



# Kraft aus zwei Herzen

**Autoflotte-Test** | Als Topmodell der XC90-Baureihe fährt der Plug-in-Hybrid T8 Twin Engine vor. Der Hybridantrieb spielt seinen Verbrauchsvorteil aber nur in bestimmten Situationen voll aus.

— T8 Twin Engine heißt die Topversion des Schweden-SUVs XC90. Acht Zylinder wie zeitweise im Vorgänger bedeutet das aber nicht, auch hier werkelt der 2,0-Liter-Vierzylinder unter der Haube. Unterstützung erhält der 320 PS starke Benziner aber von einem 87 PS starken Elektromotor, dessen Akkus sich mittels Plug-in-Technik an der Steckdose auf-laden lassen.

**Karosserie** | Der immer siebensitzige T8 Twin Engine ist ein komfortabler Langstreckengleiter. Vorne sowie auf der mittleren Sitzreihe bietet er mehr als ausreichend Platz. Die Sitze der dritten Reihe sind dagegen aus gutem Grund nur für bis zu 1,70 Meter große Passagiere zugelassen. Auch der Gepäckraum kann sich sehen lassen, bis zu 1.816 Liter nimmt der XC90 über die recht hohe Ladekante auf – 52 Liter weniger als die siebensitzigen Verbrenner-Varianten. Der viele Platz kommt nicht von ungefähr, mit 4,95 Metern Länge und 1,96 Metern Breite – mit Außenspiegeln sogar 2,14 Meter – ist der XC90 eine imposante Erscheinung.

**Interieur** | Innen zeigt sich der XC90 gut verarbeitet, der Twin Engine fällt mit seinem gläsernen Automatik-Wählhebel der schwedischen Glashütte Orrefors auf. Nur wenige Funktionen steuert der Fahrer per Taste, überwiegend erfolgte die Bedienung über den 9,2-Zoll-Touchscreen (Teil des Business-Pakets Pro). An die Bedienlogik gewöhnt man sich schnell, die Steuerung der Klimatisierung könnte über klassische Drehregler jedoch einfacher erfolgen. Bei normalem Licht keine Probleme bereitet die Ablesbarkeit der digitalen Instrumentierung über das 12,3 Zoll große Display hinter dem Volant.



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Strahlendes Blau** | Die Außenfarbe Bursting Blue Metallic gibt es für 1.176 Euro und nur im R-Design

**Antrieb** | Kommen wir zum Herzstück des XC90 T8 Twin Engine, dem Hybridantrieb. Die Aufgaben sind klar verteilt: Der 320 PS starke Benziner treibt die Vorderräder an, der 87 PS starke E-Motor die Hinterräder. 407 PS leistet der Antrieb insgesamt, bis zu 640 Nm Drehmoment stehen in der Spitze zur Verfügung. Das spürt man: Das große SUV spurtet beim Tritt aufs Gaspedal spontan los, Schluss ist laut Papieren erst bei 230 Stundenkilometern. Wir waren mit bis zu 180 Stundenkilometern unterwegs, und da zeigte der T8 noch eine Menge Dynamik.

Rein elektrisch fährt der T8 Twin Engine laut Datenblatt bis zu 125 Stundenkilometer schnell, im Test sprang der Benziner auf der Autobahn aber bei knapp über 100 Stundenkilometern wieder an. Dennoch: Der große Volvo lässt sich über weite Strecken

bequem rein elektrisch bewegen. Das Werk gibt mit der 9,2 kWh starken Hochvolt-Batterie maximal 43 Kilometer elektrische Wegstrecke an, bei uns waren 30 bis 35 Kilometer realistisch. Eine Strecke, die für das abgasfreie Pendeln vielfach ausreicht.

Generell schaltet sich der E-Antrieb kaum merklich zu. Wann und wie oft sein Einsatz gefragt ist, entscheiden auch die wählbaren Fahrmodi Hybrid (Standardeinstellung), Pure (ausschließlich elektrische Fahrt), Power (Leistungsmaximierung beider Antriebe), Save (Stromspar- und Lademodus), AWD und Offroad (Allrad- sowie Geländemodus).

Der Benzinverbrauch in unserem Test hing stark von der jeweiligen Fahrsituation ab. Minimal waren es null Liter beim Stromern in der Stadt, insgesamt flossen während unserer Zeit mit dem XC90 T8 Twin En-



**Alles an seinem Platz** | Der XC90 überzeugt durch gute Verarbeitung und durchdachte Ergonomie



**Nachschub** | Mit voller Batterie wird der XC90 zum idealen Pendlerauto

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reibungsloser Betrieb des Hybridsystems</li> <li>▶ Komfortabler Langstreckengleiter</li> <li>▶ Großzügiges Raumangebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Geringe Reichweite auf langen Strecken</li> <li>▶ Teils unhandlich durch Breite und großen Wendekreis</li> <li>▶ Verbrauchsvorteil durch E-Betrieb vor allem auf kurzen Strecken</li> </ul>

**Daten und Preise | Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD R-Design****Grundpreis Testwagen 67.521 Euro**R4/1.969 cm<sup>3</sup> + ERAD-E-Motor | 299 kW/407 PS | 640 Nm | 8-Gang-Aut. | 5,6 s | 230 km/h | 2,1 l | 49 g/km

4.950 x 1.958 x 1.776 mm | 262–1.816 Liter

Wartung: 12 Monate/30.000 km

Effizienzklasse: A+

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko : 22 | 27 | 26

Garantie: 24 Monate ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

**Restwerte | DAT-Prognose**

Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD R-Design



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 51,7 %

25.000 km/Jahr: 46,5 %

40.000 km/Jahr: 38,8 %

gine auf 100 Kilometer 12,5 Liter Benzin durch dessen Einspritzdüsen. Bei langen Autobahnfahrten um die Richtgeschwindigkeit waren es etwa 10,8 Liter, auf Fahrten mit 120 bis zu 180 Stundenkilometer verlangte der Schwede im Schnitt 13,7 Liter. Diese absolut gesehen hohen Werte werden durch den Fakt relativiert, dass es sich beim Testwagen um ein leer mindestens 2,3 Tonnen schweres SUV mit 320 PS starkem Benzinmotor handelt. Allerdings zeigen die Werte auch: Seine Verbrauchsvorteile spielt der Plug-in-Hybrid

vor allem im Kurzstreckenverkehr aus. Dann wird auch das Reichweitenproblem weniger drängend: Die 60 Liter Tankinhalt des T8 Twin Engine zwingen nämlich auf Langstrecken zum einen oder anderen Tankstopp. Für Fahrten quer durch die Republik bleiben die Diesel-XC90 daher die bessere Wahl.

**Preise und Ausstattung |** Der XC90 T8 Twin Engine ist kein billiges Vergnügen. Los geht es ab 64.412 Euro im zweithöchsten Ausstattungslevel Momentum. Die getestete sportliche Variante R-Design steht ab

67.521 Euro in der Preisliste. Dann sind auch Licht- und Regensensor, Infotainment Sensus Connect, Zweizonen-Klimaautomatik, Multifunktions-Lederlenkrad, Einparkhilfe hinten, 20-Zoll-Leichtmetallräder oder elektrische Vordersitze an Bord. Außerdem ist jetzt der Intellisafe Assist Serienstandard, der teilautonomes Fahren bis zu 130 Stundenkilometern erlaubt. Unser Testwagen hatte dieses Feature allerdings noch nicht an Bord.

Mehr Ausstattung gibt es auch in Form zahlreicher Pakete. Darunter für den T8 Twin Engine zwei Business-Pakete. Einmal das Business-Paket mit Digitaler Instrumentierung, Sensus-Navigationssystem und Park Assist Pilot für 1.261 Euro sowie das Business-Paket Pro, das zusätzlich ein Audiosystem von Bowers & Wilkins enthält (3.319 Euro). Für Langstreckenfahrer empfehlenswert: Intellisafe Surround mit Totwinkelassistent, Spurwechsel- und Querverkehrswarnung sowie Heckaufprallabschwächung (504 Euro). Und natürlich Metallic-Lack, der ab 807 Euro in der Preisliste steht. | *Christian Frederik Merten*

## Neue Pfade für die Katze

**Autoflotte-Test |** Jaguar tritt mit seinem ersten SUV an. Die Briten haben den F-Pace auf Dynamik getrimmt, und drei Jahre Inspektion gibt es aufpreisfrei dazu.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

**Starker Kontrast |** Folierung in Mattsilber – lackiert war der Test-F-Pace eigentlich in Dark Sapphire Blue Metallic (756 Euro) – in Kombination mit den 20-Zoll-Felgen für 2.521 Euro

**Karosserie |** An diesem Anspruch lässt der F-Pace schon von außen keinen Zweifel. Sein Design fügt sich nahtlos in die aktuelle sportliche Jaguar-Linie ein. Markentypisch trägt auch das SUV coupéhafte Züge. Die Optik mit ihren schräg abfallenden Dachsäulen schränkt zwar die Übersichtlichkeit ein, das Platzangebot jedoch nicht allzu stark. Bis zu 1.740 Liter Gepäck fasst der F-Pace maximal, das sind nur 146 Liter weniger, als ein deutlich längerer und mit steilerem Heckabschluss versehener Volvo XC90 bietet. Auch im Fahrgastraum herrschen keine klaustrophobischen Zustände. Dabei wirkt das neue englische SUV im Alltagsbetrieb trotz seiner Breite von 1,94 Metern erstaunlich kompakt. Beim Einparken helfen Parksensoren und eine 360-Grad-Einparkhilfe (im Parkhilfe-Paket mit Parkassistent und Surround-Kamera für 2.059 Euro), vorne dürften die Sensoren allerdings etwas früher anschlagen.

— Die SUV-Kompetenz im Hause Jaguar Land Rover hat bislang die Marke Land Rover für sich gepachtet. Dieses Privileg müssen die Allradspezialisten nun aufgeben, mit dem

F-Pace wildert nun auch Jaguar erstmals im Boom-Segment. Anders als Discovery, Ranger Rover und Co. setzt der F-Pace aber vor allem auf Dynamik.

**Interieur |** Im Innenraum des F-Pace Portfolio fallen zunächst die braunorange-farbenen Ledersitze auf. Die Vordersitze sind serienmäßig zehnfach verstellbar und bieten ▶



Foto: Christian-Friedrich-Merens/Autoflotte

**Steckt viel weg |** Trotz coupéhafter Linienführung bietet der F-Pace mehr als ausreichend Platz

großen Seitenhalt und hohen Langstreckenkomfort gleichermaßen. Der Qualitätseindruck des Leders ist gut, das gilt aber nicht für jeden der verarbeiteten Kunststoffe im getesteten Vorserienfahrzeug: Einige Schalter und Verkleidungen wirkten vergleichsweise billig. Der Testwagen war mit dem Incontrol-Touch-Pro-Paket 1 (1.798 Euro) ausgestattet, das neben dem Incontrol-Touch-SSD-Festplattennavigationssystem auch ein 12,3 Zoll großes Instrumentendisplay umfasst. Die digitalen Instrumente – verschiedene Fahrmodi des serienmäßigen Jaguar Drive Control führten auch zu angepasster Instrumentierung – ließen sich ohne Probleme ablesen. Die Bedienung von Navi oder Soundanlage über den acht Zoll großen Touchscreen ist im Großen und Ganzen logisch aufgebaut. Im Testwagen verbaut war auch das Incontrol-Connect-Pro-Paket (882 Euro) mit Incontrol Pro Services, Incontrol Apps sowie Incontrol Remote Premium. Das bedeutet zum Beispiel zusätzliche Navigationsservices, die Nutzung von Smartphone-Apps auf dem Touchscreen oder bestimmte Fahrzeugfunktionen per Smartphone zu steuern.

**Antrieb |** Mit seiner ohne Sonderausstattung gegen knapp 1,9 Tonnen schweren Alu-Karos-



Foto: Christian-Friedrich-Merens/Autoflotte

**Absolut digital |** Armaturen und Touchscreen lassen sich gut ablesen. Die verwendeten Kunststoffe könnten teilweise hochwertiger sein

serie gehört der F-Pace 30d zu den leichteren Vertretern seines Segments, und im Zusammenspiel mit dem drei Liter großen V6-Biturbo-Diesel ergibt das mehr als ausreichende Fahrleistungen. Die 300 PS und maximal 700 Newtonmeter machen sich beim Tritt auf das Gaspedal so auch schwingvoll bemerkbar. Unter sattem Sechszylinder-Sound prescht der F-Pace so agil voran, dass auch Überholvorgänge auf der Landstraße an Brisanz verlieren. Die im 30d serienmäßige Achtgang-Automatik schaltet weich und zum richtigen Zeitpunkt, Traktionsprobleme verhindert der Allradantrieb, ebenfalls Standard im großen Diesel. Der hält sich übrigens

auch bei höheren Geschwindigkeiten akustisch angenehm zurück. Das gilt für alle vier Fahrmodi Standard, Eco, Dynamic und Winter, deutlich spürbar ist dagegen die direktere Gasannahme im Dynamic-Modus. 9,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer genehmigte sich unser F-Pace 30d dabei im Schnitt, wobei wir etwa drei Viertel unserer Testfahrten auf Autobahnen zurückgelegt haben, und davon einen Großteil im dichten Verkehr. Was wir nicht testen konnten – die Reichweite des Adblues: Laut Jaguar sollen die 17 Liter aber für 23.000 Kilometer reichen.

**Fahrverhalten |** Unser Test-F-Pace trug optionale 20-Zöller. Jedoch überzeugte das mit adaptivem Fahrwerk ausgestattete SUV mit gutem Abrollkomfort auch auf schlechten Straßen, lediglich auf langen Bodenwellen federte es etwas weich nach. Dennoch wird der F-Pace seinem Anspruch als Dynamiker unter den SUVs gerecht, Kurven quittiert der F-Pace nicht mit einem für manche SUVs so typischen Hang zur Wankneigung.

**Preise und Ausstattung |** Den F-Pace 30d bietet Jaguar ab 48.479 Euro (Basis Pure) an, das dritthöchste Level Portfolio gibt es ab 54.765 Euro. Immer mit dabei sind dann Ledersitze, zehnfach verstellbare Vordersitze, 18-Zoll-Räder, Bi-Xenon-Licht, Licht- und Regensensor, Einparkhilfe vorn und hinten, Multifunktions-Lederlenkrad oder das Infotainment-System Incontrol Touch mit Acht-Zoll-Touchscreen sowie Bluetooth.

Sinnvolle Extras sind die Metallic-Lackierung (ab 756 Euro), die Verkehrszeichenerkennung mit adaptiver Geschwindigkeitsbegrenzung (227 Euro), LED-Scheinwerfer (950 Euro) sowie der Totwinkelwarner (546 Euro) und der adaptive Tempomat (1.008 Euro). Den DAB-Radioempfang gibt es für 294 Euro, erwies sich allerdings als weniger zuverlässig. Ein wichtiges Ausstattungspaket ist das erwähnte Incontrol-Touch-Pro-Paket 1 mit Navigationssystem.

Nichts kostet dagegen der Service Jaguar Care: Drei Jahre Garantie und Inspektionen sind für jeden F-Pace im Kaufpreis inbegriffen – ohne Kilometerbegrenzung. | cfm

**Details |** Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Dynamik in Design und Charakter</li> <li>▶ Spurtstarker und lauffruhiger Antrieb</li> <li>▶ Inspektion für drei Jahre inbegriffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kunststoffanmutung teilweise nicht dem Preis entsprechend</li> <li>▶ Unzuverlässiger DAB-Radioempfang</li> </ul>

**Restwerte |** DAT-Prognose

Jaguar F-Pace 30d Portfolio  
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 58,6 %  
 25.000 km/Jahr: 54,0 %  
 40.000 km/Jahr: 46,1 %



**Daten und Preise |** Jaguar F-Pace 30d Portfolio

**Grundpreis** **54.765 Euro**  
 V6/2.993 cm³ | 221 kW/300 PS | 700 Nm/2.000 U/min  
 8-Gang-Aut. | 6,2 s | 241 km/h | 6,0 D | 159 g/km

4.731 x 1.936 x 1.652 mm | 508–1.740 Liter  
 Wartung: 12 Monate/26.000 km  
 Effizienzklasse: B  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 22 | 27 | 28  
 Garantie: 36 Monate ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer