



Fotos: Thorsten Weigl | Timo Bürger

Viel hat sich auf den ersten Blick nicht getan – immer ein gutes Zeichen für ein stimmiges Design.

# Länger lebe der Verbrenner

Volvo hat seinen Koloss aufgefrischt: Der XC90 fährt nun mit verschärfter Optik und einigen inneren Optimierungen vor – und das ausschließlich als Teilzeit-Stromer.

**Ein Oldie und** auch ein Goldie: Seit 2002 gibt es den Volvo XC90, seit 2014 fährt das Schweden-SUV in zweiter Generation. 2019 erhielt das Modell ein erstes Facelift, nun folgt die zweite Überarbeitung. Gut 930.000 Fahrzeuge der zweiten Generation wurden bislang verkauft. Im Volvo-Portfolio ist der XC90 das dritterfolgreichste Modell – nun sollen weitere Käufer hinzukommen.

## Neue Optik

Deshalb haben die Volvo-Designer das Aussehen überarbeitet. „Alles bis zur A-Säule ist neu“, so das Unternehmen. Konkret bedeutet das: Die Front des Siebensitzers wurde neugestaltet und orientiert sich nun stärker an den aktuellen Elektro-Modellen wie dem EX30. Überarbeitet wurden Kotflügel, Stoßfänger und Motorhaube. Die Scheinwerfer des auf der von Volvo

entwickelten skalierbaren Produkt-Architektur basierenden SUV leuchten nun mit Matrix-LED-Technik. Weitere optische Neuerungen sind die neuen 20- und 22-Zoll-Leichtmetallräder sowie die Lackfarbe Mulberry Red.

Noch mehr als außen haben die Designer aber innen (Volvo: „Wir haben den Innenraum einmal auf links gezogen.“) Hand angelegt: Die Mittelkonsole bietet mehr Stauraum als bisher – unter anderem einen zusätzlichen Getränkehalter. Die kabellose Ladeschale für Mobiltelefone kann nun besser erreicht werden. Beide (kleine) Änderungen dürfen in der Praxis durchaus als gelungen bezeichnet werden.

## Gutes Android-System

Eine der wichtigsten Neuerungen betrifft das Infotainmentsystem, das

nun „ein besonders intuitives und komfortables Bedienerlebnis“ bieten soll. Tatsächlich überzeugt die Performance des Android-basierten Systems mit neuem Snapdragon-Prozessor. Das System reagiert schnell, der neue und größere 11,2-Zoll-Hochkant-Touchscreen bietet eine verbesserte Menü- und Kontextleiste. Software- und Betriebssystem-Updates erfolgen nun Over-the-Air.

Während das Infotainment optimiert wurde, gibt es bei der Ladeleistung weiterhin Einschränkungen: Schnelles Gleichstromladen (DC) bietet Volvo für den Plug-in-Hybrid nicht an. Die Begründung: „Es gibt keinen Use-Case für DC-Ladung.“ Das bedeutet, dass Volvo-XC90-Fahrer die 18,8 Kilowattstunden große Batterie offenbar nur an der Wallbox aufladen sollen. Mit 6,4 kW (zweiphasig) maximaler Ladeleistung ist das zwar möglich, aber nicht State of the Art.



1



2



3

**1** Die Sitzposition ist gut und das Einrichten gelingt noch mittels echter Bedienelemente. **2** Harman-Kardon-Sound gibt es für 832 Euro. **3** Das Google-Betriebssystem ist im XC90 neu und macht einen echt guten Job.

## Plug-in- oder Mildhybrid?

Über 80 Prozent der Volvo XC90 werden als Geschäftswagen zugelassen, so die Einschätzung des Herstellers. „Je größer das Auto, desto höher der gewerbliche Anteil“, lautet die Faustformel. Neun von zehn Käufern entscheiden sich laut Volvo für den Plug-in-Hybrid, das restliche Zehntel für die Mildhybrid-Variante.

Die Wahl des Plug-in-Hybriden ist nachvollziehbar, denn er bietet auf der Straße den souveräneren Ein-

druck. Zwar verfügen beide Varianten über Allradantrieb, doch der Plug-in-Hybrid bringt die Kraft besser auf den Asphalt. Während der 184 kW/250 PS starke Mildhybrid B5 vor allem bei Anstiegen (auch akustisch) an seine Grenzen stößt, zieht der 455 PS starke T8 spürbar kraftvoller durch.

Zudem kann er (theoretisch) bis zu 71 Kilometer rein elektrisch fahren. Ein weiteres Argument für den Plug-in-Hybriden ist die steuerliche Dienstwagen-Begünstigung.

## Preise

Beide Motorisierungen arbeiten mit einer Achtgang-Automatik. Unter Last ist allerdings hörbar, dass kein

großvolumiger Motor unter der Haube steckt, sondern ein Zweiliter-Vierzylinder-Turbo. Beide Varianten profitieren von einer neuen Fahrwerksabstimmung. Optional (2.042 Euro) bietet Volvo eine Luftfederung an.

Der Volvo XC90 B5 AWD startet ab 67.134 Euro, der XC90 T8 AWD kostet mindestens 87.490 Euro. Drei Ausstattungslinien stehen zur Wahl. Allzu viele Jahre bleiben dem großen Verbrenner-Volvo (neben dem EX90) jedoch nicht mehr: Bis 2030 sollen Elektroautos und Plug-in-Hybride mindestens 90 Prozent des Absatzes der Marke ausmachen. Bis es so weit ist, werden aber sicher noch einige Exemplare dieses Erfolgsmodells vom Band rollen – zu Recht. *Timo Bürger*

## Volvo XC90 T8 AWD Plug-in-Hybrid

**Preis:** ab 73.520 Euro

R4/1.969 cm<sup>3</sup> + E-Motor

335 kW/455 PS | 709 Nm

5,4 s | 180 km/h | 8-Gang-AT

1,2 S + 19,4 kWh | 30 g/km

Akkukapazität: 18,8 kWh (netto)

Laden: AC 6,4 kW (einphasig)

WLTP-Reichweite: 71 km

Maße: 4.953 x 1.931 x 1.767 mm

**Kofferraum:** 302–1.856 Liter

**Anhängelast:** 2.400 kg

Versicherung KH: 23 | TK 24 | VK 24

Wartung: nach Anzeige

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der XC90 kann kurzzeitig auch sieben Menschen von A nach B bringen.