



Volvo V60 Cross Country D4 Pro AWD Geartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Nebst dem normalen V60 bietet Volvo den Kombi auch als „Offroad-Variante an“. Diese ist rund sechs Zentimeter höher als der Standard-V60 und besitzt somit eine Bodenfreiheit von 21 Zentimeter. Darüber hinaus steht der Cross Country auf größeren Rädern, ist an den Kotflügeln mit Kunststoffblanken ausgestattet und besitzt einen sich optisch von den anderen Modellen unterscheidenden Kühlergrill. Die Kraft wird variabel auf alle vier Räder verteilt, was für eine gute Traktion sorgt. Der momentan einzige Diesel im Cross Country ist der 190 PS starke Biturbo mit maximal 400 Nm, der an eine Achtgangautomatik gekoppelt ist - damit ist der Volvo definitiv angemessen motorisiert. Im ADAC Ecotest überzeugt der Volvo aber weniger; der Durchschnittsverbrauch liegt bei sieben Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Durchaus überzeugend ist jedoch die Technik. Mit den vielen verfügbaren Assistenz- und Komfortsystemen ist der Kombi auf der Höhe der Zeit. Volvo schreibt aktive wie passive Sicherheit ohnehin ganz groß und konzentriert sich auf den einstigen Markenkern.

Auch der Komfort kommt nicht zu kurz. Das Interieur wirkt edel, hochwertig verarbeitet und bietet zahlreiche Komfortfeatures - viele müssen aber auch extra bezahlt werden. Während der Grundpreis bei 54.350 Euro liegt, verlangt Volvo für den gut ausgestatteten Testwagen bereits über 75.000 Euro. Das ist selbst im Klassenvergleich sehr viel Geld. **Konkurrenten:** u. a. Opel Insignia Country Tourer, Skoda Octavia Scout.

⊕ edles Ambiente und gute Verarbeitung, hohe aktive Sicherheit, harmonischer Antrieb, sichere und agile Fahreigenschaften

⊖ hoher Kraftstoffverbrauch, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

Familie 2,5

City 3,8

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,5

Transport 2,4

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,8

EcoTest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Der V60 Cross Country wird dem Premium-Anspruch der Schweden gerecht. Der Kombi zeigt sich sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sind gering. Die Schutzleisten an den Kotflügeln heben nicht nur den Offroad-Charakter hervor, sondern bringen auch einen gewissen Schutz für die lackierten Teile. Der Unterboden ist gut verkleidet, wenn überhaupt könnte man noch den Bereich um die Hinterachse optimieren. Den Innenraum haben die

Schweden sorgsam zusammengesetzt und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen weitgehend passgenau, Leder ist üppig verlegt (teilweise optional) und sauber verarbeitet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen. Im Gegensatz zum größeren V90 sind die Sonnenblenden sowie die Dachpfosten ab der C-Säule jedoch nicht mit Stoff verkleidet.

3,0 Alltagstauglichkeit

Der V60 Cross Country ist mit 4,78 m für einen Mittelklasse-Kombi ziemlich lang geraten, mit 2,05 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich der Volvo allerdings nicht allzu breit. Der Wendekreis fällt mit 11,7 m recht groß aus, was beim Rangieren auf engem Raum hinderlich ist. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 485 kg, das ist für einen großen Kombi ein durchschnittlicher Wert. Der AdBlue-Tank hat lediglich ein Volumen von 11,5 Liter, er lässt sich aber über einen außen platzierten und damit gut zugänglichen Einfüllstutzen befüllen. Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pan-

nenset an Bord, gegen Aufpreis kann man immerhin ein Notrad ordern - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

Der beim Cross Country 60 Liter fassende Kraftstofftank erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von sieben Liter pro 100 km Reichweiten von rund 855 km.

⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, die praktische Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu zwei Tonnen schwer sein, bei ihnen ist eine Stützlast von 100 kg erlaubt.

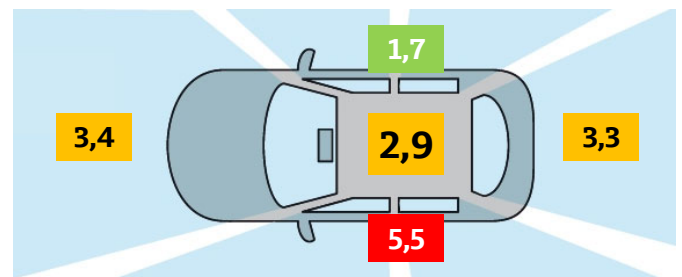
2,3 Licht und Sicht

Auch wenn sich die Karosserie des Kombis ordentlich abschätzen lässt, entzieht sich dennoch die Vorderkante der langen Motorhaube dem Blick des Fahrers. 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. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außenspiegel und der Innenspiegel samt voluminö-

sem Gehäuse dahinter (beinhaltet Sensorik für Fahrerassistenzsysteme) die Sicht nach draußen ein.

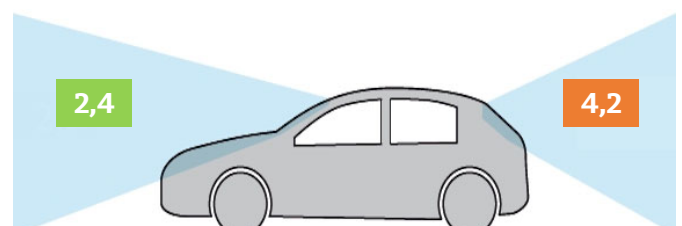
Rundumsicht

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.



Breite Dachstützen schränken die Sicht nach hinten ein. Elektrisch umklappbare Fondkopfstützen wie auch eine Rückfahrkamera sind empfehlenswerte, jedoch aufpreispflichtige Extras.

⊕ Bereits der Basis-V60 fährt mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor - so auch der Cross Country. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer ausschattiert und so ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht erlaubt, ohne diese zu blenden (Licht-Paket). Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe hinten an Bord. Gegen Aufpreis kann in mehreren

Stufen aufgerüstet werden. Von Parksensoren vorn über einen Einparkassistenten (Park Assist Pilot) und eine Heckkamera bis hin zu einem 360°-Kamerasystem. Dieses ist sehr teuer, bringt aber Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne und seitlich sehen will. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, gegen Aufpreis gibt es diese Funktion auch für beide Außenspiegel.

Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen nicht nur für ein sehr gutes Wischresultat, sondern auch dafür, dass kein Wischwasser unnötig verschwendet wird.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos. Beim Cross Country stören aber die voluminösen Schweller deutlich mehr, da sie im Vergleich zum Standard-V60 um rund sechs Zentimeter höher liegen. Keine Unterschiede gibt es bei den schräg verlaufenden A-Säulen, an denen sich Großgewachsene den Kopf stoßen können. Die Sitzflächen befinden sich 45 cm über der Fahrbahn und damit in alltagstauglicher Höhe. Im Fond stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und der leicht hineinragende Radlauf - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden leider nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest.

⊕ An der Funkfernbedienung gibt es eine Taste zur Aktivierung eines Panikalarms. Dabei werden die Hupe und

das Licht des Fahrzeugs aktiviert, um in einem Notfall schnell andere Personen aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private Locking System gibt es optional. Dadurch kann der Kofferraum mit PIN separat verriegelt werden, wenn man das Fahrzeug z.B. bei einem Parkservice abgibt. Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Umfeldbeleuchtung erhellt neben Front und Heck über kleine LEDs in den Türgriffen auch die Seiten des V60.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Dass der V60 Cross Country ein Lifestyle-Laster und kein Transport-Kombi ist, wird beim Blick in den Kofferraum schnell klar. Ein Golf-Variant beispielsweise schluckt mehr als der deutlich längere Schwede.

Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil lediglich 385 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 565 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 855 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.400 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist für den V60 wie im Falle des Testwagens optional erhältlich. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze öffnen und schließen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken,



385 l Gepäck fasst der Kofferraum des V60.

was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Maximal geöffnet, bietet Sie Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m genügend Platz darunter. Die Ladekante liegt mit 70 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe und ist eben zum Kofferraumboden.

Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen, er wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Gegen Aufpreis sind die Lehnteile elektrisch vom Kofferraum aus umklappbar - beide Schalter sind in der rechten Kofferraumverkleidung untergebracht. Eine Durchlade Luke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie. Darüber hinaus

⊖ Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden. Vergisst man es zurück zu schieben, schränkt es die Sicht nach hinten ein.

gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und gegen Aufpreis ein Trennnetz für den Innenraum; letzteres kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Die meisten Funktionen des V60 werden über dieses Touch-Display gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm sehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist serienmäßig als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große 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 V60 Cross Country bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Einiges davon wie die Sensoren für Regen und Licht sind ebenso serienmäßig wie ein Geschwindigkeitsregler verbaut. Andere Dinge wie die elektrische Sitzeinstellung kosten Aufpreis.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität liegen beim V60 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 eingegeben werden. Die Ablenkung vom Straßenverkehr steigt damit enorm.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung des V60 Cross Country ist recht umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits ein Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Volvo On Call mit WLAN-Hotspot). Das

funktioniert drei Jahre kostenfrei über die verbaute SIM (Notrufdienste zehn Jahre) oder über ein gekoppeltes Smartphone. Volvo On Call beinhaltet auch einen WLAN-Hotspot 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. Digitalradio, CD-Player und die

Smartphones-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls optional erhältlich.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Die wuchtige Mittelkonsole und die

hohe Seitenlinie schränken das Raumempfinden aber etwas ein.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas beengter zu als vorn. Hier reicht die Kopffreiheit für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, während die Beinfreiheit dank des langen Radstands sogar für Zwei-Meter-Hünen reicht, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt sind. Die Kopffreiheit leidet dabei etwas unter dem optionalen Panorama-Glasschiebedach des Testwagens. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Kombi bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine klassenübliche Innenraumvariabilität. Dreigeteilt klappbare Lehnen, wie sie einzelne Konkurrenten zu bieten haben, gibt es für den V60 nicht. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend. Das Handschuhfach gefällt durch seine praktische Größe und ist optional klimatisier- und abschließbar.

2,2 KOMFORT

2,8 Federung

Der V60 Cross Country ist mit einem Komfortfahrwerk ausgestattet und im Vergleich zum Standard-V60 rund 60 mm höher. Das sonst für den V60 erhältliche Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung wird beim Cross Country nicht angeboten. Das Fahrwerk des Cross Country zeigt sich recht ausgewogen abgestimmt, spricht aber grundsätzlich bei harten und kurzen Anregungen etwas steifbeinig an. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten reagiert die Federung auf Unebenheiten wie

versenkten Kanaldeckeln oder Teerflicken trocken und reicht diese direkt zu den Insassen durch - die 19 Zoll großen Räder tragen zudem nicht zum Komfort bei. Dass der Volvo allerdings auch auf der Autobahn nur auf topfebener Fahrbahn zur Ruhe kommt, überrascht dann doch. Es ist nicht so, dass das Fahrwerk unkomfortabel wäre, die hohen Erwartungen an den gewohnten Volvo-Komfort kann es aber nicht ganz erfüllen.

1,9 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond ist natürlich nicht so gut wie vorn, doch auch dort kann man es längere Zeit aushalten - zumindest auf den Außenplätzen. Diese sind bequem gepolstert und angenehm konturiert, der Kniewinkel ist allerdings nicht optimal - das lässt sich durch die großzügige Beinfreiheit aber teilweise ausgleichen. Der harte Mittelsitz ist dagegen sehr unbequem.

⊕ Der Cross Country ist serienmäßig mit Leder-Komfortsitzen ausgestattet, die über eine Vier-Wege-

Lordosenstütze, eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine elektrische Höhenverstellung der Sitzfläche verfügen. Der Fahrersitz lässt sich zudem in der Neigung justieren. Gegen Aufpreis erhält man einen auch in Längsrichtung elektrisch einstellbare Sitze vorn inklusive Memory-Funktion. Wer den Sitzkomfort auf die Spitze treiben möchte, ordert die Massagefunktion für die beiden Vordersitze. Auch elektrisch verstellbare Seitenwangen sind erhältlich.

2,4 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,9 dB(A). Das ist auch dank der im Testwagen verbauten optionalen Akustikverglasung ein recht guter Wert. Das optionale Panorama-Schiebedach wirkt sich tendenziell negativ auf das

Geräuschniveau im Innenraum aus.

Der Motor ist gut gekapselt, bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Selbstzünder unter Last allerdings etwas zum Dröhnen. Besonders gefallen die geringen Fahrgeräusche.

1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Auf Wunsch lässt sich diese zu einer Vierzonen-Klimaautomatik aufrüsten. Dann können auch die Fondinsassen die Temperatur separat einstellen. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft

im Innenraum zu sorgen. Für kalte Wintertage kann eine Standheizung geordert werden, die unter anderem über das Smartphone (Volvo On Call) bedienbar ist. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kann sie optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn und eine Lenkradheizung. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Plätze Rollos an den Seitenscheiben.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

Der 190 PS starke D4-Motor verhilft dem V60 Cross Country zu ordentlichen Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt nur über einen Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.500 1/min an. Da die Übersetzung des Getriebes nicht zu lang gewählt wurde, kann man mit dem schweren Kombi angemessen flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver

schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,6 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas mehr als eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das Auto.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die 190-PS-Variante kommt als Zweiliter-Dieselmotor mit vier Zylindern. Fünf oder gar sechs Zylinder verbaut Volvo nicht mehr, selbst im Topmodell. Die Vierzylinder-Turbodiesel arbeiten mit der neuen Einspritztechnik i-ART, die laut Volvo eine noch genauere Dosierung der Einspritzmenge und sehr hohe Einspritzdrücke von bis zu 2.500 bar ermöglicht; die Besonderheit ist je ein Drucksensor an jedem Einspritzventil statt nur einem Sensor in der Kraftstoffleitung. Trotz der hohen

Drücke läuft der Motor damit erstaunlich vibrationsarm. Auch störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich das Aggregat weitgehend. Die Leistungsentfaltung verläuft unter 1.500 1/min etwas träge, obwohl die 190-PS-Variante mit zwei Turboladern zwangsbeatmet wird. Sobald die Turbolader genug Druck aufbauen konnten, gibt der Diesel sehr gleichmäßig und nachdrücklich seine Leistung ab.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Nur beim Anfahren oder plötzlichem Beschleunigen braucht die Automatik einen Moment bis sie den richtigen Gang gewählt hat bzw. die Kraft überträgt. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. 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, um das Schlepptomment 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. Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch nach Betätigung des Bremspedal, so dass der V60 an Steigungen nicht zurückrollt.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der V60 Cross Country liegt sicher und gelassen auf der Straße und lässt sich von schnell durchfahrenen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Schwede vermittelt ein sicheres Fahrgefühl im Alltag, folgt aber Fahrbahnritzen etwas nach. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in angenehmen Grenzen.

Im ADAC Ausweichtest liefert der Volvo eine erstaunlich souveräne Vorstellung ab. Das ESP greift genau richtig ein,

sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch Intensität. Die feine und situationsangepasste Regelung ermöglicht ein agiles Durcheilen der Gassen bei insgesamt recht hohen Geschwindigkeiten. Der große Kombi bleibt dabei jederzeit gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern. In puncto Traktion kann der Allradler vollends überzeugen. Zudem ist der Cross Country mit größeren Reifen und Bergabfahrhilfe ausgestattet, die der Geländegängigkeit dienen.

2,2 Lenkung

⊕ Die im V60 Cross Country verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind gut drei Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Volvo gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man dann eine gute Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt. Trotz der nicht sonderlich

hohen Lenkkräfte kann man den Volvo erstaunlich präzise über kurvige Landstraßen dirigieren. Dank der serienmäßigen Drive Mode Fahrmoduseinstellung lässt sich die Lenkkraftunterstützung anpassen - im Sport-Modus wird beispielsweise die Unterstützung leicht reduziert und im Comfort-Modus erhöht.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremse des Volvo lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen gut aus, im Falle einer Notbremsung kommt der Kombi nach durchschnittlich 33,1 m aus 100 km/h zum Stehen. Über das Bordmenü können zwei

Kennlinien für das Ansprechen der Bremse ausgewählt werden.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beeindruckend ist die umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante Serie ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Erstmals wird dabei der Radar nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, sind auch ein Spurhalteassistent sowie eine variable Geschwindigkeitsbegrenzung stets an Bord. Optional erhält man den Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht. Ergänzt werden kann das Angebot an Assistenzsystemen durch Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems. Dieses beinhaltet dann auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Die Optionsliste umfasst überdies ein Head-Up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Volvo V60 96 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne.

Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Kombi immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Diesen gibt es nicht für den Beifahrer, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis gut 1,70 m Größe, auch sie sind nicht in der Höhe verstellbar. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call).

2,2 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz ist zufriedenstellend für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren, und die Gurtgeometrie ist passend.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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 (indirekt)

Auf Isofix und i-Size muss man vorn jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können. Ist hinten eine Babyschale mit einer Base verbaut, kann man die Vordersitze nicht komplett zurückschieben.

⊕ Kindersitze lassen sich im Fond dank der großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, hohe Kindersitze lassen sich aufgrund der nicht höhenverstellbaren Fondkopfstützen allerdings nicht optimal fixieren. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

Im Crashtest schneidet der V60 mit 84 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit gut ab.

2,7 Fußgängerschutz

Im Crashtest kommt der V60 auf 74 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ Die Front ist recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem

3,6 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

Der V60 Cross Country gehört mit dem 190 PS Dieselmotor und dem Allradantrieb nicht gerade zu den sparsamen Fahrzeugen. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von sieben Liter Diesel pro 100 km. Das ist auch angesichts der Größe und des Gewichts heutzutage viel, etliche Konkurrenten gehen mit dem Kraftstoff sparsamer um. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 220 g pro km. Das reicht leider nur für magere 10 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich.

Innerorts verbraucht der Volvo D4 AWD Geartronic 7,9 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 7,7 l Diesel pro 100 km.

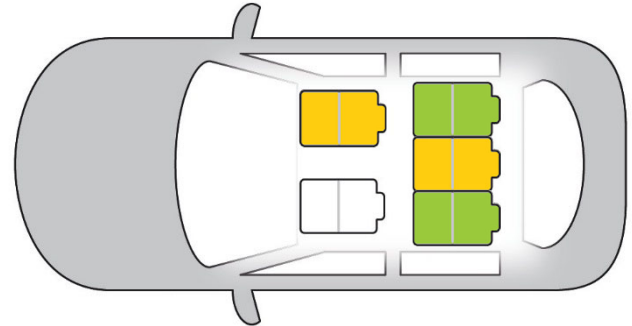
2,1 Schadstoffe

Der Testwagen erfüllt wie alle anderen Volvo die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. In der Tat schafft der Kombi durch die Bank niedrige Emissionswerte, nur bei hoher Last im Autobahn-Zyklus steigen die NO_x-Emissionen deutlich an. Somit kommt der Schwede auf 39 von 50 möglichen Punkten. Ein solides Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts Besonderes mehr.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte nicht optimal angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

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)

ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

3,6 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

Der V60 Cross Country gehört mit dem 190 PS Dieselmotor und dem Allradantrieb nicht gerade zu den sparsamen Fahrzeugen. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von sieben Liter Diesel pro 100 km. Das ist auch angesichts der Größe und des Gewichts heutzutage viel, etliche Konkurrenten gehen mit dem Kraftstoff sparsamer um. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 220 g pro km. Das reicht leider nur für magere 10 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich.

Innerorts verbraucht der Volvo D4 AWD Geartronic 7,9 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 7,7 l Diesel pro 100 km.

2,1 Schadstoffe

Der Testwagen erfüllt wie alle anderen Volvo die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. In der Tat schafft der Kombi durch die Bank niedrige Emissionswerte, nur bei hoher Last im Autobahn-Zyklus steigen die NO_x-Emissionen deutlich an. Somit kommt der Schwede auf 39 von 50 möglichen Punkten. Ein solides Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts Besonderes mehr.

Verbrauch

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

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

Zusammen mit den Zählern aus dem CO₂-Kapitel kommt der Volvo auf 49 Punkte. Damit verpasst der Cross Country knapp den dritten Stern und bekommt lediglich zwei Sterne.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der V60 Cross Country D4 AWD Geartronic zufriedenstellend ab. Bereits der Grundpreis ist mit 54.350 Euro richtig happig. Es sind zwar viele Assistenzsysteme serienmäßig, und auch der Komfort kommt nicht zu kurz. In dieser Klasse herrschen aber gehobene Ansprüche und um diese zu befriedigen, braucht es noch einige der zahlreich verfügbaren Extras. Jene sind dem eigenen Premiumverständnis entsprechend teuer, so dass der Preis schnell noch weiter erheblich ansteigt - im Falle des gut, aber noch lange nicht voll ausgestatteten Testwagens auf etwa 75.000 Euro. Selbst für die Mittelklasse ein selbstbewusster Preis, zumal der Volvo "nur"

von einem Vierzylinder-Diesel angetrieben wird. 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 schlecht. Der Dieselmotor ist mit einem Zahnriemen ausgestattet, der aber erst nach 240.000 km gewechselt werden muss. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 328 Euro. Die Haftpflicht-Einstufungen ist günstig, die Kasko-Einstufungen sind aber recht teuer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	V60 Cross Country T5 AWD Geartronic	V60 Cross Country D4 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1800	400/1750
0-100 km/h [s]	6,8	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,3 S	5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	166	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	13/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	194	312
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	953	901
Preis [Euro]	51.700	51.200

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-EVAP (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	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,5/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	169/143 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,3 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.784/1.850/1.499 mm
Leergewicht/Zuladung	1.854/506 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	529/1.441 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,9/6,0/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	183 g/km (WTW* 220 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/855/1.400 l

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

Betriebskosten	131 Euro	Werkstattkosten	120 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	580 Euro
Monatliche Gesamtkosten	965 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	328 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/24/20		
Basispreis V60 Cross Country D4 Pro AWD Geartronic	54.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	74.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.103 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. ¹ 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	210 Euro°/600 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie/ (dyn. 600 Euro°)
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	-
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
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro°
Lenkradheizung	240 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (anklappbar)	1.130 Euro
Metallclackierung	830 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.450 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: April 2019

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