



## Volvo V60 T6 Twin Engine Inscription AWD Geartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (251 kW / 341 PS)

Es wird gern für die Notwendigkeit von SUVs argumentiert, dass deren Bauraum unbedingt gebraucht würde, um neue komplexe und voluminöse Technik unterzubringen. Ganz zu Beginn einer neuen Antriebsart mag das stimmen, aber für ein praxistaugliches Plugin-Hybridsystem ist es nicht mehr notwendig. Das zeigt Volvo mit seinem V60 T6 Twin Engine. Hier sind viele komplexe Technikkomponenten samt Batterie in einem eleganten und flachen Kombi untergebracht, der vier Erwachsenen und deren Gepäck uneingeschränkt Platz bietet - egal mit welchem Antrieb der V60 vorfährt. Volvo bringt die Batterie im "Kardanwellentunnel" zwischen den Vordersitzen bis zur Rückbank unter, so dass sie crashgeschützt liegt und der Kofferraum vollständig erhalten bleibt.

Das Hybridsystem mit Elektromotor an der Hinterachse und Vierzylinder-Benziner unter der Motorhaube arbeitet ausgesprochen geschmeidig und kultiviert. Ein Elektromotor (ISG) zwischen Verbrenner und Achtgangautomatik kann als Generator arbeiten und den Vierzylinder beinahe unmerklich starten. Volvos jahrelange Erfahrung mit dieser Antriebskombination spürt man, kein Rucken, keine Gedenksekunden, kein Aufheulen stören die Gediegenheit. Und bei Bedarf ist mehr als genug Leistung vorhanden, auch im T6 TE. Den Innenraum des V60 hat Volvo sehr hochwertig gestaltet, hier sieht und spürt man den Premium-Anspruch der Marke. Hat man sich mit der wenig intuitiven Bedienung einmal angefreundet, gefallen die zahlreichen durchdachten Details. Als Inscription bringt der V60 T6 Twin Engine zwar viel Leistung und Ausstattung mit, der Preis ist aber happig: bei knapp 60.000 Euro gehts los. **Konkurrenten:** u.a. BMW 330e touring, Mercedes C 300e T-Modell, VW Passat Variant GTE.

- +** edel gestalteter, gut verarbeiteter Innenraum, sicheres Fahrwerk, hohe aktive und passive Sicherheit, kräftiger und harmonisch abgestimmter Antrieb
- hoher Anschaffungspreis, teils umständliche Bedienung, recht straffes Standard-Fahrwerk

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,8**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,7</b>
	Stadtverkehr	<b>3,6</b>
	Senioren	<b>3,2</b>
	Langstrecke	<b>2,3</b>
	Transport	<b>2,4</b>
	Fahrspaß	<b>1,9</b>
	Preis/Leistung	<b>2,9</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 Verarbeitung

⊕ Volvo sieht sich als Premium-Marke, was man an den selbstbewussten Preisen unschwer erkennen kann. Jedoch sieht und fühlt man den Premium-Anspruch auch in der Qualität von Karosserie und Innenraum. So ist die Außenhaut sehr gut verarbeitet, die Karosserie passgenau gefertigt und die Spaltmaße klein. Der Unterboden ist weitgehend 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 und sauber verarbeitet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen; auch an den Verkleidungen der A- und B-Dachsäulen findet sich ein Stoffüberzug. Nur die Sonnenblenden fallen ab, hier fasst man schnöden Kunststoff an - Letzteres muss wohl als einer von wenigen Unterschieden zum nobleren V90 herhalten.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Volvo V60 Twin Engine im Ecotest bei etwa 41 km - Volvo gibt in den technischen Daten also sehr optimistisch eine elektrische Reichweite von bis zu 60 km (NEFZ) an. Wobei bei einem Plugin-Hybrid die rein elektrische Reichweite eher ein akademischer Wert ist. Denn am Ende entscheidend für eine gute Verbrauchsbilanz ist, wie effizient und geschickt die beiden Antriebe je nach Streckenprofil kombiniert werden. Wichtig ist in der Praxis, dass man den V60 Twin Engine möglichst immer mit Navigationsführung bewegt. Denn die Elektronik berücksichtigt den Streckenverlauf sehr geschickt und teilt sich die Batteriekapazität bis zum Erreichen des gesetzten Ziels ein; liegt dieses außerhalb der elektrischen Reichweite, wird an sinnvollen Stellen der Verbrenner zugeschaltet. Selbst auf Streckenlängen von 300 km kann der Benzinverbrauch noch um ein bis zwei Liter pro 100 km gegenüber dem reinen Hybrid-Betrieb gesenkt werden. Es lohnt sich also immer und auch vor langen Strecken, die Batterie vollzuladen.

Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der V60 rund 6,8 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit der 60 l-Tankfüllung etwa 880 km weit kommt. Das Aufladen der

Batterie (genutzte Kapazität: 10,6 kWh inkl. Ladeverluste) dauert über drei Stunden bei 3,7 kW - der V60 Twin Engine kann leider nur einphasig bis 16 A geladen werden. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker gibt es als Alternative zum Schukokabel oder separat gegen Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 478 kg - das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der V60 Twin Engine bis zu einem Gewicht von zwei Tonnen - das ist sehr gut und für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen gibt es nicht, ein Reifen-Reparaturkit ist Serie. Ein Not- oder Reserve Rad ist nicht lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m, das geht in Ordnung für ein Fahrzeug der Mittelklasse; weniger praktisch in der Stadt ist die Breite von 2,05 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,76 m.

### 2,3 Licht und Sicht

Im Vergleich zur Limousine lassen sich die Abmessungen der Kombi-Karosserie vor allem nach hinten besser abschätzen. Die Vorderkante der langen Motorhaube entzieht sich jedoch dem Blick des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat noch zufriedenstellend aus. Vorn stören die A-Säulen nicht zu sehr und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die Sicht wird nach rechts hinten und durch die B-Säule nach Links geschmälert. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außenspiegel und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Kamera und Radarsensorik) die Sicht nach draußen ein. Die optionale beheizte Frontscheibe setzt auf feine Drähte, die auf manche Fahrer



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

durch die feinen Lichtreflektionen nachts störend wirken - diese Option sollte man sich also gut überlegen.

⊕ Der V60 Twin Engine fährt bereits serienmäßig mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden). Die Fahrbahn wird damit zwar leicht fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe hinten an Bord. Einen Einparkassistenten (Park Pilot) mit Parkhilfe vorn gibt es ebenso optional wie eine Rückfahrkamera (beides empfehlenswerte Extras). Für einen hohen Aufpreis ist auch eine 360°-Kamera erhältlich, sie bringt gewissen Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorn und seitlich sehen will. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, beim "Inscription" gibt es diese Funktion auch für beide Außenspiegel.

## 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 Sitze befinden sich mit 40 cm über der Straße in noch zufriedenstellender Höhe und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man dort zufriedenstellend ein- und aussteigen. Die Türen werden leider nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest.

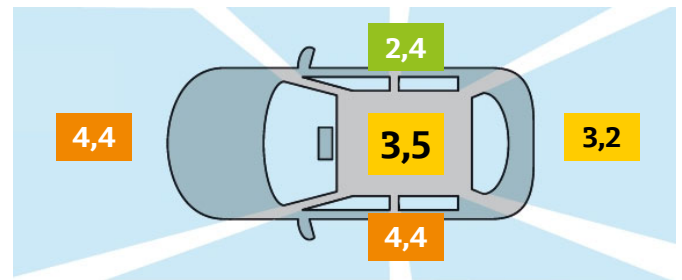
⊕ An der Funkfernbedienung gibt es eine Taste zur Aktivierung eines Panikalarms. Dabei wird die Hupe und das Licht des Fahrzeugs aktiviert, um in einem Notfall schnell auf

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der V60 ist alles andere als kompakt, beim Kofferraum-Volumen glänzt er aber nicht unbedingt - trotzdem, für den Alltag sollte der Stauraum reichen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 385 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 565 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 875 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.420 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 30 Liter Stauraum, der sich für die Unterbringung der Ladekabel gut eignet. Platz für ein Notrad gibt es allerdings grundsätzlich nicht.

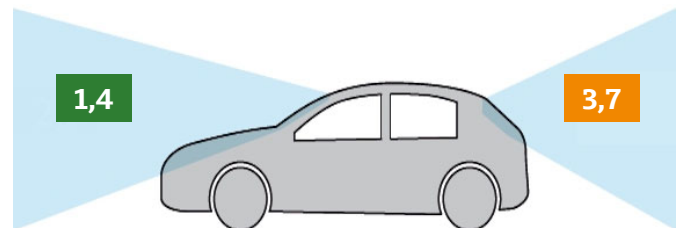
## Rundumsicht

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



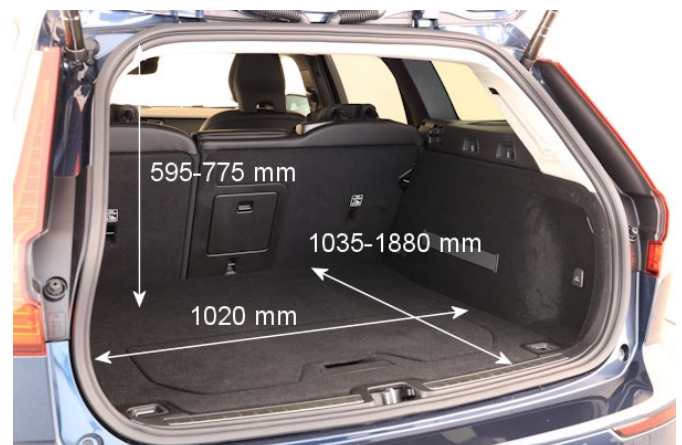
## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



sich aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private Locking System gibt es optional. Dadurch können das Handschuhfach und 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 Twin Engine.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.



Lediglich 385 l Gepäck passen in den Kofferraum des V60.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim V60 Inscription gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. 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, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene dürfte die Klappe allerdings etwas weiter öffnen, denn ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit nur 63 cm über der Fahrbahn angenehm niedrig und ist eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des

praktischen Formats gut nutzen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

⊖ Das Gepäckraumrollo wird nur beim V90 elektrisch hoch und runter gefahren - vergisst man ihn beim V60 manuell herunterzuziehen, behindert er die Sicht nach hinten raus; überhaupt ist die Fixierung des Gepäckraumrollos recht fummelig und passt so gar nicht zum sonst durchdachten Fahrzeug. Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie. Die Gurte werden über gefederte Halter seitlich fixiert, so dass keine Einklemmgefahr besteht, wenn die Rücksitzlehnen aufgestellt werden. Darüber hinaus gibt es

Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und ein Trennnetz für den Passagierraum; letzteres kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,5 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 konfiguriert oder 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 zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt ziemlich groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm ansehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen sehr groß aus und kann diese auch 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 ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das jedes Mal Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls 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 des Bordcomputers nicht

selbsterklärend und ziemlich unübersichtlich, weil nur ein kleiner Teil des Displays für dessen Darstellung genutzt wird. Kurzzeit- und Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt, im Infotainmentsystem gibt es einen dritten Speicher mit detaillierter Darstellung der Verbrauchsverläufe. Kurioses Detail: der Benzinverbrauch der Standheizung wird nur in den Infotainment-Werten erfasst, nicht in den beiden BC-Speichern.



**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 über unzählige Menüebenen eingegeben werden. Die Ablenkung vom Straßenverkehr steigt damit enorm.**



Hat man sich durch die zahlreichen Konfigurationsmöglichkeiten gearbeitet und passende Einstellungen gefunden, kann man den Komfort im V60 genießen. Denn es gibt eine ganze Reihe an automatischen Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. Viele davon, wie die Sensoren für Regen und Licht und die elektrische Sitz-

einstellung für den Fahrer, sind im Inscription serienmäßig, andere Dinge wie die empfehlenswerte Rückfahrkamera und die vorderen Parksensoren kosten jedoch Aufpreis.

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

### 1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist beim Inscription sehr umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet 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), über ein gekoppeltes Smartphone und/oder über einen SIM-Karten-Steckplatz im Beifahrerfußraum. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot sowie zahlreiche weitere Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone,

Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung). Das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation sowie die Anbindungsmöglichkeiten über Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls Serie. Im Twin Engine hat das Digitalradio bisher Aufpreis gekostet, mit der Umfirmierung in Recharge ist dieses nun Serie. Ein CD-Player oder induktives Laden sind für die Plugin-Variante nicht lieferbar, da kein Platz im Mittelunnel zur Verfügung steht - dort stecken die Batterien. Ein TV-Tuner ist nicht erhältlich. Dafür gibt es mehrere USB-Anschlüsse und 12 V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sowie - gegen Aufpreis - eine 230 V Steckdose für die Rückbank.

### 2,0 Raumangebot vorn

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

hohe Seitenlinie schränken das Raumempfinden aber etwas ein. Optional kann man ein großes Panorama-Schiebedach ordern, das viel Licht in den Innenraum lässt.

### 2,9 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf angemessenem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von über 1,85 m, wobei das im Testwagen verbaute Schiebedach den Platz ein wenig reduziert. Die Beinfreiheit fällt deutlich großzügiger aus, würde selbst über Zwei-Meter-Riesen noch ausreichend Platz bieten. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt. Das optionale, sehr große Panorama-Schiebedach (im Testwagen) lässt viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



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

### 3,1 Innenraum-Variabilität

Der Kombi bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine übliche Innenraumvariabilität. Weitere Sitzvarianten werden nicht angeboten. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut (z.B. angemessen große Türfächer), hinten immerhin noch zufriedenstellend (Lehentaschen, Becherhalter, geschlossenes

Ablagefach in der Mittelarmlehne). Das Handschuhfach gefällt durch seine ausreichende Größe und die feine Beflockung der Oberflächen, so dass harte Gegenstände im Innern nicht klappern. Zudem ist es beleuchtet, abschließbar und klimatisiert.

## 2,1 KOMFORT

### 2,7 Federung

Um sich deutlich vom größeren V90 abzusetzen, sind die V60 eher dynamisch und straff abgestimmt. Da macht auch der V60 T6 Twin Engine keine Ausnahme, wenngleich sein hohes Gewicht und die gleichmäßigere Gewichtsverteilung in einem willigeren Anfedern münden. Der Testwagen ist nach wie vor straff federnd unterwegs, aber nicht so unnachgiebig wie die leichteren reinen Verbrenner-Varianten. Ab Modelljahr 2021 gibt es den Plugin-Hybrid auch mit adaptiven Dämpfern, allerdings ohne Tieferlegung wie bei den anderen Varianten. Die optionalen 19-Zoll-Räder am Testwagen sind beim Fahren über schlechte Straßen innerorts keine große Hilfe, bei niedrigen Geschwindigkeiten ergibt sich daher nur ein mäßiger Komfort. Über Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanal-

deckeln kommt die straffe Grundabstimmung zum tragen, die Insassen sind über den Straßenzustand gut informiert. Auf Kopfsteinpflaster spürt man die gute Entkoppelung, nur wenig Vibrationen dringen bis in den Innenraum und auch akustisch bleibt der V60 TE unproblematisch. Außerorts spricht das Fahrwerk williger an, kleinere Unebenheiten werden gut absorbiert, nur sehr schlechte Straßen spürt man deutlich - ein Tribut an die sportliche Orientierung. Dafür ist der V60 ein Autobahnkönig, selbst bei hohen Geschwindigkeiten und welligen Fahrbahnen liegt der Kombi ruhig und vermittelt ein sicheres Fahrgefühl; die Federung spricht dabei angemessen sensibel an und sorgt für einen insgesamt guten Komfort.

### 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 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 V60 Inscription ist serienmäßig mit Leder-Komfortsitzen ausgestattet, die über eine Vier-Wege-Lordosenstütze, eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine elektrische Höhenverstellung verfügen. Der Fahrersitz

lässt sich vollständig elektrisch einstellen und zwei Positionen speichern; für den Beifahrersitz gibt es diese Optionen gegen Aufpreis. Ebenfalls gegen Aufpreis kann man Nappaleder-Komfortsitze ordern, die zusätzlich über Sitzlüftung und elektrisch einstellbare Seitenwangen verfügen. Ein weiteres Extras ist eine Massagefunktion für die Vordersitzlehnen. Schon die serienmäßigen Sitze bieten einen guten Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung, so dass man auch lange Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht einstellbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen.

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,9 dB(A). Auffällig ist, dass auch bei höheren Geschwindigkeiten das Innengeräusch kaum zunimmt, der V60 TE bleibt angenehm ruhig. Dazu trägt sicherlich auch die optionale Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) bei, während wiederum das

verbaute Panoramaschiebedach eher ungünstigen Einfluss hat. Der Verbrennungsmotor ist sehr gut gekapselt und praktisch nur unter hoher Last zu hören. Der elektrische Antrieb arbeitet sehr leise und kultiviert. Auch sonst ergeben sich kaum Wind- und sonstige Fahrgeräusche.

### 1,8 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Die optionale Vierzonen-Klimaautomatik ist für den Twin Engine (bzw. Recharge) nicht erhältlich. Beim Plugin entfallen aus Platzmangel die Lüftungsdüsen hinten in der Mitte, dafür gibt es einstellbare Düsen seitlich in den B-Säulen. Volvo gibt sich also sichtbar Mühe, praktische Eigenschaften nicht einfach zu streichen, sondern eine

Alternative anzubieten.

Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Beim Twin Engine war bisher eine benzinbetriebene Standheizung Serie, mit der Umstellung auf Recharge muss man diese nun extra bezahlen - eine versteckte Preiserhöhung für all jene, die für die Beheizung des Innenraums nicht auf elektrische Reichweite verzichten wollen und hierfür die Standheizung nutzen (vom Fahrzeug elektronisch geregelt).

Die Standklimatisierung des Fahrzeugs ist unter anderem über das Smartphone (Volvo On Call) bedienbar. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind beim Inscription Serie, hinten kann die Sitzheizung optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung,

Seitenrollos in den hinteren Türen sind nicht verfügbar. Die optionale Frontscheibenheizung wird über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt, in dieser Klasse eigentlich nicht standesgemäß, weil die Drähte nachts zu Lichtreflexionen führen können und man daher eher auf drahtlose Beheizung setzt.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen

⊕ Den V60 gibt es als Plugin-Hybrid in zwei Varianten, als T6 mit 340 PS und als T8 mit 390 PS Systemleistung. Schon die "schwächere" Variante im Test ist ausgesprochen flott unterwegs, Volvo verspricht fünfeinhalb Sekunden von null auf 100 km/h. Als Twin Engine hatten die V60 noch freien Auslauf (bis 250 km/h), seit der Umstellung zum Modelljahr 2021 auf Recharge sind alle Varianten bei 180 km/h abgeregelt. Welchen Sinn die 3.000 Euro teurere T8-Variante macht, müssen Interessenten für sich entscheiden.

Objektiv gibt es kaum Gründe, denn der T6 Twin Engine erledigt den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden und auch das Einfädeln beim Abbiegen in den

fließenden Verkehr gelingt zügig, da von 15 auf 30 km/h kaum mehr als eine Sekunde vergeht. Besonders angenehm ist die spontane Reaktion auf Gasbefehle dank kurzem E-Boost, welcher die kleine Trägheit des Verbrenners überspielen kann. Und Fahrspaß kann man definitiv haben, das Antriebssystem hat wirklich Dampf. Der Vierzylinder, der mit Kompressor und Turbolader zwangsbeatmet wird, leistet für sich 253 PS und maximal 350 Nm Drehmoment und wird von einem Elektromotor an der Hinterachse unterstützt, der 87 PS und maximal 240 Nm Drehmoment bereitstellt. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen.

### 1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo setzt nur noch auf Motoren mit maximal vier Zylindern. Dafür haben sie große Anstrengungen unternommen, diese Motoren unter ihresgleichen besonders laufig und leise zu bekommen. Und fürwahr, am T6-Antrieb gibt es praktisch nichts zu meckern. Die Vibrationen sind sehr gut gedämpft, im Innenraum praktisch nicht zu spüren. Allenfalls unterhalb von 1.500 1/min können sehr sensible Naturen ein klein wenig spüren, allerdings meidet die Automatik diesen Drehzahlbereich üblicherweise. Auch akustisch ist der Verbrenner sehr zurückhaltend, nur deutlich unter 1.500 1/min tritt etwas Brummen auf - dafür muss man

aber die Gänge manuell schalten, insofern kaum praxisrelevant; ansonsten hört man den Motor kernig bis sportlich klingend nur unter Last.

Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Kompressor-Turbo-Vierzylinders überbrückt der noch schneller ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren V60 TE gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung weitgehend homogen und gleichmäßig ab.

### 1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen und nach dem Kaltstart ruckt es aber dennoch gelegentlich und spürbar. Um eine Fahrtrichtung vorzuwählen, muss man den kleinen Getriebewählhebel zweimal in die entsprechende Richtung drücken - das ist erstmal gewöhnungsbedürftig, dann im Alltag aber sehr simpel, weil der Hebel praktisch "blind" gefunden und bedient werden kann. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht auffällig schnell; praktisch unmittelbar ändert sich der Vortrieb, weil dieser durch den Elektromotor an der Hinterachse umgesetzt wird und dafür kein Getriebe umschalten muss. Rangieren gelingt so sehr

schnell. Da der E-Motor auch für die Kriechfunktion sorgt, kann diese gut dosiert und schnell einsetzen, weiches Anfahren ist damit kein Problem. Die acht Gänge der Wandlerautomatik sind sinnvoll gestuft und passend zum Motor und seiner Leistung ausgelegt. Bei 130 km/h dreht der Verbrenner im achten Gang mit 2.300 1/min.

Schaltpaddel fürs Lenkrad gibts beim Inscription nicht, für die R Design Ausstattung gegen Aufpreis. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist Serie. Der Verbrenner wird ausgesprochen weich und spontan zu- und abgeschaltet, was von einem Elektromotor zwischen Getriebe und Verbrenner (ISG) umgesetzt wird; dieser E-Motor dient auch als Generator beispielsweise im "Allrad-Modus".

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Volvo V60 liegt sicher auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der Schwede vermittelt ein sicheres Fahrgefühl im Alltag. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken sehr in Grenzen - hier wirkt sich das recht straffe Fahrwerk positiv aus. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten kaum auf, zum einen schiebt der E-Motor an der Hinterachse mit an, zum anderen regelt die elektronische Traktionskontrolle überschüssige Leistung

bedarfsgerecht weg.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der V60 eine souveräne Vorstellung ab und wirkt dabei verbindlicher als beispielsweise der größere V90. 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 Schweden-Kombi bleibt dabei gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die elektrische Servolenkung des V60 ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwa 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 V60 erstaunlich präzise über kurvige Landstraßen dirigieren - trotz seines enormen Leergewichts von 2,1 Tonnen. Die Lenkkraftunterstützung kann man in zwei Stufen einstellen.

### 2,3 Bremse

⊕ Der V60 Twin Engine verfügt über eine standfeste Bremsanlage, die dem hohen Gewicht durch die Hybridtechnik gewachsen ist. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi 34,6 m im Durchschnitt (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren; der

Übergang zwischen Rekuperation und mechanischen Radbremsen ist kaum zu spüren. Nur ganz selten gibt es einen kleinen Ruck, wenn kurz vor dem Anhalten die Rekuperation beendet und die mechanische Bremse nicht ganz genau zugeschaltet wird. Davon abgesehen hat Volvo das System sehr gut abgestimmt.



## 1,4 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der V60 bietet eine wirklich umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante schon inklusive ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Radarsensor ist dabei nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Das IntelliSafe-System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, und dem Ausweichassistenten ebenso 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.
























### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auch dem Bereich der passiven Sicherheit widmet Volvo traditionell viel Aufmerksamkeit. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der V60 96 Prozent der Maximalpunkte für sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2018). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Kombi immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorn 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).

### 2,1 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der V60 im Bereich Kindersicherheit mit 84 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen geeignet, sofern man die fehlende Isofix-Halterung nicht

## 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	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

benötigt. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können.

Im Fond lassen sich Kindersitze über die großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt iSize-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, die Gurtanlenkpunkte sind passend positioniert, was eine stabile Montage unterschiedlicher Kindersitze ermöglicht. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind

## 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

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

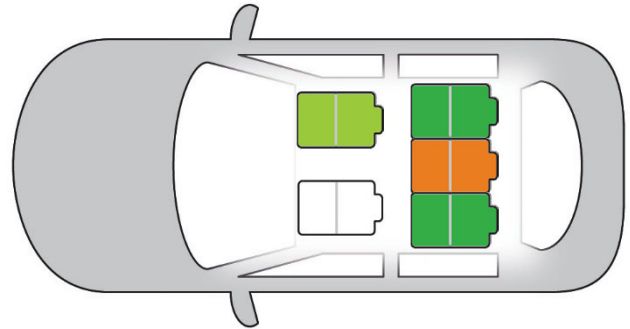
### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Die aufwendige Technik des Plugin-Hybrid ergibt unter Umweltgesichtspunkten nur dann Sinn, wenn sie entsprechend ihrer Vorteile gegenüber reinen Verbrennern eingesetzt wird. So sollte regelmäßig - in jedem Fall immer nachts - die Batterie geladen werden, damit zu jeder Zeit Strom für den Antrieb bereit steht. Der Elektromotor kann dann alleine oder anteilig den Vortrieb übernehmen, wobei die Elektronik im Volvo die beiden Antriebe je nach Anforderungen geschickt steuert, um möglichst geringe Verbräuche zu erzielen. Dabei ist es wichtig, mit aktivierter Navigation zu fahren, damit das Auto weiß, wie es seinen Stromvorrat einteilen soll. Topografische Eigenschaften der Route wie auch Kurven und Kreisverkehre werden so angesteuert, dass möglichst viel Energie rekuperiert wird und möglichst wenig Energie in den Bremsen verpufft. So ist es möglich, auch im reinen Hybridbetrieb den Gewichtsnachteil zumindest auszugleichen, so dass sich kein Mehrverbrauch gegenüber dem reinen Benziner ergibt. Je mehr Strom zur Verfügung steht, desto mehr Kraftstoff kann eingespart werden. Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus

und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mittelunnels findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. 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.

des ADAC Ecotest rund 41 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Volvo gibt als Reichweite maximal 55 km (gemessen nach NEFZ) an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe aktuell technischer Stand, für ein reines Elektroauto wäre das aber zu viel. Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,8 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum bei 6,9 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,8 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,1 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der V60 Twin Engine auf 100 km 7,6 kWh Strom und 4,7 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 172 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 26 von maximal 60 möglichen Punkten.

## 1,6 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut Volvo einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt erheblich gegenüber früheren Volvo-Benzinern und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem doppelt aufgeladenem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft, und eine tolle technische Leistung der Ingenieure. Fährt der V60 Twin Engine im Hybrid-Modus, bekommt er fast volle Punktzahl für sehr

niedrige Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-V60 nicht wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Volvo V60 TE mit den zwei Antriebsmotoren immerhin 44 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 70 Zählern, die gerade so für vier von fünf Sterne im Ecotest genügen. Die RDE-Messungen auf der Straße konnten die niedrigen Schadstoffwerte bestätigen, so dass der V60 mit Plugin-Hybrid eine Ecotest-Empfehlung erhält.

## 3,8 AUTOKOSTEN

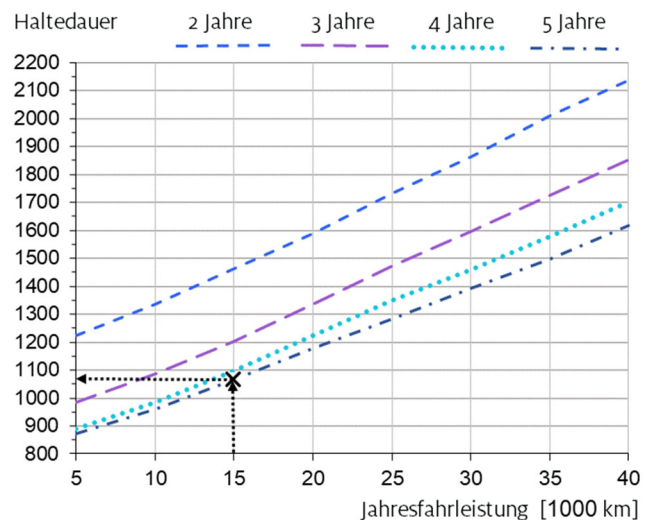
### 3,8 Monatliche Gesamtkosten

Volvo verlangte für den V60 T6 Twin Engine Inscription mindestens 59.200 Euro. Zum Modelljahr 2021 änderte sich nicht nur die Nomenklatur zu Recharge statt Twin Engine, auch der Preis reduzierte sich leicht auf 58.950 Euro - jetzt mit DAB+ Serie, aber mit Standheizung als teures Extra, so dass die Umstellung ausstattungsberichtigt eine ordentliche Preisumstellung mit sich gebracht hat. Die Ausstattung ist zwar schon recht umfangreich, ordert man aber weitere komfort- und sicherheitssteigernde Extras, kann man den Kaufpreis noch kräftig nach oben schrauben. Der Testwagen kostete üppige 75.800 Euro, als vergleichbarer Recharge sogar 76.680 Euro.

Nach dem Erwerb geht es kostenintensiv weiter, denn der absolute Wertverlust ist recht hoch und die Versicherungsklassen sind durchwachsen; bei der Haftpflicht ist der V60 mit 15 günstig eingestuft, bei der Teilkasko mit 20 im Mittelfeld und bei der Vollkasko mit 24 eher teuer. Nur die Kfz-Steuer fällt mit 40 Euro pro Jahr für einen Volvo überschaubar aus. Der V60 Plugin muss zwar erst spätestens nach 30.000 km zur Inspektion, die Wartungsintervalle von einem Jahr sind für Wenigfahrer aber ungünstig.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1066 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B3 Geartronic	B5 Geartronic	B6 AWD Geartronic	B4 Diesel Geartronic	Recharge T6 AWD Geartronic	Recharge T8 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	184 (250)	220 (300)	145 (197)	251 (341)	288 (392)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1500	350/1800	420/2100	400/1750	590/0	640/0
0-100 km/h [s]	9,1	6,8	6,0	7,9	5,4	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3   S	6,3   S	7,2   S	5,4   D	1,7   S	1,7   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	144	144	159	119	39	39
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/22	15/23/22	15/23/22	13/24/20	15/24/20	15/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	142	142	176	282	40	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	775	897	1006	901	934	963
Preis [Euro]	37.919	45.376	54.637	44.889	54.929	57.854

## 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-Zyl.-PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo-Kompressor, Euro 6d-TEMP, OPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	251 kW/341 PS
Maximales Drehmoment	590 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,8 l und 16,5 kWh/2,0 l und 16,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	42/44 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.761/1.850/1.427 mm
Leergewicht/Zuladung	2.061/489 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	529/1441 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)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	4,7 l/100 km und 7,6 kWh
Stadt/Land/BAB (Batterie leer)	6,9/5,8/8,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	111 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	2.072/478 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/875/1.420 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>143 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>113 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>684 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1066 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/20		
Basispreis V60 T6 Twin Engine Inscription AWD Geartronic	59.200 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	75.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.271 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	- (erst ab Recharge)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	950 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/
Einparkhilfe vorn/hinten	700 Euro°/Serie
Parklenkassistent	700 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	480 Euro/1.050 Euro°
Head-up-Display	2.050 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/330 Euro° (Recharge: Serie)
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	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.070 Euro
Metalllackierung	ab 900 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.530 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: Juni 2020  
Test und Text: M. Ruhdorfer