



Fotos: Michael Blumenstein

Der neue Volvo EX90 überrascht mit seiner Zurückhaltung trotz seiner schieren Größe mit über fünf Metern Länge.

High-End, made in USA

Der Volvo EX90 ist der größte, stärkste und schwerste Serien-Volvo. Wir sind mit dem „EX90 Twin Motor Performance AWD Ultra“ herumgeflüstert.

Die USA waren und sind fürs Opulente bekannt. Klar, dass auch die größten Pkw aus den USA kommen – schon immer. Der Cadillac Escalade ist das vielleicht plakativste Beispiel der Jetztzeit. Zwischen 5,38 und 5,75 Meter messen die Mega-SUV und haben auch mal ein Leergewicht von deutlich jenseits der drei Tonnen – der Escalade IQ sprengt nicht nur größenmäßig die Euro-Dimensionen.

Riesen aus den USA

Da wirkt ein Mercedes EQS SUV mit 5,12 Metern und 2,9 Tonnen Gewicht (EQS 580) fast schon schwächling und gehört bei uns zu den Riesen auf der Straße. Sein Produktionsort befindet sich in den USA. Tuscaloosa, Alabama, um es zu präzisieren. Mit 5,11 Metern und 2,8 Tonnen kommt der BMW XM ähnlich monströs daher. Das Plug-in-Hybrid-Monster mit bis zu 748 PS wird gleich nebenan produziert, in Spartanburg, South Carolina.

Volvo schickt nun den EX90 ins Rennen um die Gunst der Kunden. Und auch er wird im Land der unbegrenzten Möglichkeiten produziert.

Ebenfalls in South Carolina, in Ridgeville, nahe Charleston. Mit 2,8 Tonnen verteilt auf 5,04 Meter ist er der Zwerg unter den elektrifizierten Euro-SUV, made in USA – und sogar kürzer als ein 5er-BMW.

Perfektes Design

Von außen betrachtet hat die Designabteilung in Göteborg beim EX90 nahezu perfekte Arbeit geleistet. Ohne Vergleichsgrößen wirkt er fast zierlich. Die Proportionen stimmen, die sauberen Verläufe lassen Freunde zeitloser Eleganz mit der Zunge schmalzen.

Wie riesig der Wagen ist, merkt man entweder, wenn ein EX30 danebensteht, oder aber, wenn man in den EX90 einsteigt. Die Pforten öffnen sich weit, erhobenen Hauptes klettert man hinein und versucht, den Fahrstuhl auf seine Maße einzustellen. Versuchen ist hier wohl bei vielen Neulingen das Stichwort. Denn der kleine rechteckige Knubbel direkt am Sitz lässt seine Funktionsweise nicht sofort erschließen. Der nächste Handgriff geht meist zur Lenkradverstel-

lung. Doch diese ist nicht an der Lenksäule. Wer danach sucht, findet sie im Menü des Infotainmentsystems wie auch die Verstellung der Außenspiegel. Beides wird nach dem Aktivieren im Display über die Lenkradtasten verstellt. Gen Z wird es lieben – angeblich. Nur braucht die noch ein paar Jahrzehnte, bis der EX90 ins Beuteschema fällt.

Luftig, hochwertig, schön

Das Interieur ist von Haus aus hochwertig. Viele Möglichkeiten zur Individualisierung – wie bei anderen Premiumherstellern – gibt es jedoch nicht.



Leider nicht richtig beleuchtet und nur 11 kW AC bietet der Anschluss.

KLEINE FLOTTEN



- 1** Funktional und schön ist das Cockpit. Das Menü ist dennoch überfrachtet. **2** So gelingt etwa das Einstellen der Außenspiegel nur per Lenkradtaste. **3** Das System (Android Automotive) ist dennoch gut abgestimmt und liefert sehr genaue Angaben. **4** Die Instrumententafel ist klein, hält aber die wichtigsten Angaben im Blickfeld parat. Zudem gibt es ein Head-up-Display. **5** Die optionale Sitzerrhöhung ist praktisch. **6** Das Soundsystem ist eine Wucht. **7** Die Reihe drei ist für Kinder. **8** Ordnung im Kofferraum. **9** Die Sitzeinstellung braucht Übung. **10** Die Leuchtgrafik kennt man vom EX30.

Leder ist beispielsweise nicht zu haben, dafür aber die Option „Tailored Wool“. 1.008 Euro kostet der Mix aus 30 Prozent Wolle und 70 Prozent Polyester – sieht sehr schön aus. Die Entscheidung, ob man den EX 90 als Sechs- oder Siebensitzer möchte, ist kostenfrei – zumindest dann, wenn man nicht die Basisversion wählt.

Beim Core kosten die Extrasitze 1.933 Euro. Doch ein Siebensitzer ist der EX90 eh eher nicht. Erwachsene sitzen auf den beiden letzten Plätzen eingepfercht. Beim Sechssitzer lassen sich immerhin die Füße zwischen Sitzplatz drei und vier nach vorn strecken. Und als Sechssitzer wirkt der EX90 staatsmännisch und darf als chauffeur-affin bezeichnet werden – die Chinesen freut's.

Dann verzichtet man auf eine Option, die Eltern mit Kindern mittleren Alters gut finden. Für 260 Euro bekommt der mittlere Fondsitz eine Hochsitz-Funktion wie im VW Touran.

Damit die hinteren beiden Sitze beheizt sind, braucht es das Winterpaket (mit Lenkradheizung). Das berechnet Volvo je nach Ausstattung mit 462 bis 672 Euro extra und ist für einen kühlen Schweden etwas kleinlich – das Paket ist für ein E-Auto allerdings Pflichtprogramm.

Eigentlich ein Luxusprodukt

Zurück auf den bequemen Fahrerplatz. Der einzige Kritikpunkt beim haptischen Erleben des EX90 befindet sich im Lenkrad. Das Drücken der Lenkradtasten sieht man auch Tage danach noch und das Geräusch bleibt im Ohr: knarzknarz. Wie beschrieben (Lenkrad und Spiegel) ist die Bedienung gewöhnungsbedürftig. Das Öffnen des Handschuhfaches gelingt im EX90 theoretisch mittels Touchfunktion unten rechts im Display. Für die Preisklasse ist das suboptimal. Vor allem dann, wenn der Button keinerlei

Reaktion verursacht und das Handschuhfach geschlossen bleibt – kein Einzelfall beim Pressetermin.

„Zwei für vier“ beim Thema Fensterhebertasten kennen wir von den VW-ID-Modellen, dem Ford Capri, dem Volvo EX30 und nun auch vom EX90 – bei allen ist der Vorteil für den Fahrer nicht vorhanden. Das Aktivieren des Abstandstempomaten gelingt den meisten Nutzern sicherlich auch nach einem Online-Tutorial oder dem Lesen der Bedienungsanleitung – intuitiv war gestern.

Das Kombiinstrument hinter dem Lenkrad zeigt alles Wissenswerte klar und verständlich an. Das Head-up-Display ist eine gelungene Zugabe. Gelungen ist auch das Bowers-&Wilkins-Soundsystem für 2.563 Euro (bei den Ausstattungen Plus und Ultra). Ein Aufpreis übrigens, der auf die mindestens 76.050 Euro (Startpreis EX90 Plus mit Heckantrieb) obendrauf kommt.



In der Top-Version Ultra bringt der Schwede 2,8 Tonnen Leergewicht mit.

Volvo EX90 Twin Motor AWD Performance Ultra

Testwagenpreis 99.000 Euro

Permanent-Synchron-
Front- und -Heckmotor
380 kW/517 PS | 910 Nm
180 km/h | 4,9 s

WLTP-Verbrauch 21,2 kWh

Reichweite 599 km

Akkukapazität 107 kWh (netto)
400-Volt-System

Ladeleistung AC 11 | DC 250 kW
5.037 x 1.964 x 1.744 mm

Kofferabteil 697–2.173 Liter

HK 22 | VK 28 | TK 24

Wartung 2 Jahre/30.000 km

Garantie 3 Jahre/100.000 km
8 Jahre/160.000 km Akku

Bowers-&Wilkins-Sound

Beim Plus und beim Ultra ist ab Werk bereits ein Bose-System mit 14 Lautsprechern an Bord. Lohnt also der Aufpreis zum Bowers & Wilkins? Das lassen wir – trotz audiophilen Gemüts – besser einen Profi beurteilen. Laut Stefan Schickedanz, Hi-Fi-Redakteur und Betreiber des Portals stereoguide.de, liegt das System tonal und dynamisch ganz weit an der Spitze. So gesehen ist der Preis verglichen mit den High-End-Audio-Systemen einiger Mitbewerber wirklich sehr fair.

Heckantrieb reicht

Clever gelöst hat Volvo die Ausstattungsstruktur des EX90. Eigentlich reicht der Plus mit Heckantrieb und 272 PS für 64.050 Euro (plus ein paar Extras). Doch dann gibt es keine Pixel-Scheinwerfer, keine Akustikverglasung und keine Massagesitze. Wer das will, zahlt knapp 8.400 Euro drauf und bekommt dann gleich noch Allradantrieb, 408 PS und den geringfügig größeren Akku.

Beim Fahrwerk hatten wir das Standard-Set-up im Testwagen, also Doppelquerlenker vorn und Mehrlenker-Hinterachse sowie 21,6 Zentimeter Bodenfreiheit. Als Option gibt es für die Allradversionen für 1.907 Euro die Luftfederung. Die Spreizung reicht dort von 21 bis 25 Zentimetern Bodenfreiheit. Die Wattiefe, für alle, die mit dem Luxusdampfer die Meere kreuzen wollen, beträgt 45 Zentimeter. Der EX90 ist aber auch mit dem klassischen Stahl-Aluminium-Set-up astrein fahrbar.

Trotz optionaler 22-Zoll-Bereifung (Serie 20) ist der Komfort gut und passend zum Fahrzeug. Lediglich kleine Anregungen werden spürbar weitergegeben. Empfehlenswert: bei 20-Zoll-Serienbereifung bleiben und sich über eine einheitliche Reifengröße (255er) freuen. Ab 21 Zoll gibt es Mischbereifung mit 295er am Heck.

Verbrauch und Reichweite

Ob sich damit die Leistung des EX90 Twin Motor AWD Performance besser oder schlechter verhalten lässt, können wir nicht beurteilen. Die 517 PS, die Volvo dem Topmodell spendiert hat, gehen jedoch im Normalfall angenehm sanft zugange. Erst beim Kick-down erwachen die Permanentmagnet-Synchronmotoren an Vorder- und Hinterachse und lassen 245 PS vorn und 272 PS hinten los. Da jammern die Winterreifen deutlich und es geht in knapp fünf Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100.

Wer das ab und an nutzt, ist eher weniger am Stromverbrauch interessiert. 21,2 kWh sollen es auf 100 Kilometern bei milden Temperaturen sein. Bei den Allradversionen hat man 111 kWh im Akku bei voller Ladung, 107 sind davon nutzbar. Die Heckantriebsversion besitzt rund 10 kWh weniger, kommt aufgrund der besseren Effizienz aber identisch weit – rund 600 Kilometer nach WLTP.

DC 250 kW, AC nur 11 kW

Wer dann ans Laden denkt, freut sich über die 250 kW Maximalwert am passenden DC-Ladepunkt, nachdem er

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

die billig wirkende Ladeklappe geöffnet und den Ladepfropfen herausgenommen hat. An städtischen 22-kW-Standorten holt einen die Realität ein: lediglich 11 kW AC laden. Für ein Luxus-SUV ist das zu wenig: zehn Stunden Standzeit bei leerem Akku. Die Blockiergebühr wird nur umgangen, wenn der Ladevorgang währenddessen zweimal gestoppt und gestartet wird.

So ist der EX90 vor allem ein phänomenal schönes Auto mit einigen Bedienschwächen. Ein phänomenales Elektro-Automobil ist er eher nicht. Dafür fehlen dem Premiumfahrzeug ein 800-Volt-System mit Ladeleistungen jenseits der 300 kW, ein 22-kW-AC-Anschluss, ein Verbrauch von unter 20 kWh auf 100 Kilometern, ein (wirklich beleuchteter) Ladeanschluss auf der rechten Fahrzeugseite. Letztendlich fehlt auch eine Garantie auf das Gesamtfahrzeug, die nicht bei 100.000 Kilometern endet. *mb*