



Volvo S60 D4 Summum Geartronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (133 kW / 181 PS)

Volvo hat den S60 aufgefrischt. Die gut verarbeitete Karosserie erhielt neue Stoßfänger und auch die Scheinwerfer wurden erneuert. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls gut verarbeitet. Hier fallen besonders die neuen digitalen Instrumente auf. Es gibt drei Anzeigemodi (Elegance, Eco, Performance), die nach Belieben gewählt werden können. Der Innenraum zeigt sich vorn großzügig bemessen, im Fond ist das Platzangebot für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich. Das Ladeabteil hat eine akzeptable Größe, sperrige Gegenstände lassen sich aber aufgrund der kleinen Öffnung nur bedingt transportieren. Der Zwei-Liter-Diesel sorgt in Verbindung mit dem Automatikgetriebe für gute Fahrleistungen und einen geringen Kraftstoffverbrauch im EcoTest - damit erweist sich der S60 als absolut langstreckentauglich. Zudem bietet er ein hohes Sicherheitsniveau. Serienmäßig ist die Limousine mit einem City-Notbremsassistenten ausgestattet, gegen Aufpreis sind eine Reihe an weiteren sinnvollen Assistenzsystemen erhältlich. Zu diesen zählen u. a. die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremsfunktion, der Spurhalteassistent und der Totwinkelwarner. Absolut empfehlenswert ist auch das optionale Bi-Xenonlicht mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion. Allerdings ist der S60 D4 Summum Geartronic teuer in der Anschaffung, er kostet mindestens 42.630 Euro. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Peugeot 508, VW Passat.

- +** gutes Raumangebot vorn, sehr niedriges Innenraumgeräusch, hoher Sicherheitsstandard, kräftige Bremsanlage, niedrige Betriebskosten
- unübersichtliche Karosserie, geringe Zuladung, großer Wendekreis, sehr hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,8 Stadtverkehr

3,2 Senioren

1,8 Langstrecke

3,0 Transport

2,2 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Juni 2014
Text: Martin Brand

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung und das Finish der Limousine machen einen weitgehend guten Eindruck. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Ladeabteil ist schön mit Filz-Stoff verkleidet. Auch im Innenraum gefallen die Materialauswahl und die saubere Verarbeitung. Die Armaturen sind weitgehend geschäumt, Chrom-Applikationen und Leder werten den Innenraum auf. Die Türausschnitte sind sauber nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Vorn werden zudem die lackierten Schweller durch Leisten vor Verkratzen geschützt - hinten fehlen Lackschutzleisten. Der Tankverschluss ist leider nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich jedoch neben dem Lichtschalter ein gut erreichbarer Knopf. Dank Fehlbetankungsschutz kann der S60 nicht versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Der Entriegelungsmechanismus der Motorhaube ist ungewohnt links am Schlossträger positioniert, die Motorhaube wird aber mittels Gasdruckfeder offen gehalten.

- Seiten- oder Schutzleisten an Front- und Heckschürze, die bei kleineren Parkremplern schützen würden, gibt es nicht.

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet die Limousine gut bis zufriedenstellend ab. Vier Personen stehen vollwertige Sitze zur Verfügung, der hintere Mittelsitz ist aber schmal und eignet sich nur für Kurzstrecken. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es aber nicht.

+ Mit dem großen 67,5-Liter-Tank lassen sich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs) Reichweiten von ca. 1.375 Kilometer realisieren. Die Stützlast beträgt 75 kg, so dass sich auch zwei schwerere Fahrräder (z.B. E-Bikes) mittels Fahrradträger befördern lassen. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhänger bis 1.800 kg und ungebremst bis 750 kg zulässig.

- Für den Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel befinden sich im Auto. Ein Reserverad ist für den S60 nicht erhältlich.

Sicht

Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Limousine noch zufriedenstellend ab. Besonders der Blick nach schräg hinten wird durch die massiven C-Säulen eingeschränkt. Die Kopfstützen lassen sich von vorn per Knopfdruck umklappen und verdecken den Blick nach hinten nicht zusätzlich. Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

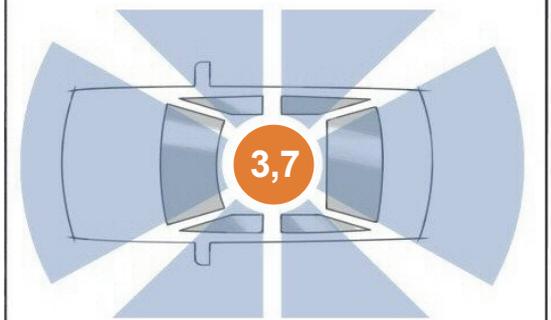


Optional gibt es nach vorn klappbare Kopfstützen, die für eine bessere Sicht sorgen.

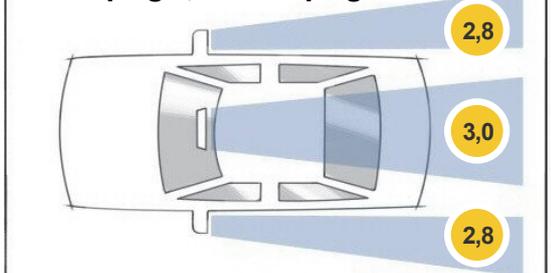
⊕ Flache Hindernisse vor dem Fahrzeug sind dank der niedrigen Motorhaube gut einsehbar. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck. Das Testfahrzeug war zudem mit Parksensoren vorn, einer Rückfahrkamera und einem Einparkassistenten ausgestattet. Letzterer lenkt das Fahrzeug selbstständig in parallel zur Fahrbahn liegende Lücken, der Fahrer braucht lediglich Gas und Bremse zu betätigen. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Nachts leuchten die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer die Fahrbahn sehr gut aus. Das Licht schwenkt in Kurven mit und besitzt ein zusätzliches Abbiegelicht. Ordert man den Driver Alert, gibt es zusätzlich einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser ermöglicht es, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren, bei entgegenkommenden Fahrzeugen werden einzelne Bereiche der Scheinwerfer schattiert und somit der Gegenverkehr "ausgeblendet". Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeug blendet sowohl der Innen- (Serie) als auch die Außenspiegel automatisch ab (optional). Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich.

⊖ Niedrige Gegenstände können im hinteren Fahrzeugnahbereich aufgrund der hohen Heckpartie nur schlecht wahrgenommen werden. Das Heck lässt sich weder einsehen noch gut abschätzen, was das Rangieren erschwert. Die absolut empfehlenswerte Heckkamera leistet hier Abhilfe. Die Heizdrähte in der Frontscheibe können unter Umständen zu unangenehmen Reflexionen führen.

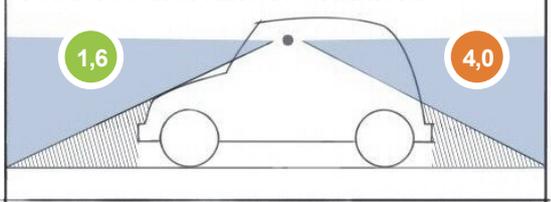
Rundumsicht



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

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Die Türausschnitte sind vorn recht breit und die Türschweller liegen niedrig, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Jedoch sind auch die Sitze tief angeordnet, was vor allem beim Aussteigen unkomfortabel ist. Beim Öffnen der Fondtüren ist Vorsicht geboten, da man sich den ausladenden Türrahmen unter Umständen gegen die Brust schlagen kann. In den Fond gelangt man akzeptabel. Hier sind die Türausschnitte etwas kleiner als vorn, wodurch man die Füße "einfädeln" muss und auch auf den Kopf achten sollte. 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, da die breiten Türen bereits in dieser weit offen sind.

⊕ Serienmäßig werden die Türen per Fernbedienung ver- und entriegelt. Der Testwagen war mit dem gegen Aufpreis erhältlichen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. 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, die das Aussteigen erleichtern.

⊖ Leider fallen die Schweller sehr breit aus, so dass man einen großen Schritt zum Ein- und Aussteigen machen muss. Darüber hinaus sollten große Personen auf den Kopf achten, da dieser leicht an der flach verlaufenden A-Säule gestoßen werden kann.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bei üblicher Nutzung fasst das Ladeabteil 375 Liter. Dann passen bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne erweitert sich das Volumen auf 735 Liter (gemessen bis zur Fensterkante).



Der Kofferraum mit 375 l Volumen ist von klassenüblicher Größe.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt ebenfalls durchschnittlich aus. Die Heckklappe lässt sich zwar leicht öffnen, der Griff zum Schließen ist aber etwas ungünstig positioniert. Die Ladeöffnung fällt recht klein aus, wodurch sich sperrige Gegenstände nur schlecht einladen lassen. Der Kofferraum selbst ist niedrig und nicht besonders breit. Zum Einladen muss das Ladegut recht hoch angehoben werden, da die Ladekante knapp 70 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Beim Ausladen stört eine rund 13 Zentimeter hohe Kante. Bei der Rückbank liegende Gegenstände können aufgrund der kleinen Öffnung nur zufriedenstellend erreicht werden.

⊖ Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen stört eine deutliche Stufe am Kofferraumboden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe recht schwach ausgeleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert leichtgängig, wenn auch etwas umständlich. Die Lehnen werden zwar vom Kofferraum aus entriegelt, fallen aber nicht selbstständig um und müssen nachgedrückt werden. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen. Es gibt zum Fixieren von Taschen o.ä. eine Klappe zum Aufstellen im Kofferraumboden (optional), eine Gummihalterung und Zurrösen am Boden und an der hinteren Ladekante. Den Transport langer Gegenstände erleichtert die Durchladeluke in der Rücksitzlehne.

⊖ Der an der Hutablage fixierte Mittelgurt lässt sich nicht aushängen und hängt somit bei umgelegten Rücksitzlehnen mitten im Laderaum.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit des S60 ist aufgrund der vielen kleinen und gleichförmigen Schalter in der Mittelkonsole etwas unübersichtlich, allerdings lassen sich alle Bedienelemente gut erreichen - die Ergonomie der Bedienelemente ist insgesamt zufriedenstellend. Mit den Grundfunktionen des Fahrzeugs kommt man relativ schnell zurecht, wer Detailsinstellungen vornehmen möchte, benötigt aber eine gewisse Eingewöhnungszeit. Nicht optimal ist, dass die eingestellten Klimaparameter nicht direkt bei den Bedienelementen angezeigt werden, sondern deutlich weiter oben im Hauptdisplay.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel liegt gut zur Hand, könnte insgesamt aber etwas höher liegen. Der Motor wird per Start-Stopp-Schalter angelassen, der sich gut im Sichtfeld des Fahrers befindet - der Schlüsselschacht liegt darunter. Die digitale Instrumentierung ist gut ablesbar und lässt sich individuell konfigurieren. Es gibt drei Anzeigemodi: Elegance, Eco und Performance. Je nach Anzeigeart wird der Bildschirm unterschiedlich gestaltet und es werden für diesen Modus besondere Informationen herausgestellt - die Vielfältigkeit der Anzeigen trägt aber nicht bei jedem Profil zur Übersichtlichkeit bei. Im Sportmodus wird zentral ein großer Drehzahlmesser eingeblendet, die Geschwindigkeit digital angezeigt. Im Eco-Modus findet man eine zusätzliche Anzeige, die einen möglichst ökonomischen Fahrstil anzeigt. Der Bordcomputer liefert Informationen zu Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie zur Restreichweite. Alle Türen und Klappen werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Das Abblendlicht wird per Sensor oder alternativ mit dem Drehschalter links im Armaturenbrett aktiviert. Die Nebelschlussleuchte hat einen eigenen Taster - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Ordert man den Driver Alert, ist auch das Fernlicht sensorgesteuert. Die Scheibenwischer werden ebenfalls automatisch aktiviert. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Gegen Aufpreis ist der S60 mit einem aktiven Geschwindigkeits-/Abstandsregelsystem (ACC) ausgestattet - durch längere Betätigung der Aktivierungstaste kann das System auch nur als Tempomat genutzt werden. Das optionale Multimedia-System (Sensus Connect) mit Navigationsfunktion lässt sich über Tasten in der Mittelkonsole steuern. Die Tasten und Drehregler sind aber sehr klein und unübersichtlich. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/ und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet. Es gibt vorn wie hinten Ablagen für kleinere Utensilien, aber auch Becher und kleinere Flaschen finden Platz. Die Außenspiegel können elektrisch angeklappt werden, die Einstellung funktioniert aber etwas filigran.

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

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Die Innenraumbreite ist ebenfalls üppig bemessen, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl einstellt.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse zufriedenstellend. Die Beinfreiheit fällt zwar recht großzügig aus, jedoch beschränkt die Kopffreiheit die maximale Personengröße - Passagiere bis knapp 1,85 m finden genügend Platz. Das Raumgefühl ist hinten akzeptabel, wird aber durch die abfallenden Dachlinie etwas gemindert.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den S60 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

1,9

KOMFORT

2,0

Federung

Serienmäßig ist der S60 mit einem dynamisch ausgelegten Fahrwerk ausgestattet. Im Falle des Testwagens war das aufpreispflichtige adaptive Four C-Technologie-Fahrwerk verbaut. Es kann in drei Modi (Comfort, Sport, Advanced) betrieben werden. Im Comfort-Modus spricht die Federung sanft an. Im Sport- und besonders im Advanced-Modus liegt das Fahrzeug satter auf der Straße, reicht feine Unebenheiten aber auch deutlicher durch. Besonders kurze Wellen und Querfugen dringen dann deutlich zu den Insassen durch und lassen den S60 bei regelmäßigem Auftreten nervös wirken.

⊕ Der Comfort-Modus gibt insgesamt ein gutes Bild ab. Lange Wellen bringen die Limousine zwar kaum aus der Ruhe, die Karosserieneigung fällt bei Kurvenfahrt aber etwas ausgeprägter aus. Einzelne kurze Wellen werden gut von den Insassen fern gehalten und auch Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden souverän absorbiert. Querfugen und Kopfsteinpflaster können zwar auch im Comfort-Modus nicht völlig von den Insassen fern gehalten werden, dringen aber nicht zu stark in den Innenraum. Raue Fahrbahnbeläge werden nur wenig von den Insassen wahrgenommen.

1,9

Sitze

Der S60 ist serienmäßig mit Leder-Komfortsitzen ausgestattet, gegen Aufpreis gibt aber auch die im Testwagen verbauten Leder-Sportsitze. Der Fahrersitz lässt sich in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig elektrisch einstellen und besitzt eine Memory-Funktion.

⊕ Die Vordersitze verfügen über Höhen- und Neigungseinstellung. Die Lehnen sind hoch und gut konturiert, die Sitzflächen sind lang und besitzen ebenfalls eine gute Kontur. Die Polsterung bietet auch auf langen Strecken guten Sitzkomfort. Der Seitenhalt ist einwandfrei. Für die Vordersitze gibt es Lendenwirbelstützen, die mit Drehrädern in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar sind. Der Fahrer sitzt entspannt. Er kann seinen linken Fuß auf dem Radkasten ruhen lassen - ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht und die Ablage verjüngt nach oben etwas. Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene zufriedenstellend Platz. Die Sitzflächen sind gut konturiert und die Lehnen sehr hoch. Die Sitzposition geht im Fond in Ordnung, wenn sich auch große Personen mehr Oberschenkelauflage wünschen.

⊖ Auf den unperforierten Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

1,4

Innengeräusch

⊕ Der Geräuschniveau ist im Innenraum sehr niedrig, was nicht zuletzt an den optionalen Verbundglas-Seitenscheiben liegen dürfte. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von lediglich 65,6 dB(A) gemessen. Weder Motor- noch Fahrgeräusche fallen unangenehm auf und auch Windgeräusche halten sich stets im Hintergrund, werden erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten deutlich lauter.

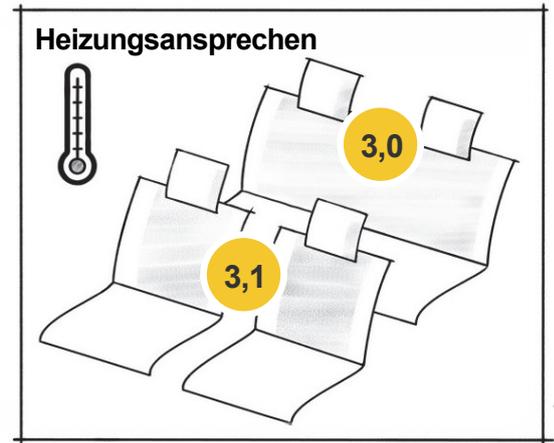
2,1

Klimatisierung

Der Testwagen war mit der optionalen Standheizung ausgestattet. Diese kann im Menü auf eine bestimmte Zeit vorprogrammiert werden, dann ist es bereits bei Fahrtbeginn angenehm warm im Fahrzeug. Zudem ist im Menü ein Sofortstart der Standheizung möglich.

Im ADAC Heizungstest kann der S60 D4 ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Auch hier unterstützt die Standheizung. Der Innenraum wird gleichmäßig auf angenehme Temperaturen erwärmt.

⊕ 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. Die Luftverteilung erfolgt zwar für beide vorderen Insassen gemeinsam, allerdings lassen sich die Austrittsbereiche einzeln einstellen. Ab dem Modelljahr 2015 ist der Volvo serienmäßig mit einem Luftqualitätssystem mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung ausgestattet.



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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der Volvo S60 D4 Geartronic gibt bei den Fahrleistungen ein gutes Bild ab. Der Zwei-Liter-Diesel hat eine Maximalleistung von 181 PS (bei 4.250 1/min) und das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt bei 1.750 1/min an. Damit kann der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in kurzen 4,9 Sekunden absolviert werden.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesel geht in Ordnung, wenn sich das Aggregat auch Vibrationen nicht gänzlich verkneifen kann. Diese sind besonders an den Pedalen und dem Wählhebel spürbar. Bei niedrigen Drehzahlen ist unter Last ein leichtes Dröhnen zu vernehmen, allerdings meidet die Automatik diesen Drehzahlbereich weitgehend.

2,0 Schaltung

⊕ Das Schaltschema des Wählhebels ist klar verständlich und die Gänge können alternativ manuell mittels Schalt paddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Achtgang-Automatik reagiert sensibel auf das Gaspedal und wirkt dadurch teilweise etwas hektisch. Bereits bei recht geringer Betätigung wird oft zurück geschaltet. Bei moderater Fahrweise gehen die Schaltpunkte aber in Ordnung. Das Anfahren funktioniert zügig, bei spontaner Beschleunigung "ruckt" das Fahrzeug aber los. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Beim Anfahren an Steigungen kann auch die elektrische Feststellbremse aktiviert werden, dann rollt das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt nicht zurück. Beim Anfahren wird diese automatisch wieder gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Achtgang-Getriebe passt gut zum Motor und besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine geeignete Schaltstufe. Die Gesamtübersetzung hat Volvo lang gewählt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 gerade einmal mit knapp 2.000 1/min.

2,0

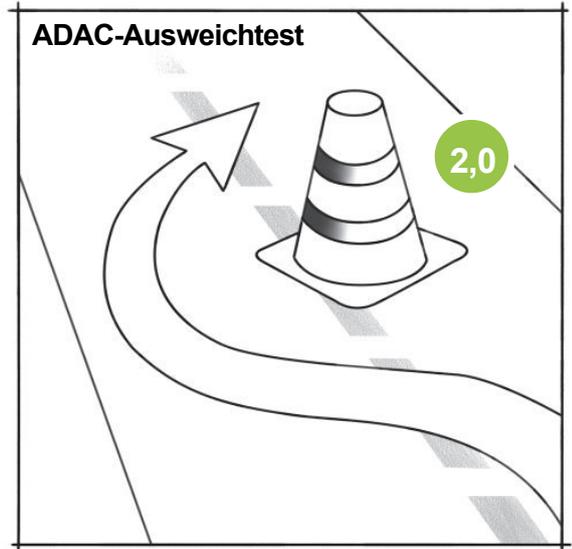
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Die Limousine kann prinzipiell mit einer guten Richtungsstabilität punkten, zeigt sich bei plötzlichen Lenkimpulsen etwas hecklastig. Besonders im Comfort-Modus pendelt das Heck etwas nach. Im Advanced-Modus stabilisiert sich der S60 nach einem Lenkimpuls schnell wieder. Die Richtungsstabilität auf Spurrillen geht in Ordnung, ist aber nicht tadellos - diesen folgt der Volvo leicht. Im ADAC Ausweichtest gibt die Limousine ein gutes Bild ab. Sie reagiert gut auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt die Limousine ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Volvo mit dem Heck nach. In Gefahrensituationen regelt allerdings das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) und stabilisiert das Fahrzeug zuverlässig. Durchdrehende Vorderräder werden beim Anfahren auf rutschigem Untergrund durch die Traktionskontrolle mit elektronischer Differenzialsperre (CTC) verhindert.

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.

2,7

Lenkung*

Serienmäßig ist der S60 mit einer geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ausgestattet. Das Testfahrzeug war mit der optionalen adaptiven Lenkung mit drei einstellbaren Lenkkraftmodi (gering, mittel, hoch) ausgestattet. Die Änderung der gewünschten Unterstützung kann im Menü gewählt werden, das ist etwas umständlich.

⊕ Je nach eingestelltem Lenkkraftmodus wird die Lenkunterstützung zurückgenommen (hoch) und dadurch die Fahrbahnrückmeldung verbessert. Im mittleren Modus geht das Lenkgefühl in Ordnung, die Lenkung ist aber insgesamt recht leichtgängig. Sie spricht gut um Null an und erweist sich als präzise. Der Gering-Modus eignet sich eigentlich nur im Stadt-Betrieb. Hier fallen die Lenkkräfte gering aus, was das Rangieren erleichtert. Von Anschlag bis Anschlag sind nur etwas über 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

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

1,4

Bremse

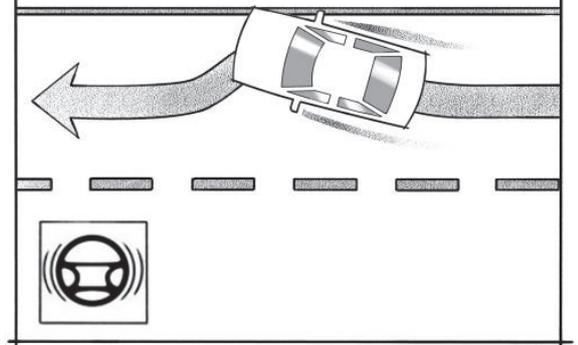
⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der S60 durchschnittlich nur 34,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 3, Größe: 235/40 R18 95W). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung absolut standfest. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen in Ordnung. Die Richtungsstabilität bei Vollverzögerungen in Kurven ist zufriedenstellend, hier drängt die Limousine mit dem Heck nach.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des S60 ist umfangreich, wenn auch viele Assistenzsysteme nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Der Volvo ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial zu nutzen. Ab Werk ist der S60 auch mit dem City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen ausgestattet. Das System kann Auffahrunfälle bis 15 km/h vermeiden und die Folgen eines Auffahrunfalls bis 50 km/h mindern. Gegen Aufpreis kann das radarbasierte Geschwindigkeits- und Abstandsregelsystem (ACC) geordert werden. Es hält im Tempomatbetrieb den nötigen Abstand zum Vordermann ein und umfasst zudem auch eine erweiterte Notbremsfunktion. Darüber hinaus erkennt das System auch Personen. Bis etwa 70 km/h wird eine Bremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit dadurch deutlich reduziert. Unterhalb von 35 km/h kann der S60 sogar kollisionsvermeidend vor der Person stoppen. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst die dritte Bremsleuchte mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich unter 30 km/h die Warnblinkanlage ein. Optional ist auch ein Totwinkel-Assistent (BLIS; jetzt radarbasiert) erhältlich. Das System erkennt auf der Nachbarspur fahrende Fahrzeuge und warnt den Fahrer mittels Leuchte in der A-Säule, falls der Blinker gesetzt wird. Zudem warnt das System auch, wenn schnell von hinten herannahende Fahrzeuge erkannt werden (LCMA). Darüber hinaus gibt es in Verbindung mit dem Blind Information System (BLIS) den Cross Traffic Alert (CTA). Dieser warnt den Fahrer beim rückwärtigen Ausparken, wenn sich Fahrzeuge seitlich annähern. Gegen weiteren Aufpreis ist der Driver Alert erhältlich. Dieser umfasst eine Kollisionswarnung, einen Müdigkeitsassistenten, einen Spurverlassenwarner und Spurhalteassistenten, eine Verkehrsschilderkennung sowie einen Fernlichtassistenten. Optional können Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion geordert werden. Serienmäßig ist ein Speedlimiter vorhanden, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit des Autos begrenzt werden kann.

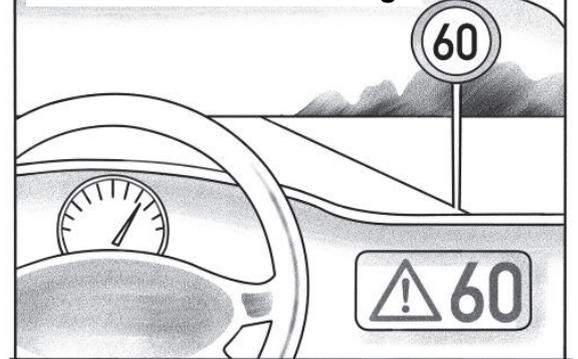
⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Die links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

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.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der V60 im Bereich Insassenschutz sehr gute 94 Prozent der möglichen Punkte (Test 05/2011) - die S60 Limousine sollte ähnlich abschneiden. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- sowie durchgängige Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m einen guten Schutz. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig. Die Kopfstützen hinten bieten Personen bis knapp 1,75 m einen guten Schutz. 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. Volvo bietet gegen Aufpreis das Volvo On Call Paket an (im Testwagen). Das Notrufsystem setzt bei einem Verkehrsunfall automatisch einen Notruf ab und übermittelt den Standort des Fahrzeugs. Dadurch ist eine schnelle Hilfe im Falle eines Unfalls möglich. Der Verbandkasten ist sehr gut erreichbar in der Heckklappeninnenverkleidung untergebracht.

- Die Kopfstützen im Fond sind zu weit vom Kopf entfernt und können somit im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal wirken. Für den Verbandkasten gibt es keinen fest definierten Halter.

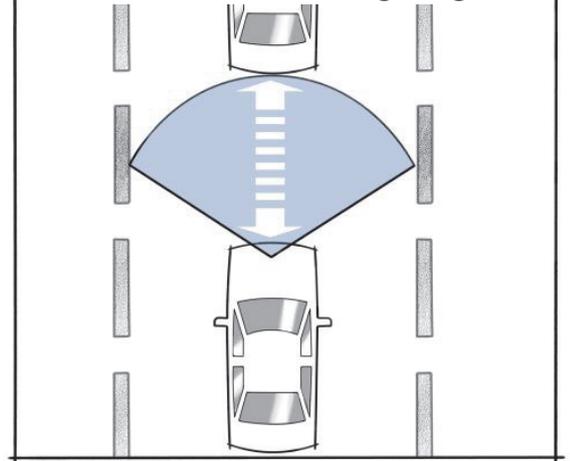
1,6

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet die Limousine gut ab, allerdings finden im Fond nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Zudem lassen sich hohe Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen und vorn rechts nur gerade so montieren.

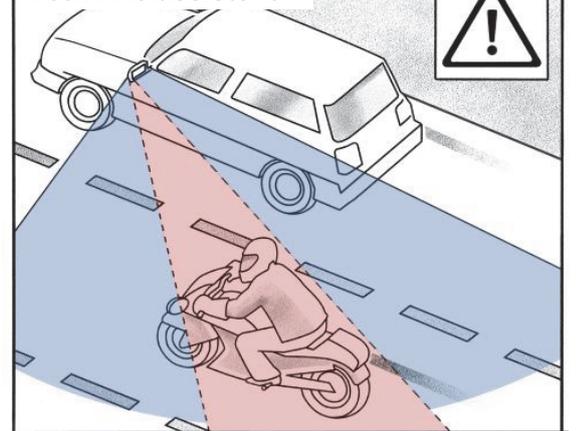
+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Volvo V60 im Bereich Kindersicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte (Test 05/2011) - die S60 Limousine sollte ähnlich abschneiden. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mittels Isofix-Halterungen inklusive Ankerhaken sicher montiert werden - auf dem Mittelsitz gibt es nur Ankerhaken. Alternativ lassen sich Kindersitz-Systeme auch mit den langen Gurten lagestabil befestigen. Auf den äußeren Plätzen liegen die Gurtanlenkpunkte optimal, besitzen einen großen Abstand und die Schlösser sind fest - das erleichtert die Montage. Vorn rechts und hinten außen sind die Sitze gut konturiert und formstabil. Der Beifahrer-Airbag ist mit dem Schlüssel abschaltbar, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Laut Bedienungsanleitung sind auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrersitz universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig. Auf dem Fondmittelsitz sind universelle Kindersitze der Gruppe 2 (15 - 25 kg) nicht erlaubt. Der Testwagen war mit einer elektrischen Kindersicherung für die Fondtüren ausgestattet, die bequem von vorn bedient werden kann.

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 dem Fondmittelplatz ist die Sitzkontur ungünstig, was eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen erschwert. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Unverständlich ist, dass die Beifahrerairbag-Abschaltung extra bezahlt werden muss.

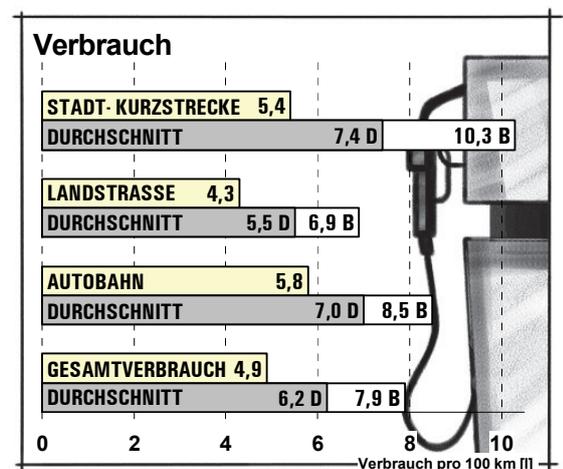
2,5 Fußgängerschutz

+ Im ADAC Crashtest (Test 05/2011) erreicht der V60 im Bereich Fußgängerschutz 64 Prozent der möglichen Punkte - der S60 sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen. Teilbereiche des Stoßfängers und der mittlere Bereich der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. Die Vorderkante und die hinteren Bereiche der Motorhaube zeigen sich entschärft.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

+ Der S60 D4 Geartronic kann mit einer CO₂-Bilanz von 157 g/km ein gutes Ergebnis einfahren - dafür erhält er 37 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,4 l/100 km innerorts, 4,3 l/100 km im außerorts und 5,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,8 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöhte Stickoxid-Werte auftreten. In diesem Kapitel bringt es der Volvo zu 42 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt erhält der S60 79 Punkte im ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen.

3,9 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der S60 sparsam mit dem günstigeren Diesel umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine sehr gute Bewertung.

4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,7

Wertstabilität*

Trotz Facelift kommt der S60 langsam in die Jahre. Zudem ist die Limousine nicht so praktisch veranlagt wie der Kombi. Daher wird dieser nur ein akzeptabler Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Hier schneidet die Limousine im Klassenvergleich schlecht ab. Volvo verlangt für den S60 D4 Summum Geartronic mindestens 42.630 Euro. Das empfehlenswerte Xenonlicht und die Assistenzsysteme treiben den Preis weiter nach oben.

2,6

Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im guten bis durchschnittlichen Bereich. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 214 Euro. Während die Haftpflichtversicherung für die Limousine noch überschaubar ausfällt, ist die Teilkaskoeinstufung ungünstig. Die Vollkaskoversicherung zeigt sich durchschnittlich (KH: 14; VK: 20; TK: 23).

4,3

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten liegen trotz der geringen Betriebskosten hoch. Vor allem der sehr hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende enorme absolute Wertverlust sorgen für die hohen Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T3	T4	T5 Geartr.	T6 AWD Geartr.	D2	D3	D4	D5
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1969	6/2953	4/1560	5/1984	4/1969	5/2400
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	180 (245)	224 (304)	84 (115)	100 (136)	133 (181)	158 (215)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	350/1500	440/2100	270/1750	350/1500	400/1750	420/1500
0-100 km/h[s]	9,4	8,3	6,3	5,9	10,9	10,2	7,4	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	225	230	250	195	205	230	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	5,8 S	5,9 S	9,9 S	3,9 D	4,3 D	3,8 D	4,5 D
CO2 [g/km]	129	134	137	231	103	114	99	119
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]	100	110	124	332	168	228	198	276
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	797	848	965	1255	756	798	822	884
Preis [Euro]	28.150	31.200	37.500	49.000	28.900	30.800	33.750	35.550

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 Euro6
Hubraum	1969 ccm
Leistung	133 kW (181 PS)
bei	4250 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	235/40R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,5/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,3/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	107 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	157 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4628/1865/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1675 kg/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67,5 l
Reichweite	1375 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	631 Euro
Monatliche Gesamtkosten	912 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/23
Grundpreis	42.630 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 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Bi-Xenon)	1.370 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	1.900 Euro ^o
Automatikgetriebe (Geartronic)	2.250 Euro ^o
Digitaler Radioempfang (DAB)	390 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	1.250 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Driver Alert Paket)	1.000 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1.370 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Driver Alert Paket)	1.000 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro ^o
Xenonlicht	1.370 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	750 Euro ^o
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.150 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	810 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.050 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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