



Volvo XC60 D5 Momentum AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (158 kW / 215 PS)

Der neu überarbeitete XC60 soll laut Volvo nicht nur abseits der Straße ein gutes Bild abgeben, sondern sich auch bestens fürs urbane Gebiet eignen - was bei den mächtigen Außenmaßen fraglich ist. Der visuelle Eindruck gefällt. Mit dem optionalen R-Design-Paket, das u. a. modifizierte Stoßfänger und große 20-Zoll-Räder umfasst, hinterlässt der SUV Eindruck. Mit dem Allradantrieb und einer erhöhten Bodenfreiheit kann der Volvo eine gewisse Geländetauglichkeit vorweisen - wenn auch das Sportfahrwerk des R Design-Pakets nicht gänzlich passt. Durch die straffe Auslegung werden die Insassen allerdings bestens über kleinste Fahrbahnebenheiten informiert. Der 2,5-l-Fünfcylinder-Diesel mit einer Leistung von 215 PS und einem Drehmoment von 440 Nm passt in Verbindung mit dem Automatikgetriebe zu jeder Lebenslage. Jedoch erweist sich das Aggregat als durstig, der Durchschnittsverbrauch liegt im EcoTest bei hohen 7,9 l/100 km. Mit den verfügbaren Assistenzsystemen wie City Safety (Serie) und dem ACC Notbremssystem (optional) bietet der XC60 eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Günstig ist der SUV jedoch nicht: Für die getestete Variante müssen mindestens 46.080 Euro aufgewendet werden.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLK.

+ gute Verarbeitung, hohe Zuladung, gute Sportsitze, helles Xenonlicht (optional), gutes Platzangebot, wirkungsvolle Bremse

- unübersichtliche Karosserie, mäßiger Federungskomfort (Sportfahrwerk), sehr großer Wendekreis, sehr hoher Verbrauch, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

4,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

4,1 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,1 Langstrecke

1,8 Transport

2,6 Fahrspaß

3,6 Preis/Leistung

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen schmal und auch das Ladeabteil zeigt sich schön verkleidet - lediglich an der Motorhaubeninnenseite fehlt ein schützender Klarlack. Das optionale R-Desing-Paket verleiht der Karosserie mit modifizierten Stoßfängern, einer doppelflutigen Auspuffanlage und großen 20 Zoll Rädern (optional) eine spezielle Note. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Armaturen sitzen passgenau und die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig - wenn auch die unteren Teile der Armaturentafel hart sind. Alu-Applikationen sowie die im R-Design-Paket enthaltene Stoff-/Lederkombination werten das Interieur auf. Die Türausschnitte sind sauber nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Zudem werden die lackierten Schweller vorn durch Kunststoffleisten geschützt. Der Motorraum zeigt sich ordentlich von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Der Tankdeckel ist zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mit einem gut zugänglichen Schalter im Innenraum geöffnet werden. Der XC60 ist mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet, so dass er nicht versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

⊖ An den Stoßfängern fehlen Kunststoffleisten, die bei kleineren Parkremplern schützen könnten. Hinten ist zwar im unteren Bereich ein austauschbarer Einsatz, allerdings hat dieser kaum eine Schutzfunktion. Die Nebelschlussleuchten sind bruchgefährdet im Stoßfänger positioniert. An den Fahrzeugflanken sind zwar lackierte Stoßleisten, allerdings sind diese weit unten angebracht.

Alltagstauglichkeit

⊕ Der Volvo bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet, eine gute Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung erweist sich mit 605 Kilogramm als hoch. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - eine Dachreling gibt es serienmäßig. Im Zugbetrieb dürfen gebremste Anhänger bis 2.000 kg angehängt werden, ungebremste bis 750 kg. Die Stützlast beträgt bei dieser Variante gute 90 kg. Mit einer Tankfüllung (70 l) sind Reichweiten bis rund 885 Kilometer möglich.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmüternschlüssel sind nicht an Bord, dadurch ist ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich. Gegen Aufpreis kann auch ein Notrad (inkl. Wagenheber) geordert werden (nicht im Testwagen).

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der XC60 dank des guten optionalen Lichts noch gut ab. Die Karosserie ist aber recht unübersichtlich, sowohl die Front als auch das Heck lassen sich kaum einsehen. Tief liegende Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der XC60 zufriedenstellend ab. Der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.



Elektrisch umklappbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

Dank der elektrisch klappbaren Kopfstützen im Fond (optional) geht der Blick nach hinten aber in Ordnung. Der Innenspiegel liefert ein durchschnittliches Sichtfeld.

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Beim Rangieren helfen serienmäßig Parksensoren am Heck. Der Testwagen war zudem mit den optionalen Parksensoren vorn und der aufpreispflichtigen Heckkamera ausgestattet. Die Außenspiegel sind groß und bieten ein gutes Sichtfeld, der Linke hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beide Außenspiegel und der Innenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional). Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig. Die gegen Aufpreis erhältlichen Dual-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus, schwenken in Kurven mit und beinhalten auch ein Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis (Driver Alert) ist der XC60 mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet. Untertags wird man dank des Tagfahrlichts besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊖ Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur schlecht wahrnehmen. Die feinen Heizdrähte der optionalen Frontscheibenheizung erzeugen unter Umständen störende Lichtreflexe.

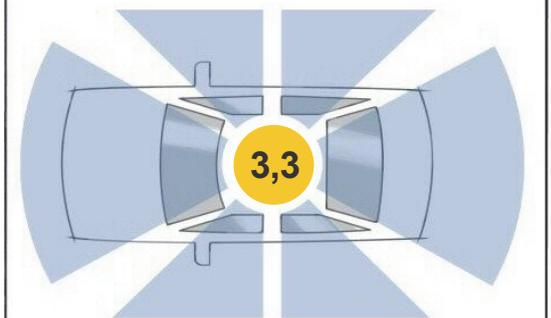
2,9 Ein-/Ausstieg

Trotz der nahezu in optimaler Höhe positionierten Sitze klappt das Ein- und Aussteigen insgesamt nur zufriedenstellend. Die Schweller liegen weit oben, wodurch man die Beine weit anheben muss. Darüber hinaus fallen die Schweller sehr breit aus. Zudem sollten große Personen beim Einsteigen auf den Kopf acht geben, da dieser leicht am Türausschnitt gestoßen werden kann. In den Fond gelangt man dank großer Türausschnitte recht bequem, allerdings stört auch hier der hohe Schweller.

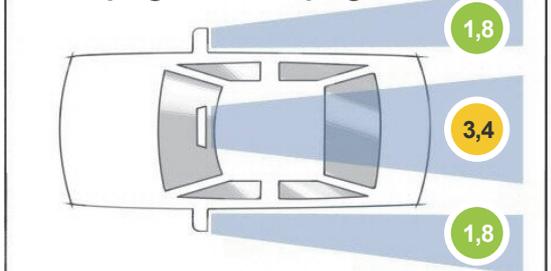
⊕ Das Fahrzeug wird mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt, die Tasten können aber nicht optimal unterschieden werden. Gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloser Zugang erhältlich, der aber nicht im Testwagen verbaut war. Die Türen werden dank kräftiger Rasterungen auch an Steigungen zuverlässig gehalten. Vorn gibt es drei, hinten aber nur zwei Positionen, wodurch die Fondtüren bereits in der Ersten recht weit geöffnet sind. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug. Zusätzlich erhellen kleine Leuchten an den Unterseiten der Außenspiegel den Boden vor den Türen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung nur bei offener Fahrertür unterbunden wird.

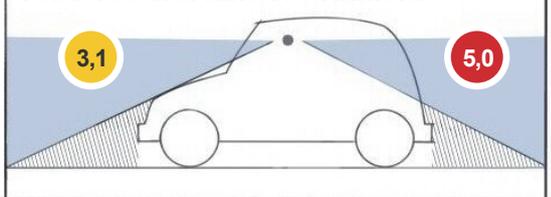
Rundumsicht



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

2,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 425 Liter verstauen. Ohne Abdeckung passen 600 Liter bis unters Dach hinein. Dann lassen sich elf handelsübliche Getränkeboxen transportieren. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante 815 Liter, bis unters Dach sind es 1.385 Liter. Darüber hinaus lassen sich unter dem Kofferraumboden etwa zehn Liter verstauen.



Mit 425 l Kofferraumvolumen kann der XC60 punkten. Störend erweist sich jedoch das hohe Bodenniveau von 76 cm, so dass das Gepäck weit hochgehoben werden muss.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch (gegen Aufpreis). Unter der geöffneten Klappe finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch und breit, dadurch lassen sich auch sperrige Gegenstände gut einladen. Das Ladeabteil selbst hat ein praktisches Format. Da der Kofferraum nicht zu tief ist, lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände noch gut erreichen. Das Gepäck muss zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist.

⊖ Da die Ladekante 76 Zentimeter über der Straße ist, muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe recht schwach beleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

In Verbindung mit dem Laderaum-Paket lässt sich üblicherweise die Beifahrersitzlehne nach vorn umlegen, dies ist aber nicht mit dem R Design-Paket und Ledersportsitzen kombinierbar.

⊕ Der XC60 bietet mit einer dreigeteilten Rücksitzlehne eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Lehne lässt sich nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand umlegen. Zum Transport langer Gegenstände kann auch nur der Mittelteil umgelegt werden. Zum Verstauen von kleinen Utensilien ist unter dem Kofferraumboden etwas Platz. Zudem kann man einen Teil des Ladebodens hochklappen, auf der Innenseite gibt es zwei Haken, an die man z. B. Einkaufstaschen hängen kann und einen Gummizug. An den Seiten sind vier stabile Zurrösen. Mit dem Laderaum-Paket ist der XC60 mit einem Gepäckraumtrennetz ausgestattet.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit des XC60 unterscheidet sich kaum von anderen Volvo-Modellen und ist aufgrund der vielen kleinen und gleichförmigen Schalter etwas unübersichtlich. Allerdings sind die Schalter weitgehend sinnvoll positioniert und dadurch gut erreichbar - 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.



Der Innenraum folgt dem von Volvo gewohnten Bild. Die Verarbeitung ist gut, die Funktionalität lässt wenig Raum für Kritik.

Das Klimaanlagebedienteil liegt recht tief und die eingestellten Klimaparameter werden leider nicht direkt bei den Bedienelementen sondern deutlich weiter oben im Hauptdisplay angezeigt.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind ordentlich positioniert, wenn auch die Bremse etwas nah am Gaspedal ist. Der Wählhebel liegt gut zur Hand, könnte insgesamt aber etwas näher am Lenkrad liegen. Der rechts neben dem Lenkrad angeordnete Start-/Stopp-Knopf ist beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden, der aber darunter liegende Schlüsselschacht nicht. Das Licht wird mittels Drehschalter links vom Lenkrad aktiviert oder überlässt die Regelung des Abblend- und Fernlichtes dem Sensor. Die Nebelschlussleuchte wird mittels separatem Taster in der Nähe des Lichtschalters eingeschaltet - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Wischer sind sensorgesteuert und der hintere hat eine Wisch-/Wasch-Automatik, eine Intervall- und Permanentschaltung. Die im Umfang des R Design-Pakets enthaltene 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. 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. Sind Türen, Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer informiert. Die Bedienelemente des Audiosystems liegen in guter Höhe, sind aber etwas unübersichtlich angeordnet. Teilweise können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Am Lenkrad wird auch die Geschwindigkeitsregelanlage aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das gegen Aufpreis erhältliche Abstandsregelsystem (ACC) wird ebenfalls dort eingestellt - durch längere Betätigung der Aktivierungstaste kann das System auch nur als Tempomat genutzt werden. Das optionale Infotainmentsystem (Sensus Connect) mit dem Sensus Navigationssystem funktioniert zuverlässig und bietet mit dem DVD-Player sogar eine Video-Funktion und einen Internetzugang. Insgesamt könnte das System jedoch etwas schneller reagieren. Die Klimaanlagebedienung gibt keine Rätsel auf. Sowohl die Heckscheibenheizung als auch die Umluftfunktion werden nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Die elektrischen Fensterheber haben alle eine Ab-/ und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln zu finden. Die Innenraumbeleuchtung ist gut, für die Vorderen gibt es Leselampen. Die Anzahl an Ablagen geht vorn in Ordnung, hinten gibt es Lehnentaschen und kleine Türfächer. Das Handschuhfach weist ein zufriedenstellendes Format auf, ist aber beleuchtet.

- Bei geöffneten Vordertüren sind die Griffe recht weit weg, wodurch man sich relativ weit aus dem Fahrzeug lehnen muss. Der Einsteller für die Lordosenstütze ist schlecht erreichbar, da die wuchtige Mittelkonsole im Weg ist. Darüber hinaus stört die Konsole auch etwas beim Anschnallen.

2,0 **Raumangebot vorne***

+ Vorn ist das Platzangebot großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als großzügig, so dass sich auch ein angenehmes Raumgefühl einstellt.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond gibt es nicht so viel Platz wie vorn. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Personengröße eingestellt, können hinten nur Passagiere bis zu einer Größe von 1,80 m bequem sitzen. Auch im Fond fällt die Kopffreiheit großzügiger aus, das Raumgefühl ist hier angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den XC60 werden keine Sitzvarianten angeboten, so dass die Innenraum-Variabilität ausreichend ausfällt.

2,3 KOMFORT

2,9 Federung

Der XC60 ist in Verbindung mit dem R Design-Paket mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, das straff abgestimmt ist - das mag nicht ganz zu einem SUV passen. Alternativ können für den XC60 ein Touringfahrwerk (komfortorientiert) und das adaptive Fahrwerk (Four C-Technologie) geordert werden, das in drei Modi (Comfort, Sport, Advanced) eingestellt werden kann. Die Fahrwerksabstimmung des Sportfahrwerks bietet auf langen Wellen Vorteile, da die Karosserie trotz der hohen Masse kaum zum Nachschwingen neigt. Nickbewegungen des Volvo beim Beschleunigen und Bremsen sowie Seitenneigungen in schnell durchfahrenen Kurven sind nicht stark ausgeprägt. Allerdings dringen kurze Fahrbahnwellen recht deutlich in den Innenraum und der XC60 zeigt eine ausgeprägte Stuckerneigung. Einzelhindernisse und Querfugen werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Kopfsteinpflaster dringt deutlich in den Innenraum, auf rauen Fahrbahnbelägen geht der Fahrkomfort in Ordnung. Der Langsamfahrkomfort ist durchschnittlich. Insgesamt würde das adaptive Fahrwerk besser zum XC60 passen, allerdings ist das nicht mit dem R Design-Paket kombinierbar.

1,9 Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen im R Design-Paket enthaltenen Teilleder-Sportsitzen ausgestattet. Die gegen weiteren Aufpreis (im Testwagen) elektrisch eingestellt werden können und auf der Fahrerseite eine Memory-Funktion haben.

⊕ Die Vordersitze lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen, so dass Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Zudem kann der Fahrer seinen linken Fuss gut abstützen, da die Ablage stabil ist. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet, jedoch insgesamt etwas straff gepolstert. Sowohl die hohen Lehnen als auch die langen Flächen weisen eine gute Konturierung auf und bieten dadurch einen einwandfreien Seitenhalt. Vorn gibt es Lordosenstützen, die mittels Drehrädern in der Intensität, nicht aber in der Höhe eingestellt werden können. Im Fond sind die Sitze zufriedenstellend konturiert, die Lehnen aber sehr hoch. Die Polsterung ist hier etwas weicher. Die Sitzposition ist im Fond dank ordentlich aufliegender Oberschenkel angenehm, wenn auch die Lehnen im Lendenbereich etwas drücken.

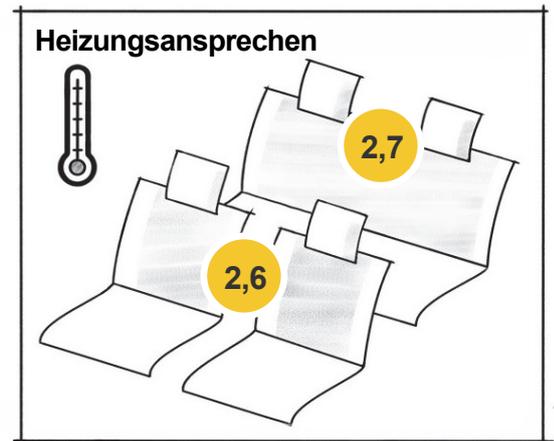
1,7 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist nicht zuletzt dank der optionalen Verbundglasseitenscheiben angenehm niedrig, Windgeräusche werden kaum im Innenraum wahrgenommen. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h sehr niedrige 66,4 dB(A). Fahrgeräusche fallen kaum auf, allerdings ist der Motor dauerhaft im Hintergrund zu vernehmen, besonders wenn man ihn fordert.

2,1 Klimatisierung

Der XC60 ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Im Testwagen war zudem die optionale Standheizung verbaut, so dass der Volvo im Heizungstest ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis erreicht. Zu erkennen ist, dass die Fußbereiche entsprechend des Behaglichkeitsempfindens schneller erwärmt werden als die restliche Fahrgastzelle. Gegen weiteren Aufpreis ist das Luftqualitätssystem mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung inkl. Beschlagsensor erhältlich (nicht im Testfahrzeug).

⊕ Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings sind die Austrittsbereiche (oben, mitte, unten) individuell einstellbar. Die Gebläseintensität im Automodus kann im Menü eingestellt werden. Die Umluftfunktion wird nach einer bestimmten Zeit deaktiviert.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen gibt der XC60 D5 AWD in Verbindung mit dem Automatikgetriebe (Geartronic) ein gutes Bild ab. Der 1,9 t schwere SUV wird von einem 2,4-l-Fünfzylinder-Dieselmotor angetrieben, der eine Maximalleistung von 215 PS (bei 4.000 1/min) und ein Drehmoment von 440 Nm (bei 1.500 1/min) aufweist. Damit kann der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in kurzen 5,2 Sekunden absolviert werden.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Fünfzylinders ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Das Aggregat erzeugt zwar kaum Störfrequenzen, ist aber dauerhaft im Innenraum präsent. Etwas störender ist das Vibrationsverhalten des Diesels. Vibrationen sind stets am Lenkrad und den Pedalen spürbar, unter Last fallen diese etwas stärker aus.

2,7 Schaltung

Das Sechsgang-Automatikgetriebe reagiert sehr sensibel auf das Gaspedal und schaltet bereits bei geringer Pedalbetätigung zurück. Es lässt den Motor unnötig hoch drehen und schaltet auch spät wieder hoch.

Die Schaltgeschwindigkeiten gehen in Ordnung. Der XC60 besitzt keine Berganfahrhilfe, allerdings kann die Feststellbremse manuell aktiviert werden, beim Anfahren löst diese automatisch.

⊕ Der Wählhebel lässt sich einfach bedienen und hat ein klar verständliches Schaltschema. Gegen Aufpreis (im Testwagen) kann man auch manuelle Schaltvorgänge mittels Lenkradwippen durchführen. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Das Anfahren klappt zügig, betätigt man das Gaspedal jedoch etwas unsensibel, ruckt der Volvo los - das ist etwas unkomfortabel.

⊖ Für den getesteten XC60 gibt es kein Start-Stopp-System.

2,3 Getriebeabstufung

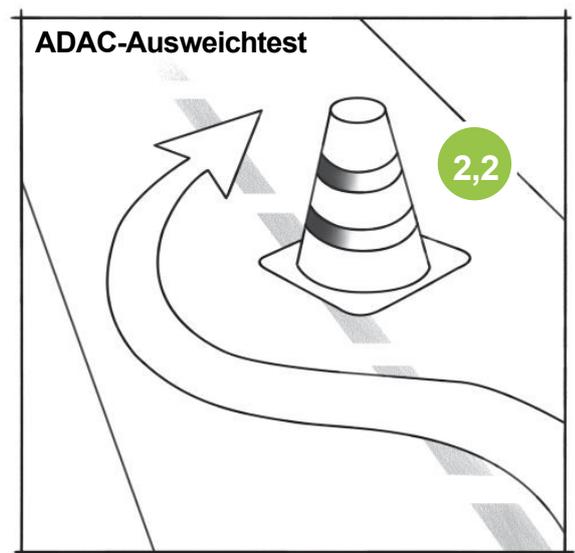
⊕ Das Sechsgang-Automatikgetriebe passt gut zum Motor und hat für jeden Geschwindigkeitsbereich eine geeignete Übersetzungsstufe. Die Gesamtübersetzung hat Volvo relativ lang gewählt, der Motor dreht bei 130 km/h im größten Gang mit rund 2.500 1/min. Aufgrund der hohen Leistung würde eine etwas längere Gesamtübersetzung ebenfalls passen und den Spritverbrauch senken.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des XC60 geht insgesamt in Ordnung. Der SUV wird aber aufgrund des Sportfahrwerks bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt, zeigt aber auch bei plötzlichen Lenkimpulsen eine gewisse Nachschwingtendenz. Aufgrund der großen 20 Zoll Räder (optional) folgt der Volvo stark Spurrillen nach. Fährt man Kurven zu schnell an, zeigt der XC60 zwar recht früh ein untersteuerndes Verhalten, das aber ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Volvo jedoch deutlich mit dem Heck nach - in Gefahrensituationen hilft allerdings das elektronische Stabilitätsprogramm (DSTC) das Fahrzeug zu kontrollieren.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest kann der XC60 insgesamt ein gutes Ergebnis einfahren. Bei plötzlichem dynamischen Anlenken drängt der Volvo zwar mit dem Heck nach, was jedoch einen effektiven DSTC-Eingriff zur Folge hat und der XC60 beim Gegenlenken ein tendenziell untersteuerndes Verhalten zeigt. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein kleiner aber gut kontrollierbarer Gegenpendler. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, lässt sich der Volvo weitgehend neutral, mit einer leichten Untersteuerneigung durch den Parcours manövrieren. Die Traktion ist dank Allradantrieb und elektronischer Differenzialsperre auch auf rutschigem Untergrund gut. Für unwegsames Gelände gibt es einen Bergabfahrassistenten (HDC) und das Überroll-Schutzsystem (RSC). Letzteres erkennt mittels Sensoren die Schräglage des Fahrzeugs und hilft einen Überschlag zu vermeiden.



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.

3,3 Lenkung*

In Verbindung mit dem R Design-Paket ist der XC60 mit einer sportlich abgestimmten Lenkung ausgestattet. Es kann aber die im Fahrzeug verbaute geschwindigkeitsabhängige Servolenkung mit drei einstellbaren Lenkmodi (gering, mittel, hoch) geordnet werden. Die Lenkung spricht bei plötzlichen Lenkimpulsen zufriedenstellend an und vermittelt dem Fahrer eine gute bis zufriedenstellende Fahrbahnrückmeldung (mittel) - das Lenkgefühl könnte speziell um die Mittellage etwas ausgeprägter sein. Prinzipiell ist die Lenkpräzision gut, allerdings muss man aufgrund der schwachen Rückmeldung um Null gelegentlich in schnellen langgezogenen Kurven korrigieren. Der Kraft- und Kurbelaufwand beim Rangieren geht in Ordnung, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt selbst im Klassenvergleich mit knapp 12,9 m sehr groß aus. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis aufs Lenkrad durch.

1,9 Bremse

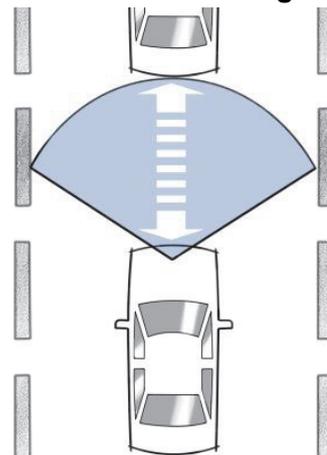
⊕ Der XC60 kann mit einer effektiven und gut ansprechenden Bremse ein gutes Ergebnis einfahren. Der Volvo steht nach einer Vollverzögerung nach kurzen 35,7 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Scorpion Zero Asimetrico; Größe: 255/45 R20 105V). Dabei erweist sich die Bremse als belastbar, ein Fading konnte nicht festgestellt werden. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird der Volvo jedoch etwas unruhig.

1,8 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

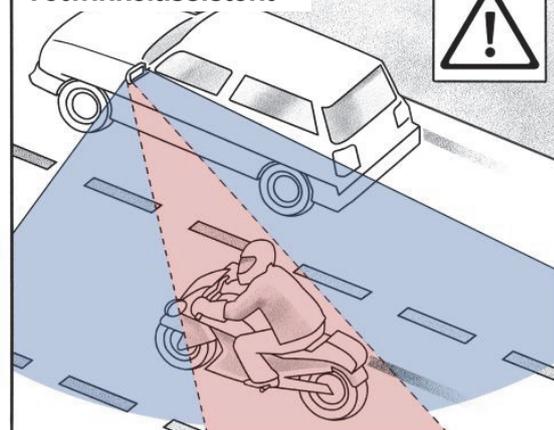
⊕ Der Volvo XC60 kann bei der aktiven Sicherheit ein sehr gutes Ergebnis vorweisen. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSTC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Das City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen gibt es ebenfalls serienmäßig. Das System kann bis 15 km/h Unfälle vermeiden und bis 50 km/h die Folgen mindern. Das optionale radarbasierte ACC-System hält nicht nur bei Tempomatbetrieb den nötigen Abstand zum Vordermann ein, sondern umfasst auch eine erweiterte Notbremsfunktion.

Automatische Abstandsregelung



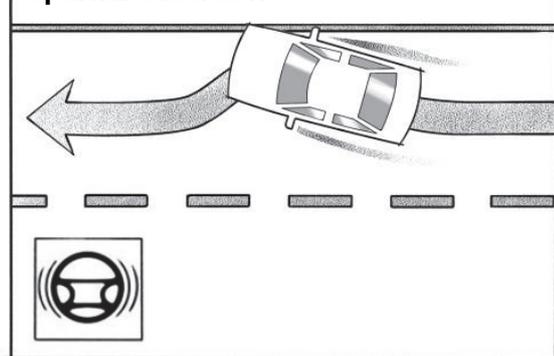
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

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.

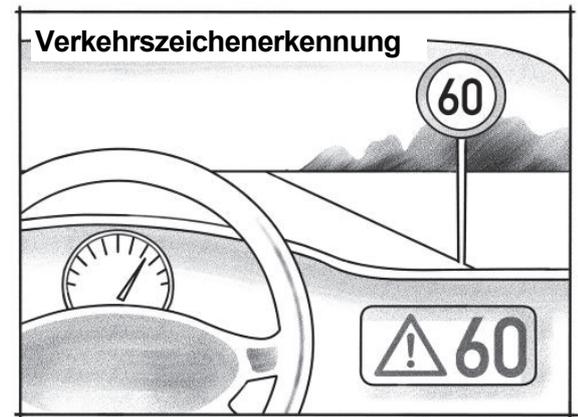
Zusätzlich können (innerhalb der sehr engen Systemgrenzen) Fußgänger und Fahrradfahrer erkannt werden, vor denen das System dann eine Notbremsung einleitet. Das System reagiert bis etwa 80 km/h auf Fußgänger und Radfahrer und kann etwa bis 50 km/h effektive Bremsungen auslösen. Optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich. Das System erkennt auf der Nachbarspur fahrende Fahrzeuge und warnt den Fahrer mittels Leuchte in der A-Säule. Als weitere Neuerung erkennt der Totwinkel-Assistent auch schnell von hinten herannahende Fahrzeuge und warnt den Fahrer, wenn dieser die Spur wechseln möchte. 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. Ebenso optional kann man einen Spurverlassenswarner ordern, der den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug die Fahrbahnmarkierung zu überfahren droht. Optional sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und Abbiegelicht erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten. Eine Müdigkeitserkennung (Driver Alert, optional) analysiert den Fahrstil des Fahrers und signalisiert eine Pausenempfehlung, falls die Konzentration nachlässt. Darüber hinaus umfasst der Driver Alert auch eine Verkehrsschilderkennung und den Fernlichtassistenten. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr darauf aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich ab Stillstand die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur gestartet werden kann, wenn die Automatik in "P" ist. Gegen Aufpreis können Radkombinationen mit Drucksensoren geordert werden. Dann wird der Fahrer gewarnt wenn ein Reifen einen Druckverlust hat.

⊖ Die Feststellbremse wird links am Armaturenbrett aktiviert und ist im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar. Die Blinkerfunktion ist bei aktivierter Warnblinkanlage nicht verfügbar, so dass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. Rückstrahler oder Rückleuchten, die in den geöffneten Türen im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer warnen könnten, sind nicht vorhanden.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Der XC60 gibt auch bei der passiven Sicherheit ein gutes Bild ab, wenn auch die Kopfstützen hinten nur Personen bis etwa 1,70 m einen guten Schutz bieten. Insgesamt sollte der Abstand zwischen Kopf und Stütze kleiner sein, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren.

⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest (2009) erhält der XC60 94 Prozent (fünf Sterne) der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Der Volvo ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopf-/Schulterairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis zu einer Größe von gut 1,80 m, zudem ist der Abstand zum Kopf sehr gering. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig. Auf den Vordersitzen werden Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt - wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Alarmsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Volvo bietet für den XC60 gegen Aufpreis das Sensus Connect Pro Volvo On Call System an (im Testwagen).



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.



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

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.

– Das Warndreieck und der Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden und dadurch unter Umständen (beladen) im Notfall schlecht erreichbar.

1,7 Kindersicherheit

Die Rücksitzbank eignet sich nur für zwei Kindersitze nebeneinander. Da sich die Kopfstützen nicht ausbauen lassen, können hohe Kindersitze vorn rechts und hinten außen nur gerade so montiert werden. Es sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze mit leichten Einschränkungen (siehe Bedienungsanleitung) zulässig.

+ Beim EuroNCAP-Crashtest (2009) erhält der XC60 79 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Der Volvo ist serienmäßig mit Isofix-Halterungen auf den äußeren Fondplätzen ausgestattet. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden. Die Gurte sind lang und die Schlösser kurz - das erleichtert die Montage. Die Anlenkpunkte liegen günstig und sind weit auseinander, so dass auch breite Kindersitze genügend Platz finden. Die hinteren elektrischen Fensterheber haben einen frühzeitig einsetzenden Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko reduziert wird. Ordert man das optionale Familien-Paket, gibt es integrierte Kindersitze (Sitzerhöhungen) auf den äußeren Fondplätzen.

– Die Hinweise in der Bedienungsanleitung zu den erlaubten Kindersitzen auf den einzelnen Sitzplätzen sind sehr unübersichtlich und kaum verständlich aufgelistet. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Auf dem Mittelsitz ist die Sitzkontur ungünstig und auch die Gurtanlenkpunkte liegen nah zusammen, was eine lagestabile Montage von Kindersitzen erschwert. Der Beifahrerairbag lässt sich nur gegen Aufpreis abschalten (Familien-Paket).

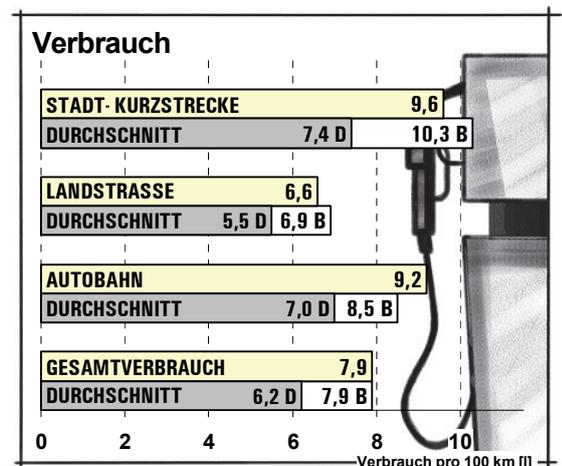
3,2 Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Crashtest (2009) erhält der XC60 nur 48 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Hier gibt es noch Verbesserungspotenzial, besonders die Motorhaube zeigt sich noch zu aggressiv gestaltet.

3,8 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO2*

Der XC60 D5 AWD Geartronic erhält mit einer CO₂-Bilanz von 252 g/km nur neun Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Der Volvo genehmigt sich sehr hohe 9,6 l/100 km im Innerortsteil und 6,6 l/100 km im Außerortsteil. Auf der Autobahn verbraucht der XC60 9,2 l/100 km.



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

2,5

Schadstoffe

Insgesamt bringt es der Volvo auf nur 44 Punkte im EcoTest, das entspricht lediglich zwei von fünf Sternen.

+ Im Schadstoffkapitel kann der Volvo ein noch gutes Ergebnis erzielen. Insgesamt fallen die Schadstoffe im Abgas nicht zu hoch aus, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus die Stickoxid-Werte ansteigen. In diesem Kapitel erhält der XC60 35 von 50 möglichen Punkten.

4,6

AUTOKOSTEN

3,7

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der XC60 nicht besonders sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, fallen die Kosten trotz des günstigeren Diesels recht hoch aus.

4,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 5-Zylinder Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings nur alle 180.000 km oder alle sechs Jahre ausgetauscht werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

+ Volvo verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Hohe Werkstattstundenpreise sowie der jährliche Service verhindern eine bessere Benotung.

3,1

Wertstabilität*

Dem Volvo wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Der XC60 Momentum erweist sich im Klassenvergleich als sehr teuer - es müssen mindestens 46.080 Euro aufgewendet werden. Zudem kosten sinnvolle Ausstattungsdetails Aufpreis. Xenonscheinwerfer, sicherheitsrelevante Extras wie das ACC-System mit Notbremsfunktion und der Driver Alert oder auch die Beifahrerairbag-Deaktivierung müssen extra geordert werden.

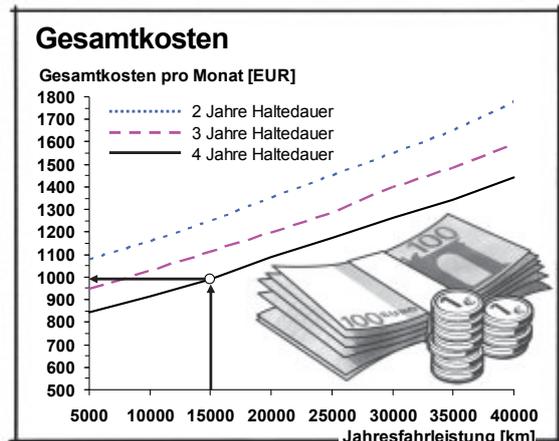
4,0

Fixkosten*

- Die Fixkosten liegen beim XC60 hoch. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 376 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungsabstufungen zeigen sich mit Ausnahme der Vollkaskoversicherung teuer (KH: 20; TK: 24; VK: 19).

5,0 Monatliche Gesamtkosten*

➔ Aufgrund der hohen Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sowie des hohen Anschaffungspreises fallen auch die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich sehr hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 990 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T5 Geartronic	T6 AWD Geartronic	D3	D4	D5 AWD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	6/2953	5/1984	4/1969	5/2400
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	224 (304)	100 (136)	133 (181)	158 (215)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1500	440/2100	350/1500	400/1750	420/1500
0-100 km/h[s]	7,2	6,9	11,2	8,5	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	190	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,7 S	10,7 S	5,3 D	4,5 D	5,3 D
CO2 [g/km]	157	249	139	117	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/21/24	21/21/24	20/19/24	20/19/24	20/19/24
Steuer pro Jahr [Euro]	164	368	278	234	316
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	962	1204	818	835	928
Preis [Euro]	41.030	50.050	34.400	37.700	41.630

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

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2400 ccm
Leistung	158 kW (215 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	255/45R20V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,85/12,6 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/6,6/9,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	169 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	252 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4627/1891/1713 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/815 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	885 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	78 Euro
Monatliche Fixkosten	129 Euro
Monatlicher Wertverlust	639 Euro
Monatliche Gesamtkosten	990 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/24
Grundpreis	46.080 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 (Dual-Xenon)	1.370 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.900 Euro ^o
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2.100 Euro ^o
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie ^o
Fernlichtassistent (Driver Alert)	1.000 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Dual-Xenon)	1.370 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	480 Euro ^o
Spurassistent (Driver Alert)	1.000 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro ^o
Xenonlicht (Dual-Xenon)	1.370 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Sensus)	ab 1.150 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (40/20/40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Einbau)	ab 470
Einparkhilfe vorne	290 Euro ^o
Lackierung Metallic	ab 810
Panorama-Glasedach	1.450 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen