



Volvo S60 T4 R Design Geartronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Erstmals wird ein Volvo in den USA produziert: Der neue S60. Im Vergleich zu den in Schweden und Belgien gebauten Modellen ist aber kein Qualitätsunterschied zu spüren. Volvo hat es also verstanden, die hohen Ansprüche auch in einem nagelneuen Werk umzusetzen. Dass das kein leichtes Unterfangen ist, haben schon andere Hersteller zu spüren bekommen.

Ob das Heck der Limousine genauso gelungen ist wie das des allseits gelobten Kombibruders V60, darf jeder für sich entscheiden. Beim ADAC Autotest zählen ohnehin andere Werte, und die bringt der S60 mit. Umfassende Assistenzsysteme, tolle Sitze, penible Verarbeitung, angenehmes Automatikgetriebe, der Volvo leistet sich kaum Schwächen. Zumal er entspannter federt als der doch arg sportliche V60.

Der Einheits-Vierzylinderbenziner von Volvo leistet im S60 T4 190 PS. Sein angenehmer Lauf ist - unter Vierzylindern - auf gutem Niveau, niedriger Verbrauch ist aber seine Sache nicht. 7,6 Liter Super genehmigt sich der T4 im ADAC Ecotest. Zumindest sind die Abgase sehr gut gereinigt.

Alles in allem ist der S60 ein echter Volvo: Die etwas andere Alternative im Premium-Segment, die Noblesse mit einem hohen Sicherheitsniveau verbindet. Ganz traditionell fühlt sich Volvo auch preislich im Premium-Segment wohl: Unter 43.200 Euro bekommt man keinen S60 T4. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Mercedes C-Klasse, VW Passat.

+ edles Ambiente und gute Verarbeitung, hohe aktive Sicherheit, sichere und agile Fahreigenschaften

- hohes Preisniveau, vergleichsweise hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

Familie 2,9

City 3,8

60+ 3,2

Langstrecke 2,3

Transport 3,6

Fahrspaß 2,3

Preis/Leistung 2,6

EcoTest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Auch der S60 wird dem Premium-Anspruch der Schweden gerecht. Die Limousine zeigt sich sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sind gering. Der Unterboden ist gut verkleidet, wenn überhaupt könnte man noch den Bereich um die Hinterachse optimieren.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der S60 ist mit 4,76 m für die Mittelklasse ziemlich lang geraten, mit 2,05 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich der Volvo allerdings nicht allzu breit. Der Wendekreis fällt mit 11,8 m recht groß aus, was beim Rangieren auf engem Raum hinderlich ist. Die maximale Zuladung kann im Falle des Testwagens nur 465 kg betragen, vollbesetzt und mit Gepäck ist das nicht allzu reichlich.

Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann man immerhin ein Notrad ordern -

2,4 Licht und Sicht

Bei der ADAC 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 aber die Außenspiegel und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Sensorik für Fahrerassistenzsysteme) die Sicht nach draußen ein.

⊕ Bereits der Basis-S60 fährt mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-



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

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.

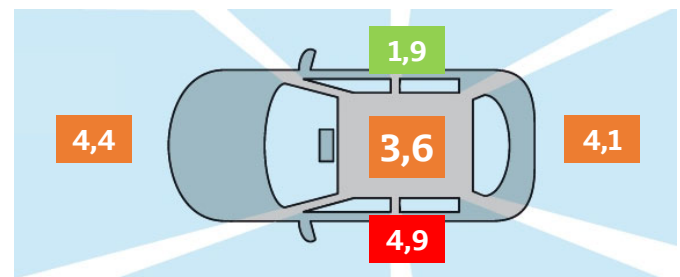
zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

⊕ Der Kraftstofftank ist mit 60 Litern nicht besonders groß für einen Reisewagen. Mit dem im EcoTest gemessenen Verbrauch von 7,6 l/100 km kommt damit dennoch etwa 785 km weit. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling bietet die Limousine nicht. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1,8 Tonnen schwer sein, die maximale Stützlast beträgt 100 kg.

Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden). 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.

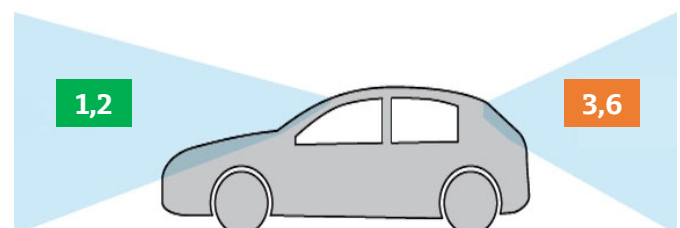
Rundumsicht

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 Einparkassistenten (Park Pilot) mit Parkhilfe vorn gibt es ebenso optional wie eine Rückfahrkamera. Für einen hohen Aufpreis ist auch eine 360°-Kamera erhältlich, sie bringt gewisse Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne und seitlich sehen will. Der Innenspiegel und beide Außenspiegel blenden serienmäßig automatisch ab.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitzflächen befinden sich in noch zufriedenstellender Höhe (vorn 40 Zentimeter über dem Boden bei ganz nach unten gestellten Sitzen) und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - 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

2,9 Kofferraum-Volumen

Das Ladeabteil fasst 385 Liter oder sechs Getränkeboxen. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen bis zur Scheibenunterkante 755 Liter zur Verfügung.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des S60 öffnet sich federvorbelastet nach Druck auf eine der Tasten im Innenraum, auf der Fernbedienung oder direkt am Heck selbstständig. Schließen muss man sie von Hand. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze öffnen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden.

Die Ladekante liegt mit 68 Zentimetern über der Fahrbahn nicht allzu hoch, ist aber nicht eben zum Kofferraumboden. Hier muss eine 15 Zentimeter hohe Stufe überwunden werden.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Gegen Aufpreis sind die Lehnteile elektrisch umklappbar - die Schalter hierfür sind hinter dem linken Rücksitz im Innenraum angebracht. Vom Kofferraum kann man die

⊖ Die Enden der langen Limousine sind vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen, es macht also durchaus Sinn, die optionalen Parkhelferlein zu ordern.

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 kommt mit dem Keyless-System ins Auto und erhellt neben Front und Heck über kleine LEDs in den Türgriffen auch die Seiten des S60.

⊖ 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.



385 l Gepäck fasst der Kofferraum des S60.

Legt man die Rücksitzlehnen um, entsteht ein nicht ganz ebener Ladeboden.

Lehnen nicht umklappen. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie. Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und recht an der Seite ein kleines Netz.

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Die meisten Funktionen des S60 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 im S60 R-Design wie auch beim Inscription ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große

Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen.

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



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität liegen beim S60 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 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 Smartphone-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls optional erhältlich.

Optional verbaut Volvo eine 230 Volt-Steckdose für Eurostecker in der Mittelkonsole.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Bein- und Kopffreiheit reicht für fast zwei Meter große Personen aus. Das Raumempfinden fällt aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie aber nur mäßig aus, dafür sorgt auch der beim Testwagen verbaute dunkle Dachhimmel. Das

optionale Glasschiebe-/Hubdach bringt aber wieder etwas mehr Offenheit in den Innenraum.

3,3 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. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie und den dunklen Himmel etwas eingeschränkt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Limousine bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine klassenübliche Innenraumvariabilität. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut (z. B. angemessen große Türfächer), hinten immerhin noch zufriedenstellend. Das Handschuhfach gefällt durch seine praktische Größe und ist optional klimatisier- und abschließbar.



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

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

Der S60 R-Design hat serienmäßig ein Sportfahrwerk mit im Vergleich um S60 Inscription 15 mm Tieferlegung montiert. Im Testwagen ist aber das optionale Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung verbaut. Das Dämpferkennfeld kann dann in drei Modi angepasst werden.

⊕ Das Fahrwerk des S60 ist komfortabler als das der Kombivariante V60. Immer noch ist ein Bemühen um eine Portion Sportlichkeit zu erkennen, aber der S60 ist dennoch gerade auf der Autobahn ein entspannter Gleiter, so lange man den Dynamic-Modus außen vor lässt. Innerorts steckt er Kanaldeckel und Straßenschäden solide weg, andere können das mit adaptiven Fahrwerken aber noch besser.

1,8 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond ist natürlich nicht so gut wie vorn, doch auch dort kann man es längere Zeit aushalten - zumindest auf den Außensitzen. 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 S60 R-Design hat vorn serienmäßig Leder-Komfortsitze zu bieten, die über eine Vier-Wege-Lordosenstütze, eine

ausziehbare Oberschenkelaufgabe sowie eine elektrische Höhen- und Neigungsverstellung der Sitzfläche verfügen. Der Fahrersitz ist stets komplett elektrisch einstellbar und mit einer Memory-Funktion versehen. Gegen Aufpreis gilt das auch für den Beifahrersitz. Wer den Sitzkomfort auf die Spitze treiben möchte, ordert die Massagefunktion für die beiden Vordersitze. Dann sind auch elektrisch verstellbare Seitenwangen dabei.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,2 dB(A). Der Motor ist

gut gekapselt und wenig präsent, Wind- und Abrollgeräusche halten sich auf gutem Niveau etwa die Waage.

1,8 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört 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 Heckscheibe einen Rollo, die Seitenscheiben sollen besonders UV-hemmend sein, wenn man die Akustikverglasung ordert.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 190 PS starke Vierzylinder-Motor verhilft dem S60 zu guten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 300 Nm liegt über einen Drehzahlbereich von 1.700 bis 4.000 1/min an. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,4

Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, 1,3 Sekunden benötigt der Schwede dafür. Volvo gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 7,1 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo gibt sich viel Mühe, die im S/V60 ausschließlich 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 spontan ansprechenden Motor bei höheren Drehzahlen fordert und die 190 PS abrufft, kann sich der T4 das typische Vierzylinder-

dröhnen nicht ganz verkneifen - ist aber auf einem richtig guten Niveau. Auch die Vibrationen werden zwar gut vom Innenraum ferngehalten, aber nicht auf dem Niveau der mit zwei Zylindern mehr ausgestatteten Konkurrenz - insgesamt passt der Antriebskomfort noch zum gediegenen Anspruch des Modells, eben ohne Bestmarken zu setzen.

1,5 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der T4-Turbobenziner an eine Achtstufen-Automatik von Aisin ausgestattet.

⊕ Die Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Das Getriebe schaltet geschmeidig und zügig hoch. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h bis etwa 140 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 lediglich 2.200 Kurbelwellenumdrehungen.

Die serienmäßige Autohold-Funktion hält im Stand den Bremsdruck auch nach Betätigung des Bremspedals noch, so dass der S60 nicht bewegt, bis man wieder Gas gibt. Diese Funktion kann über eine Taste aktiviert werden.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der S60 liegt sicher und gelassen auf der Straße und lässt sich von schnell durchfahrenen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, der Schwede vermittelt ein sicheres Fahrgefühl im Alltag. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in angenehmen Grenzen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der S60 eine erstaunlich souveräne Vorstellung ab. Das ESP greift genau richtig ein,

sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Intensität. Die feine und situationsangepasste Regelung ermöglicht ein agiles Durcheilen der Gassen bei insgesamt recht hohen Geschwindigkeiten. Der Volvo bleibt dabei jederzeit gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern. Auch in puncto Traktion kann der Fronttriebler überzeugen: Selbst bei voll durchgetretenem Gaspedal sind die Vorderräder auf trockenem Asphalt nicht zum Durchdrehen zu bringen.

1,8 Lenkung

⊕ Die im S60 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Volvo gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man eine gute Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt. Trotz der nicht sonderlich hohen Lenkkräfte lässt sich der S60 erstaunlich präzise über kurvige Landstraßen dirigieren - früher kein Volvo-Metier.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremse des V60 lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen gut aus, im Falle einer Notbremsung kommt der Testwagen nach durchschnittlich 33,9 Metern aus 100 km/h zum Stehen. Über das Bordmenü können zwei Kennlinien für das Ansprechen der Bremse ausgewählt werden.

1,4 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. Der S60 bietet u.a. ein Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, sowie einen Spurhalteassistenten und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Ergänzt werden kann das Angebot an Assistenzsystemen durch Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems (Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim Rückwärtsausparken) sowie den Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht. Die Optionsliste umfasst überdies ein Head-Up-Display, das die Informationen in die Windschutzscheibe projiziert.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der S60 96 Prozent für den Insassenschutz.

Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Volvo 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 1,80 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, größere Personen können bei einem Unfall aber vom Dachhimmel gestützt werden. Vorne werden die Insassen aktiv

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

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 Gurten angezogen, um die Insassen in

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. 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.

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bringt dem S60 84 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit ein. 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. Nutzt man besonders raumgreifende Sitze wie etwa solche mit Stützfuß, ist der Einstellbereich der Vordersitze nur leicht eingeschränkt. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

2,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der S60 74 Prozent für den Fußgängerschutz.

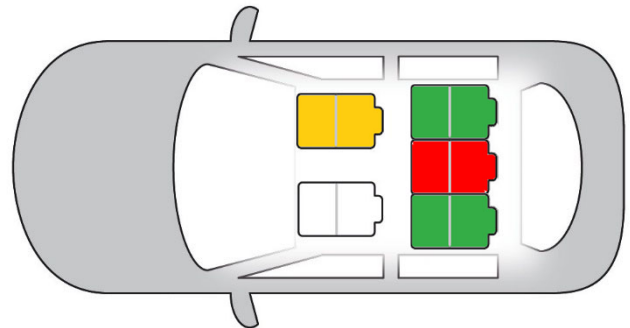
⊕ Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das bis zu einer

eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call). Wurden Airbags oder Gurtstraffer ausgelöst, bremst der Volvo selbsttätig weiter ab, um Folgeunfälle zu vermeiden.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte nicht optimal angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Zudem sind hier nicht alle Sitzarten zugelassen. 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)

Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest ergibt sich für den S60 T4 ein Durchschnittsverbrauch von 7,6 Litern Superbenzin pro 100 km. Damit kann der Schwede keine neuen Maßstäbe setzen, einige Konkurrenten gehen deutlich genügsamer mit dem Kraftstoff um. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 210 g/km. Das reicht nur für magere 13 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Volvo 9,0, außerorts 6,4 und auf der Autobahn 8,4 Liter pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ 49 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung des Ecotest zeigen es an: Der T4 hat die Partikelemissionen im Griff, wie er sich auch bei den anderen betrachteten Schadstoffgruppen keine groben Patzer erlaubt. Die insgesamt erzielten 62 Punkte reichen für drei Sterne im Ecotest.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der S60 R-Design zufriedenstellend ab. Der Grundpreis ist mit 43.200 Euro recht happig und liegt damit auf dem Niveau der deutschen Premiumkonkurrenz. 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. Diese sind dem eigenen Premiumverständnis entsprechend teuer, so dass der Preis schnell noch weiter steigt - im Falle des sehr gut ausgestatteten Testwagens auf 60.110 Euro. 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.

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 184 Euro. Die Haftpflicht-Einstufung ist günstig, die Teil- und Vollkaskoeinstufungen sind dagegen überdurchschnittlich hoch.

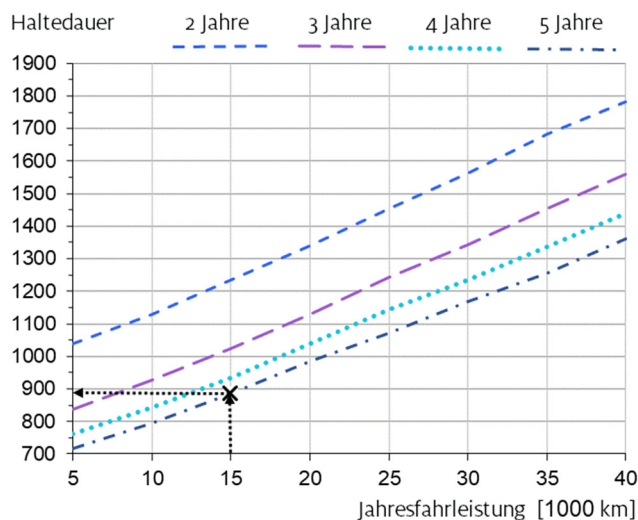
Verbrauch

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

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 886 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T4 R Design Geartronic	T5 R Design Geartronic	T8 Twin Engine Inscription AWD Geartronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	184 (250)	288 (392)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1700	350/1800	640/2200
0-100 km/h [s]	7,1	6,5	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4 S	7,4 S	2,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	152	152	42
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/20	15/24/20	15/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	184	186	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	886	919	988
Preis [Euro]	43.200	46.200	59.000

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 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.700 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,4 l
CO ₂ -Ausstoß	152 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,22 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.761/1.850/1.437 mm
Leergewicht/Zuladung	1.677/513 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	442/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	USA, Charleston

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/6,4/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	178 g/km (WTW* 210 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.725/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/755/755 l

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

Betriebskosten	157 Euro	Werkstattkosten	98 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	506 Euro
Monatliche Gesamtkosten	886 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	184 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/20		
Basispreis S60 T4 R Design Geartronic	43.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.110 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.107 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	900 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/1.100 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht	1.100 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	700 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	700 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	480 Euro°/1.050 Euro°
Head-Up-Display	2.450 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/110 Euro/Serie/330 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/330 Euro°
Lenkradheizung	1.500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.070 Euro
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.380 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,1
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	2,0	Verbrauch/CO2	4,7
Federung	2,2	Schadstoffe	1,1
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	1,8		

Stand: September 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.