



Volvo S60 D5 Summum

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(151 kW / 205 PS)

Über Jahrzehnte hinweg schienen die Modelle der schwedischen Marke Volvo nach dem Schokoladen-Werbespruch „Quadratisch, praktisch, gut“ konzipiert zu sein. Von quadratisch kann beim völlig neu entwickelten S60 nicht mehr die Rede sein. Außen prägen runde Formen und fließende Linien das Erscheinungsbild der Mittelklasse-Limousine. Innen orientiert sich der S60 am Vorgänger, von dem er z. B. die freistehende Mittelkonsole geerbt hat. Dass unter dem Design nicht zwangsläufig die Praxistauglichkeit leiden muss, beweisen die Platzverhältnisse: Vier Erwachsene können sich mit Gepäck bequem auf Reisen machen. Das geht dank eines neu entwickelten 2,4-Liter-Dieselmotors mit 204 PS ausgesprochen zügig. Der Verbrauch bleibt dabei angemessen. Traditionell legt Volvo besonderen Wert auf die Sicherheit. So auch beim neuen S60, für den es einen optionalen Notbremsassistenten gibt. Im Test zeigte sich hier aber noch Verbesserungspotential. Insgesamt ist der neue Volvo ein gutes Auto, das allerdings seinen Preis hat: im Falle des Testwagens ab 39.900 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Combi
Konkurrenten: u.a. Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat

+ gute Verarbeitung, angenehme Sitze, sichere Straßenlage, kräftiger Motor mit angemessenem Verbrauch, umfangreiche Sicherheitssysteme, gute Crashesicherheit

- nach hinten unübersichtlich, verwechselbare Schalter, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen weitgehend guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert kraftstofferhöhende Luftwirbel. Die Türausschnitte hat Volvo recht gut nach außen abgedichtet, damit verschmutzen sie nicht so schnell; vorne gibt's einen ordentlichen Schwellerschutz gegen Kratzer, hinten fehlt dieser leider. Die Kunststoffe im Innenraum sind sauber verarbeitet, wirken stellenweise bei genauem Hinsehen aber nicht besonders hochwertig - dennoch wurde die Materialanmutung gegenüber dem Vorgänger verbessert. Die unkonventionelle Optik gefällt. 450 kg Zuladung sind für vier Leute mit Gepäck völlig ausreichend. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Der Tankverschluss ist leider nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich jedoch neben dem Lichtschalter ein gut erreichbarer Knopf im Innenraum.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel finden sich im Auto. Auf Seitenleisten oder Schutzleisten an Front- und Heckschürze muss man leider verzichten.

2,7

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der S60 nur zufriedenstellend bis ausreichend ab. Die A-Säulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, jedoch sind die C-Säulen recht breit und auch die B-Säulen nicht gerade schmal. Auch wird die Sicht nach hinten durch die hohe Fensterunterkante grundsätzlich etwas eingeschränkt. Immerhin lassen sich die Kopfstützen per Knopfdruck aus dem Sichtfeld klappen. Parksensoren hinten sind serienmäßig, für vorne optional verfügbar. Auch eine Rückfahrkamera findet sich in der Aufpreisliste.

⊕ Die Sicht nach vorne ist sehr gut, weil die Front steil abfällt. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht-Funktion sind serienmäßig. Ebenso der selbsttätig abblendende Innenspiegel. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, beide sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

2,9

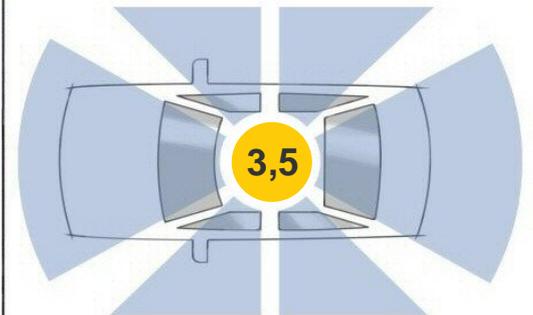
Ein-/Ausstieg

Die Türausschnitte vorne sind groß genug, allerdings müssen beim Ein- und Aussteigen ziemlich breite Türschweller überwunden werden.

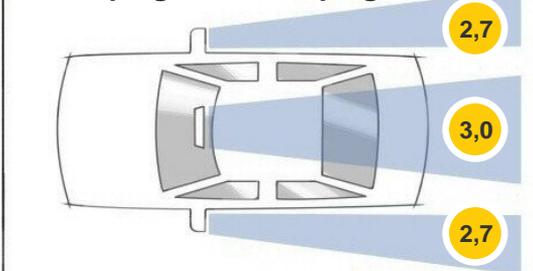


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

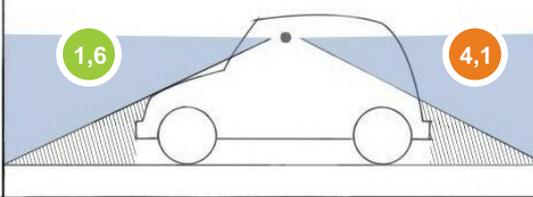
Rundumsicht



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.

Zudem sollte man auch auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der schrägen A-Säule zu stoßen. Hinten steigt man insgesamt zufriedenstellend ein, man muss sich aber etwas "einfädeln".

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg; zusätzlich erhellen kleine Leuchten an den Unterseiten der Außenspiegel den Boden vor den Türen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst im Normalfall 375 l - das ist nur mäßig für diese Klasse. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 735 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 375 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um 55 l Volumen kleiner ausgefallen.

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraumdeckel lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Er gibt aber nur eine recht schmale Öffnung frei. Damit ist die Zugänglichkeit des Kofferraums nur akzeptabel. Das Ladeabteil ist an den Seiten leicht zuerklüftet und auch der Boden nicht ganz eben. Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Boden nach vorne hin ungünstig an. Die Beleuchtung ist etwas schwach geraten. Die Ladekante befindet sich etwa 68 cm über der Straße, innen stört die Bordwand von über 12 cm vor allem beim Ausladen. Unpraktisch gestaltet sich das Schließen des Kofferraumdeckels, man muss ihn mit Schwung nach unten ziehen und dann bisweilen noch nachdrücken, weil keine Zuziehautomatik (z.B. Soft-Close) verbaut wurde.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert recht leichtgängig, wenngleich auch umständlich: entriegelt wird vom Kofferraum aus, umgeklappt an den hinteren Türen stehend; dabei bleibt der mittlere Gurt im Weg, weil er mitten durch den Durchladebereich hängt. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen: es gibt eine Klappe zum Aufstellen im Kofferraumboden, eine Gummihalterung und zwei Verzurrösen an der hinteren Bordwand - die aber nicht viel bringen, weil sich beispielsweise kein Netz einspannen lässt. In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Durchladeluke.



Die Bedienung des S60 ist funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie das optische Highlight der frei stehenden Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

1,9 INNENRAUM

1,5 Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente ist recht gut, Schalter und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und logisch untergebracht, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bediensanleitung zurecht.

Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente liegen gut im Blickfeld, im Display sind auch Momentan- und Durchschnittsverbräuche abzulesen. Vieles funktioniert elektrisch wie die Außenspiegeleinsteller, die Sitzeinsteller (nur Fahrerseite) und die Fensterheber. Das serienmäßige Radio lässt sich einfach bedienen. Das optionale Sound-System klingt auch bei hoher Lautstärke gut. Der Wischer schaltet sich serienmäßig auf Wunsch automatisch ein. Vorn und hinten befinden sich Leselampen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion. Das Handschuhfach ist groß genug und stets beleuchtet. Das neue Multimedia-System mit Navigationsfunktion ist nun endlich richtig ins Fahrzeug integriert, es lässt sich über Tasten an der Mittelkonsole oder über eine Fernbedienung steuern und bietet neben zahlreichen externen Anschlüssen einen CD-Wechsler und Festplatte sowie eine TV-Funktion (Option). Zahlreiche Ablagen fixieren Kleinkram, aber auch Becher und kleinere Flaschen finden Platz.

– Die Drucktasten in der Mittelkonsole sehen zwar hübsch aus, sind aber unnötig klein geraten und leicht zu verwechseln.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von deutlich über 1,90 m gut Platz. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, auch weil die Innenbreite angemessen ausfällt.

3,1 Raumangebot hinten*

Der S60 hat vier vollwertige Sitze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Personen bis knapp 1,85 m gut sitzen, limitierend ist dabei die Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

2,1 KOMFORT

2,8 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist insgesamt zufriedenstellend - sie tendiert klar Richtung straff und passt damit nicht optimal zu einer Reiselimousine für lange Strecken, denn die Insassen werden bei ausgeprägten Bodenwellen immer wieder "gestaucht". Kleine Unebenheiten werden zufriedenstellend gefiltert, kurzweilige Fahrbahn kommt deutlich zu den Passagieren durch, langweilige Fahrbahnabschnitte werden gut pariert. Das Auto liegt letztlich gut auf der Straße, Aufbaubewegungen sind ordentlich gedämpft. Auch die Seitenneigung fällt gering aus. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten wenig, bei kleinen Unebenheiten spricht das Fahrwerk aber feiner an.

2,1 Sitze

+ Die Vordersitze verfügen über Sitzhöhen-, der Fahrersitz zusätzlich über eine Sitzneigungseinstellung, auf der Fahrerseite elektrisch unterstützt. Die Lehnen sind hoch und gut konturiert, die Sitzflächen verfügen über eine relativ weiche Federung und gute Konturen. Der Seitenhalt geht in Ordnung.

Für die Vordersitze gibt es Lendenwirbelstützen, sie sind über Drehräder in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar. Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene zufriedenstellend Platz. Die Sitzflächen sind gut konturiert und die Lehnen hoch genug.

– Schweißtreibend wirken im Sommer die Ledersitze, ihnen fehlt eine Perforation für bessere Belüftung.

2,4 Innengeräusch

+ Ein wirklicher Leisetreter ist der 2,4-l-Turbodiesel nicht, aber das kernige und typische Geräusch eines Fünfzylinders gefällt nicht nur sportlich orientierten Naturen. Gemessen liegt der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht zu hoch, um auch längere Touren entspannt zurücklegen zu können. Der Motor erhebt hauptsächlich unter Last seine Stimme. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf, letztere werden erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten dominant.

1,3 Klimatisierung

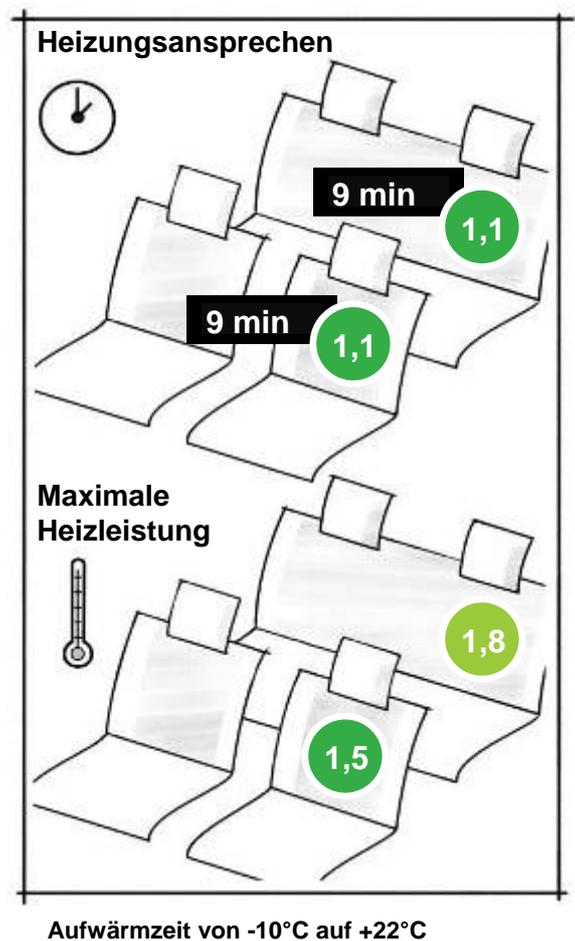
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Wenn Volvo eines wirklich versteht, dann auch mit einem Dieselmotor eine vernünftige Heizung ins Auto einzubauen. Die Heizung spricht vorne sehr schnell an und erwärmt den Innenraum zügig auf angenehme Temperaturen. Hinten klappt das Ganze kaum schlechter. An solchen Leistungswerten sollte sich die Konkurrenz einmal orientieren. Die Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann individuell für oben, mitte und unten reguliert werden. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor sind serienmäßig.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

+ Ganz verschwunden ist die Anfahrschwäche unter 1.500 U/min. noch nicht, wer aber den Vorgängermotor kennt, weiß um den enormen Fortschritt. Gelungen ist Volvo die Verbesserung durch zwei unterschiedlich große Turbolader, die in Reihe geschaltet werden. Der kleine sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für guten Schub, während bei mittleren und höheren Drehzahlen der große Turbolader nachhaltig Druck erzeugt. Und so schiebt das Aggregat sogar über 4.000 Touren noch spürbar an. Das Ergebnis sind sehr gute Fahrleistungen und ausgezeichnete Durchzugswerte. Damit sind schnelle Zwischenspurts mit ambitioniertem Schalten genauso gut möglich wie schaltfaules Fahren - beides geht mit schneller Beschleunigung einher.



1,7 Laufkultur

+ Vom teilweise etwas rauen Motor-Klang darf man sich nicht täuschen lassen, Vibrationen dringen kaum in den Innenraum. Leichte Brummfrequenzen treten nur bei ganz niedrigen Drehzahlen auf. Insgesamt bietet das Triebwerk eine gute Laufkultur, kann den Sechszylindern der Konkurrenz aber nicht ganz das Wasser reichen.

2,3 Schaltung

+ Die Gänge der Sechsgang-Schaltbox sind einigermaßen präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Schnelle Gangwechsel klappen gut, es hakt nichts. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, er wird geschwindigkeitsabhängig gesichert und damit ein Verschalten vermieden.

1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo nicht zu hoch.

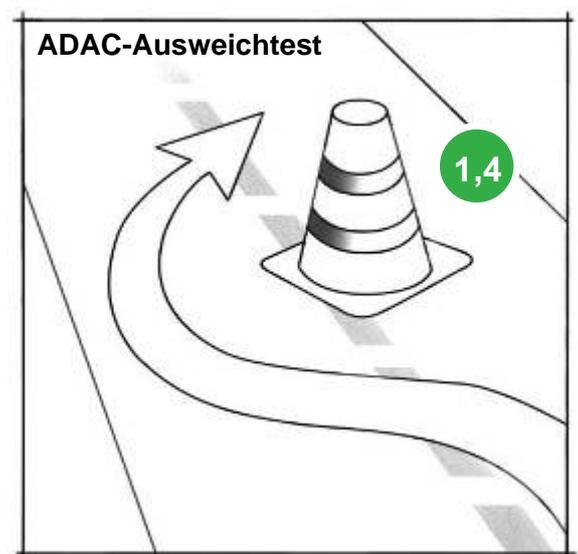
2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität auf der Autobahn ist gut, der Wagen hält sicher seinen Kurs. Nur dürfte die Lenkung bei hohem Tempo etwas stärker in die Mittellage zentrieren. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst die Antriebsräder, wenn bei zu hohem Leistungseinsatz ein Durchdrehen einsetzt. Im ADAC Ausweichtest macht der neue S60 eine gute Figur: er reagiert spontan auf Lenkbefehle und durchfährt die Gassen recht neutral, im Grenzbereich etwas untersteuernd, aber stets sicher eingebremst vom effektiv regelnden ESP - er kann sich aber viel seiner Agilität bewahren. Insgesamt eine überzeugende Vorstellung.

2,0 Kurvenverhalten

+ Schnell durchfahrene Kurven geht der S60 leicht untersteuernd an, der Grenzbereich kündigt sich rechtzeitig an. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve ergeben sich kaum Lastwechselreaktionen. Auch beladen bleibt der Volvo sicher.



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.

2,5 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern ordentlich an. Sie arbeitet recht präzise und liefert dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Bei hohen Geschwindigkeiten sollte die Lenkung etwas stärker zentrieren, das würde lange Strecken entspannter machen. An der Direktheit der Lenkung gibt's nichts auszusetzen. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad sehr gering.

- Mit 12,5 m fällt der Wendekreis zu groß aus und macht das Auto unnötig unhandlich.

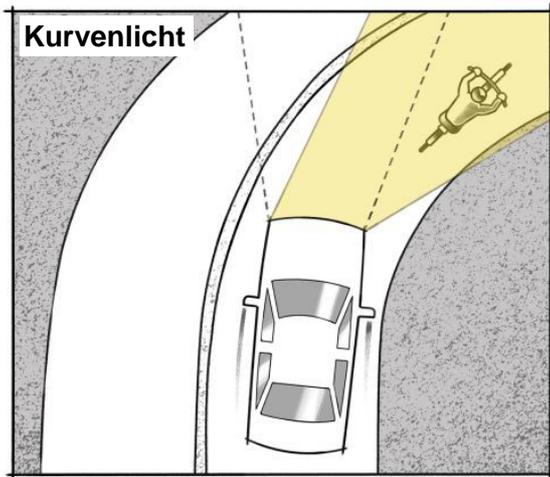
2,0 Bremse

+ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der S60 durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/40 R18). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung absolut standfest. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut. Der Bremsassistent unterstützt in Notsituationen auch weniger geübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Zusätzlich gibt es einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung (siehe Kapitel "Aktive Sicherheit").

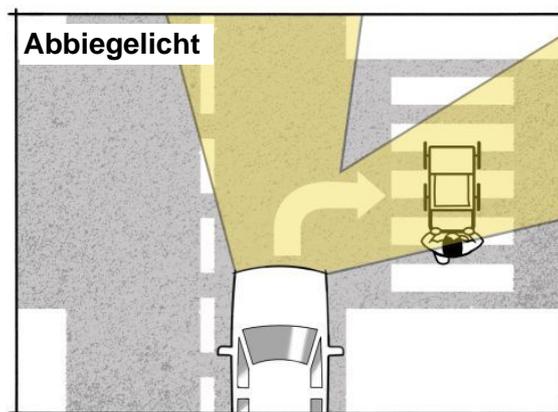
1,9 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

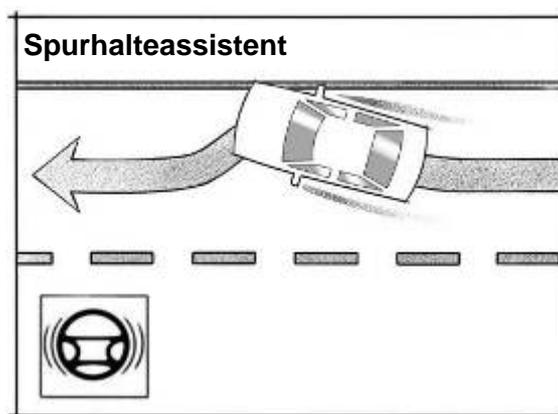
+ Der S60 verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich ab unter 30 km/h die Warnblinkanlage ein. Das City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen gibt es serienmäßig. Das radarbasierte ACC-System hält nicht nur bei Tempomatbetrieb den nötigen Abstand zum Vordermann ein, sondern umfasst auch eine erweiterte Notbremsfunktion. Zusätzlich können (innerhalb der sehr engen Systemgrenzen) Personen erkannt werden, vor denen das System dann eine Notbremsung einleitet. Bis etwa 70 km/h wird eine Bremsung eingeleitet, die die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Unter 35 km/h kann der S60 noch vor der Person stoppen und eine Kollision vermeiden.



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



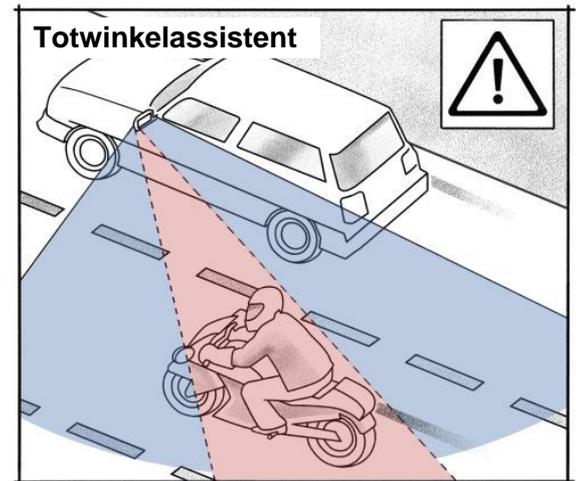
Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich, der auf Kamera-Basis arbeitet und nicht auf Radar-Basis wie die Systeme der Konkurrenz; damit kann das Volvo-System nicht so zuverlässig arbeiten wie mit Radar-Sensoren. Ebenso optional kann man eine Spurverlassenswarnung ordern, an deren Feinabstimmung Volvo aber noch etwas arbeiten sollte. Unbeabsichtigtes Anfahren durch Anlass-Versuche mit eingelegtem Gang sind nicht möglich, da der Motor nur mit getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden.

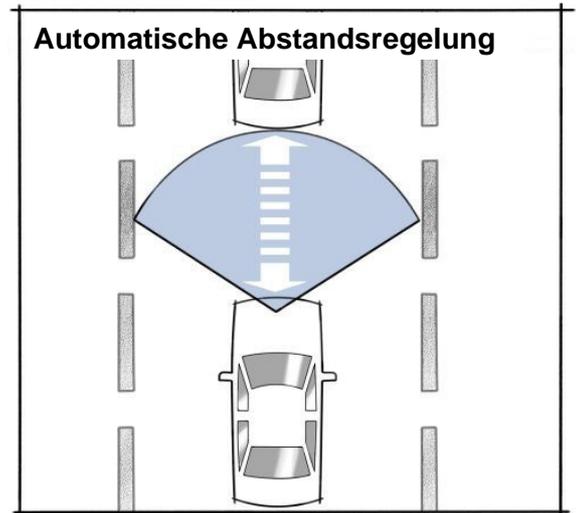


Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 einen guten Schutz. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig.

+ Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist noch nicht vorhanden. Es ist aber von einem sehr guten Ergebnis auszugehen. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die Kopfstützen hinten bieten Personen bis 1,75 m einen guten Schutz - größere haben aber auch kein höheres Verletzungsrisiko, weil dann bereits der Dachhimmel eine Abstützfunktion übernimmt. Allerdings sollte der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze noch etwas kleiner sein. Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus auf der Rückbank wird der Fahrer über das Instrumentendisplay informiert - wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Alarmsignal. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.



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.

1,6 Kindersicherheit

Bis zu zwei Kindersitze können hinten nebeneinander platziert werden - für drei ist der Platz zu knapp. Zudem ist der mittlere Sitz aufgrund der mittigen Sitzwulst für eine lagestabile Befestigung weniger geeignet. Crashtestergebnisse nach EuroNCAP-Norm liegen noch nicht vor.

+ Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge, Gurtgeometrie und Sitzkontur sind hierfür optimal. Auch Befestigen mit Isofix und Ankerhaken ist möglich. Der Beifahrer-Airbag ist mit dem Schlüssel abschaltbar, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist von einem mittelmäßigen Abschneiden auszugehen, da inzwischen die Zulassungsvorschriften ein gewisses Mindestmaß an Fußgängerschutz voraussetzen. Andererseits besitzt der neue S60 keine besonderen Techniken, mit denen der konventionelle Fußgängerschutz erhöht werden würde (z.B. Motorhauben-Anhebung beim Aufprall). Harte Motorbauteile befinden sich nicht direkt unter der Motorhaube.

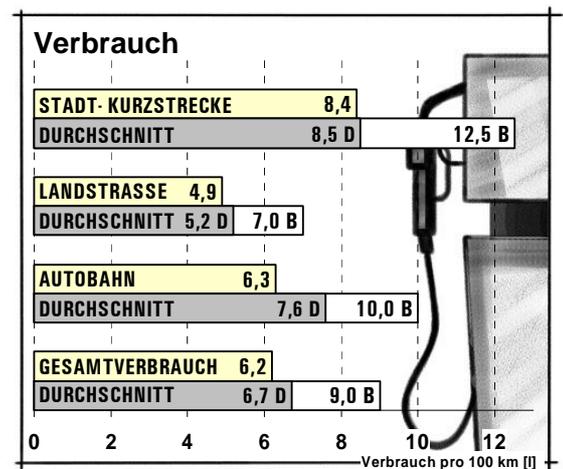
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des S60 mit dem 2,4-l-Dieselmotor und 204 PS liegt bei 6,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 163 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 33 Punkte (klassenabhängig). Innerorts benötigt die Limousine 8,4 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig; ein sehr gutes Resultat verpasst der Volvo aber knapp. Obwohl der Stickstoffoxid-Ausstoß auf der Autobahn für einen Diesel recht niedrig ausfällt, zeigen sich in den innerorts- und außerorts-Zyklen keine besonderen niedrigen NO_x-Werte. Und so erzielt er 44 von 50 möglichen Punkten (klassenunabhängig) im EcoTest. Insgesamt kann er so 77 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.



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

4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten S60 im Umfeld seiner Klasse sehr niedrig ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erhalten.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

2,5

Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Volvo S60 wird eine gute bis zufriedenstellende Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass er ganz neu auf dem Markt ist und kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist. Was noch fehlt: weitere Spritspartechiken wie eine Start-Stopp-Automatik.

4,9

Kosten für Anschaffung*

⊖ Knapp 40.000 Euro sind eine Menge Geld für ein Auto dieser Größe. Immerhin ist die Ausstattung sehr umfangreich und enthält alles Nötige im Bereich der Sicherheit und auch einige Annehmlichkeiten im Komfortbereich. Interessante Features wie ACC-Tempomat kosten aber dennoch Aufpreis und so lässt sie der Listenpreis auch locker über die 50.000 Euro Marke treiben.

4,0

Fixkosten*

Bei den festen Kosten kann der Volvo S60 mit dem 2,4-l-Diesel keine Lorbeerblätter ernten, die Versicherungseinstufungen liegen einfach zu hoch und verursachen damit hohe Kosten. Immerhin fällt die Steuer nicht besonders hoch aus, 266 Euro im Jahr gehen für einen so großen Dieselmotor in Ordnung.

4,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Aufwendungen in Euro und Cent, dann reiht sich der getestete S60 im hinteren Bereich sein Klasse ein. Die günstigen Kraftstoffkosten können den hohen absoluten Wertverlust nicht ausgleichen, und auch in den sonstigen Bereichen ist der Schwede nicht gerade günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T3	T4	2.0T	T5	T6	D3	D5
Aufbau/Türen	ST/4						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1999	4/1999	6/2953	4/1984	5/2400
Leistung [kW(PS)]	110(150)	132(180)	149(203)	177(240)	224(304)	120(163)	151(205)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	300/1750	320/1800	440/2100	400/1400	420/1500
0-100 km/h[s]	9,5	8,3	7,7	7,3	6,1	9,2	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	235	250	250	220	235
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A. S	k.A. S	8,5 S	k.A. S	10,5 S	6,1 D	6,2 D
CO2 [g/km]	152	152	184	184	231	139	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	19/23/24	n.b.	20/25/24	18/23/23	18/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	126	126	168	168	282	228	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	747	k.A.	1023	656	710
Preis [Euro]	27.000	29.900	31.750	33.950	44.900	31.650	33.950

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-Haftpfli.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2400 ccm
Leistung	151 kW (205 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	420 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	235/40R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/ 4,9/ 6,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 163g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4628/1865/1484 mm
Leergewicht/Zuladung	1640 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	1080 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	360 Euro
Totwinkelassistent	620 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	1540 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1700 Euro°
Automatikgetriebe	2100 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Driver Alert Paket)	700 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Doppelverglasung	410 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	750 Euro°
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1340 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Lackierung Metallic	700 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	489 Euro
Monatliche Gesamtkosten	778 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	39.900 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Volvo S60 D5 Summum

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest