



Volvo V60 DRIVe Summum

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(84 kW / 115 PS)

"Quadratisch, praktisch, gut" - nach diesem Werbespruch waren die Modelle der Schweden über Jahrzehnte hinweg konzipiert. Quadratisch ist der völlig neu entwickelte V60 nicht mehr. Außen prägen weiche Formen und fließende Linien das Erscheinungsbild. Innen orientiert sich der V60 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. Und hier ist man mit dem kleinen Dieselmotor äußerst sparsam unterwegs. Im EcoTest erreicht der mit Start-Stopp ausgestattete DRIVe einen Durchschnittsverbrauch von nur 5,2 l/100 km. Die Fahrleistungen sind dabei zwar nicht überragend, aber auch für lange Autobahnetappen akzeptabel. Dabei ist man mit dem sicheren Fahrwerk mit optionalen adaptiven Dämpfern komfortabel unterwegs. Gegen Aufpreis gibt es einen Notbremsassistenten, welcher sehr gut funktioniert und die Sicherheit deutlich steigert. Insgesamt ist der V60 ein durchweg gelungenes Auto mit einer guten Wirtschaftlichkeit. Die getestete Version ist ab 35.100 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Limousine.

Konkurrenten: u.a. Audi A4, BMW 3er, Mercedes C.

+ gute Verarbeitung, angenehme Sitze, sichere Straßenlage, niedriger Verbrauch, umfangreiche Sicherheitssysteme, gute Crashesicherheit

- kleine, verwechselbare Schalter in Mittelkonsole



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. 470 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

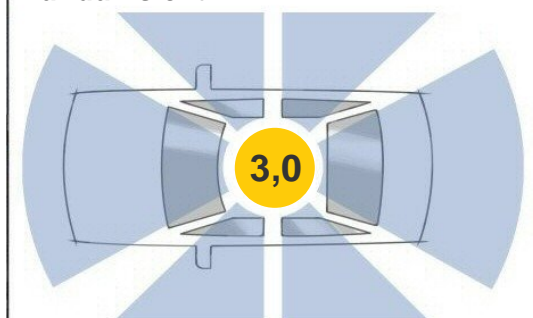
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der V60 zufriedenstellend ab. Die A-Säulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, jedoch nehmen die C-Säulen und auch die B-Säulen etwas mehr Sicht nach draußen. Für eine bessere Sicht nach hinten ist die Heckscheibe weit genug nach unten gezogen. Limitierend wirkt aber die Rücksitzlehne. Immerhin lassen sich die Kopfstützen per Knopfdruck aus dem Sichtfeld klappen (Aufpreis, im Testwagen vorhanden). Parksensoren hinten sind serienmäßig, für vorne optional verfügbar. Auch eine Rückfahrkamera findet sich in der Aufpreisliste, ebenso eine Frontkamera, um das Einparken zu erleichtern.

+ 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.

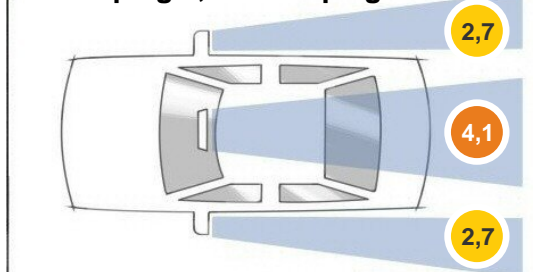


Per Knopfdruck versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

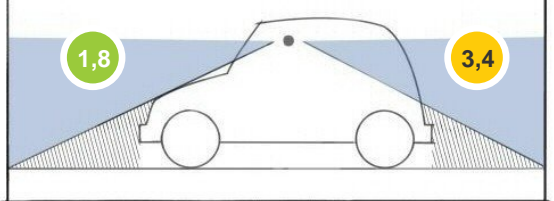
Rundumsicht



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.

3,0

Ein-/Ausstieg

Die Türausschnitte vorne sind groß genug, allerdings müssen beim Ein- und Aussteigen ziemlich breite Türschweller überwunden werden. 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 Türegriffen bedient werden kann (im Testwagen vorhanden). 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.



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

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt ca. 1,85 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 zerklüftet, durch seine rechteckige Grundfläche lässt er sich aber sehr gut nutzen. Bei vorgeklappten Rücksitzen ergibt sich eine ebene Ladefläche. Die Ladekante befindet sich etwa 67 cm über der Straße, innen stört keine Bordwand - perfekt.

- 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 Bedienungselemente ist recht gut, Schalter und Kontrolleinrichtungen sind überwiegend griffgerecht und logisch untergebracht, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienungsanleitung 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.

2,2 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Der Testwagen verfügt 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.

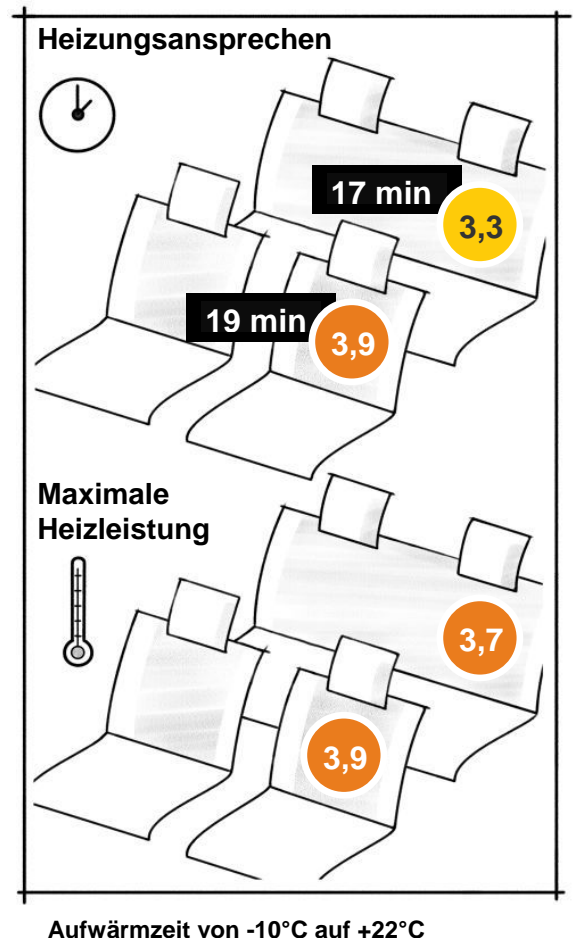
⊖ Schweißtreibend wirken im Sommer die Ledersitze, ihnen fehlt eine Perforation für bessere Belüftung.

2,0 Innengeräusch

⊕ Der V60 DRIVE inklusive der aufpreispflichtigen Doppelverglasung kann durch sein recht niedriges Geräuschniveau im Innenraum punkten. Gemessen liegt das Innengeräusch bei 130 km/h bei 67 dB(A). Der Motor hält sich akustisch zurück, wird nur bei hohen Drehzahlen etwas lauter. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf, letztere werden erst bei hohen Geschwindigkeiten dominant.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne wie hinten in noch akzeptabler Zeit an und erwärmt den Innenraum ausreichend schnell. Die maximale Heizleistung ist zufriedenstellend.



⊕ 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der 115 PS starke Dieselmotor mit nur 1,6 l Hubraum erreicht zufriedenstellende Fahrleistungen. Der Motor zeigt sich bei niedrigen Drehzahlen recht durchzugsstark, im oberen Drehzahlbereich liegt dagegen kaum noch Leistung an. So können durch weites Ausdrehen des Motors kaum bessere Fahrleistungen erreicht werden, als durch schaltfaules Fahren bei niedrigen Drehzahlen. Bei Geschwindigkeiten überhalb von 130 km/h geht dem Schweden bald die Kraft aus, die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h wird nur mühsam erreicht. Die Anfahrschwäche ist zwar nicht mehr ganz so ausgeprägt vorhanden wie bei den vorherigen Ausbaustufen des Motors, doch sollte man trotzdem beim Anfahren am Berg etwas sensibel mit dem Kupplungspedal umgehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinder Diesels geht insgesamt in Ordnung. Vibrationen können zwar nie ganz von den Insassen fern gehalten werden, sind aber gut gedämmt und deshalb kaum störend. Bei Drehzahlen unterhalb von 1500 1/min treten etwas stärkere Vibrationen und leichtes Brummen auf.

2,1 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. Eine Gangempfehlung hilft, möglichst im sparsamsten Gang zu fahren und so Kraftstoff zu sparen.

1,4 Getriebeabstufung

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

2,0 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 V60 DRIVe mit optionalen Breitreifen eine gute Figur: er reagiert recht spontan auf Lenkbefehle und durchfährt die Gassen neutral, im Grenzbereich etwas stärker untersteuernd, aber stets sicher eingebremst vom effektiv regelnden ESP.

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.

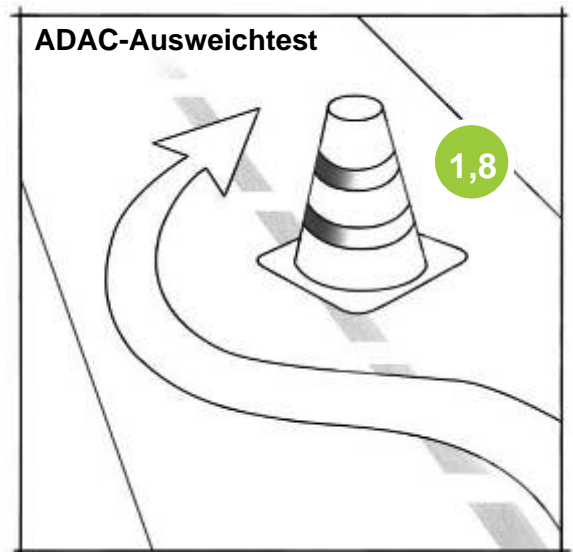
2,5 Lenkung*

⊕ 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.

1,8 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V60 durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, optionale Breitreifen: Conti Sport Contact 3 der Größe 235/45 R17). 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").



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.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

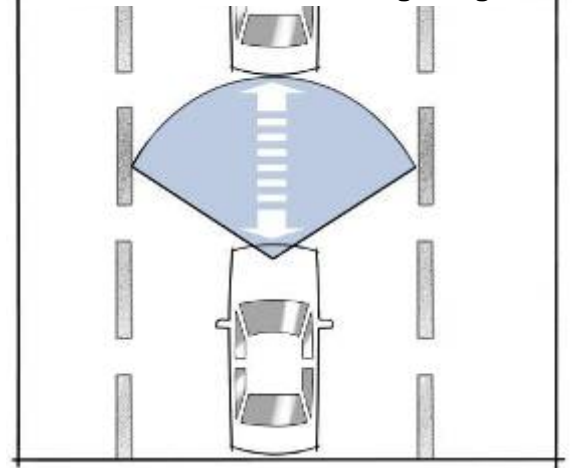
⊕ Der V60 verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich ab unter 30 km/h 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 V60 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

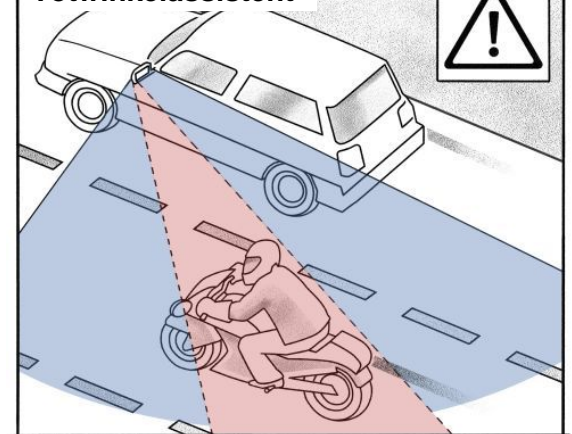
⊕ Bei den ADAC Crashtests kann der Volvo V60 durch seine sehr guten Crashtestergebnisse punkten. Es werden 94% der Punkte erreicht. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 einen guten 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.

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.

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.

Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Ansnallstatus 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.

1,5 Kindersicherheit

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

⊕ Bei den ADAC Crashtests kann der V60 durch seine gute Kindersicherheit punkten. 82% der Punkte werden erreicht. 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.

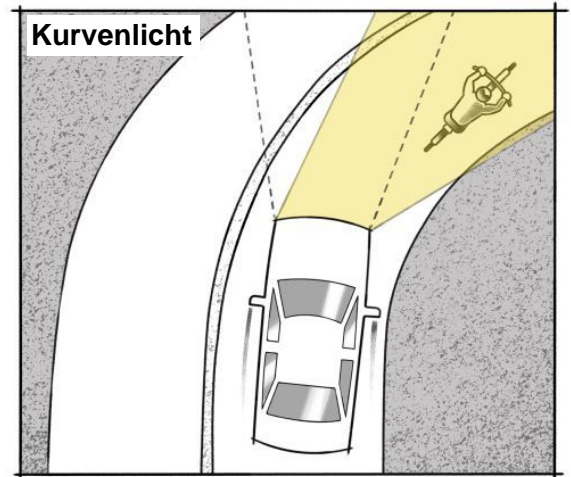
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des Volvo V60 ist gerade noch gut. Bei den Crashtests des ADAC erreicht er in diesem Kapitel 64% der Punkte. Dabei zeigt sich die weiche Fahrzeugfront als gut entschärft, es treten keine zu hohen Belastungen auf. Anders sieht es an den seitlichen Kanten der Motorhaube aus. Hier sind die Belastungen für den Fußgänger recht hoch, wenn er mit dem Kopf dort auftrifft. Hier gibt es noch Verbesserungspotential.

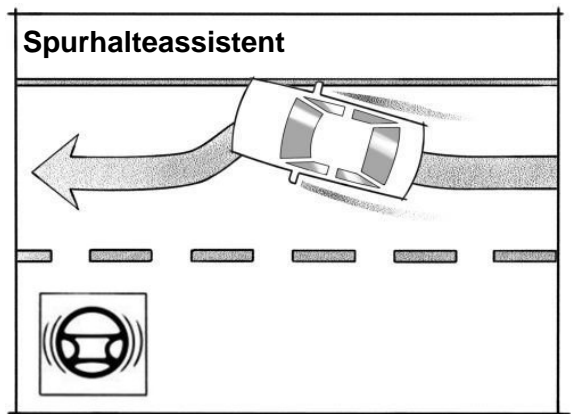
1,9 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

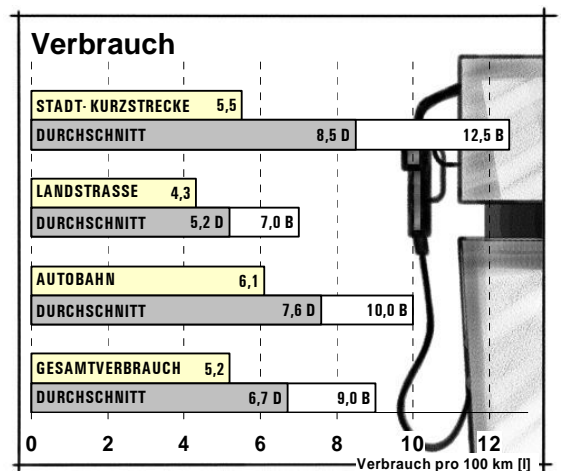
⊕ Der Volvo V60 DRIVe kann durch seinen niedrigen Verbrauch punkten. Beim ADAC EcoTest wurden ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 l/100 km und ein CO2-Ausstoß von 136 g/km ermittelt. Dafür erhält er im CO2-Kapitel gute 41 Punkte. Besonders sparsam zeigt sich der Selbstzünder auch dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik in der Stadt: 5,5 l/100 km sind in dieser Fahrzeugklasse nur von wenigen Fahrzeugen bisher erreicht worden. Auch außerorts kann sich der Verbrauch mit 4,3 l/100 km sehen lassen. Auf der Autobahn steigt der Dieserverbrauch zwar etwas an, liegt aber mit 6,1 l pro 100 km trotzdem im guten Bereich.



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



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.



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

1,9 Schadstoffe

⊕ Wichtige Punkte auf dem Weg zu fünf Sternen verschenkt das Fahrzeug im Schadstoffkapitel. Aufgrund der recht hohen NOx-Werte wird zwar kein schlechtes aber auch kein optimales Ergebnis erreicht. Hier erhält er ebenfalls 41 Punkte. Insgesamt kann er so 82 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.

2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten V60 DRIVE im Klassenvergleich sehr niedrig ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung einfahren.

3,6 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.

1,2 Wertstabilität*

⊕ Dem Volvo V60 DRIVE mit wirtschaftlichen und sparsamen Dieselmotor wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass er neu auf dem Markt ist und kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist. Außerdem ist die Kombi-Variante traditionell sehr beliebt.

3,3 Kosten für Anschaffung*

35.100 Euro sind für die getestete Variante fällig. Die Ausstattung ist 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.

3,4 Fixkosten*

Bei den festen Kosten kann der Volvo V60 mit dem 1,6-l-Diesel ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Die KFZ-Steuer liegt mit 152 Euro im Jahr nicht besonders hoch. Die ungünstigen Versicherungseinstufungen verhindern aber eine bessere Bewertung.

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen dank sehr guter Wertstabilität, günstigen Betriebskosten und nicht zu hohen Anschaffungskosten auf niedrigem Klassenniveau.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T3	T4	T4F	T5	T6	DRIVE	D3	D5
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1596	4/1999	6/2953	4/1560	4/1984	5/2400
Leistung [kW(PS)]	110(150)	132(180)	132(180)	177(240)	224(304)	84(115)	120(163)	158(215)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	240/1600	320/1800	440/2100	270/1750	400/1400	420/1500
0-100 km/h[s]	9,7	8,5	8,5	7,5	6,2	11,3	9,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	220	230	250	190	220	230
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	7,5 S	9,9 ET	8,9 S	11,1 S	5,2 D	5,8 D	5,6 D
CO2 [g/km]	155	155	162	189	237	119	132	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/20	18/22/20	18/22/20	19/23/24	20/25/24	18/23/23	18/23/23	18/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	102	102	116	178	294	152	214	246
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	714	753	752	857	1086	659	714	774
Preis [Euro]	28.200	31.100	31.500	35.150	46.100	29.150	32.850	35.350

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
 ET = Bio-Ethanol (E85)

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	84 kW (115 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,3/ 6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 136g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4628/1865/1484 mm
Leergewicht/Zuladung	1640 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	1285 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	415 Euro
Monatliche Gesamtkosten	688 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18V/23V/23V
Grundpreis	35.100 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 DRIVe Summum

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	360 Euro°
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1540 Euro°
Totwinkelassistent	620 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1700 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
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	600 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	950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest