



## Volvo V60 D2 Momentum

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(84 kW/115 PS)

**B**eim aktuellen Facelift des Volvo V60 wurden die üblichen optischen Veränderungen vorgenommen: Es gibt neue Leuchten an Front und Heck, die Stoßfänger wirken jetzt dynamischer, zudem wurde das Design der Motorhaube überarbeitet. Es werden neue Online-Dienste angeboten und im Innenraum gibt es neue Materialien und sehr gute, aber optionale Sportsitze. Die kleine Diesel-Motorisierung mit 1,6 Litern Hubraum und 84 kW/115 PS reicht nur für mäßige Fahrleistungen. Der Verbrauch kann aber überzeugen (4,8 Liter im ADAC EcoTest). Das sichere Fahrwerk ist niemals überfordert und dank der optionalen adaptiven Dämpfer angemessen komfortabel. Die Assistenzsysteme wurden überarbeitet und ergänzt. Jetzt glänzt der V60 mit einer ausgezeichneten aktiven Fahrsicherheit - leider gegen hohen Aufpreis. Die Runderneuerung hat dem Volvo V60 gut getan. Trotz einiger Jahre Bauzeit wirkt er wieder frisch und konkurrenzfähig. Es gilt aber einen Anschaffungspreis von 34.500 Euro zu überwinden. Komplettausgestattet ist der praktische Kombi dann noch lange nicht. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse T-Modell.

- +** gutes Raumangebot vorn, hoher Sicherheitsstandard, kräftige Bremsanlage, niedrige Betriebskosten, knackige Schaltung, komfortable Gesamtabstimmung
- hoher Anschaffungspreis, verwirrende Schalervielfalt in Mittelkonsole, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,1 Senioren

1,9 Langstrecke

2,4 Transport

3,1 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen weitgehend guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch im Innenraum gefallen die Materialauswahl und die saubere Verarbeitung. Der Unterboden ist bis zur Hinterachse 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 Tankklappe ist leider nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich jedoch neben dem Lichtschalter ein gut erreichbarer Knopf im Innenraum.

⊖ Auf Seitenleisten oder Schutzleisten an Front- und Heckschürze muss man ebenso verzichten. So können auch kleine Beschädigungen schnell eine teure Reparatur hinter sich ziehen.

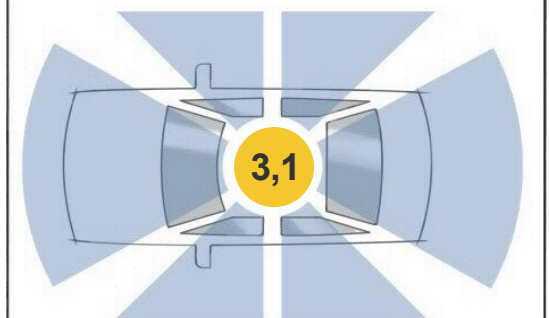
Es dürfen maximal 515 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt - die Dachreling kostet Aufpreis (am Testwagen nicht vorhanden). Die maximale Anhängelast beträgt 1.300 kg, ohne Bremse sind nur 750 kg erlaubt.

⊕ Mit dem großen 67,5-Liter-Tank lassen sich Reichweiten von rund 1.400 Kilometern realisieren. Im Innenraum finden vier Passagiere bequem Platz. Der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Strecken belegt werden.

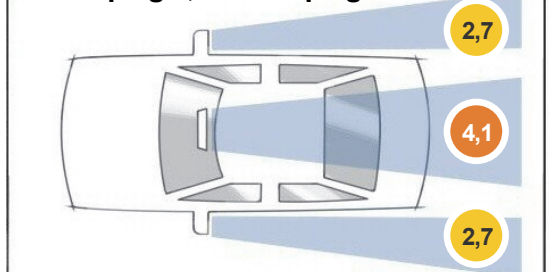
⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Es wird weder Ersatz- noch Notrad optional angeboten. Weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel befinden sich im Auto.

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. Die Fahrzeugenden können recht gut abgeschätzt werden. Parksensoren hinten sind in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig. Zudem waren die optionalen Sensoren vorn als auch die Rückfahrkamera an Bord.

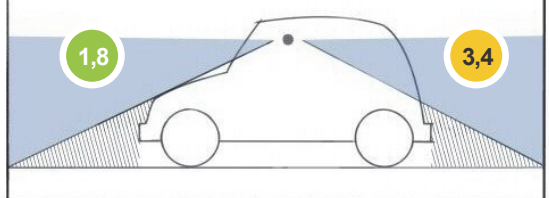
### Rundumsicht



### 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

⊕ Die Sicht nach vorn ist gut, weil die Front steil abfällt - auch flache Gegenstände werden gut erkannt. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht-Funktion und Abbiegelicht sind optional verbaut. Zudem gibt es jetzt einen modernen Fernlichtassistenten, der es ermöglicht dauerhaft mit Fernlicht zu fahren. Bei entgegenkommenden Fahrzeuge werden einzelne Bereiche der Scheinwerfer schattiert und somit der Gegenverkehr "ausgeblendet". Ebenso der selbsttätig abblendende Innenspiegel. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, beide sind asphärisch gestaltet, so dass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Auch bei Regen klappt die Sicht nach draußen - die Frontscheibe wird großflächig gewischt. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei schlechten Witterungsverhältnissen.

⊖ Das Sichtfeld des Innenspiegels fällt mager aus. Die Heizdrähte in der Frontscheibe können unter Umständen zu unangenehmen Reflexionen führen.

## 3,2 Ein-/Ausstieg

Die Türausschnitte vorn 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 flach verlaufenden 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 Türrasten könnten etwas kräftiger sein, um an Steigungen die Türen zuverlässiger aufhalten zu können. Vor allem hinten fällt zudem die Abstufung arg grob aus, nur eine Zwischenposition ist zu wenig.

⊕ Die Türen werden per Fernbedienung ver- und entriegelt. Gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloser Zugang erhältlich, der aber im Testwagen nicht verbaut war. 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.

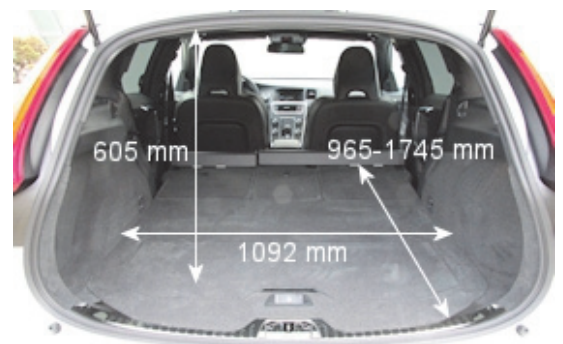
⊖ Das Fahrzeug kann auch verriegelt werden, wenn nicht alle Türen und Klappen geschlossen sind. So besteht die Gefahr, dass man den Schlüssel im Fahrzeug liegen lässt und man sich aussperrt.



Per Knopfdruck versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst im Normalfall 360 l bis zur Gepäckraumabdeckung - das ist nur mäßig für diese Klasse. Bis zum Dach beladen stehen 555 Liter zur Verfügung. Dann lassen sich im Kofferraum 8 handelsübliche Getränkeboxen stapeln. 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. Nutzt man das volle Ladevolumen dachhoch bis zu den Vordersitzen, steht ein Volumen von 1.280 Liter zur Verfügung.



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 und gibt eine große Öffnung frei. Das Ladeabteil ist an den Seiten nur leicht zerklüftet, durch seine rechteckige Form lässt er sich 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. Durch die nicht zu große Tiefe des Gepäckraums kann man auch Gegenstände gut erreichen, die bis zur Rücksitzlehne gerutscht sind. Im Kofferraum befindet sich eine LED-Beleuchtung, eine zusätzliche ist in der Heckklappe untergebracht.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert recht leichtgängig und ohne großen Kraftaufwand. 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. Gegen Aufpreis kann auch die Beifahrersitzlehne umgeklappt werden. Diese Option lässt sich aber nicht mit den verbauten Sportsitzen kombinieren.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Kleine Utensilien lassen sich nur unter dem Kofferraumboden verstauen.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Die Ergonomie der Bedienelemente ist recht gut, Schalter und Kontrolleinrichtungen sind überwiegend griffgerecht und logisch untergebracht, mit den meisten Bedienelementen kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienungsanleitung zurecht. Für die neuen Instrumente lassen sich unterschiedliche Anzeigen-Profile einstellen. Die Vielfältigkeit der Anzeigen trägt aber nicht bei jedem Profil zur Übersichtlichkeit bei. Das Radio-Navigationssystem ist gut platziert. Die Tasten wollen aber zwischen der Bedienung von Klimaautomatik und Freisprecheinrichtung aber erst einmal durchblickt werden. Auch die Menüführung erfordert etwas Routine - bei der Adresseingabe reagiert das Gerät etwas träge. Die Klima-Steuerung ist in der Mittelkonsole relativ weit unten positioniert.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Der Motor wird per Taste gestartet. Diese ist beleuchtet und liegt im Sichtfeld des Fahrers - der Schlüsselschacht befindet sich direkt darunter. Abblend- und Fernlicht werden automatisch gesteuert. Weitere Einstellungen der Scheinwerfer werden über einen Drehschalter links am Armaturenbrett vorgenommen - die Nebelleuchten haben eigene Tasten. Alle wichtigen Bedienelemente werden beleuchtet. Der Bordcomputer stellt alle wichtigen Fahrdaten zur Verfügung. Der Wischer schaltet sich automatisch ein. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Permanentwischschaltung. Alle Scheibenheber haben eine Automatik-Funktion und werden von einem zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz überwacht. Die elektrische Sitzeinstellung gibt keine Fragen auf. Vorn und hinten befinden sich Leselampen.



**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.**

Das Handschuhfach ist groß genug und stets beleuchtet. Zahlreiche Ablagen fixieren Kleinkram, aber auch Becher und kleinere Flaschen finden Platz. Die Außenspiegel können elektrisch angeschwenkt werden, die Einstellung funktioniert aber etwas filigran. Alle Türen und Klappen werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Auf langen Reisen unterstützt der serienmäßige Tempomat, der sich gegen Aufpreis mit einer radargestützten Abstandsregelung kombinieren lässt (im Testwagen vorhanden).

– Das Handrad der Lordosenstützen ist fast komplett vom mittleren Ablagekasten verdeckt und somit sehr schlecht zu bedienen. Der üppige Kasten behindert zudem beim Anschnallen. Angegurtete Insassen können voll geöffnete Türen kaum erreichen.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m gut Platz. Die Kopffreiheit würde auch noch größere Personen erlauben. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, auch weil die Innenbreite angemessen ausfällt.

---

## 2,4 Raumangebot hinten\*

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Personen bis 1,88 m einwandfrei sitzen, limitierend ist dabei die Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist angenehm.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,88 m ausreichend Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den V60 werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,0 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. Auch Kopfsteinpflaster lässt den Kombi kalt. Nur bei sehr gleichmäßigen Wellen kommt Unruhe ins Fahrzeug. 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.

## 1,9 Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet.

⊕ 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 sind lang und gut konturiert. Die Polsterung bietet auch auf langen Strecken guten Sitzkomfort. Der Seitenhalt ist einwandfrei. Für die Vordersitze gibt es Lendenwirbelstützen, sie sind über Drehräder in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar. Der Fahrer sitzt entspannt. Er kann seinen linken Fuß auf dem Radkasten ruhen lassen. Die Ablage verjüngt nach oben aber etwas. Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene zufriedenstellend Platz - der Sitzkomfort ist überdurchschnittlich gut. Die Sitzflächen sind gut konturiert und die Lehnen sehr hoch.

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

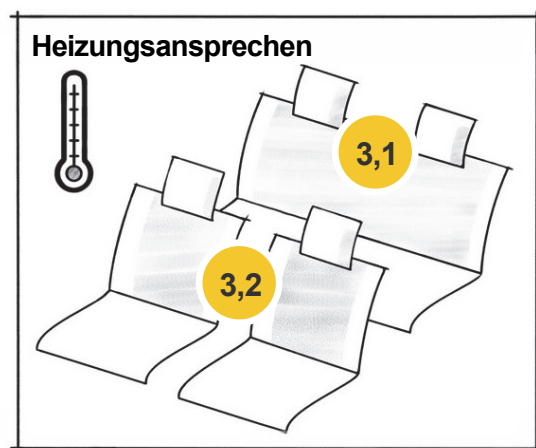
## 2,1 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum des Volvo liegt der Geräuschpegel niedrig. Gerade einmal 68,3 dB(A) werden bei 130 km/h gemessen. Der Motor läuft ruhig, wird aber unter Last schon von den Insassen wahrgenommen. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf, letztere werden erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten dominant.

## 2,1 Klimatisierung

In der ADAC Kältekammer wird eine nur durchschnittliche Heizleistung ermittelt, sowohl auf den vorderen als auch auf den hinteren Plätzen. Die Luftmengenverteilung kann individuell für oben, Mitte und unten reguliert werden, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.

⊕ Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Über das Menü lässt sich auch die Intensität der Anlage einstellen. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor sind vorhanden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 3,6 Fahrleistungen\*

Als Basis-Diesel kann der D2 nicht gerade mit großzügigen Fahrleistungen überzeugen. Der 1,6-Liter-Diesel leistet 84 kW/115 PS und setzt bereits bei 1.750 1/min das maximale Drehmoment von 270 Nm frei. Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen deshalb lange 8,0 Sekunden. Auch die Elastizität fällt eher durchschnittlich aus.

2,3

## Laufkultur

⊕ Als Vierzylinder-Diesel muss sich der Volvo-Motor bezüglich seiner Laufkultur wahrlich nicht verstecken. Nur im Drehzahlkeller treten leichte Vibrationen und etwas Brummen auf, die aber zu keiner Zeit wirklich belastend auf die Insassen wirken.

1,7

## Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe wirkt deutlich knackiger als bei den früheren Modellen. Es lässt sich sehr exakt bedienen, die Schaltwege sind sportlich kurz, die nötigen Kräfte zum Wechseln der Schaltstufen aber etwas höher. Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre vor versehentlichem Einlegen geschützt. Die Synchronisation sorgt dafür, dass er jederzeit geräusch- und verschleißarm eingelegt werden kann. Eine Gangempfehlung unterstützt bei der richtigen Gangwahl und spart somit Kraftstoff. Beim Berganfahren löst die elektrische Handbremse selbständig und ermöglicht auch auf steilen Straßen komfortables Anfahren. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,3

## 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 akzeptablen 2.600 Umdrehungen in der Minute.

2,1

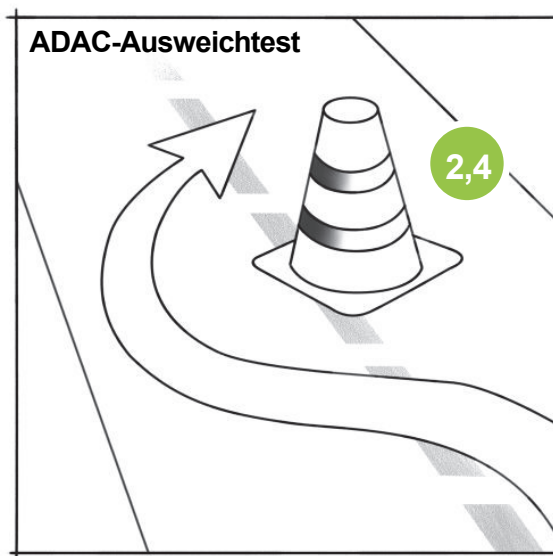
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

### Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität des Kombis ist gut, der Wagen hält sicher seinen Kurs. Auch plötzliche Lenkimpulse verdaut der Volvo mit Gelassenheit. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bzw. Differenzialsperre bremst die Antriebsräder, wenn bei zu hohem Leistungseinsatz ein Durchdrehen einsetzt. Im ADAC Ausweichtest macht der V60 eine gute Figur: Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und durchfährt die Gassen recht neutral. Auch wenn beim Gegenlenken das Heck etwas drängt, besteht zu keiner Zeit Schleudergefahr. Die Limousine mit ihrem strafferen Fahrwerk wirkt etwas agiler. Insgesamt aber eine überzeugende Vorstellung vom V60. 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 kontrollierbar.

### ADAC-Ausweichtest



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 sehr gut an und baut auf beiden Achsen tapfer Seitenführung auf. Sie arbeitet präzise und liefert dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. An der Direktheit der Lenkung gibt's nichts auszusetzen. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad gering.

⊖ Mit rund 12,3 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 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Sport Contact 3 der Größe 235/40 R18 95 W). 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. Auch beim Bremsen in leichten Kurven bleibt das Fahrzeug spurstabil.

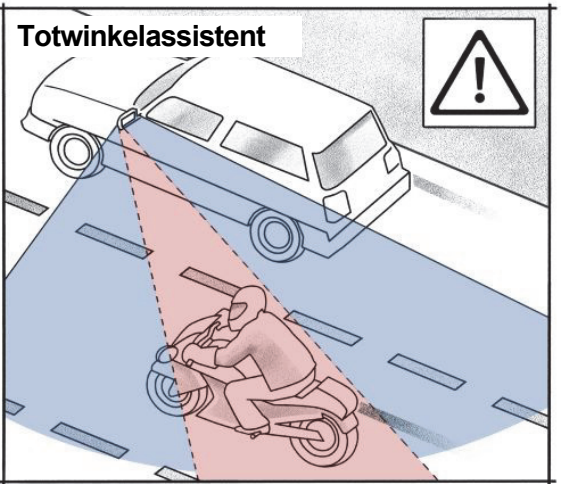
1,7

## SICHERHEIT

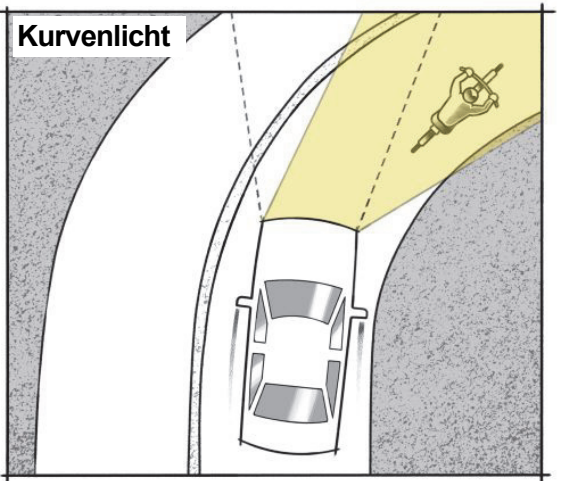
1,0

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

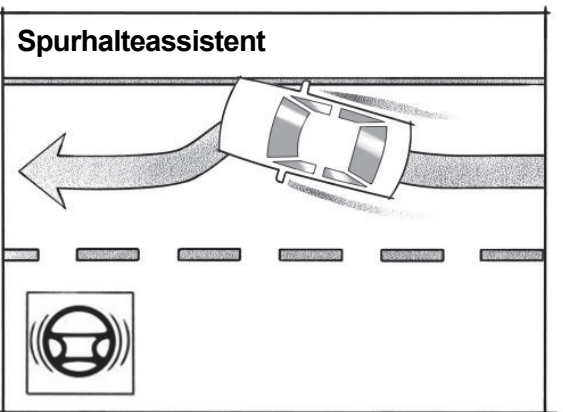
⊕ Der V60 verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Optional an Bord sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich unter 30 km/h die Warnblinkanlage ein. Das City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen gibt es serienmäßig. Das radarbasierte ACC-System (Option) 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 (jetzt radarbasiert) und ein Spurverlassenswarner erhältlich.



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.



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

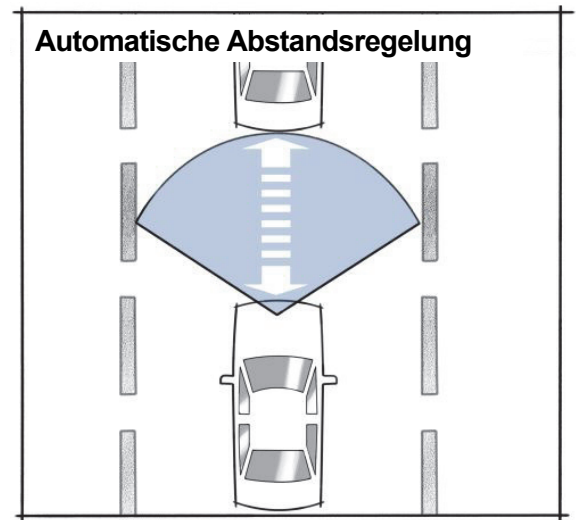


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Der aufpreispflichtige Cross Traffic Alert warnt beim Rückwärtsfahren vor Querverkehr. Unbeabsichtigtes Anfahren durch Anlass-Versuche mit eingelegtem Gang ist nicht möglich, da der Motor nur mit getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die LED-Heckleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr besonders gut wahrgenommen. Gegen Aufpreis gibt es einen Müdigkeitswarner, der den Fahrstil analysiert, Erschöpfungserscheinungen erkennt und den Fahrer warnt. Serienmäßig ist ein Speedlimiter vorhanden, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit des Autos begrenzt werden kann. Optional gibt es die Verkehrszeichenerkennung, die per Kamera Verkehrszeichen abliest und dem Fahrer im zentralen Display anzeigt.

➖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Die links im Armaturenbrett angebrachte Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.



**Automatische Abstandsregelung**

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

1,9

## Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der V60 im Bereich Insassenschutz sehr gute 94 % der möglichen Punkte (Stand 2011). Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,81 einen guten Schutz. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig. Die Kopfstützen hinten bieten Personen bis 1,73 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. Ein automatisches Notrufsystem holt im Falle eines Unfalls automatisch Hilfe und baut eine Sprechverbindung ins Fahrzeug auf.

➖ Für Verbandskasten und Warndreieck gibt es keine fest definierten Halter.

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 (Stand 2011). 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. Auch sehr hohe Kindersitze können problemlos eingebaut werden. Volvo erlaubt fast alle Kindersitze aller Altersklassen.

## 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.

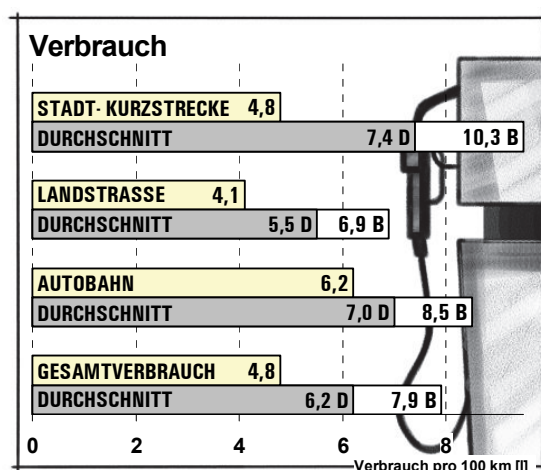
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

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

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des V60 mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 154 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 38 Punkte (klassenabhängig). Innerorts benötigt der Kombi 4,8 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

### 2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt noch niedrig, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöhte Stickoxid-Werte auftreten. Und so erzielt er 38 von 50 möglichen Punkten (klassenunabhängig) im EcoTest. Insgesamt kann er so 76 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.



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

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 1,6 Betriebskosten\*

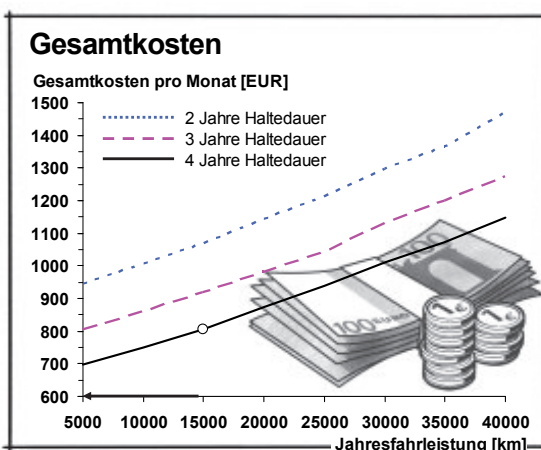
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten V60 im Umfeld seiner Klasse niedrig ausfällt, kann er hier eine sehr gute Bewertung erhalten.

### 3,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

### 3,5 Wertstabilität\*

Trotz Facelift kommt der V60 langsam in die Jahre. Deswegen wird dem praktischen Kombi ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum prognostiziert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 804 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,7

## Kosten für Anschaffung\*

– Wer sich den Volvo V60 D2 Momentum zulegen will, muss mindestens 34.500 Euro investieren. Und dann ist er noch lange nicht komplett ausgestattet. Vor allem für die sinnvollen Assistenzsysteme muss man noch einige tausend Euros drauf legen. Ein stolzer Preis für eine Basis-Motorisierung.

2,3

## Fixkosten\*

+ Insgesamt sind die fixen Unterhaltskosten günstig. Wenn auch die Kosten für die Kfz-Versicherung stark differieren. Die Haftpflichtversicherung ist sehr günstig (Typklasse 14), die Vollkasko liegt im Mittelfeld (Klasse 20) und die Teilkasko ist sehr teuer (23). Für die Kfz-Steuer sind jährlich 178 Euro fällig.

3,4

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse, daran können auch die niedrigen Betriebskosten nichts ändern.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T3	T4	T5 Geartr.	T6 Geartr.	D2	D3	D4	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	4/1969	4/1969	4/1560	5/1984	4/1969	5/2400
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	180 (245)	225 (306)	84 (115)	100 (136)	133 (181)	158 (215)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	350/1500	400/2100	270/1750	350/1500	400/1750	420/1500
0-100 km/h[s]	9,6	8,5	6,4	6,0	11,3	10,4	7,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	220	230	230	190	205	225	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 S	6,6 S	6,1 S	6,7 S	4,1 D	4,5 D	3,8 D	4,6 D
CO2 [g/km]	139	153	142	157	108	119	99	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	17/20/20	18/23/24	20/26/24	14/20/23	14/20/23	14/20/23	14/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	120	148	134	164	178	238	198	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	824	883	983	1119	772	814	831	895
Preis [Euro]	29.750	32.800	39.100	46.900	30.500	32.400	35.350	37.150

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## 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)	<b>235/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,4/12,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/4,1/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>154 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4628/1865/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2110 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1595 kg/515 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/750 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67,5 l
Reichweite	<b>1400 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>101 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>528 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>804 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/23
Grundpreis	34.500 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Bi-Xenon)	1.370 Euro <sup>o</sup>
Abstandsregelung, elektronisch	1.900 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe (Powershift)	2.100 Euro
Digitale Radioempfang (DAB)	390 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	1.250 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Driver Alert Paket)	1.000 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1.370 Euro <sup>o</sup>
Lichtsensoren	Serie
Regensensor	Serie <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Driver Alert Paket)	1.000 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	1.370 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

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	1.150 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	810 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	1.050 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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