



## Volvo V90 Recharge T6 Inscription AWD Automatik

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (251 kW / 340 PS)

Auch wenn es den V90 in der aktuellen Form schon ein paar Jahre gibt, ist sein sein Auftritt noch immer elegant und edel. Er wirkt aber nicht nur so, er ist es auch, gerade im Innenraum. Der ist fein ausgestattet, wobei nur der Kenner die durchaus vorhandenen Unterschiede zum kleineren V60 erkennen dürfte. Außer mit den reinen Maßen ist der Aufpreis für den V90 gar nicht leicht zu erklären, denn etwa 15.000 Euro Differenz bei zwei technisch eng verwandten Kombis brauchen schon gute Argumente. Neben dickeren Teppichen und noch üppigerer Belederung ist vor allem der Fahrkomfort ein wichtiger Grund, sich für den größeren Volvo zu entscheiden. Dabei muss es gar nicht die optionale Luftfederung sein (die ohnehin nur an der Hinterachse verbaut ist), auch das Serienfahrwerk weiß zu umschmeicheln. Ausgesprochen geschmeidig und kultiviert arbeitet das Hybridsystem, Hauptantriebskomponenten sind ein Elektromotor an der Hinterachse und der Vierzylinder-Benziner unter der Motorhaube. Ein Elektromotor (ISG) zwischen Verbrenner und Achtgangautomatik kann als Generator arbeiten oder den Vierzylinder beinahe unmerklich starten. Volvos jahrelange Erfahrung mit dieser Antriebskombination spürt man, kein Rucken, keine Gedenksekunden, kein Aufheulen stören die Gediegenheit. Und bei Bedarf ist reichlich Leistung vorhanden, der Sprint von null auf 100 gelingt in unter sechs Sekunden - im fast 2,2 Tonnen schweren Kombi ist das eine Ansage.

Die Bedienung mag nicht auf Antrieb intuitiv sein, ist aber erlernbar; technikaffine Nutzer werden ihren Gefallen finden an den zahlreichen durchdachten Details. Wer noch etwas wartet, wird bald das Betriebssystem von Google im V90 erhalten - manches wie die Sprachbedienung mag dann besser klappen, einige Einstellungsdetails werden aber wohl entfallen. Und nicht jedem mag das eifrige Datensammeln des US-Konzerns gefallen. Vielleicht ist gerade jetzt die richtige Zeit, einen schönen Kombi zu kaufen, solange diese eigentlich sparsamere und damit zeitgemäßere Form noch nicht verdrängt ist. Mit dem V90 gibt es die Gelegenheit. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell.

- +** sehr gute Verarbeitung, edle Materialien, hohe aktive und passive Sicherheit, sicher und komfortabel abgestimmtes Fahrwerk
- teils völlig unverhältnismäßige Aufpreise (z.B. Headup-Display, Luftfederung), sehr teuer in der Anschaffung, Bedienung mit erhöhtem Aufwand, bei leerer Batterie recht hoher Benzin-Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **4,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>3,2</b>
	Langstrecke	<b>2,2</b>
	Transport	<b>2,2</b>
	Fahrspaß	<b>1,9</b>
	Preis/Leistung	<b>3,1</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 Verarbeitung

⊕ Der V90 bildet die Speerspitze der schwedischen Kombis, passend dazu zeigt er sich sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße klein. 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 - letzteres unterscheidet ihn beispielsweise vom kleineren V60.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Volvo V90 Recharge T6 im Ecotest bei etwa 44 km - Volvo gibt in den technischen Daten also sehr optimistisch eine elektrische Reichweite von bis zu 58 km (NEFZ) an. Wobei bei einem Plugin-Hybrid die rein elektrische Reichweite eher ein akademischer 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 V90 Recharge möglichst immer mit Navigationsführung bewegt. Denn die Elektronik berücksichtigt den Streckenverlauf sehr geschickt 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 V90 rund 7,5 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit der 60 l-Tankfüllung etwa 800 km weit kommt. Das Aufladen der

Batterie (genutzte Kapazität: 11,3 kWh inkl. Ladeverluste) dauert über drei Stunden bei 3,7 kW - der V90 Recharge kann leider nur einphasig bis 16 A geladen werden. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker gibt es als Alternative zum Schukokabel oder separat gegen Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 470 kg - das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 100 kg betragen, das genügt auch für einen Fahrradträger samt zwei oder mehr E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der V90 Recharge bis zu einem Gewicht von 2,1 Tonnen - das ist sehr gut und für ein Plugin-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 12,4 m, das geht in Ordnung für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse, ist insgesamt gesehen aber nur ausreichend. Ebenso unpraktisch in der Stadt ist die Breite von 2,02 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,94 m.

### 2,4 Licht und Sicht

Die Karosserie des Kombis lässt sich im Vergleich zu einer Limousine vor allem nach hinten besser abschätzen. Die Vorderkante der langen Motorhaube entzieht sich dagegen dem Blick des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die Sicht wird nach rechts hinten und durch die B-Säule nach Links geschmälert. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außenspiegel und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Kamera und Radarsensoren) die Sicht nach draußen ein.



Im Vergleich mit vielen anderen modernen Fahrzeugen ist die Sicht nach hinten im Volvo V90 akzeptabel. Hilfreich sind hierbei die umklappbaren Kopfstützen im Fond.

⊕ Bereits der Basis-V90 fährt mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden). Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe hinten an Bord. Einen Einparkassistenten (Park Pilot) mit Parkhilfe vorn gibt es ebenso optional wie eine Rückfahrkamera (beides empfehlenswerte Extras). Für einen hohen Aufpreis ist auch eine 360°-Kamera erhältlich, sie bringt gewisse Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne und seitlich sehen will. Der Innenspiegel wie auch die beiden Außenspiegel blenden automatisch ab.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich mit knapp 40 cm über der Straße in noch zufriedenstellender Höhe (Sitz dabei ganz nach unten gestellt) und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden leider nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest.

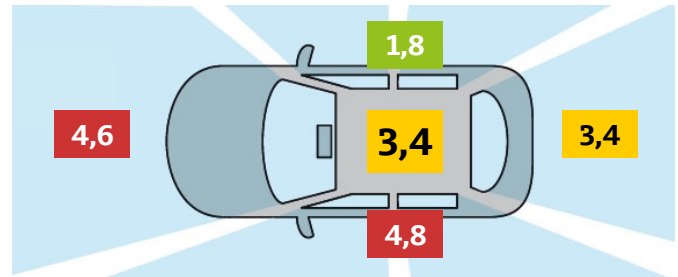
⊕ An der Funkfernbedienung gibt es eine Taste zur Aktivierung eines Panikalarms. Dabei wird die Hupe und das Licht des Fahrzeugs aktiviert, um in einem Notfall schnell auf sich aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Beim Kofferraum-Volumen glänzt der V90 angesichts seiner äußeren Größe nicht unbedingt, für den Alltag sollte der Stauraum aber reichen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 420 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 620 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 875 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.460 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 10 Liter verstaut werden, beispielsweise passen dort die Ladekabel hinein.

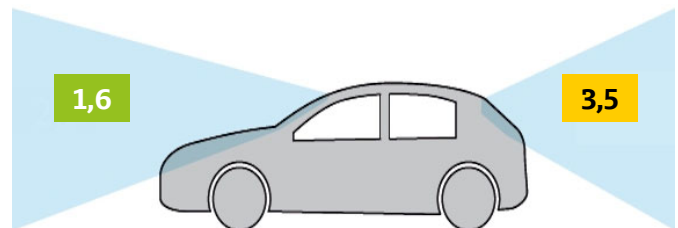
## Rundumsicht

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.



Locking System gibt es optional. Dadurch können das Handschuhfach und der Kofferraum mit PIN separat verriegelt werden, wenn man das Fahrzeug z.B. bei einem Parkservice abgibt. Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Umfeldbeleuchtung erhellt neben Front und Heck über kleine LEDs in den Türgriffen auch die Seiten des V90.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren.



Mit 420 l Volumen steht genügend Platz für das Gepäck zur Verfügung.

## 1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim V90 in jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, mit dem sich der Kofferraum berührungslos mittels "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen lässt - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene dürfte die Klappe allerdings etwas weiter öffnen, denn spätestens ab etwa 1,90 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit nur 63 cm über der Fahrbahn angenehm

niedrig und ist eben zum Kofferraumboden. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Das Gepäckraumrollo wird elektrisch hoch und runter gefahren, um den Zugang zu erleichtern, ohne das Rollo aushängen zu müssen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

⊖ Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie. Ebenso Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum (aufklappbarer Teilboden) und ein Trennnetz für den Passagierraum; letzteres kann sowohl hinter den

Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Die hinteren Gurte werden über federgespannte Halterungen fixiert, so dass sie beim Zurückklappen der Lehnteile praktisch nicht eingeklemmt werden können.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Die meisten Funktionen des V90 werden über dieses Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm sehen 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 das Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

⊕ Der V90 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Einiges davon wie die Sensoren für Regen und Licht sind grundsätzlich serienmäßig, andere Dinge wie die elektrische Sitzeinstellung gehören erst bei der getesteten Ausstattung Inscription zum Serienumfang.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung des Volvo überzeugen. Nicht ganz so gut ist es um die Funktionalität des Fahrerplatzes bestellt. Durch die umständliche Menüstruktur des Bediensystems ist man zu sehr von Verkehrsgeschehen abgelenkt.

## 1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist beim Inscription sehr umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet ein Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Volvo On Call mit WLAN-Hotspot). Das funktioniert drei Jahre kostenfrei über die verbaute SIM (Notrufdienste zehn Jahre), über ein gekoppeltes Smartphone und/oder über einen SIM-Karten-Steckplatz im Beifahrerfußraum. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot sowie zahlreiche weitere Komfortfunktionen (beispielsweise

Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung). Das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation sowie die Anbindungsmöglichkeiten über Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls Serie. Das Digitalradio ist Serie, ein CD-Player oder induktives Laden sind für die Plugin-Variante nicht lieferbar, da kein Platz im Mitteltunnel zur Verfügung steht - dort stecken die Batterien. Ein TV-Tuner ist nicht erhältlich. Dafür gibt es mehrere USB-Anschlüsse und 12 V-Steckdosen vorn und im Kofferraum. Eine 230 V-Steckdose für die Rückbank ist im Recharge nicht zu bekommen.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Beinfreiheit reicht für fast zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus. Die wichtige Mittelkonsole und

die hohe Seitenlinie schränken das Raumempfinden aber etwas ein, dagegen kann das optionale Panorama-Schiebedach viel Licht in den Innenraum lassen.

## 2,7 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf angemessenem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,90 m, wobei das im Testwagen verbaute Schiebedach den Platz ein wenig reduziert. Die Beinfreiheit fällt deutlich großzügiger aus, würde selbst über Zwei-Meter-Riesen noch ausreichend Platz bieten. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt. Das optionale, sehr große Panorama-Schiebedach (im Testwagen) lässt viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

## 3,2 Innenraum-Variabilität

Der Kombi bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine übliche Innenraumvariabilität. Weitere Sitzvarianten werden nicht angeboten. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut (z.B. angemessen große Türfächer), hinten immerhin noch zufriedenstellend (Lehnentaschen, Becherhalter, geschlossenes Ablagefach in der Mittelarmlehne). Das Handschuhfach gefällt durch

seine ausreichende Größe und die feine Beflockung der Oberflächen, so dass harte Gegenstände im Innern nicht klappern. Zudem ist es beleuchtet und optional abschließbar (Private Locking in Verbindung mit Alarmanlage).

## 1,8 KOMFORT

### 1,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk wird für den V90 gegen Aufpreis die im Testwagen verbaute adaptive Dämpferregelung mit Luftfedern hinten angeboten. Die Dämpferkennlinie kann dann zwischen drei Modi angepasst werden. Das Fahrwerk überzeugt insgesamt mit einem guten Federungskomfort.

⊕ Die ausgewogene Abstimmung gefällt 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, eine Stuckerneigung ist praktisch nicht

festzustellen. Hilfreich für den Federungskomfort ist ebenso die 19-Zoll-Bereifung mit etwas höheren Reifenflanken als bei den 20-Zoll-Rädern. Dadurch kann der Testwagen feine regelmäßige Unebenheiten besser abfedern. Insgesamt bietet der Volvo mit den adaptiven Dämpfern und der Luftfederung an der Hinterachse einen guten Federungskomfort, doch auch das Standardfahrwerk konnte schon überzeugen. Daher sollte man eine Probefahrt durchführen, ob einem der selbst im Premiumsegment absurde Aufpreis von knapp 2.200 Euro das

Wert ist. Die Konkurrenten bieten zu einem ähnlichen Preis Luftfederung an beiden Achsen - das macht es technisch möglich, beispielsweise bei niedrigen Geschwindigkeiten die Bodenfreiheit zu erhöhen oder bei höheren Geschwindigkeiten die Karosserie für einen geringeren Luftwiderstand abzusenken - das kann der Volvo mit nur einer luftgederten Achse natürlich nicht. Aber er kann damit das Niveau unabhängig von der Beladung halt.

## 1,7 Sitze

⊕ Der V90 Inscription ist serienmäßig mit Leder-Komfortsitzen ausgestattet, die über eine Vier-Wege-Lordosenstütze, eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe sowie eine komplette elektrische Einstellung verfügen. Beide Sitze haben auch eine Memory-Funktion mit je zwei Speicherplätzen. Gegen Aufpreis kann man Nappaleder-Komfortsitze ordern, die zusätzlich über Sitzlüftung und elektrisch einstellbare Seitenwangen verfügen. Ein weiteres Extras ist eine Massagefunktion für die Vordersitzlehnen. Schon die serienmäßigen Sitze bieten einen guten Seitenhalt

und eine angenehme Rückenunterstützung, so dass man auch lange Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht einstellbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Auch im Fond gefällt der Sitzkomfort - zumindest auf den Außensitzen. Diese sind bequem gepolstert und angenehm konturiert, der Kniewinkel ist allerdings nicht optimal - das lässt sich durch die großzügige Beinfreiheit aber teilweise ausgleichen. Der harte Mittelsitz ist dagegen sehr unbequem.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,0 dB(A). Auffällig ist, dass auch bei höheren Geschwindigkeiten das Innengeräusch kaum zunimmt, der V90 Recharge bleibt angenehm ruhig. Dazu trägt sicherlich auch die serienmäßige Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) bei, während wiederum

das verbaute Panoramaschiebedach eher ungünstigen Einfluss hat. Der Verbrennungsmotor ist sehr gut gekapselt und praktisch nur unter hoher Last zu hören. Der elektrische Antrieb arbeitet sehr leise und kultiviert. Auch sonst ergeben sich kaum Wind- und sonstige Fahrgeräusche. Ein perfektes Reiseauto.

## 1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Die optionale Vierzonen-Klimaautomatik ist für den Recharge nicht erhältlich. Beim Plugin entfallen aus Platzmangel die Lüftungsdüsen hinten in der Mitte, dafür gibt es einstellbare Düsen seitlich in den B-Säulen.

Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Eine benzinbetriebene Standheizung kostet Aufpreis, sie übernimmt im elektrischen Betrieb die Beheizung des Innenraums, so dass bei kühlen Temperaturen mehr elektrische Reichweite bleibt. Ansonsten kann sie auch unabhängig vom Ladestand der Batterie das Erwärmen des

Innenraums übernehmen. Die Standklimatisierung des Fahrzeugs ist unter anderem über das Smartphone (Volvo On Call) bedienbar. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind beim Inscription Serie, hinten kann die Sitzheizung optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung und Seitenrollos in den hinteren Türen. Die optionale Frontscheibenheizung wird über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt, in dieser Klasse nicht standesgemäß, weil die Drähte nachts zu Lichtreflektionen führen können und man daher eher auf drahtlose Beheizung setzen sollte.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen

⊕ Den V90 gibt es als Plugin-Hybrid in zwei Varianten, als T6 mit 340 PS und als T8 mit 390 PS Systemleistung. Schon die "schwächere" Variante im Test ist ausgesprochen flott unterwegs, Volvo verspricht 5,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Seit der Umstellung auf Modelljahr 2021 sind alle Varianten bei 180 km/h abgeregelt. Welchen Sinn die mehrere tausend Euro teurere T8-Variante macht, müssen Interessenten für sich entscheiden.

Objektiv gibt es kaum Gründe, denn der T6 Recharge erledigt den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 3,5 Sekunden und auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr gelingt zügig, da von 15 auf 30 km/h kaum mehr als eine

Sekunde vergeht. Besonders angenehm ist die spontane Reaktion auf Gasbefehle dank kurzem E-Boost, welcher die kleine Trägheit des Verbrenners überspielen kann. Und Fahrspaß kann man definitiv haben, das Antriebssystem hat wirklich Dampf. Der Vierzylinder, der mit Kompressor und Turbolader zwangsbeatmet wird, leistet für sich 253 PS und maximal 350 Nm Drehmoment und wird von einem Elektromotor an der Hinterachse unterstützt, der 87 PS und maximal 240 Nm Drehmoment bereitstellt. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine für den Vortrieb sorgen.

### 1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo setzt nur noch auf Motoren mit maximal vier Zylindern. Dafür haben sie große Anstrengungen unternommen, diese Motoren unter ihresgleichen besonders laufruhig und leise zu bekommen. Und fürwahr, am T6-Antrieb gibt es praktisch nichts zu meckern. Die Vibrationen sind sehr gut gedämpft, im Innenraum praktisch nicht zu spüren. Allenfalls unterhalb von 1.500 1/min können sehr sensible Naturen den Verbrenner ein wenig spüren, allerdings meidet die Automatik diesen Drehzahlbereich üblicherweise. Auch akustisch ist der Benziner sehr zurückhaltend, nur unter 1.300 1/min tritt etwas Brummen auf - dafür muss man aber die

Gänge manuell schalten, insofern kaum praxisrelevant; ansonsten hört man den Motor kernig bis sportlich klingend nur unter Last.

Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Kompressor-Turbo-Vierzylinders überbrückt der noch schneller ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren V90 Recharge gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung weitgehend homogen und gleichmäßig ab.

### 1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen und nach dem Kaltstart kann es aber dennoch ein wenig und leicht spürbar rucken. Um eine Fahrtrichtung vorzuwählen, muss man den kleinen Getriebewählhebel zweimal in die entsprechende Richtung drücken - das ist erstmal gewöhnungsbedürftig, dann aber im Alltag sehr simpel, weil der Hebel praktisch "blind" gefunden und bedient werden kann. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht auffällig schnell; praktisch unmittelbar ändert sich der Vortrieb, weil dieser durch den Elektromotor an der Hinterachse umgesetzt wird und dafür kein Getriebe umschalten muss. Rangieren

gelingt so sehr schnell. Da der E-Motor auch für die Kriechfunktion sorgt, kann diese gut dosiert und schnell einsetzen, weiches Anfahren ist damit kein Problem. Die acht Gänge der Wandlerautomatik sind sinnvoll gestuft und passend zum Motor und seiner Leistung ausgelegt. Bei 130 km/h dreht der Verbrenner im achten Gang mit 2.300 1/min. Schaltpaddel fürs Lenkrad gibts beim Inscription nicht. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist Serie. Der Verbrenner wird ausgesprochen weich und spontan zu- und abgeschaltet, was von einem Elektromotor zwischen Getriebe und Verbrenner (ISG) umgesetzt wird; dieser E-Motor dient auch als Generator beispielsweise im "Allrad-Modus".

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der V90 liegt sicher und gelassen auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, der Schwede vermittelt ein sicheres Fahrgefühl im Alltag. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen. Kurz scharrende Vorderräder beim Beschleunigen aus dem Stand heraus treten nur bei sehr forschem Gaseinsatz auf, ansonsten schiebt die Hinterachse elektrisch angetrieben mit an, wodurch sich

praktisch ein traktionsstarker Allradantrieb ergibt. Beim ADAC Ausweichtest liefert der V90 eine souveräne Vorstellung ab. Das ESP greift genau richtig ein, sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Intensität. Die feine und situationsangepasste Regelung ermöglicht ein agiles Durcheilen der Gassen bei insgesamt recht hohen Geschwindigkeiten. Der große Kombi bleibt dabei jederzeit gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die im V90 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwa drei Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Volvo gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man eine gute Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt. Nicht ideal ist das Lenkverhalten bei höheren

Lenkwinkeln. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung hat man weniger Rückmeldung, was zu einem ungenauen Lenkverhalten führen kann. Zumindest etwas Abhilfe schafft der auswählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die Rückmeldung etwas verbessert.

### 2,0 Bremse

⊕ Der V90 Recharge verfügt über eine standfeste Bremsanlage, die dem hohen Gewicht durch die Hybridtechnik gewachsen ist. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi 33,6 m im Durchschnitt (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein wirklich guter Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren;

der Übergang zwischen Rekuperation und mechanischen Radbremsen ist kaum zu spüren. Nur ganz selten gibt es einen leichten Ruck, wenn kurz vor dem Anhalten die Rekuperation beendet und die mechanische Bremse nicht ganz genau zugeschaltet wird. Davon abgesehen hat Volvo das System sehr gut abgestimmt.



## 1,4 SICHERHEIT





















### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der V90 bietet eine wirklich umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante schon inklusive ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Radarsensor ist dabei nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Das IntelliSafe-System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, und dem Ausweichassistenten ebenso den Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht. Das ACC verfügt seit Modelljahr 2021 auch über eine prädiktive Regelung auf Straßenverläufe und Verkehrszeichen mit Einbezug der Navigationsdaten. Ergänzt werden kann das Angebot an Assistenzsystemen durch Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems. Dieses beinhaltet dann auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Die Optionsliste umfasst überdies ein Head-Up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe.

### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auch dem Bereich der passiven Sicherheit widmet Volvo traditionell viel Aufmerksamkeit. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der V90 95 Prozent der Maximalpunkte für sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 01/2017). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Kombi 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 knapp 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, sie können nicht hoch gezogen werden. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf alle Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call).

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

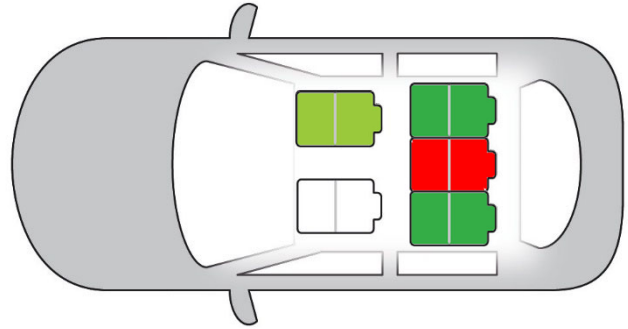
## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der V90 im Bereich Kindersicherheit mit 80 Prozent recht gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist angemessen für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auf Isofix und i-Size muss man vorn jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können. Kindersitze lassen sich im Fond über die großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Gegen Aufpreis gibt es für die Fondplätze integrierte Kindersitze und die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich optional per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

### 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)

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der V90 76 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das bis zu einer

Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Die aufwendige Technik des Plugin-Hybrid ergibt unter Umweltgesichtspunkten nur dann Sinn, wenn sie entsprechend ihrer Vorteile gegenüber reinen Verbrennern eingesetzt wird. So sollte regelmäßig - in jedem Fall immer nachts - die Batterie geladen werden, damit zu jeder Zeit Strom für den Antrieb bereitsteht. Der Elektromotor kann dann alleine oder anteilig den Vortrieb übernehmen, wobei die Elektronik im Volvo die beiden Antriebe je nach Anforderungen geschickt steuert, um möglichst geringe Verbräuche zu erzielen. Dabei ist es wichtig, mit aktivierter Navigation zu fahren, damit das Auto weiß, wie es seinen Stromvorrat einteilen soll. Topografische Eigenschaften der Route wie auch Kurven und Kreisverkehre werden so angesteuert, dass möglichst viel Energie rekuperiert wird und möglichst wenig Energie in den Bremsen verpufft. So ist es möglich, auch im reinen Hybridbetrieb den Gewichtsnachteil zumindest auszugleichen, so dass sich kein Mehrverbrauch gegenüber dem reinen Benziner ergibt. Je mehr Strom zur

Verfügung steht, desto mehr Kraftstoff kann eingespart werden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 44 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Volvo gibt als Reichweite maximal 58 km (gemessen nach NEFZ) an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe aktuell technischer Stand. Für ein reines Elektroauto wäre das eigentlich zu viel, jedoch haben die Premium-Elektroautos im Ecotest bisher etwa 25 bis 30 kWh/100 km verbraucht und damit nicht wirklich weniger als der V90 Recharge. Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,5 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum bei 7,8 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,3 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,1 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der V90 Recharge auf 100 km 9,2 kWh Strom und 4,8 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 181 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 22 von maximal 60 möglichen Punkten.

## 2,2 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut Volvo einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt signifikant gegenüber früheren Volvo-Benzinern und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO<sub>x</sub> und CO liegen auf niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem doppelt aufgeladenem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft, und eine tolle technische Leistung der Ingenieure. Fährt der V90 Recharge im

Hybrid-Modus, bekommt er fast volle Punktzahl für niedrige Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-V90 nicht wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Volvo V90 Recharge mit den zwei Antriebsherzen nur 38 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 60 Zählern, die für drei von fünf Sterne im Ecotest genügen.

## 4,1 AUTOKOSTEN

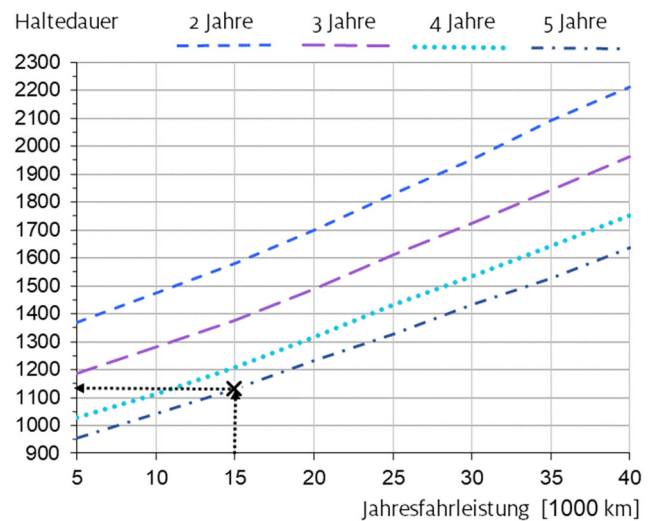
### 4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Volvo verlangt für den V90 Recharge T6 Inscription fast 73.000 Euro - ein erheblicher Preis, selbst in der oberen Mittelklasse. Immerhin ist die Serienausstattung recht umfangreich, wenngleich noch nicht ganz komplett. Der gut ausgestattete Testwagen liegt bei fast 90.000 Euro.

Nach dem Erwerb geht es kostenintensiv weiter, denn der absolute Wertverlust ist recht hoch und die Versicherungsklassen sind teilweise mittelprächtigt; bei der Haftpflicht ist der V90 mit 17 vergleichsweise günstig eingestuft, bei der Teilkasko mit 20 und bei der Vollkasko mit 22 eher durchschnittlich. Nur die Kfz-Steuer fällt mit 40 Euro pro Jahr für einen Volvo überschaubar aus. Der V90 Recharge muss zwar erst spätestens nach 30.000 km zur Inspektion, die Wartungsintervalle von einem Jahr sind für Wenigfahrer aber ungünstig.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1131 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B4 Momentum Automatik	B5 Momentum Pro Automatik	B6 R Design AWD Automatik	B4 Diesel Momentum Automatik	B5 Diesel Momentum Pro AWD Automatik	Recharge T6 R Design Expression AWD Automatik	Recharge T8 R Design Expression AWD Automatik
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	145 (197)	184 (250)	220 (300)	145 (197)	173 (235)	251 (340)	288 (390)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1500	350/1800	420/2100	400/1750	480/1750	590/1700	640/2200
0-100 km/h [s]	7,9	6,9	6,2	8,5	7,2	5,9	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,0/6,5   S	6,0/6,5   S	6,7/7,4   S	5,0/5,5   D	5,2/5,5   D	1,7/1,7   S	1,7/1,7   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	139/148	139/148	162/169	128/145	136/145	40/39	40/39
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/23	16/22/23	16/22/23	16/22/23	16/22/23	17/22/20	17/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	156	156	214	299	299	40	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	999	1057	1213	1044	1120	1098	1132
Preis [Euro]	50.300	57.300	69.000	54.250	62.650	69.400	72.400

**Aufbau**

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

**Versicherung**

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

**Kraftstoff**

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo-Kompressor, Euro 6d-TEMP, OPF	
Hubraum	1.969 cm³
Leistung	251 kW/340 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	590 Nm bei 1.700 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	40 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,3 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.936/1.879/1.475 mm
Leergewicht/Zuladung	2.100/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	488/1.454 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Göteborg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 100W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,4 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,3/9,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	114 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	2.140/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/875/1.460 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	142 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	764 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1131 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/20		
Basispreis V90 Recharge T6 Inscription AWD Automatik	72.600 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	87.487 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.260 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	2.190 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/975 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	750 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	750 Euro° (Paket)/1.090 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.290 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.110 Euro
Metalllackierung	ab 1.000 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.730 Euro°/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

4,1

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

Stand: März 2021  
Test und Text: M. Ruhdorfer