



Volvo XC60 B4 Inscription AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (145 kW/197 PS)

Mit dem Modelljahr 2020 bekommt der Volvo XC60 einen mild hybridisierten Antriebsstrang samt 48-Volt-System, der aus dem bisher bekannten D4 einen B4 macht. Ein integrierter Startergenerator schickt nicht nur 14 zusätzliche PS und 40 Nm auf die Kurbelwelle, er soll das Mittelklasse-SUV auch um bis zu 15 Prozent sparsamer machen. Im ADAC Autotest kann der Schwede das Verbrauchsversprechen nicht erfüllen - im Gegenteil. Im Vergleich zu einem Anfang 2019 getesteten XC60 D4 AWD Geartronic fällt der Verbrauch des Mildhybrids mit gemessenen 7,6 l/100 km um 0,7 Liter höher aus. Immerhin fallen die Abgasemissionen nochmals etwas niedriger aus und die Zusatzleistung lässt den mit 2.030 kg sehr schweren Allradler etwas energischer beschleunigen. Der spürbarste Vorteil ist allerdings das Start-Stopp-System, das dank des integrierten Startergenerators sehr schnell und vollkommen ruckfrei arbeitet. Abgesehen davon überzeugt der XC60 auch als B4 mit den bereits bekannten Stärken: Die Verarbeitungs- und Materialqualität zählt im Konkurrenzumfeld zum Besten, die Sicherheitsausstattung ist Volvo-typisch sehr umfangreich, und für Insassen wie auch Gepäck bietet das Mittelklasse-SUV viel Platz. Verbesserungs- und nach wie vor gewöhnungsbedürftig ist das Bediensystem, das aus einem großen Touchscreen und lediglich sechs Tasten besteht und dadurch teils sehr umständlich zu bedienen ist. 57.100 Euro ruft Volvo für den XC60 B4 AWD Geartronic in der Topausstattung Inscription auf - 3.150 Euro mehr als für einen XC60 D4 ohne Mildhybrid-System. Der Test zeigt, dass man durch den Verzicht auf diese Technik nicht nur beim Kauf, sondern auch an der Tankstelle Geld sparen kann. **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, sehr niedrige Abgasemissionen
- ⊖ hoher Kraftstoffverbrauch (höher als beim D4), unhandlich im engen Stadtgebiet, hohes Fahrzeuggewicht, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,1
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Volvo schafft es, den herausragenden Qualitätseindruck der großen Modelle V90, S90 und XC90 auch in der Mittelklasse darzustellen. Nur im Detail wird klar, dass man im Vergleich zur Oberklasse etwas sparen musste. 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 (von Spiegel zu Spiegel), daher ist er in der Summe für den Innenstadtkverkehr weniger geeignet. Das liegt auch am großen Wendekreis von 12,0 m, weshalb das SUV beim Rangieren auf engem Raum viel Platz benötigt.

Die maximale Zuladung darf im Falle des 2.030 kg schweren Testwagens 490 kg betragen, das sollte in den meisten Fällen für vier Personen samt Gepäck reichen. Der Kraftstofftank fasst 71 Liter Diesel. Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 7,6 l/100 km kommt man damit rund 930 km weit. 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 Radmutternschlüssel.

Für den Einsatz abseits der Straße bringt der Volvo mit Allradantrieb, einer Bodenfreiheit von knapp 22 cm (mit Luftfahrwerk 21 cm) und einer Wattiefe von 40 cm gute Voraussetzungen mit. Die Ausstattung Inscription ist serienmäßig mit einer

2,4 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen. Dank der für die Marke typischen steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört.

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. Den großen Fensterflächen und der dank der optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die breiten C- und D-Säulen gegenüber, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außen- und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse (beinhaltet Kamera und Radarsensorik) die Sicht nach draußen ein.

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

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

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, erhöht sich die Bodenfreiheit in diesem Modus um vier Zentimeter.

⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,4 Tonnen schwer sein (ungebremste 750 kg), die Stützlast ist mit 100 kg ebenfalls sehr üppig ausgelegt.

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

optionalem LED-Lichtsystem samt dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer aus, um Blendung zu vermeiden), Kurven- und Abbiegelicht (via LED-Nebelscheinwerfer) sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr hell ausgeleuchtet -



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

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.

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 Inscription sind die Waschdüsen serienmäßig beheizt.

Um das Einparken zu erleichtern, sind serienmäßig Parksensoren hinten an Bord. Parksensoren vorn gibt es ebenso optional wie einen Einparkassistenten, eine Rückfahrkamera und eine 360-Grad-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 Assistenten 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 (58 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen 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. Ist wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord, senkt sich die Karosserie nach dem Abstellen des Fahrzeugs um vier Zentimeter ab, um den Aus- und Einstieg zu erleichtern.

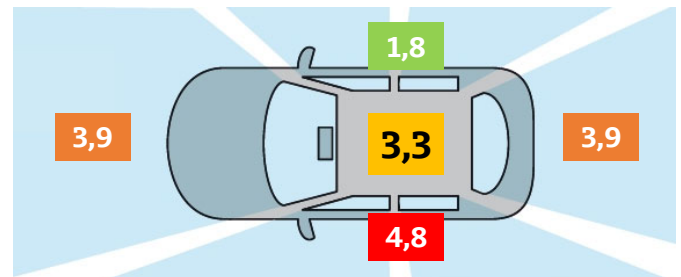
Der Fahrzeugschlüssel besitzt gleichförmige und damit nicht sehr verwechslungssichere Tasten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzlichen Situationen die

2,2 Kofferraum-Volumen

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

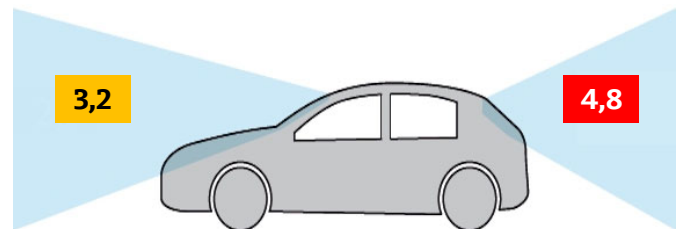
Rundumsicht

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.



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 einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.



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

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp 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 öffnet auch die

Heckklappe, 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. Ladekante und Kofferraumboden sind auf einer Ebene, es stört keine Stufe.

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.

Optional erhältlich ist ein Trennnetz für den Fahrgastraum; 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.

2,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das 9-Zoll große 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 zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Es gibt kein separates Klimabedienteil. Die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt ist die Ablenkung damit viel zu groß. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Das Kombiinstrument ist beim XC60 Inscription serienmäßig als 12,3 Zoll großes TFT-Display ausgeführt. Es bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich. Zudem sind die Individualisierungsmöglichkeiten stark eingeschränkt und der

Drehzahlmesser bewegt sich teils ruckartig und nicht absolut synchron mit der Motordrehzahl.

⊕ 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 ist 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.



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

1,5 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 Infotainmentsystems 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.

Ein Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation ist mittlerweile ebenso serienmäßig bei allen XC60 wie Apple CarPlay und Android Auto. Digitalradio (DAB+) und CD-Player sind optional erhältlich.

1,7 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 wuchtig geratene Mittelkonsole leicht geschmälert wird.

2,2 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.



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

Rückbank weder in Längsrichtung verschieben, noch kann die Neigung der Lehnen verstellt werden.

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. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lässt sich die

1,9 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das optionale Luftfahrwerk mit Dämpferregelung des Testwagens bietet mehrere Funktionen. Die Bodenfreiheit wird unabhängig von der Zuladung geregelt, zudem lässt sich das Auto zum Ein- und Aussteigen absenken oder auch nur das Heck zum leichteren Beladen. Die Bodenfreiheit verändert sich ebenfalls nach Fahrzeuggeschwindigkeit und gewähltem Modus (Dynamik, Comfort, Off Road). 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 20 Zoll großen Rädern des Testwagens zudem mitunter trocken durch.

1,7 Sitze

⊕ Die Komfortsitze des XC60 Inscription 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 wie im Falle des

Testwagens 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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Mit 65,1 dB(A) fällt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens recht niedrig aus. Die Messung wird bei 130 km/h durchgeführt. Der Motor hält sich akustisch zurück, solange

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

1,7 Klimatisierung

⊕ Schon serienmäßig ist der XC60 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet und spendiert den hinteren Insassen Luftdüsen an der Dachsäule. Darüber rollt der XC60 Inscription mit Sitzheizung vorn vom Band. Aufrüsten lässt er sich noch mit Sitzheizung hinten, Sitzbelüftung vorn, Lenkradheizung, beheizbarer Frontscheibe

und verdunkelten hinteren Scheiben. Auch eine Standheizung kann man hinzubestellen, die sich auch per App steuern lässt. 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

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der XC60 B4 ist im Vergleich zum 190 PS starken D4 AWD mit einer Systemleistung von 211 PS - der Diesel leistet 197, der E-Motor 14 PS) - etwas kräftiger und kann dies auch in bessere Fahrleistungen ummünzen. Dass diese nicht noch besser ausfallen, liegt am 70 kg höheren Leergewicht des Mildhybrids. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 5,5 s (D4 AWD: 6,0 s.) Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 8,3 s (D4 AWD: 8,4 s) an, die

Höchstgeschwindigkeit beträgt in Anbetracht der Leistung recht bescheidene 205 km/h. Aufgemerkt: Ab dem Jahr 2020 wird die Höchstgeschwindigkeit des XC60 wie bei allen Volvo-Fahrzeugen bei 180 km/h elektronisch abgeregelt. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In 1,3 Sekunden ist man von 15 auf 30 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Dieselmotor hat vier Zylinder und zwei Liter Hubraum. Um die gewünschten Leistungs- und Drehmomentwerte zu erreichen, wird auf eine zweistufige Aufladung 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. Zudem boostet der E-Motor des integrierten Startergenerators mit bis zu 40 Nm und 14 PS. Der hohe technische Aufwand führt dazu, dass der Selbstzünder überdurchschnittlich spontan auf Gaspedalbefehle anspricht und bereits bei

niedrigen Drehzahlen kräftig anschiebt.

⊖ Bei der Laufkultur kommt der Dieselmotor nicht sonderlich gut weg. Bei niedrigen Drehzahlen spürt der Fahrer deutliche Vibrationen im Lenkrad. Hinzu kommt, dass der XC60 B4 wie die meisten Volvo-Dieselmodelle mit Automatikgetriebe in den unteren Gängen beim Ausdrehen des Motors heftige Vibrationen entwickelt, die im gesamten Fahrgastraum zu spüren sind.

1,6 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. 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.

Dank des beim B4 verbauten integrierten Riemenstarter-

generators (ISG) arbeitet das Start-Stopp-System besonders unauffällig. Das Anwerfen des Motors bekommt man nur durch den Blick auf den Drehzahlmesser und akustisch mit. Das ganze geschieht vollkommen ruck- und nahezu verzögerungsfrei.

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

⊖ Wer manuell am Lenkrad die Fahrstufe wählen möchte, muss den XC60 B4 als R Design-Variante ordern - nur für diese Ausstattungsvariante sind die Schaltwippen zu haben.

2,4 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 B4 serienmäßige Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion auch 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 auswählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die Rückmeldung etwas verbessert. Auf

der Autobahn lässt sich das SUV dank passender Zentrierung gelassen steuern.

Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt. Besonders innerorts - etwa bei 90-Grad-Abbiegungen - fällt der Lenkaufwand daher recht hoch aus.

2,2 Bremse

⊕ Der Testwagen steht nach 34,2 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 werden sie diesem Image gerecht 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 Fußgänger, Radfahrer und Tiere 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 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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die passive Sicherheit des XC60 ist tadellos. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV bei der Insassensicherheit sehr gute 98 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt der Volvo ein klares Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Stand: 11/2017). Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer findet man auf allen fünf Sitzplätzen. Die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	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

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 Fondinsassen 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. Neu an Bord sind die

2,3 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 Notbremsystem, das Fußgänger,

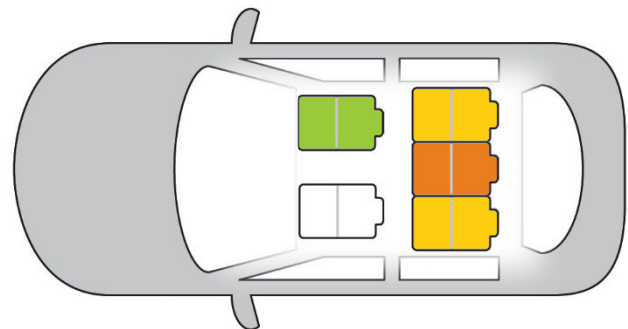
beiden Warnsysteme Hazard Light Alert (Warnung anderer Volvo-Fahrzeuge bei aktivierter Warnblinkanlage) und Slippery Road Alert (Warnung anderer Volvo-Fahrzeuge bei rutschigen Straßenverhältnissen), die über ein Cloud-basiertes Netzwerk einen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen erlauben und den Fahrer auf mögliche Gefahren aufmerksam machen. Allerdings können nur Volvo-Fahrzeuge miteinander kommunizieren, und dies auch nur die neueren Modelle. Die Wirksamkeit der beiden Warnsysteme ist daher noch überschaubar.

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.

⊖ Der bislang serienmäßige Knieairbag wurde mit dem Modelljahr 2020 gestrichen.

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)

Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es sorgt dafür, dass es erst gar nicht zu einem Zusammenstoß kommt.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der XC60 gehört mit dem 197 PS starken Dieselmotor und dem Allradantrieb nicht gerade zu den sparsamen Fahrzeugen. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,6 l Diesel pro 100 km. Das ist auch angesichts der Größe und des Gewichts heutzutage recht viel, etliche Konkurrenten gehen mit dem Kraftstoff sparsamer um. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 240 g/km. Das reicht leider nur für magere drei von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der XC60 B4 AWD Geartronic 8,1 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 8,7 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der XC60 B4, der die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt, schneidet bei den Emissionsmessungen hervorragend ab. Das SUV erzielt durch die Bank niedrige Emissionswerte. Die bei Dieselfahrzeugen kritischen NO_x-Emissionen fallen besonders niedrig aus. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest liegen die Werte weit unter

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

dem gesetzlichen Grenzwert. Somit kommt der Schwede auf 50 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den Zählern aus dem CO₂-Kapitel kommt der Volvo auf 53 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

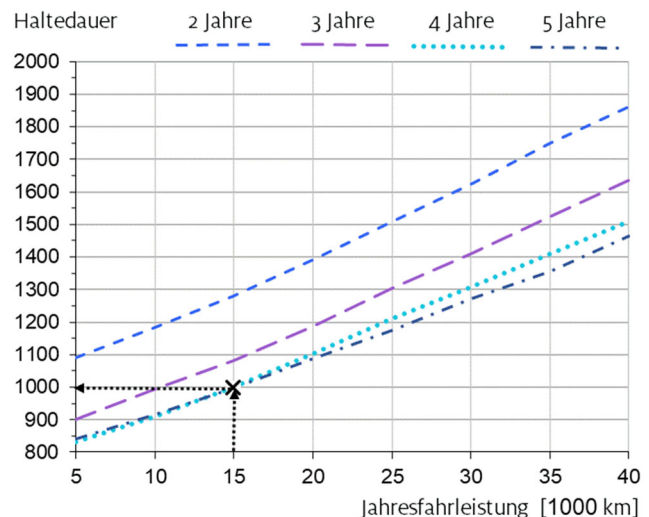
Im Kostenkapitel schneidet der XC60 B4 Inscription AWD Geartronic gerade noch befriedigend ab. Der Grundpreis ist mit 57.400 Euro happig, zumindest sind viele Assistenzsysteme serienmäßig, und auch der Komfort kommt nicht zu kurz. Da Volvo aber über die Serienausstattung hinaus zahlreiche Extras anbietet, um den Ansprüchen in dieser Klasse gerecht zu werden, kann der Preis auch wie im Falle des sehr gut ausgestatteten Testwagens auf knapp 80.000 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 (nach WLTP) beträgt 318 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 998 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T4 Momentum Geartronic	B5 Momentum Pro Geartronic	B6 R Design AWD Geartronic	T8 Twin Engine R Design AWD Geartronic	D3 Momentum	D4 Momentum	B4 Momentum Pro AWD Geartronic
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)	220 (300)	288 (392)	110 (150)	140 (190)	145 (197)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1700	350/1800	420/2100	640/2200	350/1500	400/1750	420/1750
0-100 km/h [s]	7,9	6,9	5,9	5,5	10,2	8,8	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	210	230	230	190	205	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,4 S	8,3 S	8,9 S	2,2 S	5,9 D	5,9 D	6,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	165	165	174	46	131	129	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/21	n.b.	n.b.	19/25/19	18/23/21	18/23/21	18/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	230	230	254	40	308	306	318
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	894	1000	1145	1170	830	853	943
Preis [Euro]	45.100	52.900	63.950	74.700	42.600	45.600	52.900

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 (Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	145 kW/197 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,1 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,61 m ² /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.688/1.902/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.950/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.432 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,6/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	200 g/km (WTW* 240 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.030/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/835/1.435 l

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

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	107 Euro
Fixkosten	137 Euro	Wertverlust	626 Euro
Monatliche Gesamtkosten	998 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	318 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/21		
Basispreis XC60 B4 Inscription AWD Geartronic	57.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.200 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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 (Luftfederung)	2.280 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
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°/Serie
Parklenkassistent	700 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	480 Euro°/1.050 Euro°
Head-Up-Display	2.550 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	750 Euro° (Paket)

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/-/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 (teillektrisch)	1.070 Euro
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.530 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Dezember 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner