



Volvo XC60 T5 Momentum Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (184 kW / 250 PS)

Nach dem XC90 gibt es jetzt auch das nächstkleinere SUV-Modell in der neuen Volvo-Designsprache: den XC60. Dieser startet zur Markteinführung selbstbewusst mit mindestens 190 Diesel-PS, stärkstes Modell ist ein über 400 PS starker Benzin-Hybrid. Im ADAC Test ist der aktuelle Einstiegsbenziner mit auch schon strammen 250 PS aus einem turboaufgeladenen Vierzylinder. Dieser hat mit dem nicht ganz 1,8 Tonnen schweren Testwagen keine Mühe und ermöglicht zügige Zwischenspurts. Die Quittung folgt an der Zapfsäule: Der EcoTest-Verbrauch liegt bei 8,7 Litern. Zumindest hat der Partikelfilter die Partikelemissionen des Direkteinspritzers im Griff, wenn auch bei hoher Last die CO-Emissionen stark ansteigen.

Egal für welchen Motor man sich entscheidet, der XC60 ist ein überaus gediegener Vertreter der Mittelklasse-SUVs und befriedigt auch gehobene Qualitätsansprüche. Bei Verarbeitung und Materialauswahl erlaubt sich Volvo keine Schwächen. Passend zum Ambiente ist der Volvo auch technisch abgestimmt und spielt gerade auf langen Strecken seinen hohen Sitz- und Federungskomfort aus. Auch die Sicherheit des Schweden ist bemerkenswert: Quasi alle relevanten Assistenzsysteme gibt es im Volvo, den Großteil sogar serienmäßig.

Dass es ein solches Angebot nicht zum Discounter-Preis gibt, ist nicht überraschend. Der getestete XC60 T5 Momentum kostet mindestens 48.650 Euro. Der Testwagen lag mit einigen weiteren Annehmlichkeiten aus der Aufpreisliste 18.000 Euro darüber.

Konkurrenten: u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, VW Tiguan.

+ komplette Sicherheitsausstattung, exzellenter Qualitätseindruck, viel Platz für die Insassen

- unter Last erhöhter CO-Ausstoß, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

Familie 2,7

Stadtverkehr 4,0

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 2,5

Transport 2,3

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,9

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Volvo schafft es, den herausragenden Qualitätseindruck der großen Modelle V90, S90 und XC90 auch in der Mittelklasse darzustellen. Nur im Detail wird klar, dass man im Vergleich zur Oberklasse etwas sparen musste.

2,6 Alltagstauglichkeit

Mit einer Länge von 4,7 Metern und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,13 Metern ist der XC60 ein großer Vertreter der Mittelklasse-SUVs. Ein Ausflug ins Parkhaus kann damit zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit gemessenen 12 Metern recht groß ausfällt.

2,4 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen. Dank der für die Marke typischen steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört. Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Den großen Fensterflächen und der dank der optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die breiten C- und D-Säulen gegenüber, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.

⊕ Der XC60 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten ausgestattet, die schon das charakteristische, „Thors Hammer“ genannte Design der Tagfahrleuchten haben. Der Testwagen ist zudem mit optionalem dynamischen Fernlichtassistenten, Kurven-



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Dicker und großzügig verteilter Teppichboden, den Fingerspitzen schmeichelnde Materialien und sorgfältige Verarbeitung summieren sich dennoch zu einem tadellosen Gesamteindruck.

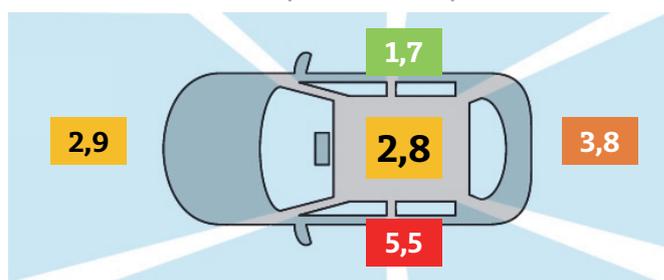
⊕ Der XC60 ist ein erstklassiges Transport- und Zugfahrzeug. Trotz des hohen Leergewichts von 1,8 Tonnen darf der Testwagen noch bis zu 620 Kilogramm zuladen. Davon dürfen bis zu 100 Kilogramm auf dem Dach und 110 auf der Anhängerkupplung transportiert werden. Die erlaubte Anhängelast von bis zu 2,4 Tonnen passt zu den stattlichen Werten.

und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie verfügen über einen asphärischen Bereich und blenden ebenso wie der Innenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

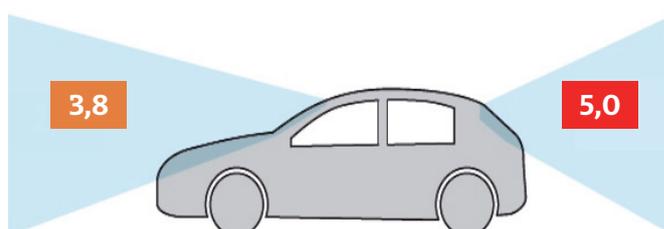
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Scheibenwischer lassen zwar einen etwas breiten Streifen an der A-Säule ungewischt, die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen überzeugen dagegen vollauf. Empfehlenswert ist zusätzlich die beim Momentum aufpreispflichtige Heizfunktion der Wischer-

blätter, die in Verbindung mit der Sitzheizung der Vordersitze ins Auto kommt.

⊖ Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Motorhaube und Heckfensterunterkante nur in großer Entfernung zu erkennen.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den sehr hohen Schweller und die recht flache Dachlinie beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Der Testwagen ist nicht mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, hier muss man die gleichförmigen

und damit nicht sehr verwechslungssicheren Tasten der Fernbedienung nutzen. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Gegen Aufpreis erhellen Spots in allen vier Türgriffen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 415 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 595 Liter oder elf Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 835 Liter (bis Fensterunterkante) bzw. 1.435 Liter (dachhoch) hinein.



Mit 415 l Volumen bietet der Kofferraum des XC60 viel Platz für das Gepäck.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp über 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen ist mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe sowohl von außen per Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste in der Fahrertür betätigen. Das optionale - nicht im Testwagen verbaute - schlüssellose Zugangssystem betrifft auch den Kofferraum. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält.

Die Ladekante ist stattliche 74 Zentimeter hoch, lässt sich auf Knopfdruck aber um gemessene acht Zentimeter absenken - falls man anders als der Testwagen das optionale Luftfahrwerk verbaut hat. Von Ladekante zu Kofferraumboden stört keine Stufe, diese sind auf einer Ebene.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche bietet der Volvo. Gegen Aufpreis geschieht dies anders als im Testwagen auch per Tastendruck im Kofferraum, auch die hinteren Kopfstützen sind dann elektrisch umlegbar.

Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts für 60 Euro lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann.

2,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zu recht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt erforderlich sind. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt ist die Ablenkung damit viel zu groß. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkeregler. Das Kombiinstrument ist beim XC60 Momentum gegen Aufpreis wie beim Testwagen als 12,3 Zoll großer Bildschirm ausgeführt. Die anderen beiden Ausstattungslinien bieten diesen serienmäßig. Das Instrumenten-

Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der ganz geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Der Warnblinkerschalter ist zu klein.



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität liegen beim XC60 auf sehr hohem Niveau. Bei der Bedienbarkeit ist Volvo jedoch einen Schritt zu weit gegangen. Funktionstasten sind kaum mehr zu finden, fast alle Befehle müssen über das große Mitteldisplay über unzählige Menüebenen eingegeben werden. Die Ablenkung vom Straßenverkehr steigt damit enorm.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig.

Wählt man Volvo On Call, ist ein Modem an Bord, in das man eine SIM-Karte einlegen und so für die Online-Anbindung des Infotainments sorgen kann. Dann sind auch die automatische Notruffunktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC60 verfügbar. Die ersten drei Jahre sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die

Nutzungsdauer verlängert werden - die Notruffunktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung).

Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Die Navigationskarten können bis zum Jahr 2025 kostenlos aktualisiert werden. Digitalradio und CD-Player sind optional erhältlich. Smartphones lassen sich gegen Aufpreis mittels Apple CarPlay oder Android Auto koppeln.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die

recht breite Innenraum ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole nur leicht geschmälert wird.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten bietet der Volvo richtig viel Platz. Erst ab 1,95 Meter lernt man den Dachhimmel näher kennen, die Beinfreiheit ist noch großzügiger: Ist der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt, könnten dahinter auch Zweimeter-Hünen sitzen. Das luftige Raumgefühl passt dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindliche Dachsäule stört etwas.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Ablagen im XC60 sind klassenüblich. Man vermisst lediglich eine gesonderte Ablage für das Smartphone und ein Brillenfach.

⊕ Das recht geräumige Handschuhfach kann gegen Aufpreis separat gekühlt werden und bietet in Verbindung mit der Alarmanlage eine Private Locking-Funktion: Gibt man sein Auto beispielsweise am Hotel dem Parkservice,



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

können zuvor das Handschuhfach mit einem separaten Schlüssel und der Kofferraum mit einer PIN verriegelt werden. So sind private Dinge geschützt.

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Auch beim XC60 vertraut Volvo - wie bei allen neueren Volvo-Modellen - auf eine quer liegende Kunststoff-Blattfeder an der Hinterachse. Diese spart Bauraum und Gewicht, zwei gewichtige Argumente in der Automobilentwicklung. Zugleich haben die Ingenieure einen gelungenen Komforteindruck realisiert. Von der unkonventionellen Lösung merkt man im besten Sinne nichts.

Der XC60 ist konsequent komfortabel abgestimmt und verkneift sich jede sportliche Attitüde, die in einem SUV dieser Größe sowieso fehl am Platze wäre. So werden Bodenwellen vom bedächtig nickenden und wankenden Volvo gut geschluckt, gerade auf der Autobahn. Die Reifen des Testwagens mit einem 60er Querschnitt sorgen darüber hinaus für ein recht geschmeidiges Ansprechen auch auf harten Asphaltkanten oder Kanaldeckeln.

1,8 Sitze

Die optionalen Sportsitze des Testwagens sind ausgezeichnet. Sie bieten guten Seitenhalt bei gleichzeitig angenehmer Polsterung und Kontur.

Eine elektrische Höhen- und Sitzneigungseinstellung schon bei den Seriensitzen ist genauso serienmäßig wie auch die elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Gegen Aufpreis kommen noch eine ausziehbare Beinauflage, voll-elektrische Einstellmöglichkeit und Memoryfunktion für

Fahrsitz und Außenspiegel dazu. Auf langen Reisen ist auch die Massagefunktion für die Vordersitze ein attraktives Extra.

Hinten außen sitzt man ebenfalls gut, gerade im Vergleich mit anderen Mittelklassefahrzeugen. Nur der Fondmittelsitz ist tatsächlich eher ein Notsitz für kürzere Strecken.

2,7 Innengeräusch

⊕ Mit 68 dB(A) liegt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens im Durchschnitt der Testwagen im ADAC Autotest. Optional und nicht im Testwagen gibt es noch eine Akustikverglasung. Die Messung wird bei 130 km/h

durchgeführt. Der Motor hält sich akustisch zurück, solange nicht hohe Drehzahlen abgefordert werden. Abroll- und Windgeräusche treten nicht in den Vordergrund.

1,6 Klimatisierung

⊕ Schon serienmäßig ist der XC60 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet und spendiert den hinteren Passagieren Luftdüsen an der Dachsäule.

Aufrüsten lässt sich der Momentum noch mit Sitzheizung vorn und/oder hinten, Sitzbelüftung vorn, Lenkradheizung, beheizbarer Frontscheibe und verdunkelten

hinteren Scheiben. Auch eine Standheizung kann man hinzubestellen, diese lässt sich auch per App steuern. Ebenfalls per App, aber serienmäßig, kann man die Lüftung des Autos aus der Ferne aktivieren - an heißen Tagen eine sinnvolle Funktion.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Die 250 PS und 350 Nm des T5 haben keine allzu große Mühe mit dem SUV. Laut Hersteller erreicht man Tempo 100 aus dem Stand in 6,9 Sekunden, bei 210 km/h beendet die Elektronik den Vorwärtsdrang. Die ADAC Fahrleistungsmessungen unterstreichen die Potenz des

Motors: In 4,25 Sekunden spurtet der Testwagen von 60 auf 100 km/h - Überholmanöver sind so kein Problem. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In knapp über einer Sekunde ist man von 15 auf 30 km/h.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo gibt sich viel Mühe, die in den aktuellen Modellen meist verwendeten Vierzylinder-Motoren abzuschotten und einen gediegen-komfortablen Antriebsstrang darzustellen. Dies gelingt auch gut, es bleibt aber ein Respektsabstand zu einem Sechs- oder Achtzylinder. Gerade wenn man den ziemlich spontan ansprechenden Motor bei höheren Drehzahlen fordert und

die 250 PS abrufen, kann sich der T5 das typische Vierzylinder-Dröhnen nicht ganz verkneifen. Auch die Vibrationen sind nicht auf dem Niveau der mit zwei Zylindern mehr ausgestatteten Konkurrenz - insgesamt aber passt der Antriebskomfort noch zum gediegenen Anspruch des Modells, eben ohne Bestmarken zu setzen.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist auch durch den hohen Wandler-schlupf insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Die Gänge können alternativ auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad vorgewählt werden. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h eine Segelfunktion aktiviert. Geht

der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, um das Schleppmoment des Motors zu reduzieren. Das Fahrzeug rollt dann mit verringertem Fahrwiderstand und spart dadurch Kraftstoff. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das Mittelklasse-SUV ist sicher abgestimmt. In Grenzsituationen wie dem ADAC Ausweichtest greift das ESP früh und sensibel ein und zwingt den Volvo im Zweifel in ein sicheres Untersteuern. Besonders dynamisch fühlt sich der deutlich wankende Schwede so nicht an, die Fahr-sicherheit ist aber hoch.

Spurrinnen beeinflussen den Geradeauslauf nur leicht, der

Volvo gleitet mit merklichen Karosseriebewegungen, aber satt über die Autobahn.

⊖ Auffallend ist die mäßige Traktion des starken Fronttrieblers, die elektronische Schlupfregelung hatte alle Bits und Bytes voll zu tun, durchdrehende Räder zu verhindern.

2,8 Lenkung

Die Lenkung ist grundsätzlich präzise, die Zielgenauigkeit in Kurven leidet aber unter der deutlichen Karosserieneigung. Zum Kurvenrübern ist der Volvo nicht gedacht, dafür fehlt dem Fahrer am Volant auch Rückmeldung über Straße und Fahrsituation. Eher schon ermöglicht die passende Zentrierung entspannte Autobahnetappen.

⊖ Fordert man den Turbobenziner, zerrt dieser merklich am Lenkrad.

2,8 Bremse

⊕ 36,1 Meter Bremsweg aus 100 km/h ergeben die ADAC Messungen - ein angesichts der Größe ordentlicher Wert. Auch die Dosierbarkeit der standfesten Bremsanlage überzeugt.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC60 kümmern sie sich um das Image und bauen schon serienmäßig eine Armada an aktiven Assistenten ein.

Wichtigster Baustein ist der City Safety genannte autonome Notbremsassistent, der nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Tiere, Fußgänger und Radfahrer erkennt. City Safety ist ab 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch und akustisch vor drohenden Kollisionen. Falls man nicht mehr rechtzeitig reagiert, bremst City Safety automatisch. Bis zu einem Geschwindigkeitsunterschied von 60 km/h können Unfälle so vollautomatisch vermieden werden. Zusätzlich erkennt der Volvo Gegenverkehr beim Linksabbiegen oder beim Verlassen der eigenen Fahrspur. Vor dem unbeabsichtigten Verlassen der eigenen Spur warnt der Spurhalteassistent und lenkt bei Bedarf das Auto auch wieder zurück in die Spur. Bei nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers wird ebenfalls gewarnt. Die Kamera hinter der Frontscheibe erkennt Verkehrszeichen und zeigt dem Fahrer erkannte Informationen an. Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen warnt der Schwede auch vor potentiell herumlaufenden Kindern in der Nähe von Schulen oder Bushaltestellen. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützt den Fahrer zusätzlich. Der Begrenzer wird auf Wunsch auf die von der Kamera erkannte, erlaubte Geschwindigkeit eingestellt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Alle genannten Systeme sind serienmäßig, zusätzlich gibt es noch weitere Helfer wie den Pilot Assist. Dieser enthält im Wesentlichen einen Abstandsregeltempomaten und ermöglicht in Kombination mit dem Spurhalteassistenten ein teilautonomes Fahren.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkel-

assistenten, der nicht nur vor Autos auf der Nachbarspur warnt, sondern im Zweifel auch einen korrigierenden Lenkeingriff vornimmt. Beim rückwärtigen Ausparken warnen die Radarsensoren des Systems auch vor Querverkehr.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die passive Sicherheit des XC60 ist tadellos. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV bei der Insassensicherheit sehr gute 98 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt der Volvo ein klares Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Stand: 11/2017). Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer findet man auf allen fünf Sitzplätzen. Die Kopfstützen vorn sind für knapp 1,85 Meter große Personen hoch genug und bieten einen sehr guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben gutes Schutzpotehtial und schützen immerhin Personen bis knapp 1,75 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

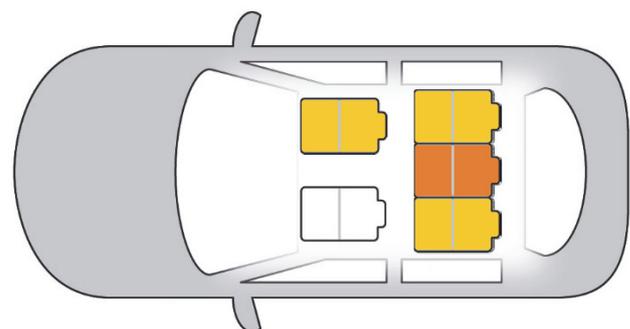
Der XC60 ist serienmäßig mit einer Festbremsautomatik ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Ebenfalls Serie ist das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Hat man das optionale "Volvo On Call" an Bord, wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt. Optional und im IntelliSafe Surround-Paket enthalten ist die Heckaufprallabschwächung, die vor einem drohenden Heckaufprall das Auto festbremst, die Gurte strafft und das Warnblinklicht aktiviert.

2,6 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen hat man aber auch: So findet man am Beifahrersitz keine Isofix-Bügel und die stark ausgeformten Rücksitze verhindern ein leichtes Befestigen von Kindersitzen per Gurt. Auch stehen die nicht demontierbaren Kopfstützen sehr hohen Kindersitzen eventuell im Weg. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf angeraten. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren, wenn man wie im Testwagen den Aufpreis von 100 Euro einkalkuliert.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz kann der XC60 ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV 76 Prozent der möglichen

Punkte. Ein automatisches Notbremssystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut.

4,1 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit einer CO₂-Bilanz von 236 g/km geht der Testwagen aus dem ADAC EcoTest, das entspricht einem Verbrauch von 8,7 Litern Benzin. Damit ist natürlich keine gute Bewertung zu erwarten: Der Volvo erhält nur 5 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: innerorts 8,9 Liter, außerorts 7,4 Liter und auf der Autobahn 10,6 Liter auf 100 Kilometer.

2,6 Schadstoffe

Den Partikelausstoß, oft ein größeres Problem bei direkt einspritzenden Benzinern, hat Volvo mit Hilfe eines Partikelfilters gut im Griff. Abzüge gibt es aber im durch den hohen Vollgasanteil anspruchsvollen Autobahnzyklus des EcoTest: Hier fettet der Volvo unter hoher Last das Benzin-Luft-Gemisch an, um die Verbrennungstemperatur zu sen-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

ken. Resultat ist ein erhöhter CO-Ausstoß. So gibt es lediglich 34 von 50 Punkten für die Schadstoffe. Die insgesamt erreichten 39 Punkte genügen für nur zwei Sterne.

3,3 AUTOKOSTEN

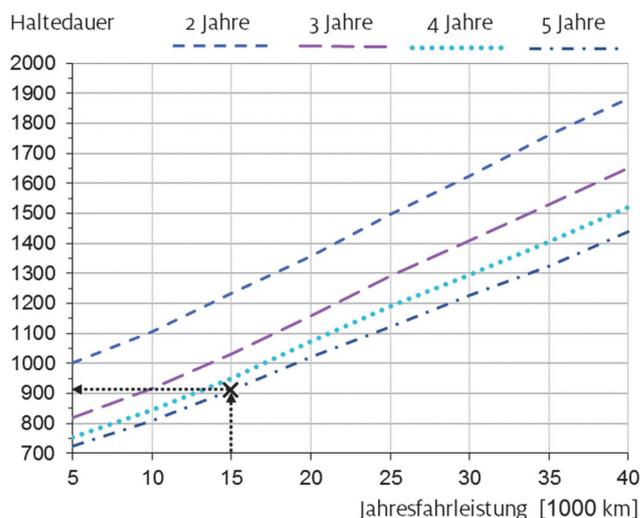
3,3 Monatliche Gesamtkosten

Mindestens 48.650 Euro will der Volvo-Händler für den XC60 T5 Momentum mit Achtgang-Automatikgetriebe überwiesen haben. Auch die Versicherungseinstufungen sind kein Pappentier, wenn man den Wagen mit Vollkasko versichern will: Er wird in Klasse 25 eingestuft. Die Ausstattung des XC60 ist aber zumindest schon serienmäßig ganz gut. Vom Notbremsassistenten über LED-Scheinwerfer bis hin zum Automatikgetriebe ist vieles an Bord. Für weitergehende Individualisierungswünsche hält die Aufpreisliste allerdings noch einiges bereit. So kostet der Testwagen bereits 65.660 Euro.

Jedes Jahr oder alle 30.000 km muss der XC60 zur regulären Fahrzeugwartung gebracht werden. Zwei Jahre lang gilt die Volvo Neuwagengarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 910 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T5 Geartronic	T6 AWD Geartronic	T8 Twin Engine AWD Gear- tronic	D3	D4	D5 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	228 (310)	288 (392)	110 (150)	140 (190)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1800	400/2200	640/2200	350/1500	400/1750	480/1750
0-100 km/h [s]	6,9	5,9	5,5	10,2	8,8	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	230	190	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,1 S	7,5 S	2,4 S	5,0 D	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	166	174	54	131	129	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/18	18/25/18	18/25/18	18/25/18	18/25/18	18/25/18
Steuer pro Jahr [Euro]	182	198	40	262	258	294
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	906	995	1037	792	812	909
Preis [Euro]	49.150	56.000	67.500	41.400	44.400	53.500

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	184 kW/250 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km	7,4 l
CO ₂ -Ausstoß	168 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,61 m ² /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.688/1.902/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.432 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	110/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Schweden, Torlanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	35/60 R18 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	8,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,9/7,4/10,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	199 g/km (WTW* 236 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	1.780/620 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/835/1.435 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	149 Euro	Werkstattkosten	96 Euro
Fixkosten	137 Euro	Wertverlust	528 Euro
Monatliche Gesamtkosten	910 Euro		
Steuer pro Jahr	186 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/18		
Basispreis XC60 T5 Momentum Geartronic	48.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.252 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.270 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	270 Euro°/890 Euro°(Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.610 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	410 Euro/Serie
Parklenkassistent	700 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	480 Euro/1.050 Euro
Head-Up-Display	1.190 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	570 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/110 Euro/Serie/330 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	180 Euro°/210 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/240 Euro°
Lenkradheizung	240 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.130 Euro
Metalliclackierung	ab 830 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.450 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,8
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	4,1
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	2,3	Schadstoffe	2,6
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,6		

Stand: März 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.