



## Volvo XC60 D4 R Design AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Dynamisch gestaltete Schürzen, Außenspiegel in Chromoptik, 19-Zoll-Räder und Sportfahrwerk sowie Sportsitze und -lenkrad samt Sportpedalerie innen lassen keinen Zweifel, hierbei muss es sich um einen rassigen Sportler handeln - doch weit gefehlt. Die Rede ist von einem SUV, genauer gesagt vom Volvo XC60 R-Design.

Verleugnen kann man es nicht, der XC60 kommt auf den großen Rädern samt der auch sonst gelungenen Optik mit den LED-Scheinwerfern im Thors Hammer-Design imposant daher. Die Frage nach der Sinnhaftigkeit eines Sport-SUV stellen wir aber mal lieber nicht. Zumal der im Testwagen verbaute Vierzylinder-Diesel mit 190 PS und 400 Nm zwar für gute Fahrleistungen sorgt, noch lange aber keinen Sportler aus dem XC60 macht - wenn auch der Ecotestverbrauch von 6,9 l Diesel auf 100 km sportlich ist.

Zumindest die Sportsitze verdienen aber ein Lob. Dank stärkerer Konturierung, einer verlängerbaren Sitzfläche und einer 4-Wege-Lordosenstütze bieten sie eine angenehme Körperunterstützung und gleichzeitig guten Seitenhalt - auf Wunsch sogar eine Massagefunktion.

Doch auch sonst überzeugt das SUV mit einer umfangreichen Komfort-, vor allem aber Sicherheitsausstattung. Volvo bietet zahlreiche Assistenten für das SUV an, spendiert dem XC60 aber das meiste bereits ab Werk. Sowohl ein Notbremssystem samt Kreuzungsbremse- und Ausweich- als auch der Spurhalteassistent gehören zur Serienausstattung.

Günstig ist das Vergnügen aber nicht. Volvo verlangt für den SUV im Sport-Kleid mindestens 53.100 Euro; im Falle des Testwagens mit umfangreicher Sonderausstattung klettert der Preis in bester SUV-Manier sogar auf knapp 75.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, VW Tiguan Allspace.








- + sehr umfangreiche Sicherheitsausstattung, exzellenter Qualitätseindruck, viel Platz für die Insassen
- hoher Kraftstoffverbrauch, unhandlich im engen Stadtgebiet, hohes Fahrzeuggewicht, teuer in der Anschaffung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,5

### Zielgruppencheck

|   |                |   |
|---|----------------|---|
|  | Familie        | <span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,7</span> |
|  | Stadtverkehr   | <span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">4,0</span> |
|  | Senioren       | <span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,4</span> |
|  | Langstrecke    | <span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,3</span> |
|  | Transport      | <span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,3</span> |
|  | Fahrspaß       | <span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">2,8</span> |
|  | Preis/Leistung | <span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,8</span> |

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. So wirkt beispielsweise der Teppich im Kofferraum etwas minderwertiger und es fehlt

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Der XC60 ist 4,69 m lang und 2,13 m breit, daher ist er in der Summe für den Innenstadtverkehr weniger geeignet. Das liegt auch am großen Wendekreis von 12,0 m, der beim Rangieren auf engem Raum mehr Aufwand bedeutet.

Die maximale Zuladung darf im Falle des Testwagens (Leergewicht 1.960 kg) 490 kg betragen, das sollte in den meisten Fällen für vier Personen samt Gepäck reichen. Der Kraftstofftank fasst 60 Liter Diesel. Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 6,9 l/100 km kommt man rund 870 km mit einer Tankfüllung (60 l). Mit dem optionalen 71-l-Tank steigt die Reichweite auf 1.025 km an.

Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann man aber immerhin ein Notrad ordern - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Radmutterenschlüssel.

Für den Einsatz abseits der Piste bringt der Volvo mit Allradantrieb, einer Bodenfreiheit von knapp 22 cm (mit Luftfahrwerk

### 2,3 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.

Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die Sicht wird nach rechts hinten und durch die B-Säule nach links geschmälert. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außen- und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Kamera und Radarsensorik) die Sicht nach draußen ein.

⊕ 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 (schattiert andere Verkehrsteilnehmer aus, um Blendung zu vermeiden), Kurven- und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweiten-

auch Stoffüberzug an den Sonnenblenden. Dennoch schmeicheln die meisten Materialien den Fingerspitzen und sorgen samt der sorgfältigen Verarbeitung für einen tadellosen Gesamteindruck.

21 cm) und einer Wattiefe von 40 cm gute Voraussetzungen mit. Die Ausstattung R Design ist serienmäßig mit einer Fahrmoduseinstellung (Drive Mode) ausgestattet, die neben anderen Programmen auch einen Offroad-Modus bietet. Dieser lässt sich unterhalb von 20 km/h anwählen. Dann werden automatisch die Bergabfahrhilfe eingeschaltet und die Antriebskraft gleichmäßig auf Vorder- und Hinterachse (50:50) verteilt. Ordert man zusätzlich das optionale Luftfederfahrwerk, wird die Bodenfreiheit in diesem Modus um vier Zentimeter erhöht.

⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die praktische Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,4 Tonnen schwer sein, bei ihnen ist eine Stützlast von 110 kg erlaubt.

⊖ Der AdBlue-Tank hat lediglich ein Volumen von 11,7 Liter. Immerhin lässt er sich aber über einen außen platzierten und damit gut zugänglichen Einfüllstutzen befüllen.

regulierung ausgestattet. Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich und blenden optional ebenso wie der Innenspiegel (Serie) automatisch ab.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

Die Scheibenwischer lassen zwar einen etwas breiten Streifen an der A-Säule ungewischt, die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen überzeugen dagegen vollauf. Bei der Ausstattungsvariante R Design sind die Waschdüsen serienmäßig beheizt.

Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe hinten an Bord. Parksensoren vorn gibt es ebenso optional wie einen Einparkassistenten, eine Rückfahrkamera und eine 360°-Kamera. Letztere bringt gewisse Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne und seitlich sehen will. In Anbetracht der Fahrzeuggröße sind zumindest die akustischen und optischen Helferlein hilfreich.

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

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den sehr hohen Schweller, die recht flache Dachlinie und die stärker konturierten Sportsitze etwas beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden und auch der Radlauf stört etwas. Die Türen besitzen vorn drei, hinten aber nur zwei Rastungen. Dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest. Hilfreich sind hingegen die Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen.

Der Fahrzeugschlüssel besitzt gleichförmige und damit nicht sehr verwechslungssichere Tasten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Ordert man das schlüssellose Zugangssystem kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren in den Türgriffen entriegeln. Dann erhellen Spots in allen vier Türgriffen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

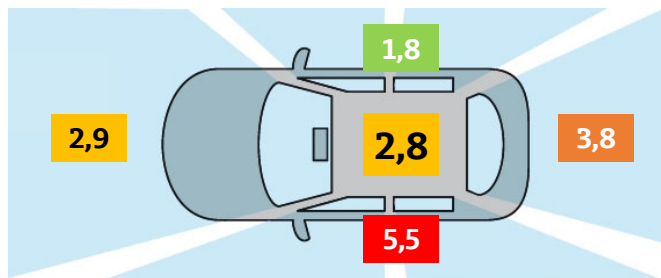
⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

## 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

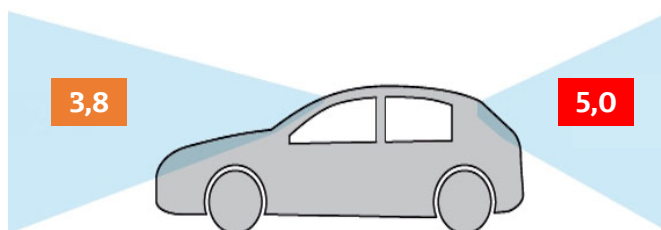
## Rundumsicht

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

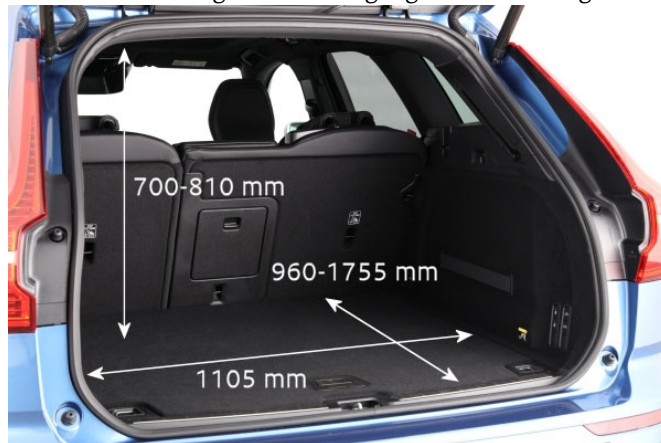


## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet



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

werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.

Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Fensterunterkante 835 Liter (aus Sicherheitsgründen empfohlen) bzw. dachhoch 1.435 Liter hinein.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp 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 im Armaturenbrett betätigen. Das optionale schlüssellose Zugangssystem betrifft auch den Kofferraum. Dann öffnet die Klappe automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält.

Die Ladekante ist stattliche 73 Zentimeter hoch, lässt sich auf Knopfdruck aber um gemessene knapp sieben Zentimeter absenken - falls der Volvo das optionale Luftfahrwerk verbaut hat. Von Ladekante zu Kofferraumboden stört keine Stufe, diese sind auf einer Ebene.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen, gegen Aufpreis elektrisch vom Kofferraum aus. Beide Schalter sind in der rechten Kofferraumverkleidung untergebracht.

Eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie.

## 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 zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimateinstellungen 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



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum genügen hohen Ansprüchen. Die Bedienung kann dagegen nicht komplett überzeugen.

Optional erhältlich ist ein Trennnetz für den Passagierraum; es kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann.

Lautstärkedrehregler. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Das Kombiinstrument ist beim XC60 R Design serienmäßig als 12,3 Zoll großer Bildschirm ausgeführt. 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.

⊕ Der Volvo bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Einiges davon wie die Sensoren für Regen und Licht und der Tempomat sind serienmäßig, andere Dinge wie elektrisch einstellbare Sitze kosten Aufpreis.

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



## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig. Darüber hinaus gehört auch Volvo On Call zur Serienausstattung. Es beinhaltet neben einem Modem, in das man eine SIM-Karte einlegen und so für die Online-Anbindung des Infotainments sorgen kann, auch eine automatische Notruf Funktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC60. Die ersten drei Jahre sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die Nutzungsdauer verlängert werden - die Notruf Funktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen.

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.



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

## 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. Der recht breite

Innenraum ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das aber durch die wichtig geratene Mittelkonsole leicht geschmälert wird.

## 2,1 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-Insassen sitzen. Das luftige Raumgefühl passt dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindliche Dachsäule stört etwas.

## 3,1 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 und abgeschlossen werden.

# 1,9 KOMFORT

## 2,1 Federung

Das optionale Luftfahrwerk mit Dämpferregelung des Testwagens bietet mehrere Funktionen. Die Fahrzeughöhe wird unabhängig von der Zuladung geregelt, zudem lässt sich das Auto zum Ein- und Aussteigen absenken oder auch nur das Heck zum leichteren Beladen. Abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit und dem gewählten Modus (Dynamik, Comfort, Off Road) verändert sich ebenfalls die Fahrzeughöhe. Zusätzlich wird die Dämpfung kontinuierlich an die Straßenverhältnisse und den Fahrstil angepasst.

Der XC60 ist besonders auf der Autobahn ein entspannter Gleiter, bügelt aber auch Wellen auf Landstraßen gelassen glatt. Bei steter Anregung, beispielsweise durch mehrere aufeinanderfolgende Unebenheiten, kommt die Karosserie aber besonders bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas in Bewegung. Auch wenn der hochbeinige Volvo nicht ins Taumeln gerät, passt das hölzerne und nervöse Ansprechen nicht zum Fahrzeug.

Grobe Fugen, Kanaldeckel oder ähnliches dringen in Verbindung mit den 19 Zoll großen Rädern des Testwagens zudem mitunter trocken durch. Wählt man die bis zu 22 Zoll großen

optionalen Radsätze, dürfte dieses Verhalten nicht besser werden.

## 1,7 Sitze

⊕ Die Sportsitze des XC60 R Design sind ausgezeichnet. Sie bieten guten Seitenhalt bei gleichzeitig angenehm straffer Polsterung und Kontur.

Die vorderen Sitze besitzen serienmäßig eine elektrische Höhen- und Neigungseinstellung sowie eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Die Beinauflage ist ebenfalls ausziehbar. Gegen Aufpreis kommen noch die vollelektrische

Einstellmöglichkeit samt Memoryfunktion für die Vordersitze und die Außenspiegel dazu. Für lange 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.

## 2,5 Innengeräusch

⊕ Mit 67,1 dB(A) liegt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens im Durchschnitt der Testwagen im ADAC Autotest. Die Messung wird bei 130 km/h durchgeführt. Der Motor hält sich akustisch zurück, solange nicht hohe Drehzahlen

abgefordert werden. Während Wind- und Umgebungsgläusche wenig wahrgenommen werden, ist das Abrollgeräusch der großen Räder durchaus deutlich im Innenraum wahrnehmbar.

## 1,5 Klimatisierung

⊕ Schon serienmäßig ist der XC60 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet und spendiert den hinteren Passagieren Luftdüsen an der Dachsäule. Darüber rollt der R Design mit Sitzheizung vorn vom Band.

Aufrüsten lässt sich der Volvo noch mit Sitzheizung 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.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 190 PS starke Biturbo-Diesel verhilft dem XC60 zu flotten Fahrleistungen, allerdings sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten das immense Fahrzeuggewicht sowie die mäßige Aerodynamik spürbar.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen sechs Sekunden. Für den Standardsprint aus dem

Stand auf 100 km/h gibt Volvo 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt in Anbetracht der Leistung recht bescheidene 205 km/h.

Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In 1,1 Sekunden ist man von 15 auf 30 km/h.

### 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der D4 Dieselmotor im XC60 setzt auf vier Zylinder und zwei Liter Hubraum. Um die gewünschten Leistungs- und Drehmomentwerte zu erreichen, wird auf ein Twin-Turbo-Konzept gesetzt. Dabei ergänzt ein kleinerer Turbolader den größeren. Der kleinere spricht bei niedrigen Drehzahlen schneller an, wodurch die Leistungsentfaltung spontaner werden soll. Der größere liefert dann bei höheren Drehzahlen

den erforderlichen Ladedruck.

Die Leistungsentfaltung ist insgesamt gut, ab etwa 1.500 1/min gibt der Diesel gleichmäßig und nachdrücklich seine Leistung ab. Nur beim Anfahren kommt einem der Volvo etwas träge vor, was aber maßgeblich an der Achtgang-Automatik liegt, die mit recht viel Schlupf arbeitet.

## 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik von Aisin reagiert spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Alternativ lassen sich die Gänge gegen Aufpreis auch manuell per Schaltpaddles am Lenkrad wechseln.

Im Eco-Modus wird ab 65 km/h bis etwa 130 km/h eine Segelfunktion aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, damit das Schleppmoment des

Motors nicht wirkt. 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. Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch nach Betätigung des Bremspedal, so dass der XC60 an Steigungen nicht zurückrollt.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Das Mittelklasse SUV ist ein komfortabler und gemütlicher Reisebegleiter. Er lässt sich von Spurrinnen insgesamt wenig beeinflussen und bietet einen ordentlichen Geradeauslauf. Zum gemütlichen Auftritt passen auch die stärker ausgeprägten Karosseriebewegungen, die insgesamt aber noch im Rahmen bleiben.

Im ADAC Ausweichtest gibt der XC60 ein gutes Bild ab. Er lässt

sich auch dank kräftiger und gezielter ESP-Eingriffe sicher durch den Parcours manövrieren, da es den Volvo im Zweifel zum sicheren Untersteuern zwingt. Besonders dynamisch fühlt sich der wankende Schwede so nicht an, die Fahrsicherheit ist aber hoch.

Der beim D4 serienmäßige Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion auf rutschigem Untergrund.

### 2,6 Lenkung

Die Lenkung ist grundsätzlich präzise, die Zielgenauigkeit in Kurven leidet aber unter der deutlichen Karosserieneigung. Zum Kurvenrübern ist der Volvo ohnehin nicht gedacht, dafür fehlt dem Fahrer auch Rückmeldung am Lenkrad über Straße und Fahrsituation. Zumindest etwas Abhilfe schafft der aus-

wählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die Rückmeldung etwas verbessert. Auf der Autobahn lässt sich das SUV dank passender Zentrierung gelassen steuern.

### 1,9 Bremse

⊕ Der Testwagen steht nach 33,5 Metern, wenn man die Vollverzögerung bei Tempo 100 einleitet. Das ist ein guter Wert.

Zudem überzeugt auch die Dosierbarkeit der standfesten Bremsanlage.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC60 kümmern sie sich um dieses 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 (auch im optionalen Head-up-Display) 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 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.
























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

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, 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.

### 1,3 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|    | ESP  | Serie            |
|    | Abstandswarnung                                  | Serie            |
|    | Kollisionswarnung                                | Option           |
|    | City-Notbremsassistent                           | Serie            |
|    | vorausschauendes Notbremsassistent               | Serie            |
|    | Vorausschauender Kreuzungsassistent              | Serie            |
|    | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent     | Serie            |
|    | Querverkehrerkennung 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            |



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 Schutzpotential und schützen immerhin Personen bis knapp 1,75 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer 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 serienmäßig werden bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Dank des serienmäßigen "Volvo On Call", 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.

## 2,5 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.

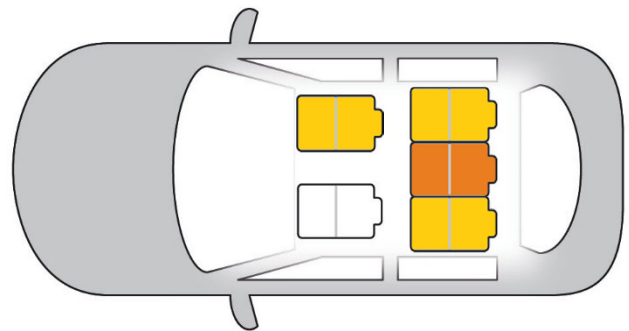
## 2,5 Fußgängerschutz

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. Es

## 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)

sorgt dafür, dass es erst gar nicht zu einem Zusammenstoß kommt.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 4,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

☹ Der XC60 gehört mit dem 190 PS Dieselmotor und dem Allradantrieb nicht gerade zu den sparsamen Fahrzeugen. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Diesel pro 100 km. Das ist auch angesichts der Größe und des Gewichts heutzutage viel, etliche Konkurrenten gehen mit dem Kraftstoff sparsamer um. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Ecotest beträgt 218 g pro km. Das reicht leider nur für magere 11 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich.

Innerorts verbraucht der XC60 D4 AWD Geartronic 7,4 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 7,8 l Diesel pro 100 km.

### 1,7 Schadstoffe

Der XC60 erfüllt wie alle anderen Volvo die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. In der Tat schafft das SUV durch die Bank niedrige Emissionswerte, nur bei hoher Last im Autobahn-Zyklus steigen die NO<sub>x</sub>-Emissionen deutlich an. Somit kommt der Schwede auf 43 von 50 möglichen Punkten. Ein solides Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts Besonderes

## 3,5 AUTOKOSTEN

### 3,5 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der XC60 D4 R Design AWD Geartronic gerade noch befriedigend ab. Der Grundpreis ist mit 53.100 Euro happig, zumindest sind viele Assistenzsysteme serienmäßig, und auch der Komfort kommt nicht zu kurz. Da Volvo aber über die Serienausstattung hinaus zahlreiche Extras anbietet, um den Ansprüchen in dieser Klasse gerecht zu werden, kann der Preis auch wie im Falle des sehr gut ausgestatteten Testwagens auf knapp 75.000 ansteigen.

Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 30.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Das lange Kilometerintervall ist gut, das kurze Zeitintervall für Wenigfahrer aber schlecht. Der Dieselmotor ist mit einem Zahnriemen ausgestattet, der aber erst nach 240.000 km gewechselt werden muss.

Die jährliche Steuer beträgt 368 Euro (auf Basis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert). Die Versicherungseinstufungen sind kein Pappensiel, wenn man den Wagen mit Vollkasko versichern will: Er wird in Klasse 25 eingestuft.

### Verbrauch

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

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 7,4   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße   | 6,0   |       |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn     | 7,8   |       |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

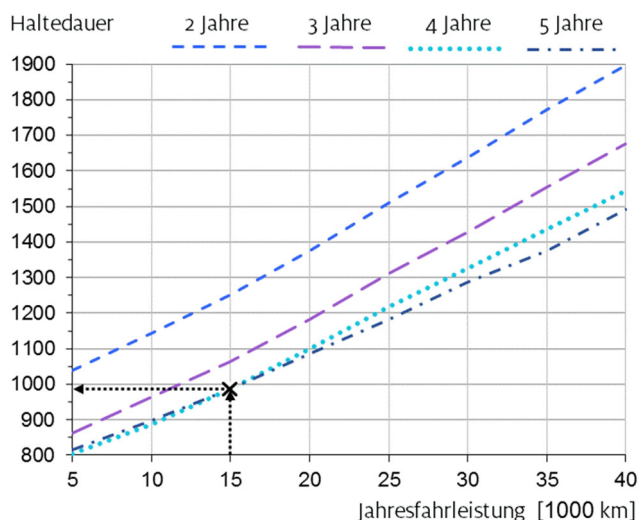
|                 |       |       |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,9   |       |
| Durchschnitt    | 5,5 D | 6,5 B |

mehr.

Zusammen mit den Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel kommt der Volvo auf 54 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 985 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ                                 | T4<br>Momentum<br>Geartronic | T5<br>Momentum<br>Geartronic | T6<br>Momentum<br>AWD Gear-<br>tronic | T8 Twin En-<br>gine R De-<br>sign AWD<br>Geartronic | D3<br>Momentum | D4<br>Momentum | D5<br>Momentum<br>AWD Gear-<br>tronic |
|-------------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|---|----------------|----------------|---------------------------------------|
| Aufbau/Türen                        | SUV/5                        | 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         | 4/1969                                |
| Leistung [kW (PS)]                  | 140 (190)                    | 184 (250)                    | 228 (310)                             | 288 (392)   | 110 (150)      | 140 (190)      | 173 (235)                             |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min      | 300/1600                     | 350/1800                     | 400/2200                              | 640/2200  | 350/1500       | 400/1750       | 480/1750                              |
| 0-100 km/h [s]                      | 7,9                          | 6,9                          | 5,9                                   | 5,5   | 10,2           | 8,8            | 7,2                                   |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]        | 205                          | 210                          | 230                                   | 230   | 190            | 205            | 220                                   |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 7,1   S                      | 7,1   S                      | 7,5   S                               | 2,3   S   | 5,0   D        | 4,9   D        | 5,6   D                               |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller           | 165                          | 166                          | 174                                   | 52  | 131            | 129            | 147                                   |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK       | 18/25/18                     | 19/25/19                     | 19/25/19                              | 19/25/19  | 19/25/19       | 19/25/19       | 19/25/19                              |
| Steuer pro Jahr [Euro]              | 232                          | 232                          | 256                                   | 40  | 306            | 304            | 370                                   |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]      | 923                          | 980                          | 1075                                  | 1156  | 860            | 881            | 1000                                  |
| Preis [Euro]                        | 44.700                       | 49.950                       | 56.800                                | 71.250  | 42.200         | 45.200         | 54.300                                |

### 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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF |                               |
| Hubraum   | 1.969 ccm                     |
| Leistung  | 140 kW/190 PS bei 4.250 1/min |
| Maximales Drehmoment  | 400 Nm bei 1.750 1/min        |
| Kraftübertragung  | Allrad permanent              |
| Getriebe  | 8-Gang-Automatikgetriebe      |
| Höchstgeschwindigkeit   | 205 km/h                      |
| Beschleunigung 0-100 km/h   | 8,4 s                         |
| Verbrauch pro 100 km  | 5,6 l                         |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß  | 148 g/km                      |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert  | 2,61 m²/0,32                  |
| Klimaanlage Kältemittel   | R1234yf                       |
| Reifengröße (Serie)   | 235/55 R19                    |
| Länge/Breite/Höhe   | 4.688/1.902/1.658 mm          |
| Leergewicht/Zuladung  | 2.033/417 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/12 Jahre              |
| Produktion  | Schweden, Torslanda           |

## ADAC Messwerte

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 6,0 s                           |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                               |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | 2.200 1/min                     |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 33,5 m                          |
| Reifengröße Testwagen                       | 235/55 R19 105V XL              |
| Reifenmarke Testwagen                       | Continental ContiSportContact 5 |
| Wendekreis links/rechts                     | 11,9/12,0 m                     |
| EcoTest-Verbrauch                           | 6,9 l/100km                     |
| Stadt/Land/BAB                              | 7,4/6,0/7,8 l/100km             |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest            | 181 g/km (WTW* 218 g/km)        |
| Reichweite                                  | 870 km                          |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 67,1 dB(A)                      |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.125 mm                        |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.960/490 kg                    |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 415/835/1.435 l                 |

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

|   |                 |                        |                 |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>                               | <b>142 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>105 Euro</b> |
| <b>Fixkosten</b>                                    | <b>156 Euro</b> | <b>Wertverlust</b>     | <b>582 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten                             | 985 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) <sup>1</sup> | 368 Euro        |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK                   | 19/25/19        |                        |                 |
| Basispreis XC60 D4 R Design AWD Geartronic          | 53.100 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 06.12.2018 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 74.660 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 1.957 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 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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 (Luftfederung)    | 2.270 Euro°             |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser         | -/Serie/-               |
| Abbiege-/Kurvenlicht                 | 210 Euro°/600 Euro°     |
| Regen-/Lichtsensor                   | Serie                   |
| Fernlichtassistent (auf-/abblendend) | Serie                   |
| Tempomat/Limiter/ACC                 | Serie/Serie/1.610 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten             | 410 Euro°/Serie         |
| Parkenassistent                      | 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      | Serie/210 Euro                  |
| Sitzheizung vorn/hinten                  | Serie/240 Euro                  |
| Lenkradheizung                           | 240 Euro°                       |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie                           |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie                           |

### AUSSEN

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung             | 1.130 Euro   |
| Metalllackierung             | ab 830 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.300 Euro°  |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

3,5

| KATEGORIE                    | NOTE       | KATEGORIE                            | NOTE       |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Karosserie/Kofferraum</b> | <b>2,3</b> | <b>Motor/Antrieb</b>                 | <b>1,9</b> |
| Verarbeitung                 | 1,6        | Fahrleistungen                       | 2,0        |
| Alltagstauglichkeit          | 2,8        | Laufkultur/Leistungsentfaltung       | 2,3        |
| Licht und Sicht              | 2,3        | Schaltung/Getriebe                   | 1,5        |
| Ein-/Ausstieg                | 2,7        | <b>Fahreigenschaften</b>             | <b>2,3</b> |
| Kofferraum-Volumen           | 2,2        | Fahrstabilität                       | 2,5        |
| Kofferraum-Nutzbarkeit       | 2,2        | Lenkung                              | 2,6        |
| Kofferraum-Variabilität      | 2,3        | Bremse                               | 1,9        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>2,3</b> | <b>Sicherheit</b>                    | <b>1,4</b> |
| Bedienung                    | 2,7        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,6        |
| Multimedia/Konnektivität     | 2,1        | Passive Sicherheit - Insassen        | 1,3        |
| Raumangebot vorn             | 1,6        | Kindersicherheit                     | 2,5        |
| Raumangebot hinten           | 2,1        | Fußgängerschutz                      | 2,5        |
| Innenraum-Variabilität       | 3,1        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>3,3</b> |
| <b>Komfort</b>               | <b>1,9</b> | Verbrauch/CO <sub>2</sub>            | 4,9        |
| Federung                     | 2,1        | Schadstoffe                          | 1,7        |
| Sitze                        | 1,7        |                                      |            |
| Innengeräusch                | 2,5        |                                      |            |
| Klimatisierung               | 1,5        |                                      |            |

Stand: Januar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand