



Volvo V60 Cross Country D3 Momentum

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Ein angelegener Unterfahrschutz an den Stoßfängern und den Schwellern, robuste Schutzelemente um die Kotflügel und eine Bodenfreiheit von rund 20 cm suggerieren eine gewisse Geländetauglichkeit. Da der V60 Cross Country D3 allerdings nur mit Frontantrieb erhältlich ist, halten sich die Offroad-Qualitäten in Grenzen. Allradantrieb und eine Bergabfahrhilfe gibt es nur mit dem größten Diesellaggregat. Im Vergleich zum normalen V60 bringt die um 65 mm höhergelegte Karosserie allerdings leichte Vorteile beim Ein- und Aussteigen, da die Sitze höher positioniert sind. Dafür lassen sich niedrige Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug etwas schlechter erkennen. Das niedrige Geräuschniveau im Innenraum und die guten optionalen Sportsitze sorgen für einen hohen Fahrkomfort, nur die zum Teil steifbeinig ansprechende Federung mag nicht ganz dazu passen. Der Zweiliter-Turbodiesel sorgt mit seinen 150 Pferdestärken im 1,7 t schweren Kombi sowohl bei den Fahrleistungsmessungen als auch im EcoTest für gute Resultate. Der ermittelte Testverbrauch stellt mit 5,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer zufrieden. Wie auch der V60 überzeugt der Cross Country mit einem guten Platzangebot vorn und hinten, das Ladeabteil ist aber nur von durchschnittlicher Größe. Punkten kann der Volvo bei der umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung. Während das City-Safety System ab Werk an Bord ist, verlangt Volvo für alle anderen Assistenzsysteme Aufpreis. Zu diesen zählen u.a. eine Kollisionswarnung, ein Spurverlassenswarner oder auch ein Notbremssystem samt aktiver Geschwindigkeitsregulierung. Wer sich für den Cross Country entscheidet, muss mindestens 39.150 und damit 1.700 Euro mehr als beim normalen V60 aufwenden.

Karosserievarianten: Limousine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A4 allroad quattro, Citroen C5 CrossTourer, Opel Insignia Country Tourer, Skoda Octavia Scout, VW Passat Alltrack.

- +** gutes Innenraum-Platzangebot, helles optionales Bi-Xenonlicht, viele Assistenzsysteme, kräftige Bremsanlage
- Beifahrerairbagabschaltung nur optional, niedrige Kopfstützen im Fond, verwirrende Schalervielfalt in der Mittelkonsole, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,9 Langstrecke

2,4 Transport

2,4 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015
Text: Martin Brand

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung und das Finish des V60 Cross Country machen einen weitgehend guten Eindruck. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen überwiegend gleichmäßig. Der mattsilberne Unterfahrschutz an den Stoßfängern und den Seitenschwellern sowie Radhausverbreiterungen suggerieren eine gewisse Geländetauglichkeit. Das Ladeabteil ist sauber mit robustem Stoff verkleidet. Im Innenraum gefallen die Materialauswahl und die saubere Verarbeitung. Die Armaturen sind weitgehend geschäumt, Chrom-Applikationen und optionales Leder werten den Innenraum auf. Die Türausschnitte sind sauber nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Vorn werden zudem die lackierten Schweller mit Einstiegsleisten vor Kratzern 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 V60 Cross Country 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.

- Sowohl an den Türen als auch an den Stoßfängern fehlen wirkungsvolle Stoßleisten, die bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge oder bei Parkrempeln den Lack schützen.

2,4

Alltagstauglichkeit

+ Der V60 Cross Country erreicht eine gute Bewertung bei der Alltagstauglichkeit. Im Volvo können vier Personen bequem sitzen, der Fondmittelplatz eignet sich hingegen nur für Kurzstrecken. Mit dem großen 67,5-Liter-Tank sind (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs) Reichweiten von bis zu 1.250 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 460 kg allenfalls akzeptabel aus. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen Gegenstände bis 75 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast liegt bei 90 kg, damit können auch zwei schwere Räder (z.B. E-Bikes) problemlos mittels Heckträger befördert werden. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhänger bis 1.800 kg und ungebremste bis 750 kg zulässig.

- Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen). Nur dann sind ein Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

2,3

Sicht

Dank der im Vergleich zum V60 leicht erhöhten Bodenfreiheit kann der Fahrer im Cross Country das Verkehrsgeschehen etwas besser überblicken - absolut gesehen ist die Sitzhöhe aber nur durchschnittlich. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat beim V60 Cross Country zufriedenstellend aus. Die Dachpfosten fallen insgesamt breit aus, besonders eingeschränkt wird der Blick aber nach schräg hinten. Dank der großen und recht tief angesetzten Heckscheibe ist der Blick nach hinten sehr gut. Die Kopfstützen lassen sich aus dem Sichtfeld klappen und schränken dieses dadurch nicht ein - optional auch elektrisch vom Fahrerplatz aus.



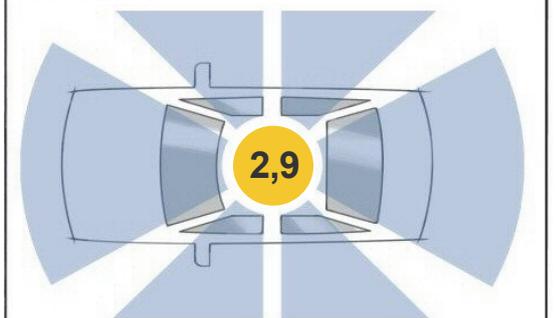
Umklappbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

Die Fahrzeugenden können recht gut abgeschätzt werden. Serienmäßige Parksensoren am Heck helfen beim Rangieren. Gegen Aufpreis gibt es auch Parksensoren vorn sowie eine Rückfahrkamera (beides im Fahrzeug). Ein Einparkassistent (Park Assist Pilot) ist für den V60 Cross Country nicht lieferbar. Die Sicht in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Immerhin hat der fahrerseitige Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Niedrige Hindernisse sind vor dem Fahrzeug zufriedenstellend erkennbar.

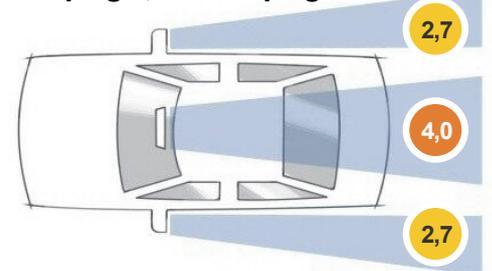
⊕ Nachts leuchten die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion die Fahrbahn sehr gut aus. Ordert man den Driver Alert, gibt es zusätzlich Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer und einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser ermöglicht es, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren, bei entgegenkommenden 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 (optional) automatisch ab. Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt mager aus. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Die Heizdrähte in der Frontscheibe können unter Umständen zu unangenehmen Licht-Reflexionen führen.

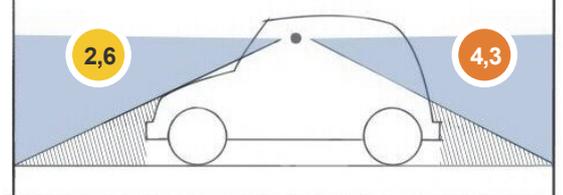
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch die Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,9

Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man zufriedenstellend in den V60 Cross Country. Die Türausschnitte vorn sind zwar groß genug, allerdings müssen beim Ein- und Aussteigen sehr breite und hoch über der Fahrbahn liegende Türschweller überwunden werden. Zudem sollte man auf seinen Kopf achten, um sich diesen nicht an der flach verlaufenden A-Säule zu stoßen. Im Fond sieht es ähnlich aus. Der Schweller ist breit und der Einstiegsbereich unten eng, sodass man seine Füße "einfädeln" muss.

⊕ Serienmäßig werden die Türen per Fernbedienung ver- und entriegelt. Der Testwagen war mit dem gegen Aufpreis erhältlichen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Die Türarretierungen sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Vorn gibt es drei, im Fond aber nur zwei Haltepositionen. Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen erleichtern das Ein-/Aussteigen. 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.

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 acht handelsübliche Getränkekisten 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 dachhoch beladen - praktisch für sperrige Gegenstände. Nutzt man das volle Ladevolumen bis zu den Vordersitzen, steht ein Volumen von 1.280 Liter zur Verfügung.



Mit 360-1.280 Liter Volumen bietet der Kofferraum des V60 Cross Country ausreichend Platz für das Gepäck oder den Einkauf.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt weit auf, sodass Personen bis knapp 1,90 m darunter aufrecht stehen können. Das Ladeabteil ist an den Seiten leicht zerklüftet, durch seine rechteckige Form lässt es sich aber sehr gut nutzen. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, die Breite ist durchschnittlich. Ladekante und -fläche sind nahezu eben, wodurch das Ladegut zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. Durch die nicht zu große Tiefe des Gepäckraums kann man auch Gegenstände gut erreichen, die bis zur Rücksitzlehne gerutscht sind. Bei vorgeklappten Rücksitzen ergibt sich eine ebene Ladefläche. Im Kofferraum befindet sich eine LED-Beleuchtung, eine zusätzliche ist in der Heckklappe untergebracht (optionale Ambientebeleuchtung).

- Die Ladekante liegt rund 73 cm über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss. Das Heckklappenschloss steht ungünstig ab, große Personen können sich versehentlich den Kopf stoßen.

2,2 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich beim V60 Cross Country serienmäßig dreigeteilt umklappen. Der Mechanismus ist von vorn problemlos und ohne großen Kraftaufwand bedienbar. Für lange Gegenstände wie Skier kann man bequem nur den mittleren Teil der Rücksitzlehne umklappen. Das optionale Trennnetz verhindert, dass Gegenstände aus dem Kofferraum nach vorn rutschen können. Wird es nicht gebraucht, finden sich spezielle Halterungen dafür unter dem Kofferraumboden. Gegen Aufpreis ist die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn klappbar, diese Option lässt sich aber nicht mit den im Testwagen verbauten Sportsitzen kombinieren. Zur Ladungssicherung gibt es stabile Zurrösen. Zum Verstauen von kleinen Utensilien findet man unter dem Kofferraumboden etwas Platz. Zudem kann man zur Unterteilung des Kofferraums einen Teil des Ladebodens hochklappen. An der Innenseite gibt es zwei Haken, an die man z.B. Einkaufstaschen hängen kann und einen Gummizug.

2,1 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Cockpit des V60 Cross Country 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.



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

Nicht optimal ist, dass die eingestellten Klimaparameter nicht direkt bei den Bedienelementen angezeigt werden, sondern deutlich weiter oben im Hauptdisplay.

⊕ 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 ab Werk 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 (im Testwagen). Die Scheibenwischer sind ab Werk automatisch steuerbar. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Gegen Aufpreis ist der V60 Cross Country 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 samt Einklemmschutz 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, der Einsteller ist aber nicht gut greifbar.

⊖ Der wuchtige Mitteltunnel zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen. Angegurte Insassen können voll geöffnete Türen kaum erreichen.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus. Es finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m gut Platz. Die Kopffreiheit würde auch noch größere Personen erlauben. Das Raumempfinden ist trotz des etwas beengten Fußraums angenehm, 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 knapp 1,90 m einwandfrei sitzen. Kopf und Beinfreiheit liegen in etwa auf gleichem Niveau. Das Raumgefühl ist angenehm.

4,0 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden nicht angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.



Im Fond finden zwei Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,2

KOMFORT

2,6

Federung

Der V60 Cross Country besitzt im Vergleich zum V60 65 Millimeter mehr Bodenfreiheit. Die Federung macht insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck, sie spricht bei feinen Unebenheiten etwas steifbeinig an. Ungleichmäßige Fahrbahnoberflächen oder auch regelmäßige kurze Wellen bringen Unruhe ins Fahrzeug. Grobe Querfugen dringen recht deutlich zu den Insassen durch. Das passt nicht gänzlich zum tendenziell komfortablen V60 Cross Country. Auf langen Wellen besitzt der Kombi voll beladen größere Aufbaubewegungen und neigt bei höheren Geschwindigkeiten zum Nachschwingen. Seitenneigungen halten sich bei plötzlicher Richtungsänderung in tolerierbaren Grenzen.

+ Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel schluckt die Federung ordentlich, diese dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Kopfsteinpflaster ist vor allem am Lenkrad spürbar, die Passagiere werden aber nicht stark durchgeschüttelt. Bei langsamer Fahrt spricht die Federung komfortabel an.

1,9

Sitze

Der V60 Cross Country Momentum ist serienmäßig mit Textil-Komfortsitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis sind die im Testwagen verbauten Leder-Sportsitze erhältlich.

+ Die Vordersitze sind serienmäßig höhen- und neigungseinstellbar und besitzen ab Werk eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Lehnen der Sportsitze 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. 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 sich nach oben etwas. Auf den hinteren Sitzen finden Erwachsene zufriedenstellend Platz. Die Sitzflächen sind gut konturiert und die Lehnen sehr hoch. Die Sitzposition im Fond ist akzeptabel, wenn sich auch große Personen mehr Oberschenkelauflage wünschen.

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

1,5

Innengeräusch

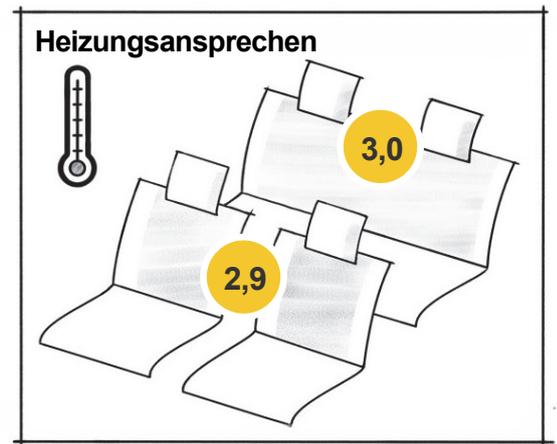
+ Das Geräuschniveau ist im Innenraum sehr niedrig, was nicht zuletzt an den optionalen Verbundglas-Seitenscheiben liegen dürfte. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von lediglich 65,8 dB(A) gemessen. Weder Motor- noch Fahrgeräusche fallen unangenehm auf und auch Windgeräusche halten sich stets im Hintergrund. Letztere werden erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten etwas präsenter im Innenraum.

2,1

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest wird eine durchschnittliche Heizleistung ermittelt, der Fahrgastraum wird gleichmäßig erwärmt. Optional ist eine Standheizung erhältlich. Diese kann im Menü auf eine bestimmte Zeit vorprogrammiert werden, dann ist es bereits bei Fahrtbeginn angenehm warm im Fahrzeug. Ordert man das optionale Winter-Paket, sind die Windschutzscheibe, die Scheibenwaschdüsen und die Vordersitze beheizt.

⊕ Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können die Wunschtemperatur 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. Die Klimaautomatik umfasst zudem ein Luftqualitätssystem mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der Dieselmotor sorgt mit seinen 2,0 l Hubraum und 110 kW/150 PS (bei 3.750 1/min) sowie einem maximalen Drehmoment von 320 Nm (bei 1.750 1/min) im V60 Cross Country für gute Fahrleistungen. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden, so vergehen für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h nur 5,0 s (3. Gang). Doch auch die Elastizitätswerte, die im gleichen Geschwindigkeitsbereich ermittelt werden, können sich sehen lassen. Im vierten Gang vergehen 6,6 s, im fünften 9,8 s und im sechsten 15,3 s bis die 100 km/h-Marke erreicht ist.

2,7 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Zweiliter-Diesels ist passabel. Vor allem aber nach dem Kaltstart kann der Selbstzünder aufgrund des rauen Motorlaufs sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen. Unter Last sind unterhalb von rund 2.000 1/min deutliche Vibrationen am Lenkrad, den Pedalen und sogar in den Sitzen spürbar. Im gleichen Betriebszustand neigt der Motor auch zum Dröhnen. Im weiteren Drehzahlverlauf arbeitet das Aggregat unauffällig.

2,1 Schaltung

⊕ Der Schalthebel ist präzise geführt, die Schaltwege fallen kurz aus und die sechs Vorwärtsgänge lassen sich knackig schalten. Wenn es schnell gehen soll, haken die Gänge aber leicht - der Kraftaufwand zum Wechseln der Schaltstufe fällt etwas höher aus. Der Rückwärtsgang ist geschwindigkeitsabhängig vor versehentlichem Einlegen geschützt. Die Synchronisation sorgt dafür, dass er jederzeit geräusch- und verschleißarm eingelegt werden kann. Eine Gangempfehlung unterstützt bei der Gangwahl und hilft somit beim Kraftstoffsparen. Die Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen, da ein Zurückrollen des Fahrzeugs für kurze Zeit verhindert wird. Alternativ kann man manuell die Feststellbremse aktivieren, die das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen hindert. Beim Losfahren löst die elektrische Handbremse selbständig und ermöglicht auch auf steilen Straßen komfortables Anfahren. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, bei unsanftem Kuppeln sind allerdings deutliche Schaltschläge wahrnehmbar. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motor springt aber nur an, wenn kein Gang eingelegt ist.

2,0 Getriebeabstufung

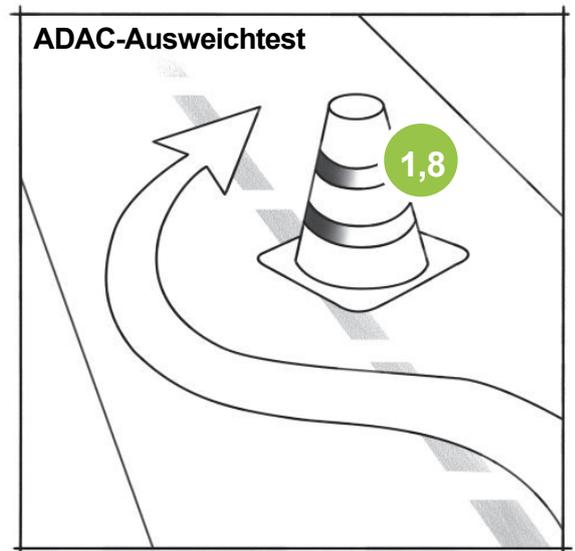
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Schaltgetriebes passen gut zum Motor. Es steht bei jeder Drehzahl eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die Drehzahlsprünge beim Schalten fallen nicht zu groß aus.

Die Gesamtübersetzung hat Volvo zugunsten des Spritverbrauchs lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit niedrigen 2.200 Umdrehungen pro Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der V60 Cross Country bietet insgesamt eine ordentliche Richtungsstabilität. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Kombi mit Karosserieneigung und einem leichten Nachpendeln - er bleibt aber sicher beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest fährt der V60 Cross Country ein gutes Resultat ein. Das Fahrzeug reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, was effektive ESC-Eingriffe und eine Fahrzeugstabilisierung zur Folge hat. Im weiteren Verlauf lässt sich der Kombi nahezu neutral und sicher durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven schnell angefahren, kündigt sich der Grenzbereich durch Untersteuern früh an. Hebt man das Gas in Kurven, wodurch ein Lastwechsel entsteht, drückt der Cross Country mit dem Heck nach, im Bedarfsfall regelt aber das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) zuverlässig. Auch beladen bleibt der Volvo sicher kontrollierbar. Die Traktionskontrolle samt elektronischer Differenzialsperre bremst die Antriebsräder, wenn es bei zu hohem Leistungseinsatz zu einem Durchdrehen der Antriebsräder kommt.



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.

2,9 Lenkung*

Serienmäßig ist der V60 Cross Country mit der im Testfahrzeug verbauten geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ausgestattet. Optional erhältlich ist die adaptive Servolenkung mit drei einstellbaren Lenkkraftmodi (gering, mittel, hoch). Die Lenkung spricht bei geringen Lenkwinkeln ordentlich an, bei größeren Lenkwinkeln baut die Hinterachse allerdings verzögert, dann aber gleichmäßig Seitenführungskräfte auf. Die insgesamt leichtgängige Lenkung vermittelt dem Fahrer einen nur durchschnittlichen Fahrbahnkontakt. Aus diesem Grund sind auch gelegentliche Lenkkorrekturen nötig. Angenehm niedrig ist hingegen der Kraftaufwand beim Rangieren. Der Wendekreis fällt für einen Kombi der Mittelklasse mit 11,8 m zufriedenstellend aus. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind knapp drei Lenkradumdrehungen erforderlich.

⊖ Mit 12,5 m fällt der Wendekreis zu groß aus und macht das Auto unnötig unhandlich. Die Lenkung ist auch nicht ganz frei von Störeinflüssen.

1,6 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V60 Cross Country durchschnittlich nur 35,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe: 235/50 R18 101W). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung absolut standfest.

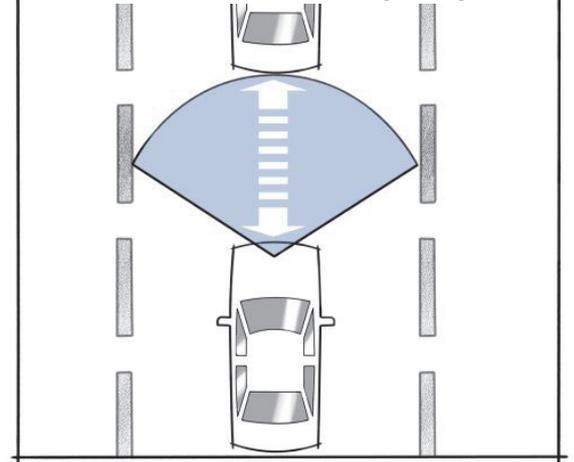
Die Dosierbarkeit der Bremse ist passabel, auch wenn sich das Bremspedal etwas weich anfühlt. Bei Vollbremsungen in Kurven bleibt der Kombi stabil.

1,7 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

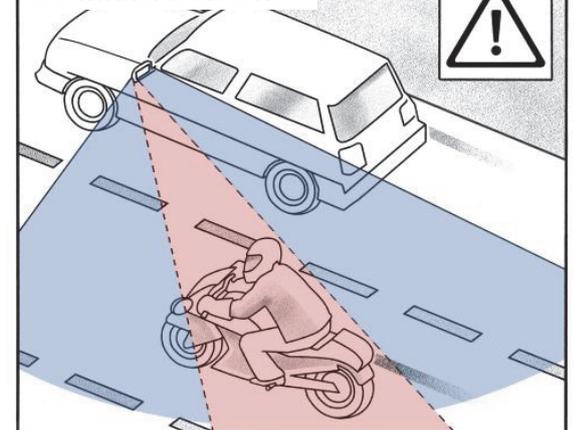
⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des V60 Cross Country ist umfangreich, wenn auch viele Assistenzsysteme nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Der Volvo ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC), einem Bremsassistenten und einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Ab Werk ist der V60 Cross Country 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 80 km/h wird eine Bremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit dadurch deutlich reduziert. Unterhalb von 35 km/h kann der Kombi sogar kollisionsvermeidend vor der Person stoppen. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich im Anschluss die Warnblinkanlage ein. Optional ist auch ein Totwinkel-Assistent (BLIS; radarbasiert) erhältlich. Das System erkennt auf der Nachbarspur fahrende Fahrzeuge und warnt den Fahrer mittels Lampe in der jeweiligen 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 Spurverlassenswarner (beim D4 AWD zusätzlich Spurhalteassistent), eine Verkehrsschilderkennung sowie einen Fernlichtassistenten. Optional können Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbieglichtfunktion geordert werden. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit des Autos begrenzt 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.

➖ 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.

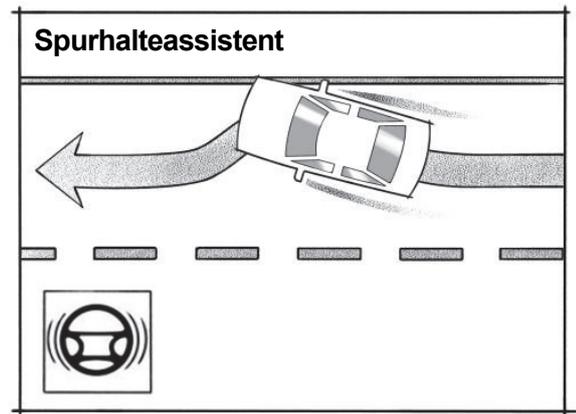
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Beim ADAC Crashtest erreicht der V60 im Bereich Insassenschutz sehr gute 94 Prozent der möglichen Punkte (Test 05/2011) - der V60 Cross Country sollte ähnlich abschneiden. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- sowie durchgängige Kopfairbags. Darüber hinaus gibt es auf allen Plätzen Gurtstraffer. Ein Gurtkraftbegrenzer fehlt nur am Mittelsitz. 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. 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 Warnsignal. 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 nach einem Unfall möglich.

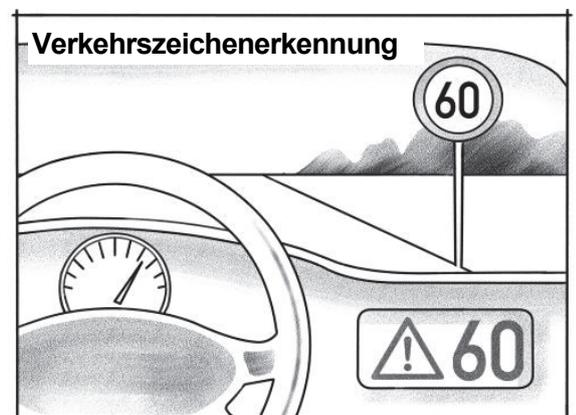
➖ Im Fond reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für Personen bis 1,75 m. Zudem sind sie weit vom Kopf entfernt und können somit im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal wirken. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden platziert und bei beladenem Abteil schlecht erreichbar.

1,6 Kindersicherheit

➕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Volvo V60 im Bereich Kindersicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte (Test 05/2011) - der Cross Country 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 weit auseinander und die Schlösser zeigen sich stabil montiert, was die Befestigung erleichtert. Allerdings liegen die Gurtanlenkpunkte etwas ungünstig unter dem Polster. Vorn rechts und hinten außen sind die Sitze gut konturiert und formstabil.



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.

Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Laut Bedienungsanleitung sind alle Sitzplätze für universelle Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Testwagen war mit einer elektrischen Kindersicherung für die Fondtüren ausgestattet, die bequem von vorn bedient werden kann. Optional sind Sitzhöher für die Fondaußenplätze erhältlich (im Testwagen).

– Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Unverständlich ist, dass die Beifahrerairbag-Abschaltung extra bezahlt werden muss - nur dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondaußenplätzen und dem Beifahrerplatz nur bedingt montieren, da man hier die Kopfstützen nicht ausbauen kann.

2,5 Fußgängerschutz

+ Im ADAC Crashtest (Test 05/2011) erreicht der V60 im Bereich Fußgängerschutz 64 Prozent der möglichen Punkte. 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. Der V60 Cross Country sollte trotz der etwas höheren Karosserie ein ähnliches Resultat erreichen.

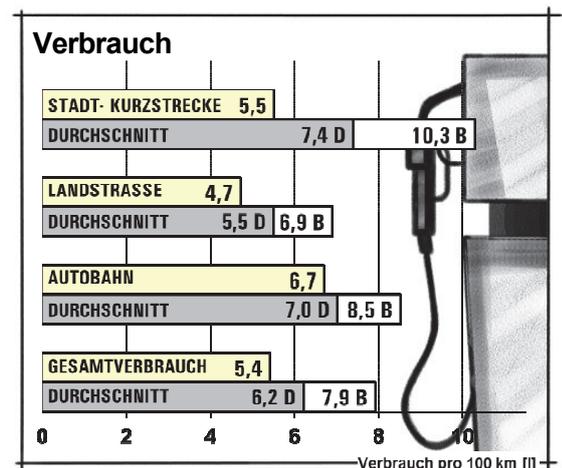
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel des EcoTests schneidet der V60 Cross Country D3 mit einer CO2-Bilanz von 174 g/km zufriedenstellend ab - dafür gibt es 31 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts benötigt der Kombi 5,5 l/100 km, außerorts 4,7 l/100 km und auf der Autobahn 6,7 l pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des V60 Cross Country D3 fällt insgesamt niedrig aus, was ihm 44 Punkte im Schadstoffkapitel beschert. Der Dieselmotor erfüllt mit dem Einsatz eines NOx-Speicherkatalysators die Abgasnorm Euro 6. Insgesamt erhält der Volvo mit 75 Punkten vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,5 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der V60 Cross Country D3 nicht verschwenderisch mit dem günstigeren Diesel umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine 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.

- + Volvo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,1

Wertstabilität*

Dem V60 Cross Country D3 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Das liegt u. a. daran, dass gegen Ende des Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell gerechnet werden kann.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Volvo verlangt für den V60 Cross Country D3 Momentum mindestens 39.150 Euro, das ist im Klassenvergleich betrachtet sehr teuer. Zumal die Serienausstattung nicht gerade umfangreich ausfällt. Vor allem für die sinnvollen Assistenzsysteme muss man noch einige tausend Euro drauf legen.

2,4

Fixkosten*

- + Insgesamt sind die fixen Unterhaltskosten günstig. Wenn auch die Kosten für die Kfz-Versicherung stark differieren. Die Haftpflichtversicherung ist günstig (Typklasse 15), die Vollkasko liegt im Mittelfeld (Klasse 19) und die Teilkasko ist sehr teuer (24). Für die Kfz-Steuer sind jährlich 222 Euro fällig.

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen bestenfalls auf akzeptablem Niveau. Während die Betriebskosten einen positiv Beitrag liefern, wirken sich die hohen Anschaffungs- sowie Werkstatt-/Reifenkosten negativ aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T5 Geartronic	D3	D4
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1500	320/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	6,6	9,1	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	205	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 l S	4,2 l D	4,2 l D
CO2 [g/km]	153	111	111
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	15/19/24	15/19/24
Steuer pro Jahr [Euro]	156	222	222
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	970	791	825
Preis [Euro]	42.800	36.350	39.050

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1969 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,7/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	111 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4638/1899/1545 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1710 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67,5 l
Reichweite	1250 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	85 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	563 Euro
Monatliche Gesamtkosten	833 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/24
Grundpreis	39.150 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Xenon-Scheinwerfer)	1.370 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.900 Euro ^o
Automatikgetriebe	2.250 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Driver Alert)	1.000 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Xenon-Scheinwerfer)	1.370 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driver Alert)	1.000 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro ^o
Xenonlicht (Xenon-Scheinwerfer)	1.370 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	90 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.150 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro ^o
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	810 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.050 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen