



Volvo ES90

Natuurlijk een Volvo

Autotest | De ES90 is het nieuwe topmodel van Volvo. Dat betekent niet alleen dat de ES90 het beste moet bundelen dat Volvo in huis heeft. Het betekent ook dat de ES90 een waardige opvolger moet zijn van de voorgaande topmodellen. En juist dat zorgt voor extra complicatie: de ES90 moet zowel de S90 als V90 vervangen. Hoe doet de ES90 dat?

De Volvo S90 was een grote sedan, de V90 een stationcar. In het topsegment worden stationcars echter niet ingezet als werkpaarden. Ze worden gekozen om hun uiterlijk en de extra functionaliteit is mooi meegenomen. Daarom is de ES90 een "mooie sedan" en zo wil Volvo iedereen tevredenstellen met één model. De ES90 heeft geen platte achterklep, maar heeft een aflopende daklijn als een coupé. Samen met de rechte achterpartij oogt de ES90 daarom van achteren gespierd en gedrongen. Dat laatste is bijzonder, want in feite is de ES90 vijf meter lang!

"Volvo innoveert alleen waar dat zinvol is,
maar behoudt zijn eigen karakter"



Ruimte

Dat de ES90 meer is dan een sedan, blijkt ook uit de achterklep. Die opent inclusief de achterraut voor een ruime toegang tot de grote kofferbak. De ES90 is daarmee nog geen vervanger voor een stationcar, maar de auto is wel praktischer dan een doorsnee sedan. Onder de gigantische motorkap is een extra bergruimte te vinden, maar deze is teleurstellend klein. Met het tasje met de bandenreparatiekit is de "frunk" vol en kan er nauwelijks een laadkabel bij.



Dankzij de riante wielbasis is de beenruimte achterin uitstekend. Grote volwassenen zitten hier comfortabel en hebben vele centimeters beenruimte over. Bovendien biedt de ES90 de nodige luxe achterin, zodat het hier ook op lange afstanden goed toeven is.

Volvo heeft een goede reputatie als het gaat om de

kwaliteit van de stoelen en ook hier stelt de ES90 niet teleur. De ruimte voorin is prima en het zitcomfort uitstekend. Volvo gaat met de trend mee om niet langer leder, maar stof te gebruiken om tot een "premium"-uitstraling te komen. Het dashboard is afgewerkt met een combinatie van stof, (vegan) leder en chroom. Het geheel zorgt voor een luxe, maar tegelijkertijd bescheiden uitstraling en zo hoort het bij Volvo.

Uitrusting

Veel autofabrikanten gaan ervan uit dat kopers van een elektrische auto tevens liefhebbers zijn van alles wat nieuw is ("early adaptors" in jargon). Ze kiezen daarom ook voor nieuwe vormgeving en nieuwe bediening. Volvo ziet dat anders: elektrisch rijden is slechts de volgende logische stap en daarom zal de ES90 geen andere klanten aanspreken dan de modellen die hij opvolgt. Volvo presenteert de nieuwe techniek daarom in een vertrouwde verpakking. De ES90 heeft geen steriel interieur met alleen beeldschermen, maar beperkt het aantal knoppen wel tot een minimum. Een draaiknop blijft bijvoorbeeld de prettigste manier om het volume van het audiosysteem te bepalen en daarom is er een analoge volumeknop.

Om tot een gunstige stroomlijn te komen ligt de achterraut bijna vlak. Dat zorgt voor beperkt zicht in de binnenspiegel. De binnenspiegel kan daarom ook dienst doen als beeldscherm. Dan wordt het vrije zicht van de camera achterop getoond (die helaas snel vies wordt bij regen). Achter het stuurwiel is een klein beeldscherm te vinden waarop informatie wordt getoond die essentieel is voor de bestuurder. Wederom wordt dit gepresenteerd in een layout die kenmerkend is voor Volvo en daarom is dit als een natuurlijke ontwikkeling ervaren.



Software defined vehicle

En dat is knap, want onderhuids is de ES90 wel degelijk revolutionair. Het is namelijk het eerste "software defined vehicle" van Volvo. Dat wil zeggen dat alles wat met een computer kan worden bestuurd, ook met een computer wordt bestuurd. Op die manier werken alle onderdelen van de auto samen en kan het voertuig gedurende de gehele levensduur worden verbeterd.

Echter, Volvo heeft dit systeem niet geheel zelf ontwikkeld. Zo is het batterij-management gebaseerd op software van derden en is het infotainment-systeem gebaseerd op Android Automotive van Google. Volvo voorziet Android niet van een eigen schil, waardoor op het centrale beeldscherm apps zijn te vinden zoals op een Android telefoon. Het betekent dat alles werkt zoals op de telefoon en veel vertrouwde apps op het infotainment-systeem zijn te installeren. Het betekent ook dat Apple-gebruikers worden getreiterd tot ze de overstap maken naar Android. En wie de algemene voorwaarden van Android leest, zal twee keer nadenken over de gevolgen voor de privacy.

Voor het audiosysteem werkt Volvo samen met Bowers & Wilkins. De klank van dit systeem is uitmuntend en verdient de titel "hifi". Echter, opnieuw worden Apple-gebruikers achtergesteld omdat Apple-telefoons alleen via Bluetooth verbinding kunnen maken. Dat beperkt de bandbreedte en daarmee de kwaliteit van de doorgegeven muziek.

Volvo werkt aan ondersteuning voor Apple Music in de ES90, maar daarmee zijn gebruikers van iPhones die de voorkeur geven aan andere bronnen niet geholpen. Wie kiest voor open-source oplossingen ervaart nog veel grotere beperkingen.



Volvo mag de batterij-management en infotainment-functies dan uitbesteden, de veiligheidsvoorzieningen zijn juist wel in eigen huis ontwikkeld. Omdat de fabrikant al decennia zelf onderzoek doet na ongevallen, heeft het kunstmatige intelligentie getraind om gevaar optimaal te vermijden. Vier keer per jaar ontvangt de ES90 daarom updates om de veiligheidsvoorzieningen en zelfrijdende functies steeds beter te maken. De software van voorjaar 2026 viel positief op door de soepel werkende adaptieve cruise-control die bovendien voldoende verkeersinzicht heeft om niet rechts in te halen. De stuurhulp is juist onrustig en mede daarom is op het stuurwiel een grote knop te vinden om deze uit te schakelen.

Elektrische auto

De ES90 is een elektrische auto. Niet omdat dat nieuw of interessant is, maar omdat het een logische stap vooruit is. Elektrische aandrijving zorgt voor meer rust, meer souplesse, minder uitstoot en minder kosten. Omdat auto's in het topsegment vaak worden gebruikt voor het afleggen van zeer lange afstanden, voorziet Volvo in een batterij met een capaciteit van 92 kWh. De hier gereden versie met achterwielaandrijving (later volgen varianten met vierwielaandrijving) heeft daarmee een theoretische actieradius van 662 km.



Die grote actieradius en de kalme reactie op het gaspedaal zijn gekozen om de overstap vanuit een auto met verbrandingsmotor eenvoudig te maken. Deze elektrische auto jaagt de bestuurder geen angst aan met verpletterende prestaties, maar nodigt uit tot kalm en soepel rijden. Samen met gunstige weersomstandigheden kon daarmee een laag verbruik van 14.5 kWh per 100 km worden gerealiseerd, hetgeen zelfs lager is dan Volvo belooft. Met een vlotte rijstijl loopt dit op tot 18 kWh per 100 km en dat is nog steeds netjes voor een auto als deze. Over een periode van een week noteerde de testauto een daadwerkelijk bereik van 574 km.

Snelladen kon met ongeveer 209 kW, hetgeen bij 60% lading daalde tot 133 kW. Dat is beduidend minder snel dan Volvo belooft, maar staat nog altijd in verhouding tot de accu-capaciteit.

Weggedrag

Auto's in het segment van de ES90 zijn vooral geliefd in Amerika en China en het weggedrag is op die markten afgestemd. De ES90 voelt daarom minder Europees dan de S90 en V90 van weleer, maar dat heeft ook met het hogere gewicht en het lage zwaartepunt van de batterij in de vloer te maken. Volvo kan het zich daarom permitteren om het onderstel meer op comfort af te stemmen, zonder dat dat ten koste van de stabiliteit gaat. Dat geeft de ES90 een comfortabel en goedmoedig weggedrag.



Conclusie

Is de Volvo ES90 een waardige opvolger van de voorgaande topmodellen van Volvo? Ja, zeker. Of deze "liftback" kopers van een traditionele sedan én liefhebbers van stationcars tevreden kan stellen, is persoonlijk. Wel staat vast dat de ES90 grote stappen vooruit zet op het gebied van comfort en veiligheid. De elektrische aandrijflijn biedt meer souplesse en meer rust dan zelfs de beste verbrandingsmotor zou kunnen. De grote actieradius en hoge laadsnelheden maken de overstap vanuit een conventionele auto zorgeloos.

Alhoewel de ES90 in alle opzichten een verbetering is ten opzichte van de voorgangers, lijdt Volvo niet aan innovatiedrang. In dit opzicht heeft Volvo geleerd van fouten van anderen. Volvo innoveert alleen waar dat zinvol is, maar behoudt zijn eigen karakter. De ES90 is er alleen als elektrische auto en is technisch gezien een computer op wielen. De ES90 ziet er desondanks uit als een Volvo, laat zich bedienen als een Volvo en rijdt als een Volvo. Want het is natuurlijk een Volvo! ■



Specificaties

Volvo ES90

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	500 x 194 x 155 cm
Wielbasis	310 cm
Gewicht	2.310 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Batterij	92 kWh
Bagageruimte	424/1256 l
Bandenmaat	245/45R21

Motor en prestaties



Vermogen	333 pk @ 0 rpm
Koppel	480 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6.9 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	15.60 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	662 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 79.495,-
Prijs instapmodel	€ 67.995,-