



## Volvo V60 D3 Ocean Race

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(120 kW / 163 PS)

**A**uch wenn die aktuellen Volvo-Modelle nicht mehr so extravagant wie ihre Vorgänger auftreten, das Karosseriedesign regt weiterhin zu Diskussionen an. Auch der Innenraum sorgt unter anderem mit seiner freistehenden Mittelkonsole für Gesprächstoff. Dass unter dem Design nicht zwangsläufig die Praxistauglichkeit leiden muss, beweisen die Platzverhältnisse: Vier Erwachsene können sich mit Gepäck bequem auf Reisen machen. Die mittlere Diesel-Motorisierung mit zwei Litern Hubraum und 120 kW/163 PS reicht dafür vollkommen aus. Der Verbrauch bleibt dabei angemessen. Das sichere Fahrwerk ist niemals überfordert und dank der optionalen adaptiven Dämpfer angemessenen komfortabel. Für den neuen V60 gibt es einen optionalen Notbremsassistenten, der auch kreuzende Personen erkennen und das Auto dann bis zum Stillstand abbremst. Im Test zeigte sich hier aber noch deutliches Verbesserungspotential. Insgesamt ist der neue Volvo ein gutes Auto. Die getestete Variante hat einen Grundpreis von 36.150 €. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse T-Modell.

**+** hoher Bedienkomfort, gutes Raumangebot vorn, geringer Wertverlust, hoher Sicherheitsstandard, niedrige Geräuschkulisse im Innenraum, standhafte Bremsanlage

**-** verwirrende Schalervielfalt in Mittelkonsole, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL



⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen weitgehend guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist bis zur Hinterachse glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende 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. Die unkonventionelle Optik gefällt. Knapp 490 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. So können auch kleine Beschädigungen schnell eine teure Reparatur hinter sich ziehen.

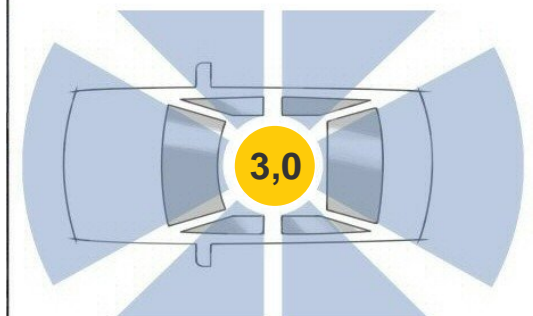
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der V60 zufriedenstellend ab. Die A-Säulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, jedoch nehmen die B- und C-Säulen, vor allem aber die massiven D-Säulen die Sicht nach draußen. Für eine bessere Sicht nach hinten ist die Heckscheibe weit genug nach unten gezogen. Einschränkend 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.

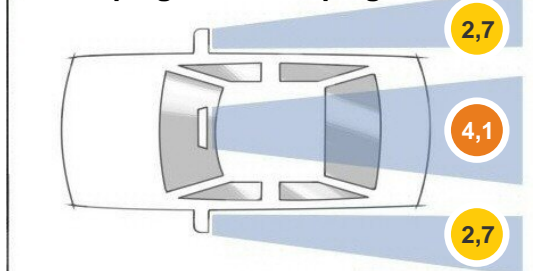


Per Knopfdruck versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

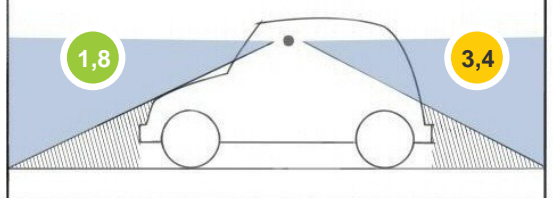
### Rundumsicht



### 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 werden per schlüssellosem Zugang, der über Sensoren an allen vier Türeg Griffen bedient werden kann, ent- und verriegelt. 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 bis zur Gepäckraumabdeckung- 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 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 zerklüftet, durch seine rechteckige Form 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 Kante - perfekt.

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

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert recht leichtgängig und ohne großen Kraftaufwand. Kleine Utensilien lassen sich nur unter dem Kofferraumboden verstauen. Für lange Gegenstände wie Skier kann man bequem nur den mittleren Teil der Rücksitzlehne umklappen. Ein Trennnetz verhindert, dass Gegenstände aus dem Kofferraum nach vorn fallen können. Wird es nicht gebraucht, so finden sich spezielle Halterungen dafür unter dem Kofferraumboden.

⊖ 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 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 relativ einfach bedienen. Der Wischer schaltet sich 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. Beim Anfahren am Berg unterstützt ein Hillholder, der das Fahrzeug bis zum Anfahren automatisch festhält.
- ⊖ 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 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. Wählt man die Einstellung "advanced", wird das Fahrwerk prügelhart. Man muss schon sehr sportlich veranlagt sein, um diese Fahrwerkseinstellung zu bevorzugen.

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.

1,9

---

### Innengeräusch

---

**+** Im Innenraum des Volvo liegt der Geräuschpegel niedrig. Gerade einmal 66,8 dB(A) werden bei 130 km/h gemessen. Der Motor läuft ruhig, wird aber unter Last schon von den Insassen wahrgenommen. Das kernige und typische Geräusch eines Fünfzylinders gefällt nicht nur sportlich orientierten Naturen. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf, letztere werden erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten dominant.

## 1,9 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorn schnell an und erwärmt den Innenraum zügig auf angenehme Temperaturen. Nach 14 Minuten ist eine Raumtemperatur von 22° C erreicht. Hinten klappt das Ganze kaum schlechter (16 Minuten). 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.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

⊕ Der sportliche Sound des Motors kündigt an, was letztendlich im Versuch gemessen wird: Das Zweiliter-Triebwerk beschleunigt den V60 souverän. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er nur 5,6 Sekunden. Auch die Elastizitätswerte können sich sehen lassen. Nur im größten, dem sechsten Gang wirkt er etwas behäbiger.

⊖ Zum Anfahren wird die Leerlaufdrehzahl automatisch auf 1.000 Touren angehoben, um eine deutliche Anfahrschwäche zu vertuschen. Richtig erfolgreich ist dieses Vorhaben aber nicht. Vor allem auf schwierigen Passagen wie Tiefgaragenausfahrten muss man die Drehzahl deutlich höher wählen. Die Kupplung dankt dies mit einer deutlichen Geruchsbildung.

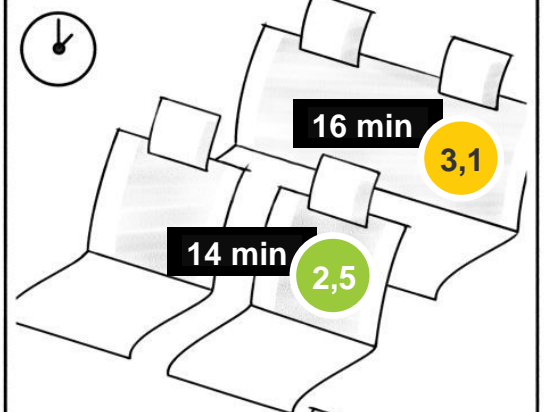
## 1,7 Laufkultur

⊕ Vom teilweise etwas rauhen Motor-Klang darf man sich nicht täuschen lassen, Vibrationen dringen nur bei niedrigen Drehzahlen in den Innenraum. Brummen tritt nicht 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.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

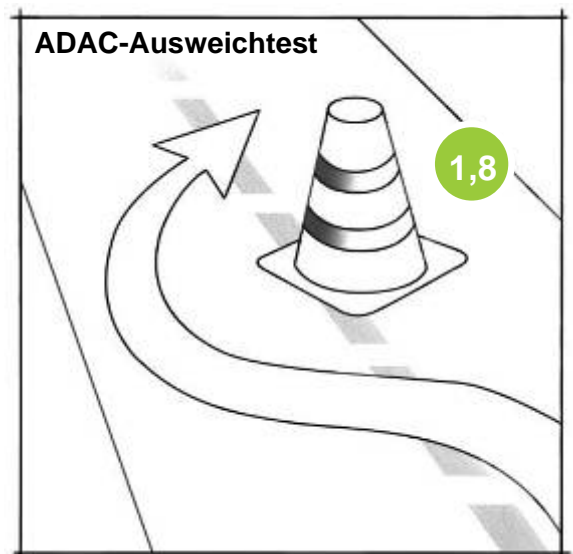
## 2,1 Getriebeabstufung

⊕ 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. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.000 Umdrehungen in der Minute. Störend ist nur der lang übersetzte erste Gang, der in Kombination mit der Anfahrschwäche des Motors zu unangenehmen Fahrsituationen führt.

## 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 bremsst die Antriebsräder, wenn bei zu hohem Leistungseinsatz ein Durchdrehen einsetzt. Im ADAC Ausweichtest macht der neue V60 eine gute Figur: er reagiert 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\*

Das Testfahrzeug war mit einer geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ausgestattet. Im Menü des Bordcomputers kann der Fahrer die Stärke der Unterstützung auswählen.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut 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 12,4 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, Reifen: Continental Sport Contact 3 95 W der Größe 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

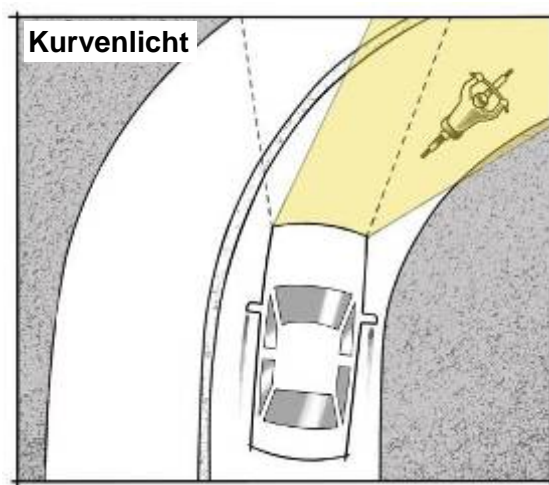
### 1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 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.

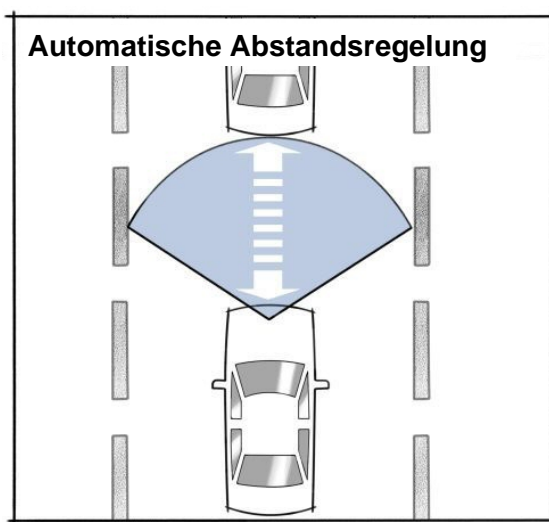
⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der V60 im Bereich Insassenschutz sehr gute 94 % der möglichen Punkte.



**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.



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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

## 1,6 Kindersicherheit

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

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Volvo im Bereich Kindersicherheit 82% der möglichen Punkte. 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.

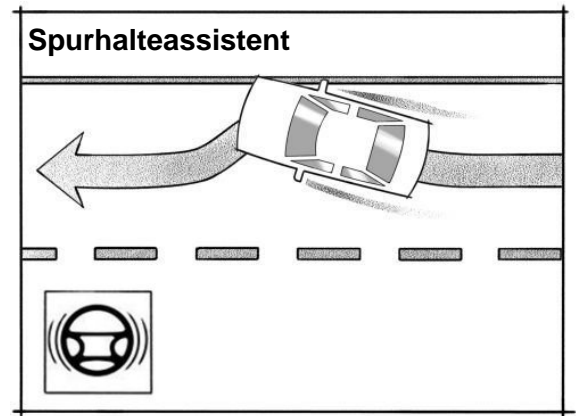
## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht er im Bereich Fußgängerschutz 64% der möglichen Punkte. Nur die Vorderkante und die hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

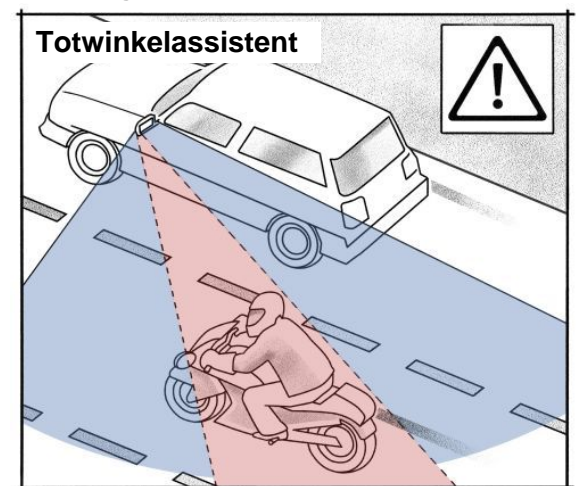
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO2\*

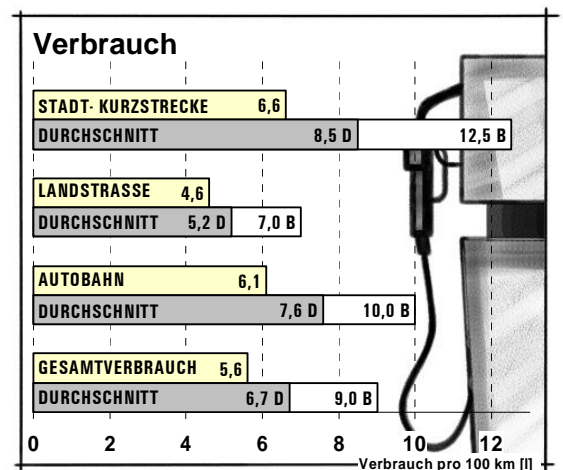
⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des V60 mit dem 2,0-l-Dieselmotor und 120 kW/163 PS liegt bei 5,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 147 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 38 Punkte (klassenabhängig). Innerorts benötigt der Kombi 6,6 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,1 l pro 100 km.



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.



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.



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

1,7

## Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt sehr niedrig. Und so erzielt er 43 von 50 möglichen Punkten (klassenunabhängig) im EcoTest. Insgesamt kann er so 81 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.

2,8

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9

### 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.

4,9

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Volvo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

0,9

### Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen Volvo V60 wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist. Außerdem ist die Kombi-Variante traditionell sehr beliebt.

3,6

### Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 36.150 € liegt der V60 D3 Ocean Race im Mittelfeld seiner Klasse. Auch die Ausstattung ist dabei durchschnittlich. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen muss Zusatzausstattung im Wert von 2.720 € bestellt werden.

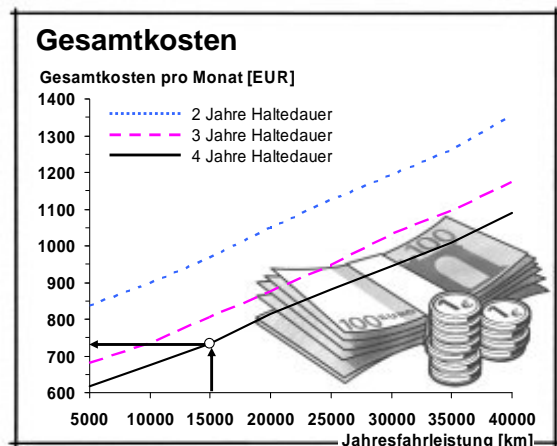
3,9

### Fixkosten\*

Bei den festen Kosten kann der Volvo V60 mit dem 2,0-l-Diesel keine Lorbeerblätter ernten, die Versicherungseinstufungen liegen einfach zu hoch und verursachen damit hohe Kosten. Die Kfz-Steuer schlägt mit 214 Euro zu Buche.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Günstigen Betriebskosten stehen hohe Werkstattkosten gegenüber. Durch den geringen prozentualen Wertverlust und die durchschnittlichen Anschaffungskosten ist der tatsächliche Wertverlust akzeptabel. Insgesamt liegen die monatlichen Unterhaltskosten im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 734 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 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	5/1984	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	5,6 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]	729	766	765	870	1094	673	730	780
Preis [Euro]	28.700	31.600	32.000	35.650	46.600	29.650	33.350	35.850

### 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	1984 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/40R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,4/12,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6/ 4,6/ 6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	132g/km / <b>147g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4628/1865/1484 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1692 kg/488 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/750 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	<b>1195 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Lichtsensoren	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle	1.540 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	920 Euro <sup>o</sup>
Digitale Radioempfang (DAB)	360 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	1.700 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	2.100 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1.260 Euro <sup>o</sup>
Regensensor	100 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Driver Alert Paket)	700 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.260 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro <sup>o</sup>
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN


Anhängerkupplung	Zubehör
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	980 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>120 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>79 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>98 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>437 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>734 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	36.750 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.



familienfreundlich   gute Zulademöglichkeit   komfortbetont   gute Sicherheit   fahraktiv   langstreckentauglich   wirtschaftlich

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,0**

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

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