistungen sind aber trotzdem gut, der Abstand zu den stärkeren Allradvarianten jedoch gemessen und noch mehr gefühlt ziemlich groß. Insbesondere auf der Autobahn wirkt das große SUV mit der Basismotorisierung eher gemütlich - allerdings verrät der Blick auf den Tacho, dass es alles andere als langsam vorangeht. Die getestete Variante ist eindeutig der entspannte und gemütlich Gleiter und nicht der hektische und spontane Sportler. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen gut 1,1 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist angemessen zügig erledigt, rund 4,1 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,6 s. Volvo verspricht 8,4 s von null auf 100

© ADAC e.V.

km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h - bei diesem Tempo wird jeder neue Volvo elektronisch abgeregelt.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im Volvo EX90 arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche - nur ein leises Surren bzw. Fiepen des Antriebs oder der Leistungselektronik ist im Innenraum zu vernehmen. Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und setzt Beschleunigungsbefehle spontan um.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt 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. Die elektrische Handbremse ist Serie.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf ist gut, selbst von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen lässt sich der Volvo nicht aus der Ruhe bringen. Im EX90 Single Motor treibt der Elektromotor die Hinterachse an. Das begünstigt grundsätzlich die Traktion, insbesondere bei trockenem und griffigem Untergrund. Sind die Bedingungen aber nicht optimal, kommt sogar der Heckantrieb an seine Grenzen. Die Traktionskontrolle greift recht spät ein, dadurch haben die Hinterräder schon Schlupf und das Heck schert leicht aus. In schnell angegangenen Kurven geht der EX90 in moderates Untersteuern über und bremst sich dadurch etwas ein - gut für die Beherrschbarkeit. Die Aufbaubewegungen sind ausgeprägter als bei einem Kombi, aber für sich gesehen unproblematisch. Beim ADAC Ausweichtest ergibt sich ein etwas zwiespältiges Bild. Der EX90 reagiert gut auf Lenkbefehle, zeigt aber ein recht loses Heck, d.h. eine gewisse Übersteuerneigung. Davon darf man sich nicht schrecken lassen, weil das ESP effektiv einschreitet und den großen Volvo auf sicherem Kurs hält. Außerdem schert das Heck recht "gemütlich" aus, so dass man es gut durch leichtes Gegenlenken abfangen kann. Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Von Vorteil ist diese Auslegung, wenn man möglichst dynamisch durch die Kurven steuern möchte und den Fokus mehr auf Fahrspaß setzt. Denn angesichts der Größe und des Gewichts bietet der EX90 eine vergleichsweise gute Fahrdynamik. Lässt man sich auf das moderate Übersteuern ein und nutzt das Gieren des Volvo für die Kurven, kommt man erstaunlich schnell um die Pylonen. Das ESP regelt dabei feinfühlig und nimmt nicht zu viel Tempo raus - nur so viel wie nötig.

2,7 Lenkung

Im Grunde passt die Lenkung 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 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.

© ADAC e.V.

2,3 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. 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 vom Elektromotor moderate Bremsungen übernommen, der dabei als Generator arbeitet. Muss der EX90 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 34,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis, nicht nur für ein so großes und schweres SUV. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,1 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Umfassend ist die aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante immer dabei ist. Die serienmäßigen Systeme umfassen von Abstandswarnung, Notbremsassistent über Spurassistent bis hin zur Spurwechselwarnung alle in dieser Klasse üblichen Sicherheitsfunktionen. Die Radarsensoren vorn werden durch einen zusätzlichen Lidar-Sensor auf dem Dach unterstützt, der bis zu 250 m weit detektieren können soll. Die aktive Spurführung und der automatische Abstandsregeltempomat 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 Plus-Ausstattung serienmäßig. Eine Müdigkeitserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso immer an Bord.

⊖ Die bei jedem Neustart aktivierte akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung (gesetzlich vorgeschrieben) muss etwas umständlich deaktiviert werden. So einfach wie bei den klassischen Volvo-Modellen (über das linke Bedienfeld am Lenkrad durch Druck auf den Pfeil nach links) geht es im EX90 nicht, weil die Lenkradtasten anders belegt sind. Die Spurzentrierung im ACC-Modus ist unharmonisch und wirkt in Kombination mit der zu leichtgängigen Lenkung etwas eckig. Allgemein gibt es wenig Individualisierungsmöglichkeiten bei den Assistenten - das war bei früheren Volvo-Modellen anders. Jetzt muss man mit der Konfiguration ab Werk zufrieden sein - oder hat eben Pech.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	Option
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 mes-send)

© ADAC e.V.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe. 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. 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.

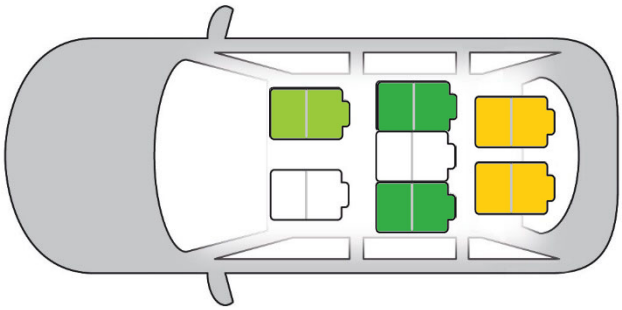
⊖ Die versenkten Türgriffe können unter ungünstigen Umständen nach einem Unfall die Rettung unnötig erschweren.

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 Fondsitzplätzen problemlos befestigen. Auf den 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. 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.

Kindersitze

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



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ 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 Fußgängernotbremssystem 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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO2

⊕ Die Aerodynamik des EX90 hat Volvo im Rahmen der Möglichkeiten optimiert, die Stirnfläche eines so großen Autos und sein Gewicht lassen sich aber nicht wegzaubern. So ist der Verbrauch des Testwagens angesichts der Fahrzeuggröße

© ADAC e.V.

angemessen, absolut gesehen aber alles andere als niedrig. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde mit dem EX90 mit Heckantrieb und 101-kWh-Batterie ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 22,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A; um die 101-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 116,4 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei rund 16 kWh, außerorts und auf der Autobahn aber deutlich über 20 kWh/100 km. Damit ist die große Bandbreite der Verbräuche gut zu erkennen - langsam gefahren ist man sparsam und effizient unterwegs, aber schon auf der Landstraße steigt der Verbrauch konzeptbedingt deutlich an. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den getesteten EX90 eine Reichweite von 520 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 22,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 112 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest gute 46 Punkte.

2,5 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 22,3 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 91 mg/km verbunden - dafür gibt es einige Punkte Abzug, so dass der EX90 im Bereich Schadstoffe 35 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Volvo für ein so großes und schweres Auto gut da, weil er 81 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

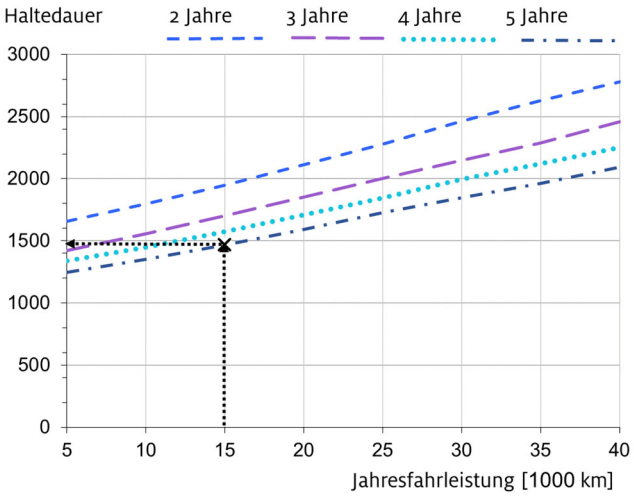
5,4 AUTOKOSTEN

5,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Volvo hat den EX90 als elektrisches Topmodell eingeführt - er ist nicht nur nobel und bietet viel Ausstattung, Volvo stellt sich auch einen sehr stattlichen Preis vor. Die getestete Einstiegsmotorisierung liegt in der mittleren Ausstattungslinie schon bei über 90.000 Euro. Dafür bekommt man eine große Batterie mit über 100 kWh nutzbarer Kapazität, aber nur Hinterradantrieb. Bei allem Luxus, wer Lenkradheizung und Sitzheizung hinten möchte, muss noch extra zahlen - solche Details mögen nicht so recht in die Preispolitik passen. Auch eine Luftfederung, die in diesem Segment eigentlich zum guten Ton gehört, kostet extra, mit 2.700 Euro sogar sehr viel extra. Und bei aller Noblesse des EX90, der klassische Volvo XC90 ist im Detail feiner gemacht. So verwundert es nicht, dass sich das Interesse in Deutschland bisher in Grenzen hält. Der EX90 ist ohne Zweifel ein sehr gutes und schönes Auto, aber bisher einfach zu teuer. 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 2030 keine an. Aber auch nach der Steuerbefreiung halten sich die Kosten in Grenzen, es fallen 92 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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1466 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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

© ADAC e.V.

Kilometerbegrenzung. Für die Batterie gilt eine Garantie von acht Jahren bis 160.000 km. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 520 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 360 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EX90 Single Motor Core (6-Sitzer)	EX90 Twin Motor Plus AWD (6/7-Sitzer)	EX90 Twin Performance Plus AWD (6/7-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	335 (456)	500 (680)
Max. Drehmoment [Nm]	480	670	870
0-100 km/h [s]	6,8	5,5	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,8 kWh E	19,3 kWh E	19,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	85.990	96.190	101.290

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	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	8,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	210/380/654
• Dachlast/Anhängelast [kg]	39/463
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,89
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	65,0 kWh/100 km
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	140 g/km

* 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.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	205 kW/279 PS
Maximales Drehmoment	490 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,1 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/50 R20/285/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.037/1.964/1.744 mm
Leergewicht/Zuladung	2.600/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	324/2.082 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (netto)	100 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	USA, Charleston

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	265/40 R22 106 H
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	22,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 112 g/km)
Reichweite	520 km
Innengeräusch 130 km/h	64,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.592/518 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	545/985/1.695 l

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

Betriebskosten	**120 Euro**	**Werkstattkosten**	**128 Euro**
Fixkosten	**238 Euro**	**Wertverlust**	**980 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	1.466 Euro
Steuer pro Jahr	92 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/24
Basispreis EX90 Single Motor Plus (6/7-Sitzer)	90.500 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	102.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	945 km
Auffälligkeiten/Mängel	Software-Fehler, ständig Ausfall Verkehrszeichen-erkennung

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	2.700 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie (statisch)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	2.400 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.400 Euro (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
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/Serie (Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/800 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	800 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.190 Euro°
Metalliclackierung	1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **1,8**

AUTOKOSTEN **5,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,2**
Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	1,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,4
Innenraum	**2,1**
Bedienung	3,1
Multimedia/Konnektivität	1,3
Raumangebot vorn	1,4
Raumangebot hinten	1,3
Innenraum-Variabilität	2,4
Komfort	**1,8**
Federung	2,1
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	1,4

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,3**
Fahrleistungen	1,5
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,6
Lenkung	2,7
Bremse	2,3
Sicherheit	**1,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Passive Sicherheit - Insassen	0,9
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	2,2
Umwelt/EcoTest	**2,0**
Verbrauch/CO2	1,4
Schadstoffe	2,5

Stand: Dezember 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	205 kW(279 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	125 kW
maximales Drehmoment	490 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,3 kWh/100km/522 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	104 kWh/101 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	116,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	50 km Restreichweite
2.Warnung	20 km Restreichweite
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (A)
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Taste Ladeanschluss

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED)

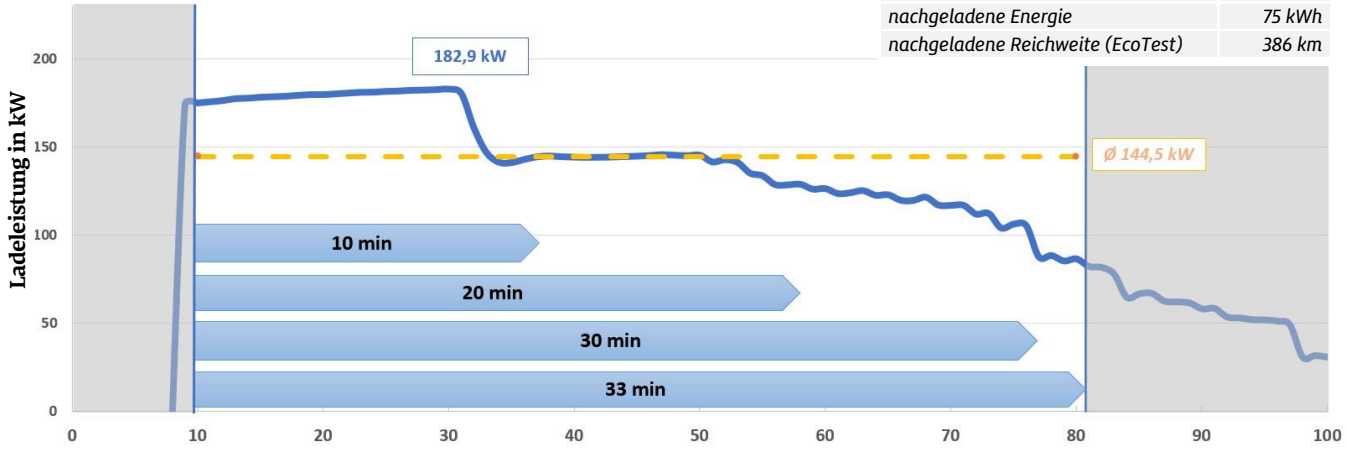
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	89,5 - 50,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	89,5 - 15,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	28,5 - 10,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 250 kW (670 A)	33 min* (mit max.500 A)

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %

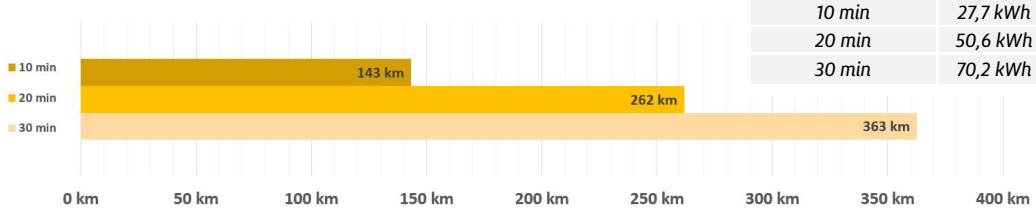
Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*144,5 kW*
Ladedauer	*00:33:00*
nachgeladene Energie	*75 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*386 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*27,7 kWh*	*143 km*	*37%*
20 min	*50,6 kWh*	*262 km*	*58%*
30 min	*70,2 kWh*	*363 km*	*76%*



ADAC-Messung kursiv

© ADAC e.V.