



## Volvo XC60 D5 Summum AWD Geartronic (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse  
(136 kW / 185 PS)

**N**un hat auch Volvo mit einem kleinen SUV nachgezogen. Ein extravaganter Edel-Kraxler, der mit besonders umfangreicher und innovativer Technik bzw. Sicherheitsausstattung aufwartet. Darunter das "City-Safety", ein Laser-System, das bis Tempo 30 den Volvo bei drohender Kollision automatisch bremst. Auch der Dieselmotor ist zu erwähnen, der kraftvoll seinen Dienst verrichtet, mit dem Automatikgetriebe aber nicht so optimal harmonisiert. Sparsam ist er nicht, gut 9 Liter Diesel sind immer von Nöten, um den schweren XC60 zu bewegen. Fazit: Luxuriöser Reisekombi, der sich mehr auf der Straße als im unwegsamen Gelände zu Hause fühlt und mit einzigartigen Ausstattungsmöglichkeiten ausgerüstet bzw. ausrüstbar ist. Zu haben für 42.150 € plus die Extras. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Landrover Freelander, Mercedes GLK, VW Tiguan

- +** Sehr gute Verarbeitung, luxuriöse, komplette Ausstattung, viel Platz, großer Kofferraum, hoher Fahrkomfort, leiser Diesel mit Partikelfilter, einzigartige Sicherheitssysteme
- kein richtiges Reserverad, Achsen nicht sperrbar, keine Geländereduktion, hoher Verbrauch, teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL



2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, die Türspalten sind zwar nicht gerade gleichmäßig aber doch insgesamt schmal. Türen und Klappen schließen leicht und satt. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, der Motor von unten gegen Schmutz abgedeckt. Auch der Innenraum gefällt durch hohe Solidität, die Kunststoffe machen einen qualitativ hochwertigen Eindruck. Die Sitze sind faltenfrei mit strapazierfähigem Leder bezogen. Auf der anliegenden Dachreling sind 100 kg Gepäck erlaubt.
- Es gibt keine seitlichen Leisten, die die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen könnten, die Stoßfänger sind lackiert und kratzempfindlich. Teure Reparaturen sind vorprogrammiert. Bei einem Reifenschaden steht nur ein schlecht erreichbares Reparaturset zur Verfügung.

2,8

### Sicht

Die große Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, die abschüssige Front liegt außerhalb des Sichtbereichs des Fahrers. Beim Parken helfen hier die optionalen akustischen und optischen Abstandswarner.

**+** Die hohe Sitzposition hat nicht nur in der Stadt Vorteile, der Verkehr kann gut überblickt werden. Nach vorn ist die Sicht gut, Gegenstände auf der Straße werden schnell erkannt. Für bessere Sicht nach hinten lassen sich die Kopfstützen der Rückbank vorklappen auch die serienmäßige Einparkhilfe hilft. Die Außenspiegel sind besonders groß, der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Die Bi-Xenon-Scheinwerfer bieten beste Ausleuchtung im Vorfeld. Gegen Aufpreis ist eine Heckkamera erhältlich.

**-** Die Rundumsicht ist insgesamt mäßig. Besonders nach schräg hinten sieht man wenig, weil die Fensterpfosten ganz hinten sehr breit sind.

2,8

### Ein-/Ausstieg

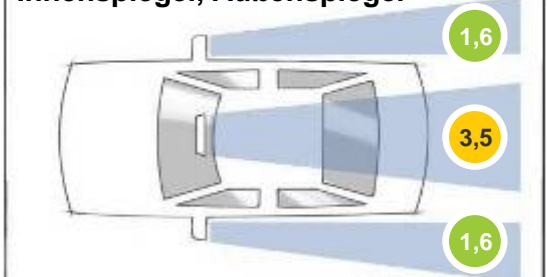
Vorn steigt man passabel ein und aus: die Türöffnungen sind hoch und breit, die Sitzflächen angenehm hoch, störend sind lediglich die breiten, sehr hohen Schweller, die es zu überwinden gilt. Hinten ist der Zustieg etwas schlechter, zumindest bei etwas weiter zurückgeschobenen Vordersitzen, weil dann der Platz für die Beine deutlich reduziert ist.

**+** Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln sondern auch geöffnete Fenster schließen. Auch lässt sich mit ihr die Frontbeleuchtung einschalten, um das Fahrzeug gefahrloser erreichen zu können.

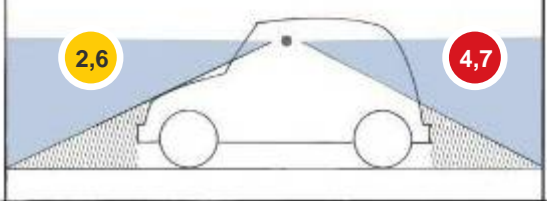
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

– Besonders die hinteren Türaufhalter sind zu schwach ausgelegt. Die Tasten der Fernbedienung werden leicht verwechselt.

## 2,0 Kofferraum-Volumen\*

- + Der große Kofferraum fasst 425 l Gepäck. Durch komplettes Vorklappen der Rücksitzlehne erhöht sich die Kapazität auf 815 l (gemessen bis zur Fensterkante).
- Für sperrige Gegenstände ist das schräge Heck weniger praktisch.



Mit 425 l Kofferraumvolumen kann der XC60 punkten. Störend erweist sich jedoch das hohe Bodenniveau von 75 cm, so dass das Gepäck relativ weit hochgehoben werden muss.

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der mit Velours ausgeschlagene Kofferraum hat bis zur Fensterunterkante ein recht praktisches Format.
- Der Kofferraumboden ist mit gut 75 cm hoch, so muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

Für kleine Utensilien befinden sich links und rechts an den Kofferraumwänden Netze.

- + Die Lehne der Rücksitzbank ist dreifach geteilt (schmäler Mittelteil zum Transport schmaler Gegenstände) und mit wenigen Handgriffen klappbar, die Kopfstützen bleiben dabei eingesteckt. Ein Trennnetz gibt es gegen Aufpreis.

## 2,0 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

- + Die Bedienung ist ergonomisch einwandfrei, die Schalter liegen gut zur Hand. Das gilt auch für das serienmäßige Radio und das optionale Navigationssystem mit den praktischen Schaltern hinterm Lenkrad. Auch für die Klimaanlage, die zwar vollautomatisch arbeitet, sich aber leicht auch manuell einstellen lässt. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich. Ein Bordcomputer ist vorhanden, u.a. für Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Außenspiegel, Sitze und Feststellbremse lassen sich elektrisch einstellen bzw. betätigen. Das Handschuhfach ist sehr groß. Vorn und hinten gibt es Leselampen.
- An den Vordersitzen ist der Einsteller für die Lendenwirbelstütze je nach Sitzposition mehr oder weniger schlecht zu erreichen. Das Handschuhfach ist unübersichtlich, es fehlen Halter für große Wasserflaschen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Die vielen Schalter auf dem Lenkrad sind leicht zu verwechseln.



Der Innenraum folgt dem von Volvo gewohnten Bild. Die Verarbeitung ist gut, die Funktionalität lässt wenig Raum für Kritik.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot ist vorne üppig - die Sitze lassen sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben, die Kopffreiheit reicht auch noch für Personen über 2,0 m Größe.

---

## 3,0 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank reicht der Platz für ca. 1,80 große Mitfahrer, eingeschränkt durch den Knieraum, wenn die Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurückgeschoben sind. Die Innenbreite ist recht groß, trotzdem sitzt man zu dritt beengt.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

⊕ Das Fahrwerk bietet für einen Geländewagen erstaunlich guten Federungskomfort. Es schluckt die Unebenheiten gut, egal ob auf der Landstraße oder auf der Autobahn. Nur sehr grobe Wellen kommen härter durch, versetzen den Aufbau in stärkeres Hüpfen. Gegen Aufpreis ist eine automatische Niveauregulierung erhältlich, dann wird die Bodenfreiheit bei Beladung nicht geringer.

---

### 1,6 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze sind sehr bequem gepolstert und lassen sich individuell anpassen. In den Lehnen befinden sich einstellbare Einwege-Lendenwirbelstützen. Der Fahrer findet eine entspannte Sitzposition, kann seine Füße fest abstützen. Auch hinten sitzt man auf den äußeren Plätzen bequem (in der Mitte sitzt man etwas stiefmütterlich, auf einem wenig bequemen Höcker).

⊖ Der Seitenhalt vorne lässt zu wünschen übrig.

---

### 1,7 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist während der Fahrt niedrig und unaufdringlich, Dieselmotor- und Windgeräusche halten sich dezent zurück. Nur unter Last ist das kernige Laufgeräusch des Motors deutlich wahrnehmbar.

## 1,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- ⊕ Die Heizung ist vorn und hinten gleichermaßen kräftig, bei sehr niedrigen Temperaturen unterstützt der elektrische Zuheizung. Im Fond befinden sich in den Türpfosten Luftausströmer. Die Temperatur können sich der Fahrer- und der Beifahrer separat einstellen. Vorne ist die Sitzheizung serienmäßig, hinten kostet sie extra. Die Klimaautomatik ist serienmäßig.
- ⊖ Auf den Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Die Luftverteilung lässt sich links und rechts nicht unabhängig regeln.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

- ⊕ Der 2,4 l-Dieselmotor hat mit dem schweren Fahrzeug kein leichtes Spiel, die Fahrleistungen sind dennoch recht gut, 136 kW (185 PS) machen es möglich.

### 2,0 Laufkultur

- ⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich verhältnismäßig vibrationsarm und kultiviert.

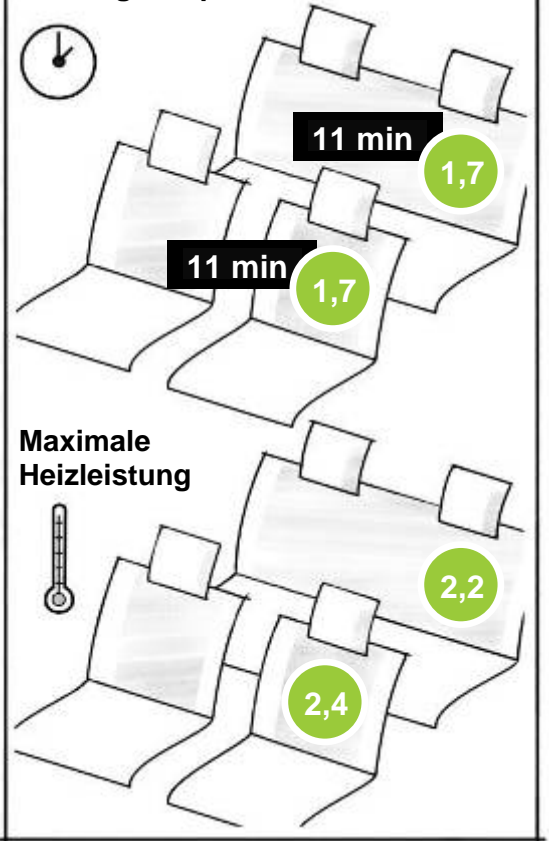
## 2,8 Schaltung

Die Abstimmung der Getriebeelektronik ist Volvo nicht so perfekt gelungen, wie so manches andere Detail am XC60. Das Drehzahlniveau ist für den auch schon bei niedrigen Drehzahlen recht kräftigen Motor zu hoch. Früh wird zurückgeschaltet, spät wird hoch geschaltet. Das passiert zwar angenehm ruckfrei, jedoch wäre es sinnvoller, den Turbodiesel auch mal bei niedriger Drehzahl zu lassen und einen Moment zu warten, bis er sein Drehmoment aufgebaut hat - hier sollte auf die etwas träge Reaktion des Motors mehr eingegangen werden.

## 2,0 Getriebeabstufung

- ⊕ Das Getriebe ist gut abgestuft, scheinbar übergangslos zieht der Motor beim Beschleunigen in den einzelnen Fahrstufen durch. Bei schnellem Autobahntempo sind die Motordrehzahlen moderat.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C



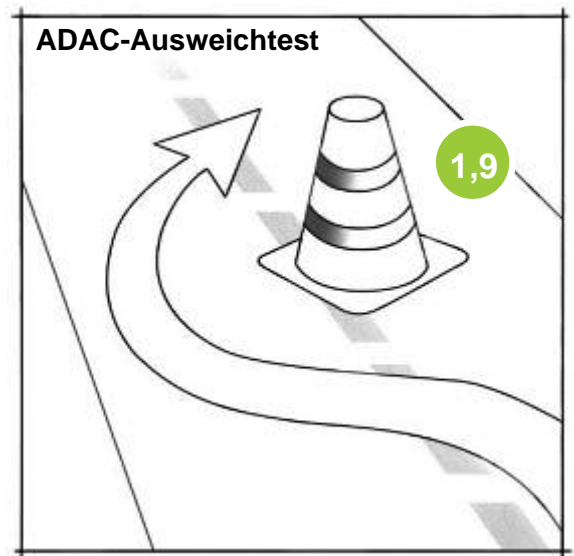
## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Volvo fährt sehr richtungsstabil, hält bei jedem Tempo stoisch seinen Kurs. Um die Gefahr des Kippens abseits der Straße zu verringern (schräge Hangfahrt), hat das Fahrzeug das Überrollschutz-System ROPS, welches sofort zu große Schräge der Karosserie erkennt und dann das Fahrzeug bremst. ADAC Ausweichtest: der XC60 durchfährt den Parcours problemlos, neigt aber stark zum Überschieben über die Vorderräder, bleibt dennoch lenkbar. Schleudern oder gar Kippen konnte nicht festgestellt werden.

ADAC Geländetauglichkeitstest: Der schwere Wagen hat keine Probleme beim Bewältigen großer Steigungen. Die HDC-Bergabfahrhilfe ermöglicht gleichmäßiges, kontrolliertes Hinunterfahren auf steilen Wegen und entlastet den Fahrer. Werden die Unebenheiten größer, erweist sich die geringe Bodenfreiheit als nachteilig. Und für richtig rutschiges Terrain fehlen geeignete Sperren.

⊖ Weder Vorder- noch Hinterachse sind sperrbar, auch fehlt eine Geländereduktion.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist etwas schwerfällig, aber gutmütig. Fährt man zu schnell in die Kurve greift auch hier das DSTC stabilisierend ein.

### 2,7 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht spontan an und ist recht zielgenau; der Fahrer hat genügend Kontakt zur Fahrbahn. Die Auslegung ist zwar nicht besonders direkt, das Lenkrad lässt sich aber stets leicht drehen, was Rangieren auf kleinem Raum erleichtert.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,3 m groß aus.

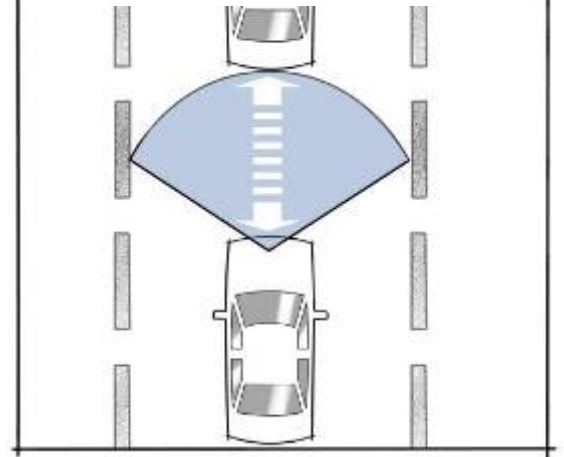
### 1,6 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 35,5 m erforderlich, das ist nicht nur für einen Geländewagen ein ausgezeichneter Wert (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

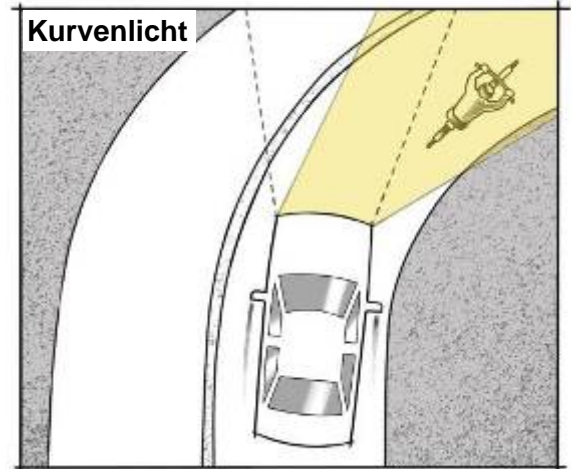
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: überarbeitete DSTC Fahrdynamikregelung mit Anhänger-Stabilisierungskontrolle (TSA), die das Fahrzeug bei schlingerndem Anhänger gezielt abbremst. City Safety zur Vermeidung von Unfällen bei niedriger Geschwindigkeit: Unter 30 km/h sorgt dieses System für automatisches Abbremsen, allerdings nur bis zu einer Differenzgeschwindigkeit von 15 km/h und nur wenn Kollisionsgefahr besteht. Das heißt, fährt man ohne zu bremsen auf ein stehendes Fahrzeug auf, darf das Tempo nicht über 15 km/h liegen, um noch sicher abbremsen zu können. Intelligentes Fahrer-Informationssystem IDIS: Das aus der Flugzeugtechnologie abgeleitete System sorgt dafür, dass der Fahrer in kritischen Fahrsituationen, die seine ganze Aufmerksamkeit erfordern, nicht vom Verkehrsgeschehen durch akustische und optische Signale abgelenkt wird. Das Überroll-Schutzsystem ROPS inklusive RSC: Ein Kreisel sensor überwacht permanent die Neigungswinkel und Neigungsgeschwindigkeiten des Fahrzeugs. Sobald die ermittelten Werte auf einen Überschlag hindeuten, wird die Fahrdynamikregelung (DSCT) aktiv. WHIPS Schleudertrauma-Schutzsystem: Das vielfach preisgekrönte und patentierte System reduziert die Gefahr von Halswirbelerletzungen für Fahrer und Beifahrer, die typischerweise bei Auffahrunfällen gegeben sind. Die Mithilfe einer aufwändigen Sitzmechanik reduziert auf den Körper einwirkende Bewegungsenergie. Gegen Aufpreis erhältlich: Driver Alert: warnt Fahrer bei Übermüdung, unkonzentrierter Fahrweise und unbeabsichtigtem Verlassen der Fahrspur bzw. beim Queren der Fahrbahnmarkierungen. Außerdem wird dem Fahrer durch ein Kaffetassensymbol im Display angezeigt, wenn er eine Erholungspause einlegen sollte. Aktives Geschwindigkeits- und Abstandsregelsystem mit Bremsassistent Pro und Einleitung einer Notbremsung: sorgt bei Tempo 30 bis 200 km/h bei automatischem Beschleunigen und Verzögern für konstanten Abstand zum vorrausfahrenden Fahrzeug. Reagiert der Fahrer nicht auf eine drohende Unfallsituation, wird er durch ein in die Frontscheibe projiziertes Warnsymbol gewarnt. Reagiert er immer noch nicht, wird selbsttätig eine Notbremsung mit 50 Prozent der maximalen Bremsleistung eingeleitet. Allerdings erst 0,7 Sekunden vor dem Zusammenstoß wird eine Notbremsung ausgelöst. Einen Crash kann das System deshalb nicht vermeiden, jedoch die Unfallschwere verringern. BLIS zur Überwachung des toten Winkels: Hier erscheint in den Außenspiegeln eine Leuchte, wenn sich schräg hinter einem ein Fahrzeug befindet. Bei schneller Annäherung eines Fahrzeugs, erscheint das Aufleuchten stark zeitverzögert. Dual-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht. Volvo on Call: Ein Notrufsystem für schnelle Hilfe beim Unfall und Reifenpanne, rund um die Uhr. Das System lässt sich auch bei Einbruch, Diebstahl des Fahrzeugs und Verlust des Schlüssels nutzen.

### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

### Kurvenlicht



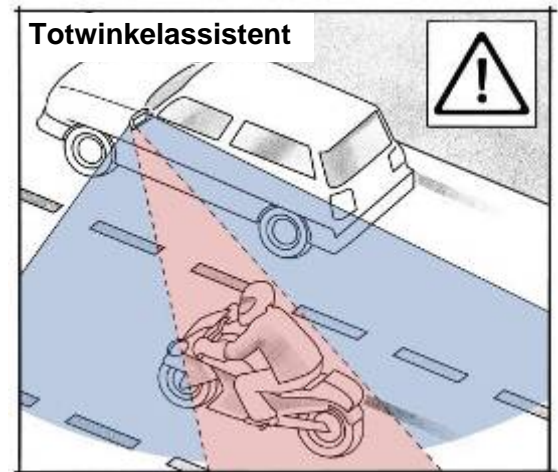
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

- ⊖ Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Insassen werden bei einem Aufprall von Front- Seiten und seitlichen Kopfairbags SIPS geschützt. WHIPS reduziert die Gefahr eines Schleudertraumas, selbst für große Menschen. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Euro-NCAP: Der Volvo XC 60 ist der erste SUV der die Höchstwertung beim Insassenschutz erreichte. Die Sicherheitsausstattung ist enorm: Zweistufige Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags mit Überrollerschutz, Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer (hinten nur Gurtstrammer) sowie, HWS-Schutzsystem vorne. ESP inkl. Bremsassistent sowie eine automatische Abstandsregelung bis 30 km/h erhöhen die Fahrsicherheit. Einen Spurhalte- und Spurwechselassistenten gibt es gegen Aufpreis. Mit insgesamt 37 Punkten (Frontalcrash: 16; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner auf allen Plätzen: 3) wird die Maximalpunktzahl und somit 5 Sterne erreicht.

- ⊖ Hinten sind die Kopfstützen nur für ca. 1,70 m große Personen hoch genug und viel zu weit entfernt vom Kopf. Warndreieck, Verbandkasten und Warnweste befinden sich unter dem Kofferraumboden und lassen sich im Notfall schlecht erreichen.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

## 1,4 Kindersicherheit

⊕ Die fest installierten Schlösser sorgen für müheloses Befestigen von Kinderrückhaltesystemen auf den hinteren Außenplätzen. Auch das Halten mit Isofix ist möglich. Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag deaktivieren lässt. Die hinteren Türen lassen sich vom Fahrersitz aus verriegeln. Alle Fensterheber haben Einklemmschutz. Euro-NCAP: Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: jeweils fahrzeugspezifischer Volvo-Kindersitz (rückwärtsgerichtet, ohne Isofix). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag- Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind unzureichend. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nicht gut gekennzeichnet. 39 von max. 49 Punkten werden erreicht.

- ⊖ Der Mittelsitzplatz der Rückbank ist für Kindersitze wegen der ungünstigen Anlenkpunkte der Gurte und der zu weichen Sitzauflage weniger geeignet.

## 3,2 Fußgängerschutz

Euro-NCAP: Der Fußgängerschutz sollte noch verbessert werden, denn komplett entschärft ist nur der Stoßfänger. Die Motorhaube ist aber bis auf den mittleren Bereich noch zu aggressiv gestaltet. Mit 17 von max. 36 Punkten wird knapp der 3. Stern verfehlt.



3,9

## UMWELT/ECOTEST

4,9

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Innerorts liegt der Verbrauch bei 11,9 l, außerorts bei 7,5 l und auf der Autobahn bei 9,3 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 9,2 l auf 100 km. Das reicht nur für magere 9 Punkte im ADAC EcoTest.

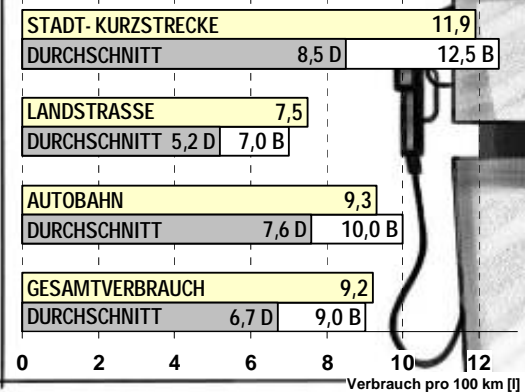
2,8

### Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchschnittlich hoch, heutzutage kein Ruhmesblatt. Auffällig zeigen sich die Stickoxid-Werte. Im EcoTest reicht es für 32 von 50 möglichen Punkten

– Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten errechnen sich 41 EcoTest-Punkte - das ist bestenfalls ausreichend und reicht nur für 2 Sterne.

### Verbrauch



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,2

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2

### Betriebskosten\*

– Auch der niedrigere Preis für Dieselmotorkraftstoff kann dem XC60 aufgrund seines relativ hohen Verbrauchs keine bessere Benotung beschern.

5,1

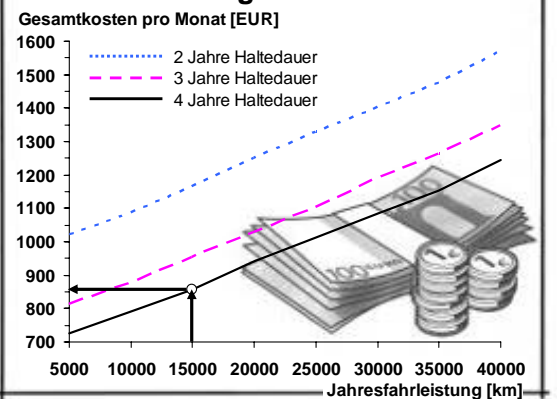
### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 5-Zylinder Common Rail Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings nur alle 180.000 km oder alle sechs Jahre ausgetauscht werden muss.

+ Volvo verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Hohe Werkstattstundenpreise, relativ kurze Inspektionsabstände sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

### Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 856 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,8

### Wertstabilität\*

Im Klassenvergleich lässt der XC60 einen durchschnittlichen, fast guten Restwert erwarten.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen relativ hoch, dafür ist das Fahrzeug gut ausgestattet.

5,5

## Fixkosten\*

- Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen sehr teuer.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

- Hohe Kraftstoffkosten, hohe Versicherungskosten, relativ hoher absoluter Wertverlust - die monatlichen Aufwendungen für den XC60 sind üppig und bescheren ihm leider ein sehr ungünstiges Kostenkapitel.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T6	2.4D	D5
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2953	5/2400	5/2400
Leistung [kW(PS)]	210(285)	120(163)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	400/1500	340/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	7,5	10,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	195	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	12,5 S	8,1 D	8,3 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/21/23	21/22/23	21/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	388	386	386
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	914	717	743
Preis [Euro]	43500	33900	35800

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2400 ccm
Leistung	136 kW (185 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,9/ 7,5/ 9,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	219g/km/ 243g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4628/1891/1713 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/815 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	760 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	117 Euro
Monatlicher Wertverlust	516 Euro
Monatliche Gesamtkosten	856 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/23
Grundpreis	44.200 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1.700 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	70 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isifix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2.410 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	810 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,0	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,9</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,9
<b>Komfort</b>	<b>1,9</b>	Schadstoffe	2,8
Federung	2,3		
Sitze	1,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>5,2</b>
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	4,2
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,1
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,3</b>	Wertstabilität*	3,8
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	5,5
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen