



Volvo V60 D5 Summum

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse
(151 kW / 205 PS)

"Quadratisch, praktisch, gut" - nach diesem Schokoladen-Werbeprospekt waren die Modelle der schwedischen Marke Volvo über Jahrzehnte hinweg konzipiert. Von quadratisch kann beim völlig neu entwickelten V60 freilich nicht mehr die Rede sein. Außen prägen weiche Formen und fließende Linien das Erscheinungsbild des Mittelklasse-Kombis. 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-Diesel-Motors mit 204 PS ausgesprochen zügig. Der Verbrauch bleibt dabei angemessen. Das sichere Fahrwerk ist mit der gebotenen Leistung niemals überfordert und dank der optionalen adaptiven Dämpfer angemessen komfortabel. Für den neuen V60 gibt es einen optionalen Notbremsassistenten. Er soll auch kreuzende Personen erkennen und das Auto dann bis zum Stillstand abbremsen. Im Test zeigte sich hier aber noch deutliches Verbesserungspotential. Insgesamt ist der neue Volvo ein gutes Auto, für die getestete Version ab 40.900 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse T-Modell.

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

- verwechselbare Schalter, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



2,5

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. Knapp 480 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 befinden sich im Auto. Auf Seitenleisten oder Schutzleisten an Front- und Heckschürze muss man ebenso verzichten.

2,4

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der V60 zufriedenstellend ab. Die A-Säulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, jedoch nehmen die C-Säulen und auch die B-Säulen etwas mehr Sicht nach draußen. Für eine bessere Sicht nach hinten ist die Heckscheibe weit genug nach unten gezogen. Limitierend wirkt aber die Rücksitzlehne. 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, ebenso eine Frontkamera.

⊕ Die Sicht nach vorne ist 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.

3,0

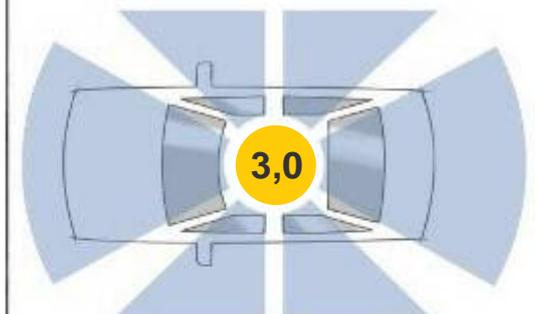
Ein-/Ausstieg

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

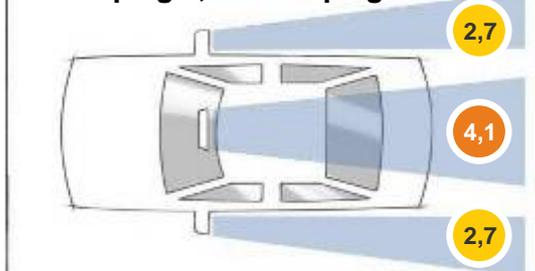


Per Knopfdruck versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

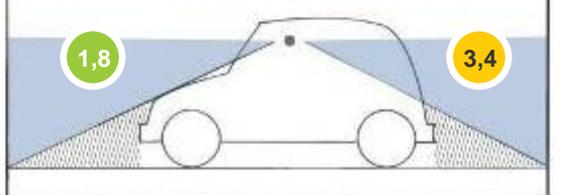
Rundumsicht



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 auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der schrägen A-Säule zu stoßen. Hinten steigt man insgesamt zufriedenstellend ein, man muss seine Füße aber etwas "einfädeln"; der Zustieg klappt aber etwas leichter als bei der Limousine. Die Türbremsen sind zufriedenstellend ausgelegt, sie könnten etwas kräftiger sein, um an Steigungen die Türen zuverlässiger aufhalten zu können. Vor allem hinten fällt die Rasterung der Türbremsen arg grob aus, nur eine Zwischenposition ist zu wenig.

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Optional gibt es auch einen schlüssellosen Zugang, der über Sensoren an allen vier Türeg Griffen bedient werden kann. 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.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst im Normalfall 360 l - das ist nur mäßig für diese Klasse. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 750 l (gemessen bis Fensterunterkante). Da die Heckscheibe nicht zu schräg steht, kann man den Kofferraum über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen - praktisch für sperrige Gegenstände.



2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt 1,84 m hoch (große Menschen können sich den Kopf stoßen) und gibt eine große Öffnung frei. Damit ist die Zugänglichkeit des Kofferraums gut. Das Ladeabteil ist an den Seiten zwar leicht zuerklüftet, durch seine rechteckige Form lässt er sich aber sehr gut nutzen. Bei vorgeklappten Rücksitzen ergibt sich ebene Ladefläche. Die Ladekante befindet sich etwa 67 cm über der Straße, innen stört keine Bordwand - perfekt.

Mit nur 360 l Volumen ist der Kofferraum des V60 um 15 l kleiner als bei der Limousine. Die Beladbarkeit ist dagegen ungleich besser.

⊖ Die Beleuchtung im Kofferraum ist schwach, nur eine Leuchte in der Kofferraumklappe ist zu wenig.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert recht leichtgängig und ohne großen Kraftaufwand. Kleine Utensilien lassen sich gut befestigen: es gibt eine Klappe zum Aufstellen im Kofferraumboden, eine Gummihalterung, vier Verzurrösen und Fächer unter dem Kofferraumboden. Für lange Gegenstände wie Skier kann man bequem nur den mittleren Teil der Rücksitzlehne umklappen.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

1,8

INNENRAUM

1,5

Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente ist recht gut, Schalter und Kontrolleinrichtungen sind überwiegend griffgerecht und logisch untergebracht, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienganleitung 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 (Fahrer- und Beifahrerseite) 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. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Permanentwischschaltung. Vorn und hinten befinden sich Leselampen. Der Blinker besetzt 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 klein geraten und leicht zu verwechseln.



Die Bedienung des V60 ist funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie das optische Highlight der frei stehenden Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

1,5

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m gut Platz. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, auch weil die Innenbreite angemessen ausfällt.

2,7

Raumangebot hinten*

Der V60 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 1,90 m einwandfrei sitzen, limitierend ist dabei die Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist angenehm.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz.

1,9

KOMFORT

1,9

Federung

⊕ Der Testwagen verfügte über das Fahrwerk mit optionaler adaptiver Dämpferkontrolle. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, vor allem im Comfort-Modus federt der V60 souverän und empfiehlt sich damit auch für lange Reisen. Der Langsamfahrkomfort ist angenehm, beispielsweise stören abgesenkte Kanaldeckel oder Querfugen in Tempo-30-Zonen kaum. Spürbar straffer fährt sich der Kombi dann auf der Landstraße und Autobahn, ohne dabei unkomfortabel zu wirken. Vielmehr verbessert sich das Fahrgefühl und vermittelt eine sichere Straßenlage. Stuckern tritt praktisch nicht auf. Unterm Strich eine sehr gelungene Abstimmung. Die Unterschiede im Sport-Modus sind gering, man spürt die straffere Dämpfung hauptsächlich auf welligen Fahrbahnen, die dann die Insassen etwas mehr "stauchen". In jedem Fall halten sich die Wankbewegungen der Karosserie in engen Grenzen, ebenso die Seiteneigung. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten kaum.

2,0

Sitze

⊕ Die Vordersitze verfügen über Sitzhöhen- und Sitzneigungseinstellung, elektrisch unterstützt und mit Memory-Speicher für den Fahrersitz. 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

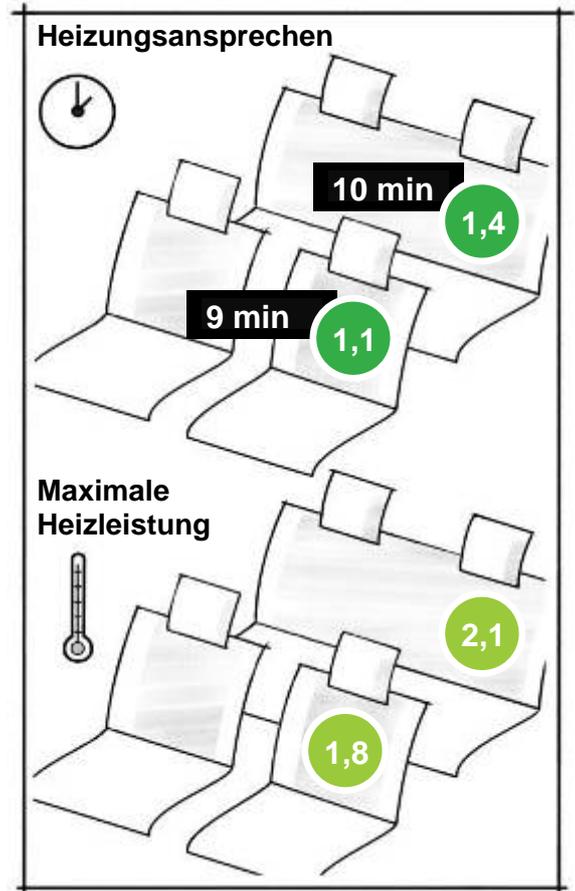
⊕ Ein wirklicher Leisetreter ist der 2,4-l-Turbodiesel nicht, aber das kernige und typische Geräusch eines Fünfzylinders gefällt nicht nur sportlich orientierten Naturen. Gemessen liegt der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht zu hoch, um auch längere Touren entspannt zurücklegen zu können. Der Motor erhebt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

1,4

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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

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

1,2 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 nur bei niedrigen Drehzahlen in den Innenraum. Leichte Brummfrequenzen treten bei ganz niedrigen Motorumdrehungen 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.

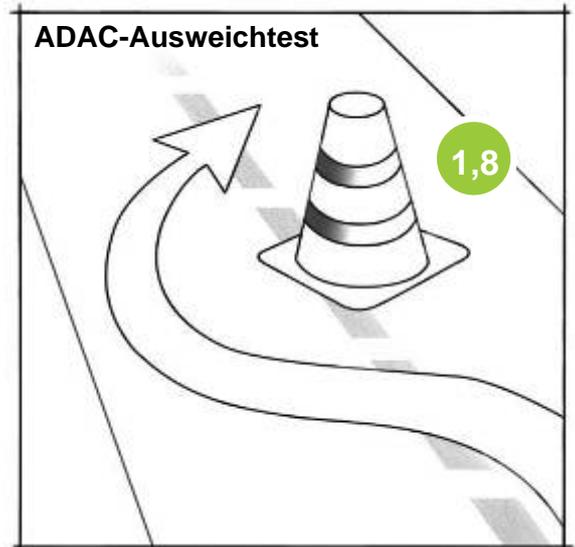
1,0 Getriebeabstufung

⊕ 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 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 V60 eine gute Figur: er reagiert recht spontan auf Lenkbefehle und durchfährt die Gassen recht neutral, im Grenzbereich untersteuernd, aber stets sicher eingebremst vom effektiv regelnden ESP. Die Limousine mit ihrem strafferen Fahrwerk wirkt etwas agiler. Insgesamt aber eine überzeugende Vorstellung vom V60.



2,0 Kurvenverhalten

⊕ Schnell durchfahrene Kurven geht der V60 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.

2,1 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V60 durchschnittlich 37 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").

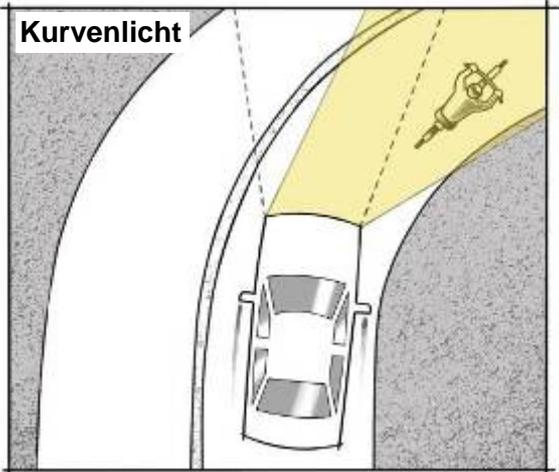
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der V60 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. 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 Radarsensoren. Ebenso optional kann man eine Spurverlassenswarnung ordern, an deren Feinabstimmung Volvo aber noch etwas arbeiten sollte. Unbeabsichtigtes Anfahren durch Anlass-Versuche mit eingelegtem Gang ist nicht möglich, da der Motor nur mit getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann.

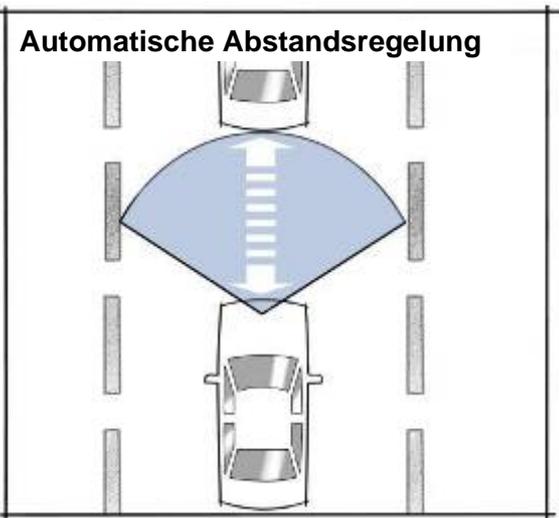
⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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 vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 einen guten Schutz. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig. Die Kopfstützen hinten bieten Personen bis 1,75 m einen guten Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sollte kleiner sein, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. 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.



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



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.

1,4 Kindersicherheit

Bis zu zwei Kindersitze können hinten nebeneinander platziert werden - für drei ist der Platz zu knapp. 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 V60 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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

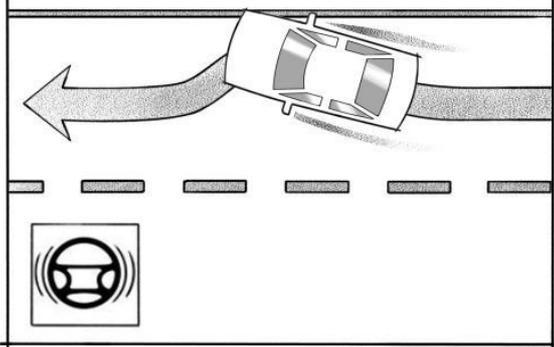
2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des V60 mit dem 2,4-l-Dieselmotor und 204 PS liegt bei 6,1 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 161 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 33 Punkte (klassenabhängig). Innerorts benötigt der Kombi 8,4 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

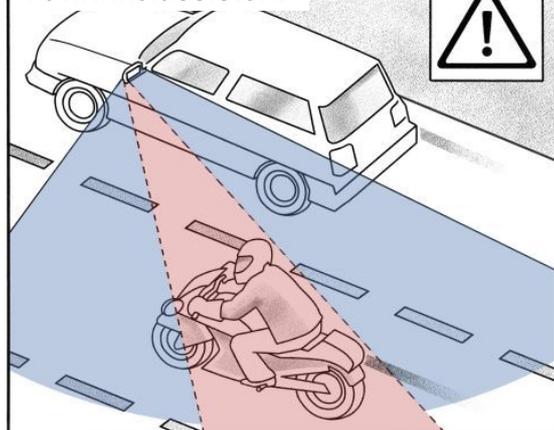
⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt sehr niedrig. Der Stickstoffoxid-Ausstoß auf der Autobahn fällt für einen Diesel recht niedrig aus. Und so erzielt er 46 von 50 möglichen Punkten (klassenunabhängig) im EcoTest. Insgesamt kann er so 79 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.

Spurhalteassistent



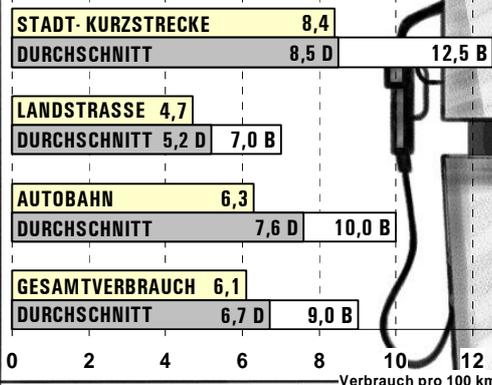
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Verbrauch



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

3,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten V60 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.

⊕ Volvo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,7

Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Volvo S60 wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass er ganz neu auf dem Markt ist und kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist. Außerdem ist die Kombi-Variante traditionell sehr beliebt. Was noch fehlt: weitere Spritspartekniken wie eine Start-Stopp-Automatik.

5,0

Kosten für Anschaffung*

⊖ Knapp 41.000 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 sich der Listenpreis auch locker über die 50.000 Euro Marke treiben.

4,0

Fixkosten*

Bei den festen Kosten kann der Volvo V60 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, 272 Euro im Jahr gehen für einen so großen Dieselmotor in Ordnung.

4,3

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Aufwendungen in Euro und Cent, dann reiht sich der getestete V60 im hinteren Bereich seiner 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	KB/5						
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]	9,7	8,5	7,9	7,5	6,2	9,2	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	235	230	250	220	230
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	7,5 S	8,9 S	8,9 S	11,1 S	6,0 D	6,1 D
CO2 [g/km]	156	156	189	189	237	144	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/20	18/22/20	19/23/24	19/23/24	20/25/24	18/23/23	18/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	104	104	178	178	294	238	272
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	641	680	746	781	1018	645	697
Preis [Euro]	28.000	30.900	32.750	34.950	45.900	32.650	34.950

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-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 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	12,4 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/ 4,7/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	142g/km / 161g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4628/1865/1484 mm
Leergewicht/Zuladung	1702 kg/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	1095 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	474 Euro
Monatliche Gesamtkosten	762 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	40.900 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.



Volvo V60 D5 Summum

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	360 Euro
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1540 Euro ^o
Totwinkelassistent	620 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	1700 Euro ^o
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 ^o
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Doppelverglasung	600 Euro ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	750 Euro ^o
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	980 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest