



Fotos: Michael Blumenstein

## Zu viel des Guten?

Volvo hat in den letzten Jahren viel richtig gemacht. Mit dem neuen Volvo ES90 treiben die Schweden das Bestreben nach dem Guten vielleicht aber etwas zu weit.

**Die Hutze auf dem Dach, die an ein Taxischild aus UK erinnert, ist für den Lidar. Bei neuen Bestellungen entfällt diese.**

**Viel hilft viel.** Je mehr, desto besser. Oder einfach: Zu viel des Guten? Fangen wir mit den drei Sprichworten an, die gut versinnbildlichen, was den Volvo ES90 ausmacht. Beim großen Schweden ist von allem (zu?) viel vorhanden. Und das irritiert auf den ersten Blick. Sind die Schweden, wie die Skandinavier generell, doch gern Vorreiter beim Simplifizieren oder Minimalisieren.

Bei der Formgebung des durchschnittlich aerodynamischen ES90 (CW-Wert 0,25) trifft das noch zu. Die neue Limousine wirkt klassisch, elegant und progressiv zugleich. Bei genauerer Betrachtung baut er allerdings doch ungewohnt hoch. 1,55 Meter, um genau zu sein. Klar, es handelt sich beim ES90 um ein Elektroauto, dessen massives Batteriepack untergebracht werden will. 92–106 kWh (brutto) müssen irgendwohin. Platz findet sich in der untersten Etage des exakt fünf Meter langen Volvo. Gardemaß in der oberen Mittelklasse. Bei der Fahrzeugbreite schießt er übers Ziel hinaus. Trotz eingedrehter Spiegelkörper ragen deren Ärmchen (mit Kamera) auf 2,05 Meter hinaus.

Das bei unserem Testwagen noch installierte „Taxischild“ am Dachanfang oberhalb der Windschutzscheibe entfällt ab sofort. In dieser Box befindet sich ein Teil des Lidar-Sensors (Light Detection and Ranging). Dieser soll eine bessere Kollisionsvermeidung gewährleisten.

Volvo bezeichnet sich selbst gern als „Sicherheitsmarke“. Beim Verbundglas war Volvo der Erste, beim Dreipunktgurt ebenfalls. Und bei der Schilderkennung waren sie vorn dabei. Das ist fast 20 Jahre her. Und im Volvo ES90 blickt man dann anno 2026 auf den Hinweis im glasklaren Head-up-Display und im Kombiinstrument: „60“. Allerdings passierte das auf der komplett schilderfreien A9 bei Tempo 180. So lange das nicht funktioniert, sollte nirgendwo ein Fahrzeug „autonom“ unterwegs sein.

### Autobahn-Gleiter

Seit Frühjahr 2020 limitiert Volvo – aus Sicherheitsgründen – alle Modelle auf 180 km/h. Beim E-Auto leuchtet das ein und stört weniger als beim Verbrenner, wenn überhaupt. Auf der be-

schriebenen A9 zwischen Berlin und Leipzig um 23.30 Uhr am Freitagabend nervt es. Denn der ES90 zieht stoisch seine Bahnen, ist superleise (Akustikglas gibt es nur in der Topausstattung Ultra), komfortabel und man merkt, dass mehr gehen könnte und keinerlei Gefahr für Leib und Leben droht. Selbst bei dieser Geschwindigkeit kann die Luftfederung (2.530 Euro extra) trotz montierter 22-Zoll-Monsterräder überzeugen – sie erhöhen allerdings den WLTP-Verbrauch um 0,6 kWh/100 km im Vergleich zu den 20-Zoll-Rädern. Wer es braucht, kann den 2.440 Kilogramm schweren Brocken im Touchmenü auf „hart“ stellen. Das Fahrwerk wird zwar nicht zappelig, aber er liegt spürbar straffer. Bis zirka 45 km/h lässt sich ein „Offroad“-Modus aktivieren. Dann hebt die Luftfederung die Karosserie um etwa zwei Zentimeter an.

Zurück zur Autobahn. Wer mit dem 333-PS-Volvo die A9 im Eiltempo runterprügelt, landet bei 40 kWh Stromverbrauch auf 100 Kilometern. Gemessen an der Masse und den Maßen, die sich den Fahrwiderständen entgegenstellen, ist das akzeptabel. Und

dennoch dezimiert sich die Reichweite des netto 88 kWh speichernden Akkuangebots auf gut 200 Kilometer Realreichweite. Wer sich an der Richtgeschwindigkeit orientiert, muss mit 27 kWh rechnen. Im Stadtbetrieb und beim echten Cruisen landet man bei rund 21 kWh, alles ohne Ladeverluste. Sparsam ist der ES90 also nicht.

### Schnelles Ladetempo

Dafür lädt er den Speicher schnell auf. Als Hinterradantriebsversion (es gibt noch zwei Allradler) lautet die maximale Ladeleistung 300 kW. Bei unseren durchaus häufigen Ladestopps, die wir jeweils mit rund 10 kWh State of Charge (Akkustand) angesteuert haben, ballerte der im chinesischen Chengdu produzierte (da läuft auch der Technikzwillig Polestar 4 vom Band) Volvo ES90 mit eben diesen 300 kW los. Die Ladekurve ging zwar stets deutlich nach unten, im Mittel bis 80 Prozent konnten wiederholt aber dennoch rund 185 kW ausgewiesen werden. Das bedeutet in Zeit: 20 Minuten. Ein echtes Manko: AC kann der ES90 nur mit 11 kW nuckeln. Das ist in dem Preisgefüge zu wenig und der Polestar 4 kann 22 kW.

### Feine Materialien

Nicht nur während der Ladepausen kann man es sich im Innenraum gemütlich machen. Der ist nämlich so riesengroß, dass er sogar als Übernachtungsmöglichkeit taugt. Helligkeit kommt durch das stets serienmäßige Glasdach ins Interieur. Bei der Topausstattung Ultra ist dieses elektrochromatisch dimmbar.



Die Pausen am HPC sind dank 800-Volt-System kurzweilig, aber häufig.

Irgendwie gedimmt ist stets der Blick nach hinten. Selbst wenn die mittlere Kopfstütze zur bequemen Mittelarmlehne mutiert, sieht man nach (schräg) hinten sehr wenig. Und nein, der zum klassischen Rückspiegel stets serienmäßig installierte elektronische Innenspiegel ist keine adäquate Alternative. Tagsüber ist er noch gut nutzbar. Doch nachts gerät auch die Volvo-Technik an ihre Grenzen und Scheinwerfer überstrahlen, flirren und nicht selten ist nichts erkennbar. Zumal ein Monitor kein „Tiefensignal“ an die Augen sendet. Akkommodationskonstanz (Linsenanpassung) nennt man das. Und so lässt sich oft auch tagsüber der Abstand nach hinten kaum realitätsnah einschätzen. Erschwerend kommt hinzu, dass die notwendige Rückblick-Kamera innen in der Mitte der Heckscheibe angebracht ist und der Kasten auf der Autobahn hinterherfahrende Autos,

je nach Abstand, komplett verdeckt. Da wir gerade beim Thema Sehen sind. Matrixlicht bietet Volvo ausschließlich in der Topausstattung an. Verwunderlich, hilft das System doch in der Regel, sicherer durch die Nacht zu dirigieren. Das ES90-Pixel-LED-Licht schaltet jedoch so wild Segmente zu und ab, dass man als Fahrer eher genervt ist. Ab 150 km/h schaltet das System auf Fernlicht (voll) oder Abblendlicht. Das können selbst Kleinwagen heute besser.

### Tolle Wolle

Konkurrenz muss der ES90 beim Thema Verarbeitung und Materialauswahl kaum fürchten. Die bekannte Volvo-Güte lässt sich erfühlen, an tollen Passungen erkennen und im erstklassigen Gestühl mit den exzellenten Einstellmöglichkeiten und idealer Sitzposition erspüren. Der nur in der Topausstattung Ultra erhältliche Textil-Woll-Bezug ist jedem Plastikleder überlegen und schmeichelt dem Körper. Kein Wunder, dass man bei der Stoffwahl auf die sonst im Ultra obligatorische Sitzventilation beim Kunstleder verzichtet. Das Sitzklima ist grandios. Die Wolle lohnt.

Dass bei der Klimatisierung dennoch Raum für Verbesserungen besteht, merkt man bei Sonne und schneller Autobahnfahrt. Hier regelt

**Das Ladetempo des Volvo ES90 ist dank 800-Volt-System und Vorkonditionierung sehr hoch. Bei der 10–80-Übung liegt es bei 185 kW.**



**1** Auch im Volvo werden einige Infos zu klein angezeigt. Das Kombiinstrument lässt diverse Anzeigen zu. **2** Das Cockpit ist aufgeräumt. Die Materialien und die Verarbeitung sind top. **3** Zum Sender-/Liedwechseln gibt es zwei Tasten und für die Lautstärke eine illuminierte Walze. **4** Ungewohnt? Nein, das Öffnen der Tür gelang bereits beim Fiat Panda mit solch einer Bewegung. Dafür nerven die zwei fehlenden Fensterheber für den Fond. **5** Und an diesen „Griff“ zum Zuziehen haben wir uns nach 2.000 Kilometern ebenfalls nicht wirklich gewöhnt. **6** Einige Hersteller gehen von den kapazitiven Tasten wieder zu physischen – Volvo (noch) nicht. **7** Das Bowers&Wilkins-Soundsystem ist das vielleicht derzeit beste in einem Automobil – aber teuer. **8** Die Sitze lassen sich an den Wangen der Schultern justieren und ergeben für viele eine ideale Sitzposition. Die Langstreckeneigenschaften sind exzellent. **9+10** Die Fondsitze sind hoch montiert, aber bequem, die Sicht nach hinten ist nicht vorhanden. **11** Wolle = Wohlfühlklima. **12** Nicht riesig, aber Faltrad-kompatibel.

die Klimaautomatik die Temperatur runter und man tippelt im Display umständlich von den üblichen 21 auf 24 Grad hoch. Zugleich lässt sich die Luftzufuhr via manueller Luftausströmer nicht zudrehen. Kritik muss sich auch das nur per Touchscreen zu öffnende Handschuhfach gefallen lassen. Wieso bitte spart man an einem Griff und an der Beleuchtung im

Handschuhfach bei einem Auto, das mindestens 60.000 Euro (brutto) kostet? Ebenso geht der Sparzwang zu weit, wenn es keine separaten Schalter für die hinteren Fensterheber gibt. VW hat es verstanden und hat beim gerade gezeigten Facelift des ID.3 Neo die fehlenden Fensterheber für hinten wieder implementiert, ebenso die Stationstasten für die Klimabedie-

nung, und es gibt wieder haptische Lenkradtasten. Hier hat Volvo Nachholbedarf.

Die hinteren Fensterheber fehlen, Stationstasten gibt es für nichts und auch im Lenkrad wird noch kapazitiv getoucht und im Dunkeln muss man wissen, welches Feld das Passende ist (kaum beleuchtet). Beim Thema Bedienen sollten sich die Volvo-Entwick-



1



2



3

1 Den vorderen Kofferraum muss man zweimal manuell entriegeln (Fußraum und Haube). Das macht Audi im A6 e-tron besser. 2 Wer langsam fährt, bremst wenig und die Scheiben rosten. 3 Der ES90 wird in Chengdu produziert.

ler vielleicht mal mehr ihre älteren Modelle zu Gemüte führen. Da hat man Dinge blind (= sicher) drücken können. Wer beispielsweise sein Telefon via Apple Carplay verbindet, kann

ein Telefonat nicht mittels Lenkradtasten beenden. Das gelingt nur über das Menü von Apple Carplay.

### Echt, kein Schlüssel?

Ebenso fraglich: Warum gibt es keinen klassischen Schlüssel mehr? Eine schlichte und wenig bruchsichere Plastikkarte passt laut Volvo ins Portemonnaie. Dass man die Karte alle sieben Tage auf den Induktivladepunkt in der Mittelkonsole legen muss, damit der integrierte Akku geladen wird, macht das „Wegstecken“ obsolet. Ja, korrekt, der Zugang und Motorstart mit dem Smartphone gelingen auch. Und das wollen sicherlich viele, aber eben nicht alle. Zumal der Handyzugang nur mit eingeschaltetem Smartphone via BT (aus zirka fünf Metern)

und NFC funktioniert. Ist der Akku im Smartphone leer, gibt es kein Reinkommen. Beim Verzicht auf den Schlüssel (mit „Keyless-Funktion“) geht Volvo vielleicht einen Schritt zu weit. Vor allem dann, wenn das „Ersatzsystem“ nicht durchdacht ist.

Auch beim Preisgefüge gibt es wiederum keine skandinavische Zurückhaltung und der Hersteller denkt eher: viel hilft viel oder je mehr, desto besser: Unter 60.000 Euro geht nichts. Immerhin ist fast alles Notwendige an Bord. Denn die Volvo-Aufpreispolitik ist mittlerweile „asiatisch“ – es geht über Ausstattungslinien. Core ist die Basis ab 60.000 Euro, Plus kostet mindestens 64.360 Euro (Empfehlung) und Ultra beginnt bei 70.000 Euro. Unser Testwagen kostet unterm Strich mit unbeschreiblich gutem Bowers&Wilkins-Sound für 2.882 Euro, Luftfederung (2.126 Euro), Mulberry Red (840 Euro) und 22-Zoll-Alus (1.140 Euro) 77.000 Euro. Kleiner Wermutstropfen: Wer die Allradversion bevorzugt, bekommt für (nur) 4.200 Euro Aufpreis einen zusätzlichen Heckmotor, insgesamt 456 PS Leistung und einen Akku, der 106 kWh (brutto) speichert und somit noch immer in die 0,25-Prozent-Versteuerung fällt. Weniger ist mehr, fällt einem da spontan ein. Zumindest dann für den Firmenwagenfahrer. *mb*

## Volvo ES90 Ultra RWD (92 kWh)

Testwagenpreis: 77.000 €

PSM-E-Motor | Hinterradantrieb

245 kW/333 PS | 480 Nm

6,6 s | 180 km/h

WLTP: 15,6 kWh

Reichweite: 554 km

Akku: 92 kWh (brutto)/

88 kWh (netto)

Laden: AC 11 kW | DC 300 kW

Maße: 5.000 x 2.054 x 1.549 mm

Kofferraum: 424–1.445 Liter

Versicherung: HK 18 | TK 24 | VK 27

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

## DAT-PROGNOSE

### Volvo ES90 RWD Ultra

36 Monate Leasingzeit

15.000 km/Jahr: 48,4 %

25.000 km/Jahr: 44,5 %

40.000 km/Jahr: 39,1 %

