

-  **Elektro-Motor**
-  **77.800 €**
-  **375 kW/510 PS**
-  **508 km**
-  **20,8 kWh pro 100 km**



Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Mit dem EX60 ergänzt Volvo 2026 den 2017 in zweiter Generation eingeführten XC60 um ein eigenständiges Elektromodell. Das Mittelklasse-SUV setzt auf die neue SPA3-Plattform und tritt als P10 Electric Ultra AWD mit kräftigem Allradantrieb und besonders umfangreicher Ausstattung zum ADAC Autotest an. Das 4,80 Meter lange SUV überzeugt mit einem sehr guten Platzangebot und einem familientauglichen Gepäckraum. Weniger gelungen ist die Bedienung: Viele Funktionen sind im zentralen Touchscreen gebündelt, was längere Blickabwendungen erfordert und stark vom Verkehr ablenkt. Hinzu kommen unergonomische Außentürgriffe und der Verzicht auf einen konventionellen Fahrzeugschlüssel. Die beiden Elektromotoren leisten zusammen 375 kW/510 PS und sorgen für mühelosen Vortrieb. Auf dem Prüfstand des ADAC benötigt der Volvo einschließlich der Ladeverluste 20,8 kWh/100 km – angesichts der Leistung und des gebotenen Fahrkomforts ein ordentlicher Wert. Mit dem netto 92 kWh großen Akku beträgt die im Test ermittelte Reichweite rund 500 km. Besonders überzeugen die kurzen Ladezeiten: Dank 800-Volt-Technik dauert der Ladehub von 10 auf 80 Prozent im Test lediglich 17 Minuten – ein hervorragender Wert. Auch auf der Straße kann der EX60 überzeugen und punktet mit sicheren Fahreigenschaften sowie einem erstklassigen Federungskomfort. Leider vermittelt die Lenkung ein synthetisches Gefühl, wozu auch das oben und unten abgeflachte Lenkrad seinen Teil beiträgt. Die üppige Ultra-Serienausstattung unterstreicht den hohen Komfortanspruch: Hervorzuheben ist das Bowers-&Wilkins-Soundsystem mit 28 Lautsprechern, das ein beeindruckendes Hörerlebnis bietet. Das Sicherheitsniveau ist Volvo-typisch sehr hoch – erstmals kommt im EX60 ein multiadaptiver Sicherheitsgurt zum Einsatz, der die Gurtkraft bedarfsgerecht anpasst. Mit einem Grundpreis von 72.790 Euro ist der Volvo EX60 Electric P10 Ultra AWD eine kostspielige Anschaffung, bietet dafür aber viel Platz, hohen Reisekomfort und moderne Ladetechnik. Wir goutieren dies mit der Gesamtnote von 1,9 im anspruchsvollen ADAC Autotest.

- ✓ **sehr gutes Platzangebot, sehr kurze Ladezeiten, sehr hohes Komfortniveau, sichere Fahreigenschaften, sehr umfangreiche Serienausstattung**
- ✗ **ablenkungstarkes Bediensystem, kein konventioneller Fahrzeugschlüssel, unergonomische Türgriffe außen, synthetisches Lenkgefühl**

ADAC Urteil

- 1,9** Autotest
- 3,7** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,4** Familie
- 3,8** Stadtverkehr
- 3,1** Senioren
- 1,5** Langstrecke
- 2,0** Transport
- 1,7** Fahrspaß
- 2,8** Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi Q6 e-tron, BMW iX3, Mercedes GLC EQ, Tesla Model Y



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,1 Karosserie	03	2,0 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,5 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,3 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,8 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		3,7 Autokosten	11
1,6 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	13
Klimatisierung	08		
		Fahrzeugdaten	14
0,8 Antrieb	08	Bilder	15
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,1 Karosserie

1,3 Verarbeitung

✓ Der Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD überzeugt mit einer sehr guten Karosserieverarbeitung. Die Karosserieteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Auch der glattflächige Unterboden hinterlässt einen sehr guten Eindruck und ist im vorderen sowie hinteren Bereich mit Filz verkleidet.

Im Innenraum setzt sich der hochwertige Gesamteindruck fort, gleichzeitig hält der EX60 bei der Materialanmutung aber einen gebührenden Abstand zum größeren EX90. Die Türverkleidungen vorn und hinten sowie die Mittelkonsole sind beim kleineren EX60 nur teilweise geschäumt, die Sonnenblenden aus Kunststoff müssen ohne Stoffüberzug auskommen. Positiv fallen die Filzauskleidung in sämtlichen Türfächern sowie die mit Stoff überzogenen Dachsäulenverkleidungen aus. Die Verarbeitung ist insgesamt sehr gut und offenbart lediglich bei genauem Hinsehen kleinere Schwächen: Im Bereich der ausfahrbaren Becherhalter und des hinteren Ablagefachs der Mittelkonsole lassen sich vereinzelt unsauber entgratete Kunststoffkanten ertasten.

Die Fronthaube, unter der sich ein zusätzlicher Stauraum befindet und die daher häufiger geöffnet wird, lässt sich lediglich über einen gewöhnlichen Hebel im Fahrerfußraum entriegeln. Das ist umständlich. Immerhin unterstützen zwei Gasdruckfedern das Öffnen und halten die Haube geöffnet.

2,8 Alltagstauglichkeit

Volvo gibt für den EX60 P10 Electric Ultra AWD eine nutzbare Batteriekapazität von 92 kWh an. Mit einer vollen Batterie erzielt der Schwede auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung eine theoretische Reichweite von 508 km – ein guter Wert für ein SUV dieser Größe. Wie bei E-Autos üblich, hängt die tatsächliche Reichweite stark von der Geschwindigkeit sowie der Außentemperatur ab und kann dementsprechend merklich höher oder niedriger ausfallen. Dank der 800-Volt-Technik lässt sich der Akku an einer geeigneten DC-Schnellladesäule sehr zügig laden: Für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent benötigte der Volvo unter idealen Bedingungen lediglich 17 Minuten und liegt damit im Konkurrenzumfeld weit vorn. Bei einem zehnmütigen Ladestopp bunkert der Schwede dabei Strom für weitere rund 270 km. Die tatsächliche Ladezeit hängt wie üblich unter anderem von der Batterietemperatur, dem Ladezustand und der Leistung der Ladesäule ab. Für eine möglichst hohe Ladeleistung lässt sich der Akku manuell oder beim Ansteuern einer Ladesäule automatisch vorkonditionieren. Auch an einer

Wallbox mit Wechselstrom zählt der EX60 zu den schnellsten seiner Zunft: Er lädt hier serienmäßig mit bis zu 22 kW, ein leerer Akku ist damit bereits nach rund fünf Stunden wieder vollgeladen. Praktisch: Beim Anstecken des Ladekabels muss lediglich für den DC-Anschluss eine Schutzkappe weggeklappt werden. Zudem lässt sich der Stecker per Tastendruck direkt am Ladeport entriegeln. Unpraktisch ist hingegen, dass sich der Ladeanschluss hinten links befindet, was das Laden beim Längsparken erschwert.

✓ Auch als Transportfahrzeug kann der EX60 überzeugen: Die gemessene Zuladung des Testwagens beträgt 476 kg und bietet damit ausreichend Reserven für vier Personen samt Gepäck. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden – eine Dachreling hat das SUV allerdings nicht zu bieten. Die Anhängerkupplung erlaubt eine Stützlast von 100 kg, sodass sich auch zwei E-Bikes auf einem geeigneten Träger mitnehmen lassen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2.400 kg wiegen – ein sehr guter Wert. Ohne zusätzliche Bremse beträgt die Anhängelast die üblichen 750 kg.

Der EX60 unterstützt bidirektionales Laden in all seinen Ausprägungen: Vehicle-to-Load (V2L), Vehicle-to-Grid (V2G) und Vehicle-to-Home (V2H). Für V2L haben die Schweden einen Adapter im Sortiment, mit dessen Hilfe externe Verbraucher mit 230 V/16 A betrieben werden können.

✗ Im Stadtverkehr machen sich die Abmessungen des stattlichen SUV negativ bemerkbar: Der EX60 ist 4,80 m lang und inklusive Außenspiegel 2,08 m breit. Hinzu kommt der große Wendekreis von 12,1 m – eine Allradlenkung wie sie beispielsweise der Mercedes GLC EQ besitzt (Wendekreis: 11,1 m), hat der Volvo nicht zu bieten. Ersatzrad, Wagenheber oder Werkzeug gibt es selbst gegen Aufpreis nicht. Immerhin ist das Pannenset Serie.

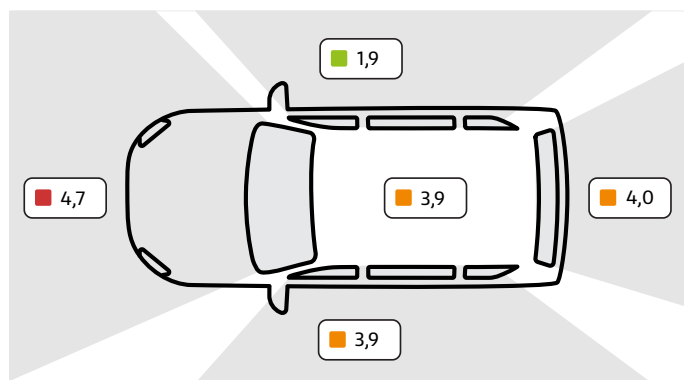
2,2 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des EX60 lassen sich noch zufriedenstellend abschätzen. Die Rundumsicht ist jedoch durch die recht breiten Dachsäulen eingeschränkt und fällt bei der ADAC Rundumsichtmessung nur ausreichend aus. Praktisch: Wie bei einigen früheren Volvo-Modellen lassen sich auch beim EX60 die äußeren Fondkopfstützen vom Fahrerplatz aus via Touchscreen umklappen, was die Sicht durch das Heckfenster deutlich verbessert. Niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut erkennen, hinter dem Fahrzeug sind sie aufgrund der hohen Fensterunterkante hingegen nur schlecht auszumachen.

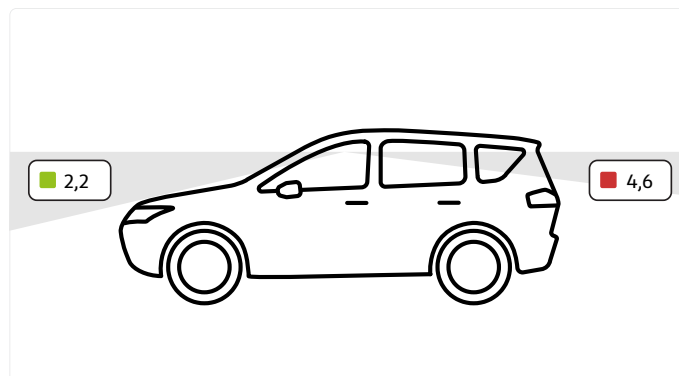


Bei der Rundumsicht fährt der EX60 trotz der umklappbaren Fondkopfstützen nur ein ausreichendes Ergebnis ein.

✓ Der EX60 Ultra verfügt über LED-Scheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung, separatem Abbiegelicht und dynamischem Kurvenlicht, das den Lichtkegel von Abblend- und Fernlicht dem Straßenverlauf anpasst. Der dynamische Fernlichtassistent blendet andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus. Er arbeitet zuverlässig, regelt jedoch mitunter etwas hektisch und blendet innerorts teilweise spät ab. Die Fahrbahn wird sehr gut ausgeleuchtet, allerdings weist der grundsätzlich sehr homogene Lichtteppich am Ende zwei störende Aussparungen auf. Eine automatische Leuchtweitenregulierung ist ebenso Serie wie eine Scheinwerferreinigungsanlage. Letztere ist inzwischen eine Seltenheit – umso höher ist den Schweden anzurechnen, dass sie diese aufwendige und teure Technik weiterhin anbieten. Dank der erhöhten Sitzposition ist die Sicht auf den umliegenden Verkehr gut. Der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich und blendet ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorn gelingt im EX60 dank der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (Fahrsitz 57 cm über der Fahrbahn in der untersten Stellung) sowie der großen Türöffnungen bequem. Vorn erschweren lediglich die recht stark geneigte A-Säule sowie die hohen Schweller den Zustieg. Unverständlich: Trotz der elektrisch einstellbaren Sitze besitzt der Schwede keine Komfortfunktion, bei der der Fahrsitz beim Ein- und Aussteigen automatisch zurück- bzw. vorfährt. Der Zustieg in den Fondbereich gelingt dank der großen Türen sowie der angenehmen Sitzhöhe ebenfalls recht bequem. Da ein Mitteltunnel fehlt, können die Fondpassagiere zudem problemlos von einer Fahrzeugseite zur anderen wechseln.

Das schlüssellose Zugangssystem gehört zur Serienausstattung und entriegelt das Fahrzeug automatisch bei Annäherung. Positiv fällt außerdem auf, dass sich das Fahrzeug per Smartphone bedienen und die Fahrzeugnutzung digital mit anderen Personen teilen lässt. Eine vollwertige Funkfernbedienung inklusive Tasten und mechanischem Notschlüssel bietet Volvo allerdings nicht.

✗ Unpraktisch: Der Volvo keine Haltegriffe über den Türen bietet – eine Unsitte, die inzwischen auch bei vielen SUVs Einzug gehalten hat. Störend ist zudem, dass die Seitentüren lediglich an zwei Positionen arretieren und diese zudem an Steigungen leicht zufallen.

1,7 Kofferraum-Volumen

✓ Der Volvo bietet einen großen und gut nutzbaren Kofferraum. Das Ladeabteil fasst unter der Gepäckraumabdeckung 480 l. Wird der Stauraum bis unter das Dach genutzt, erhöht sich das Volumen auf 630 l. Alternativ lassen sich im Gepäckraum bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen steht bis zur Fensterunterkante, der aus Sicherheitsgründen empfehlenswerten Beladehöhe, ein Ladevolumen von 920 l zur Verfügung. Wird der gesamte Stauraum bis unter das Dach ausgenutzt, wächst das Fassungsvermögen auf großzügige 1.540 l. Zusätzlich befinden sich unter dem Ladeboden weitere 75 l Stauraum. Unter der Fronthaube steht zudem ein Frunk mit einem Volumen von 70 l zur Verfügung.



Das geräumige Gepäckabteil fasst 480 bis maximal 1.540 l. Unter dem Ladeboden findet man ein großes Staufach. Die Rücksitzlehnen lassen sich elektrisch betätigt umklappen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

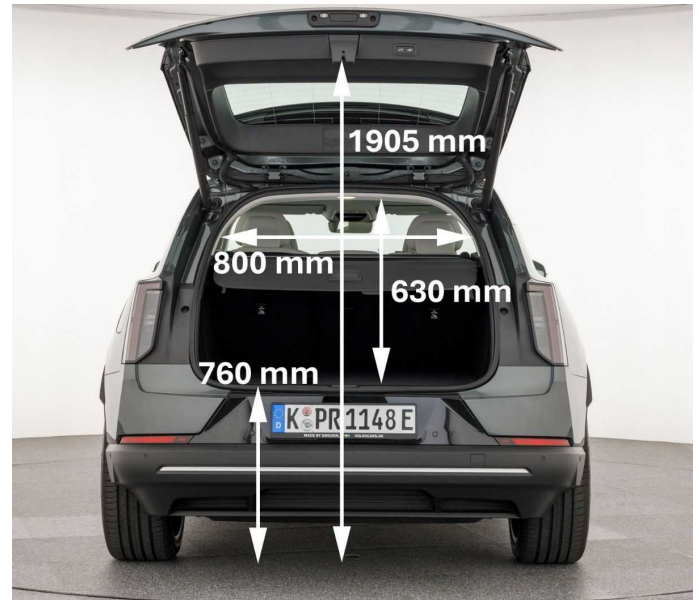
✓ Serienmäßig verfügt der Volvo über eine elektrisch betätigte Heckklappe. Das Öffnen und Schließen per Fußgeste unter dem hinteren Stoßfänger ist ebenfalls möglich. Eine separate Taste zum Öffnen der Heckklappe im Innenraum gibt es allerdings nicht, stattdessen muss man hierfür umständlich den Touchscreen bemühen. Mit einer Öffnungshöhe von 1,91 m schwingt die Klappe weit genug nach oben, sodass erst große Personen Gefahr laufen, sich den Kopf zu stoßen. Das etwas hervorstehende Heckklappenschloss ist zudem zum Schutz mit Kunststoff ummantelt.

Die Ladekante liegt mit 76 cm über der Fahrbahn recht hoch, was das Einladen schwerer Gepäckstücke erschwert. Positiv fällt dagegen die praktisch nicht vorhandene innere Bordwand auf. Da Ladeboden und Ladekante nahezu bündig abschließen, lassen sich schwere Gegenstände vergleichsweise leicht ein- und ausladen.

Das Gepäckabteil besitzt ein gut nutzbares Format, die Seitenwände sind weitgehend glattflächig. Die Laderaumabdeckung erweist sich im Alltag als etwas unpraktisch, da sie nicht automatisch zurückfährt und damit im Weg ist. Die Ladeöffnung selbst ist hoch und breit, wodurch auch sperrigere Gegenstände problemlos eingeladen werden können. Bei umgeklappten

Rücksitzlehnen ergibt sich ein nahezu ebener Kofferraumboden. Praktisch ist zudem die 12-Volt-Steckdose.

✗ Weniger überzeugend ist die Beleuchtung des Gepäckraums. Sie erfolgt lediglich über eine einzelne LED im Dachhimmel, wodurch dieser bei ausgefahrener Laderaumabdeckung weitgehend im Dunkeln bleibt.



Die Ladekante liegt mit 76 cm recht hoch über der Fahrbahn. Die Heckklappenöffnung ist groß und erlaubt damit den Transport sperriger Gegenstände.

1,4 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt umklappbar. Dadurch lassen sich durch Umklappen der mittleren Lehne auch lange Gegenstände wie Skier transportieren, ohne auf die beiden äußeren Fondsitze verzichten zu müssen. Die Entriegelung erfolgt entweder elektrisch vom Kofferraum aus oder alternativ manuell oben an den Lehnen.

Praktisch sind die zahlreichen Ablagemöglichkeiten im Gepäckraum. Neben dem großen Staufach unter dem Ladeboden stehen an den Seiten weitere kleine Ablagen sowie Taschenhaken zur Verfügung. Darüber hinaus bietet der Volvo serienmäßig einen Frunk unter der Fronthaube, der zusätzlichen Stauraum für Ladekabel oder kleinere Utensilien bereithält.

2,3 Innenraum

3,8 Bedienung

Das Cockpit des neuen EX60 unterscheidet sich deutlich von den Modellen EX30 und EX90. Allen dreien gemein ist der weitgehende Verzicht auf physische Bedienelemente. Im neuesten Volvo ist das große Zentraldisplay jedoch im Quer- anstatt im Längsformat angeordnet und das Kombiinstrument befindet sich nicht wie üblich direkt hinter dem Lenkrad, durch das man hindurchschaut. Stattdessen wurde das 11,4 Zoll große Instrumentendisplay nur knapp unter der Frontscheibe platziert, wodurch der Fahrer über das Lenkrad bli-

cken muss. Der Wunsch nach einem Head-up-Display kommt dadurch nicht auf. Unterhalb des hoch platzierten Touchscreens befinden sich lediglich die haptischen Bedienelemente für die Audiosteuerung sowie das Handschuhfach, das die Schweden von der Beifahrerseite in die Mitte verlegt haben.

Über den 15 Zoll großen Touchscreen mit OLED-Display werden praktisch alle Fahrzeugfunktionen gesteuert oder konfiguriert. Die Menüstruktur erschließt sich nicht immer auf Anhieb, manche Einstellungen sind etwas umständlich zu erreichen. Das erhöht den Gewöhnungsaufwand und sorgt

während der Fahrt für Ablenkung, weil selbst alltägliche Einstellungen mehrere Bedienschritte und den Blick auf den Bildschirm erfordern. Positiv ist hingegen, dass die Touchflächen auffallend groß sind, was das Risiko von Fehlbedienungen reduziert. Eine Hilfe ist zudem das Schnellwahltasten-Menü, das wesentliche Fahrzeugfunktionen bündelt – separate Tasten wären allerdings auch hier die bessere Lösung. Die Sprachsteuerung nutzt die Google-KI "Gemini", funktioniert sehr gut und kann weit mehr als zahlreiche Fahrzeugfunktionen steuern. Doch auch im EX60 ist lediglich eine sinnvolle Ergänzung des Bediensystems und keinesfalls ein Ersatz für die haptische Bedienung.

Der Fahrer kann den rechten Bereich des Displays aufgrund des Querformats nur schwer erreichen; eine geeignete Handablage für eine treffsichere Bedienung fehlt ebenfalls. Ungewöhnlich: Das Curved-Display ist nicht wie üblich nach innen, sondern nach außen gewölbt und damit für den Beifahrer besser einsehbar. Unterhalb des Bildschirms gibt es eine gut zugängliche Walze zur Lautstärkeregelung. Das separate Fahrerdisplay ist übersichtlich gestaltet, sehr gut ablesbar und kann auf Wunsch vollformatig die Navigationskarte anzeigen.

Ein separates Klimabedienteil gibt es nicht. Die Temperatur wird zwar am unteren Bildschirmrand angezeigt, haptische Tasten für Temperatur, Gebläse und Luftverteilung fehlen jedoch. Weiterführende Einstellungen und die Sitzheizung sind über Menüs zu erreichen. Auch die Luftdüsen lassen sich nur

umständlich einstellen. Die Defrostfunktion ist über das Menü sowie über ungewöhnlich platzierte Tasten am Dachhimmel zugänglich. Insgesamt erfordert die Klimabedienung zu viel Aufmerksamkeit. Die Scheibenwischerbedienung gelingt besser: Die Steuerung erfolgt über zwei Tasten außen am linken Lenkstockhebel und die gewählte Einstellung wird im Fahrerdisplay angezeigt. Allerdings lässt sich die Empfindlichkeit des Regensensors nur umständlich über das Touchdisplay anpassen.

Auch bei weiteren Grundfunktionen erschwert der starke Fokus auf den Touchscreen die Bedienung. So erfolgt beispielsweise die manuelle Aktivierung des Abblendlichts sowie der Nebelschlussleuchte umständlich über das Fahrzeugmenü. Selbst die Einstellung des Lenkrads sowie der Außenspiegel erfolgt über die Kombination aus Touchscreen und den Lenkradtasten. Eine separate Taste zur Kofferraumöffnung fehlt. Auch das manuelle Abschalten der Fahrbereitschaft ist unnötig aufwendig: Über die Fahrzeugbedienelemente muss man zunächst die Ausschaltoptionen öffnen, anschließend „Ausschalten“ wählen und dies nochmals bestätigen. Gut gelöst ist hingegen die Fahrstufenauswahl mittels eines konventionellen und bestens bedienbaren Wählhebels an der Lenksäule sowie die Möglichkeit, den Geschwindigkeitswarner mithilfe einer separaten Lenkradtaste ausschalten zu können. Für den Spurassistenten sind hingegen mehrere Bedienschritte erforderlich.



Die Bedienbarkeit des reduzierten Cockpits leidet unter der Fokussierung auf den Touchscreen – einige Tasten für wesentliche Funktionen wären hier hilfreich. Verarbeitung und Wertigkeit des Interieurs haben Premiumniveau.

1,2 Multimedia

✓ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung des Volvo EX60 ist bereits in der Basisversion umfangreich. Das Infotainment-System auf Android-Automotive-Basis bietet Radioempfang über FM und DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Google-Dienste wie etwa Maps für die Navigation und Gemini für den Sprachassistenten. Die Google-Dienste einschließlich des dafür benötigten Datenvolumens sind für vier Jahre enthalten. Beim Audiosystem lassen sich die Schweden wahrlich nicht lumpen: Ein Bose-Soundsystem mit 21 Lautsprechern ist bereits in der Basisausführung an Bord. Mit dem Ausstattungslevel „Ultra“ verfügt der Volvo sogar über eine Audioanlage von Bowers & Wilkins mit sage und schreibe 28 Lautsprechern sowie Dolby-Atmos-Unterstützung. Mit entsprechend hochwertigem Audiomaterial bietet der EX60 ein sehr beeindruckendes Klangerlebnis.

Über die Volvo Cars App lassen sich unter anderem der Fahrzeugstatus abrufen, die Vorklimatisierung steuern und der Fahrzeugstandort anzeigen. Google Maps liefert Echtzeit-Verkehrsinformationen und berücksichtigt notwendige Lade-stopps bei der Routenplanung. Apple CarPlay und Android Auto zur kabellosen Smartphone-Einbindung sowie eine induktive Ladeablage gehören ebenfalls zur Ausstattung. Je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und im Fond ergänzen das Angebot an Lademöglichkeiten.

1,0 Raumangebot vorn

✓ Vorn bietet der Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD sehr viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich so weit zurückschieben, dass Personen bis etwa 2,05 m Körpergröße bequem sitzen können. Die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Menschen bis rund 2,25 m. Die Innenbreite beträgt 1,49 m und ist damit ebenfalls sehr großzügig bemessen. Auch das subjektive Raumgefühl ist gut, wenngleich die hohe Seitenlinie es etwas einschränkt. Das serienmäßige Panoramadach, das bei Bedarf auch elektrisch verdunkelt werden kann, lässt den Innenraum luftiger wirken, während die Ambientebeleuchtung bei Dunkelheit für eine angenehme Atmosphäre sorgt.

1,3 Raumangebot hinten

✓ Auch im Fond des Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD sind die Platzverhältnisse großzügig. Auf den äußeren Sitzen finden Erwachsene reichlich Bein- und Kopffreiheit. Zu dritt wird es wegen der begrenzten Innenbreite weniger bequem. Die hohe

Seitenlinie und die nah am Kopf verlaufende C-Säule schränken das Raumgefühl etwas ein. Das serienmäßige Panoramadach lässt den Fond heller und damit großzügiger wirken. Bei Dunkelheit sorgt die serienmäßige Ambientebeleuchtung für einen besseren Raumeindruck.



Der Volvo bietet für die Mitfahrer im hellen Fondabteil sehr großzügige Platzverhältnisse.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der EX60 bietet eine klassenübliche Variabilität des Innenraums. Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen. Die Lehnen sind zudem elektrisch in ihrer Neigung einstellbar. Das Umlegen der Rücksitzlehnen erfolgt elektrisch per Knopfdruck vom Kofferraum aus. Alternativ lassen sie sich auch oben an der Lehne entriegeln und anschließend umklappen.

Vorn stehen gut nutzbare Ablagen, Türfächer und Getränkehalter zur Verfügung. Das Smartphone findet auf einer gut erreichbaren induktiven Ladeablage Platz. Die vordere Mittelarmlehne lässt sich allerdings nicht öffnen und bietet somit kein geschlossenes Staufach. Auch ein Kleinteilefach links neben dem Lenkrad sowie ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel fehlen. Den Fondinsassen stehen Lehnentaschen, Jackenhalter sowie Getränkehalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne mit Ablage zur Verfügung. Die hinteren Türfächer fallen klein aus und nehmen keine Einliterflaschen auf.

Anstelle eines klassischen Handschuhfachs auf der Beifahrerseite gibt es ein kleines, mittig angeordnetes Fach. Es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber mit Filz ausgekleidet, was Klappergeräusche reduziert.

1,6 Komfort

1,4 Federung

✓ Der Volvo EX60 besitzt eine Doppelquerlenker-Achse vorn sowie eine Fünflenker-Achse hinten. Zudem verfügt der Schwede über eine adaptive Dämpferregelung, die dem Fahrer die Wahl aus drei Kennlinien bietet. Eine Luftfederung samt Niveauregulierung und Höhenverstellung ist nicht erhältlich, diese ist der Offroad-Variante "Cross Country" vorbehalten.

Bereits auf den ersten Metern mit dem EX60 fällt das sehr sensible Ansprechverhalten der Federung auf – und das trotz der sehr großen 22-Zoll-Optionsbereifung. Das Fahrwerk geht auffallend geschmeidig zu Werke und kann in allen Geschwindigkeitsbereichen die meisten Fahrbahnebenheiten gekonnt von den Insassen fernhalten. Gleichzeitig halten sich die Aufbau-bewegungen in Grenzen, selbst in der komfortabelsten Einstellung werden auch tiefe Bodenwellen ohne wogendes

Nachschwingen abgefedert. Alles in allem bietet der EX60 eines der komfortabelsten Fahrwerke in seinem Segment – und das, ohne zusätzliches Geld investieren zu müssen.

2,2 Sitze

✓ Die Vordersitze des Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD sind serienmäßig elektrisch einstellbar, der Fahrersitz besitzt zudem eine Memory-Funktion. Eine Massagefunktion gibt es nicht. Sitzhöhe und -position, Lehnen- und Sitzflächenneigung sowie die Lordosenstützen lassen sich elektrisch anpassen. Lediglich die ausziehbaren Oberschenkelaufgaben müssen von Hand eingestellt werden. Lehnen und Sitzflächen sind gut geformt, der Seitenhalt fällt ordentlich aus. Die Kopfstützen sind Volvo-typisch starr und lassen sich daher weder längs noch in der Höhe verstellen. Allerdings passt der Abstand zum Hinterkopf und ihre Polsterung ist zudem sehr bequem. Die nicht verstellbare Mittelarmlehne ist angenehm gepolstert, wohingegen die Armauflage auf der Oberseite der Türverkleidung unbequem ist.

Auf den äußeren Fondsitzen ist die Sitzposition angenehm, zudem lässt sich die Neigung der Lehnen elektrisch verändern. Die Konturierung der Rückenlehnen fällt jedoch nur zufriedenstellend aus, die Sitzbank ist vergleichsweise weich gepolstert. Der mittlere Platz eignet sich wegen der weichen Sitzfläche und der straffen Lehne vor allem für kürzere Strecken. Wie vorn sind die äußeren Kopfstützen weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellbar, aber ebenfalls auffallend bequem.

1,5 Innengeräusch

✓ Im Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD geht es sehr leise zu – der schwedische Stromer zählt hier nicht nur im Konkurrenz-

vergleich zu den besten Fahrzeugen. Bei 130 km/h wurden im Innenraum niedrige 63,8 dB(A) gemessen. Der Elektroantrieb ist selbst unter Volllast kaum zu vernehmen, auch Windgeräusche sind selbst bei höherem Tempo auffallend gering. Die in der Ultra-Ausführung serienmäßige Akustikverglasung der Seitenscheiben (für Plus-Variante optional erhältlich) sowie die vorn und hinten mit Filz ausgekleideten Radhäuser tragen zum sehr guten Geräuschkomfort bei. Die aktive Geräuschunterdrückung erzeugt über die Lautsprecher einen phaseninvertierten Gegenschall, der vor allem die Fahrbahngeräusche mindern soll.

1,2 Klimatisierung

✓ Im Volvo EX60 Ultra ist eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik serienmäßig an Bord. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt einstellen, für den Fond steht eine weitere Klimazone zur Verfügung. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen anpassen. Luftausströmer zwischen den Vordersitzen versorgen die zweite Reihe mit Frischluft. Die bei E-Autos übliche Standklimatisierung steigert den Klimakomfort zusätzlich und lässt sich sowohl über das Fahrzeug als auch mittels der Smartphone-App steuern.

Vorn sind Sitzheizung und Sitzbelüftung serienmäßig. Eine Sitzheizung für die äußeren Fondsitze sowie eine Lenkradheizung sind optional erhältlich. Die ebenfalls aufpreispflichtigen getönten Scheiben ab der B-Säule verringern die Sonneneinstrahlung in der zweiten Reihe, ausfahrbare Jalousien sind allerdings nicht zu haben.

0,8 Antrieb

0,6 Fahrleistungen

✓ Der Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD überzeugt mit sehr guten Fahrleistungen. Der Stromer besitzt je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse, die es auf eine Systemleistung von 375 kW/510 PS bringen. Das maximale Drehmoment beträgt 710 Nm. Der enorm kräftige Antrieb ermöglicht souveräne Zwischenspurts: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Volvo in nur 2,0 s, von 80 auf 120 km/h benötigt er lediglich 2,4 s. Doch auch oberhalb davon legt der Stromer rasant an Geschwindigkeit zu und erreicht die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h sehr zügig. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h geben die Schweden mit 4,6 s an.

1,0 Laufkultur

✓ Der Elektroantrieb arbeitet vibrationsfrei und ohne störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen bereits aus dem Stand nachdrücklich an und entfalten ihre Leistung gleichmäßig. Auch bei hohen Autobahngeschwindigkeiten stehen noch deutliche Leistungsreserven zur Verfügung. Auf spontane Be-

schleunigungsbefehle reagiert der Antrieb ausgesprochen direkt und kraftvoll.

1,0 Getriebe

✓ Volvo setzt auch beim EX60 auf eine Konstantübersetzung und verzichtet auf eine zusätzliche Übersetzungsstufe, wie sie beispielsweise Mercedes beim GLC EQ verwendet. Ohne Schaltvorgänge gibt es auch keine Schaltrücke, der EX60 beschleunigt daher ohne Zugkraftunterbrechung. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt erfolgt zügig. Der Volvo lässt dem Fahrer zudem die Wahl, ob der Stromer sich aus dem Stand selbsttätig in Bewegung setzt ("Kriechen") oder nicht.

Die Rekuperation lässt sich nur umständlich über das Menü einstellen. Schaltwippen am Lenkrad wären hierfür deutlich praktischer. Dem Fahrer stehen vier Modi (aus, niedrig, hoch, auto) zur Verfügung. Im One-Pedal-Modus verzögert der EX60 im Schubetrieb bis zum Stillstand und wird dort gehalten, bis der Fahrer das Fahrpedal erneut betätigt. Die ebenfalls verfügbare automatische Rekuperationsregelung berücksichtigt lediglich andere Verkehrsteilnehmer, jedoch weder

Tempolimits noch den Straßenverlauf wie bei manchem Konkurrenten. Ihr Nutzen bleibt dadurch begrenzt. Eine elektri-

sche Feststellbremse inklusive Autohold-Funktion gehört zur Serienausstattung.

2,0 Fahreigenschaften

1,8 Fahrstabilität

✓ Der Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD überzeugt mit hoher Fahrstabilität. Auf einen abrupten Lenkimpuls reagiert er gelassen. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift umgehend und dezent ein, es kommt nur zu einer geringen Richtungsänderung. Der Geradeauslauf ist ebenfalls gut, selbst bei schnellen Autobahnetappen vermittelt der Schwede ein hohes Maß an Fahrsicherheit. Bei Lastwechseln drängt das Heck nur sanft nach außen, bei größerem Schwimmwinkel greift auch hier das ESP effektiv ein. Die Vorderachse bietet viel Grip und geht erst spät ins Untersteuern über. Der Allradantrieb mit je einem Elektromotor an Vorder- und Hinterachse sorgt trotz der hohen Leistung des E-Antriebs selbst auf rutschigem Untergrund für eine einwandfreie Traktion. Die recht softe Fahrwerksabstimmung hat zwar etwas stärkere Aufbaubewegungen zur Folge, geht aber nicht zulasten der Fahrstabilität.

Beim ADAC Ausweichtest kann der EX60 ebenfalls überzeugen. Dank des hohen Gripniveaus sind hohe Geschwindigkeiten möglich. Das Heck drängt dabei lediglich leicht nach außen, während das sensibel und dezent regelnde ESP den Volvo sicher auf Kurs hält. Lenkkorrekturen sind nicht erforderlich, auch ein Verhärten der Lenkung tritt selbst bei schnellen Lenkbewegungen nicht auf. Die weich abgestimmte Federung und die entkoppelte Lenkung vermitteln allerdings nur wenig Rückmeldung.

2,5 Lenkung

Die Lenkung passt zum komfortorientierten Charakter des Volvo EX60. Sie arbeitet recht leichtgängig und vermittelt wenig Rückmeldung von der Fahrbahn. Zusammen mit dem kleinen, annähernd rechteckigen Lenkrad ergibt sich dadurch ein entkoppeltes und wenig natürliches Lenkgefühl. An die Abstimmung muss man sich zunächst gewöhnen, anschließend lässt sich der Volvo hinreichend zielgenau dirigieren. Die Lenkung stellt selbstständig vollständig zurück, ihre Mittellage bleibt jedoch etwas indifferent und ist nicht klar zu erfühlen.

Die Lenkkraft kann in drei Stufen von "leichtgängig" bis "straff" eingestellt werden. Mit 2,9 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung allenfalls durchschnittlich direkt übersetzt, die erforderlichen Lenkwinkel sind vor allem innerorts etwas erhöht.

1,9 Bremse

✓ Aus 100 km/h kommt der Volvo auch dank der gripstarken 22-Zoll-Bereifung durchschnittlich bereits nach 34,1 m zum Stehen – ein gutes Ergebnis für ein SUV dieser Größe und Gewichtsklasse. Das Bremsgefühl des Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD gibt keinen Anlass zur Kritik. Das Zusammenspiel zwischen Rekuperation und mechanischer Bremsanlage funktioniert unauffällig gut, Ansprechen und Dosierbarkeit sind stimmig.

1,5 Sicherheit

1,4 Aktive Sicherheit

✓ Der Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD bietet eine umfangreiche Sicherheitsausstattung. Serienmäßig sind unter anderem eine Abstandswarnung sowie ein kamera- und radargestützter Notbremsassistent inklusive Abbiege- und Ausweichassistent an Bord. Hinzu kommen eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer – bei beiden können erkannte Tempolimits manuell übernommen werden. Ordert man das Pilot-Assist-Paket, berücksichtigt die Geschwindigkeitsregelung auch den Straßenverlauf. Auch ein Lenkassistent ist dann dabei. Serienmäßig sind der radarbasierte Spurwechselwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig.

✗ Zwar lässt sich der Volvo durch Betätigen der "P-Taste" im Getriebehebel an der Lenksäule durch den Beifahrer im Falle eines medizinischen Notfalls kontrolliert zum Stehen bringen, allerdings dürfte dies den wenigsten Fahrern bekannt sein.

Eine separate Taste auf der Mittelkonsole ist daher die bessere Lösung.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren

-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Autobahnassistent

Nicht erhältlich

-  Tempomat
-  Spurwechselautomatik

1,4 Passive Sicherheit

✓ Ein Crashtest gemäß Euro-NCAP-Norm liegt für den Volvo EX60 zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht vor. Wie bei den Modellen EX30 und EX90, die beide ein Fünf-Sterne-Ergebnis erzielt haben, ist auch beim Mittelklasse-SUV, wie bei Volvo üblich, von einem sehr hohen Sicherheitsniveau auszugehen. Sinnbildlich ist hierfür der multiadaptive Sicherheitsgurt, der im EX60 erstmalig in einem Pkw zum Einsatz kommt und die Sicherheit für alle Insassen in realen Verkehrssituationen verbessern soll. Die Gurtkraft wird hierbei derzeit u. a. an die Sitzposition sowie Richtung und Schwere des Unfalls angepasst. Ebenfalls außergewöhnlich sind die Sicherheitslenksäule, die bei einer Kollision in Richtung Armaturenbrett bewegt wird, sowie das auskuppelnde Bremspedal, das bei einem Frontalaufprall durch eine pyrotechnische Vorrichtung freigegeben wird, wenn sich der Fuß des Fahrers auf dem Pedal befindet.

Das SUV verfügt über eine umfangreiche Airbag-Ausstattung. Dazu gehören auch ein Knie-Airbag sowie zwei separate Zentralairbags für Fahrer und Beifahrer. Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen sind hingegen nicht erhältlich.

Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,85 m Körpergröße guten Schutz, die hinteren reichen für Insassen bis 1,80 m. Der mittlere Fondsitz besitzt eine ausreichend weit ausziehbare Kopfstütze. Auf allen Plätzen erinnert der Volvo die Insassen daran, sich anzuschnallen. Erkennt das Fahrzeug eine drohende Kollision, werden die Gurte vorsorglich gestrafft.

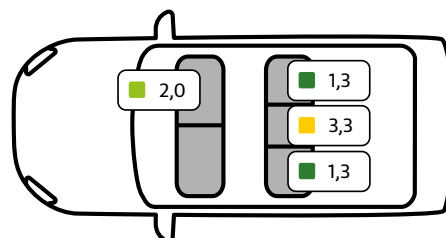
Nach einer Kollision bremsst das Post-Impact-Braking-System den EX60 automatisch ab, um mögliche Folgeunfälle zu vermeiden. Eine Heckaufprallabschwächung gehört ebenfalls zur Serienausstattung. Das serienmäßige Trennnetz kann den Gepäck- vom Passagierraum abgrenzen. Vorn wie hinten machen passive Rückstrahler geöffnete Türen bei Dunkelheit besser sichtbar. Weniger günstig sind die flügelähnlichen Außentürgriffe, an denen sich im Vergleich zu konventionellen Bügeltürgriffen geringere Kräfte aufbringen lassen und die den Rettungskräften nach einem Unfall den Zugang zum Fahrgastraum erschweren können. Das im Frunk untergebrachte Warndreieck ist unabhängig von der Beladung des hinteren Gepäckraums zugänglich.

1,6 Kindersicherheit

✓ Für den Volvo EX60 liegt bislang keine Bewertung der Kindersicherheit nach Euro-NCAP-Norm vor. Kindersitze lassen sich auf den beiden äußeren Fondsitzen problemlos und sicher montieren. Dort sind gut zugängliche Isofix-Halterungen samt i-Size-Kennzeichnung vorhanden. Eine Befestigung mit dem Fahrzeuggurt ist ebenfalls möglich. Praktisch: Eine Volvo-Eigenheit sind die optionalen integrierten Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen. Sie eignen sich für Kinder von 106 bis 150 cm Körpergröße und maximal 36 kg. Der schmalere Mittelsitz besitzt keine Isofix-Halterungen, zudem sind hier herstellerseitig nicht alle Kindersitz-Typen zugelassen. Insgesamt können drei Kindersitze gleichzeitig montiert werden.

Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren, sodass dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden können. Allerdings vermissen wir hier praktische Isofix-Haken.

Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich vom Fahrerplatz aus über den Touchscreen bedienen. Ein Innenraumradar und eine Kamera erkennen Personen, die versehentlich im Fahrzeug zurückgelassen wurden.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Für den Volvo EX60 liegt bislang keine Bewertung der Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer nach Euro-NCAP-Norm vor. Analog zum größeren EX90, der 86 Prozent

der möglichen Punkte erreicht, ist auch beim EX60 von einem guten Schutzniveau auszugehen. Serienmäßig ist das SUV mit einem Notbremssystem ausgestattet, das Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer sowie größere Tiere erkennen und einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

2,8 Umwelt

2,7 Verbrauch

Angesichts der hohen Leistung, des SUV-Aufbaus sowie des Leergewichts von 2,3 t fällt der Verbrauch des Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD erfreulich moderat aus. Bei der ADAC Verbrauchsmessung benötigt das SUV einschließlich der Ladeverluste 20,8 kWh je 100 km. Zum vergleichsweise günstigen Energiebedarf trägt unter anderem die dank der aktiven Luftklappen im unteren Stoßfänger und des weitgehend glattflächigen Unterbodens gute Aerodynamik (cw-Wert: 0,26) bei. Wie bei jedem Elektroauto hängt der tatsächliche Stromverbrauch stark von Fahrtempo, Außentemperatur und Klimatisierungsbedarf ab.

3,0 Umwelteinfluss

Mit 4,80 m Länge ist der Volvo EX60 P10 Electric Ultra AWD ein stattliches Fahrzeug, das in Kombination mit der Breite von 1,90 m eine Verkehrsfläche von rund 9,1 m² beansprucht. Unbeladen bringt der Testwagen 2.334 kg auf die Waage, was nicht nur zulasten des Reifenverschleißes geht, sondern auch die Infrastruktur stärker belastet.

Beim Vorbeifahrgeräusch erreicht der EX60 lediglich eine durchschnittliche Bewertung. Einen ausgeprägten akustischen Vorteil gegenüber modernen Verbrennerfahrzeugen kann er damit außerhalb des Fahrzeugs nicht ausspielen.

Laut Volvo besitzt der EX60 den niedrigsten CO₂-Fußabdruck aller Volvo-Modelle und unterbietet damit sogar den deutlich kleineren EX30.

3,7 Autokosten

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Volvo EX60 ist ab 62.990 Euro zu haben. Als Allradler mit dem zweitgrößten Akku kostet der EX60 P10 in der Topausstattung Ultra 72.790 Euro. Das ist viel Geld, allerdings bringt der Schwede bereits ab Werk sehr viele Annehmlichkeiten mit und ist ausstattungsbereinigt einige tausend Euro günstiger als die deutsche Premium-Konkurrenz.

Der größte Posten bei den monatlichen Kosten ist wie üblich der Wertverlust. Die Versicherung fällt recht teuer aus: Der EX60 wird in die Typklassen 18 bei der Haftpflicht, 23 bei der Teilkasko und 25 bei der Vollkasko eingestuft. Reine Elektroautos mit Erstzulassung bis Ende 2030 sind in Deutschland für maximal zehn Jahre, längstens bis Ende 2035, von der Kraft-

fahrzeugsteuer befreit. Danach sind für den EX60 86 Euro pro Jahr fällig.

Die Wartungskosten sollten wegen der geringeren Zahl mechanischer Verschleißteile grundsätzlich überschaubar bleiben. Teuer werden können die groß dimensionierten Reifen, deren Verschleiß durch das hohe Fahrzeuggewicht begünstigt wird. Volvo gewährt auf das Elektroauto drei Jahre oder 100.000 km Garantie. Für die Hochvoltbatterie gelten acht Jahre oder 160.000 km – ebenfalls abhängig davon, welche Grenze zuerst erreicht wird. Volvo sichert bis dahin eine Kapazität von mindestens 70 Prozent zu. Der Batterieschutz kann bei regelmäßiger Wartung und vorgeschriebenen Zustandsprüfungen in einer autorisierten Volvo-Werkstatt auf zehn Jahre oder 240.000 km verlängert werden.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EX60 P6 Electric Plus	EX60 P10 Electric Plus AWD	EX60 P12 Electric Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	275 (374)	375 (510)	500 (680)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	168	259	259
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	480/-	710/-	790/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,9 kWh	16,2 kWh	16,0 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	80,0 (n)	92,0 (n)	112,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/23	18/25/23	18/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	80	86	86
Preis [Euro]	62.990	65.990	71.990

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	375 kW (510 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	259 kW
Maximales Drehmoment	710 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	95,0 kWh / 92,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	105,5 kWh
Typ/Nennspannung	NMC / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre / 160.000 km, 70 %

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	81 h - 46 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	25,5 h - 5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 370 kW	17 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Menü
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

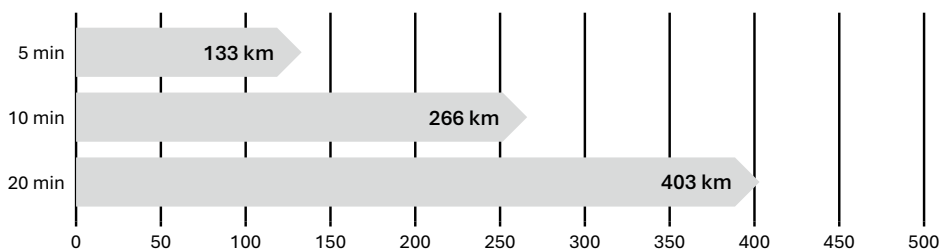
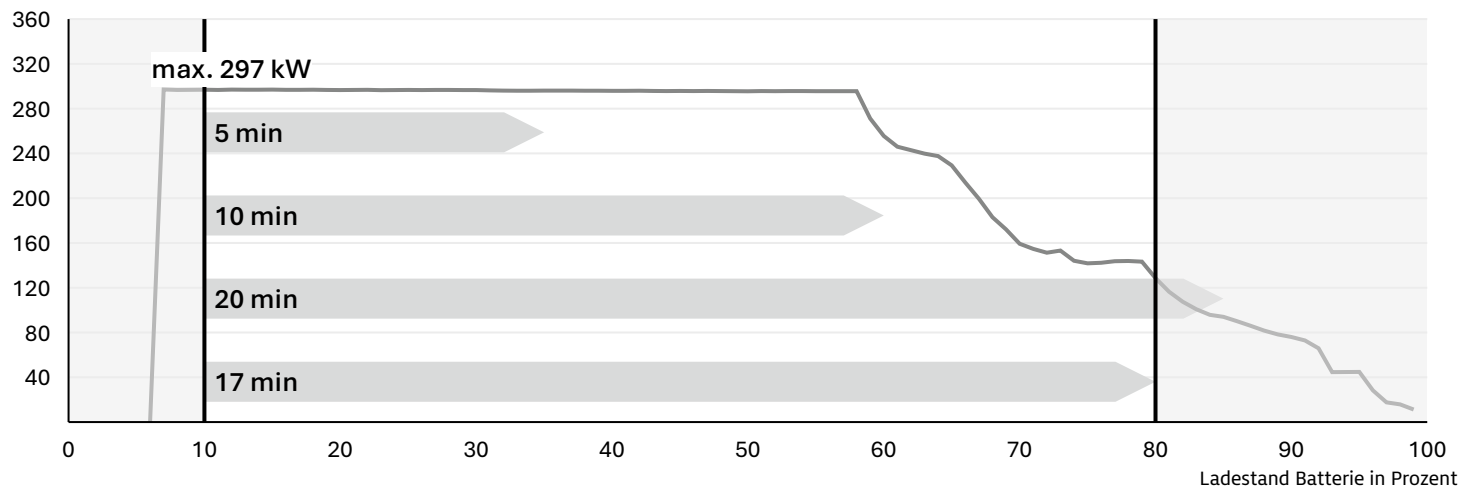
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Nein/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Taste am Ladeanschluss, Menü
Bidirektionales Laden	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Nein
Batterieconditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja / Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Nein

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	244,6 kW
Ladedauer	00:17
Nachgeladene Reichweite	376 km
Nachgeladen in*	
	kWh / Reichweite / SOC
5 min	24,1 kWh / 133 km / 35 %
10 min	48,1 kWh / 266 km / 60 %
20 min	73,0 kWh / 403 km / 85 %
*ADAC Messung	

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Leistung	375 kW/510 PS
Maximales Drehmoment	710 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie) vorne	255/45 R21
Reifengröße (Serie) hinten	265/45 R21
Länge/Breite/Höhe	4.803/1.899/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	2.350/460 kg
Kofferraumvolumen	523/1.647 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/2.400 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlasterlast	100/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	95,0/92,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	n.b.

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,0 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße vorne	255/40 R22 103H
Reifengröße hinten	265/40 R22 106 H
Reifen	Pirelli Scorpion Elect
Wendekreis (li./re.)	11,9 / 12,1 m
Autotest-Verbrauch	20,8 kWh/100 km
Reichweite	508 km
Innengeräusch 130 km/h	63,8 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.075 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	2.334/476 kg
Kofferraum normal	480 l
geklappt/dachhoch	920/1.540 l

Kosten

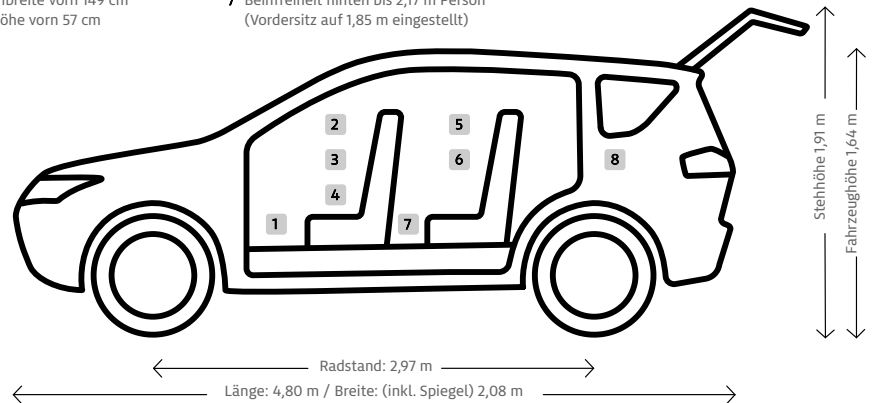
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	110 Euro
Fixkosten	180 Euro
Werkstattkosten	169 Euro
Wertverlust	769 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.228 Euro
Steuer pro Jahr	86 Euro
Versicherungs-Typklassen	18/25/23
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	72.790 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 26.06.2026
Testwagenpreis inkl.	77.800 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	2.081 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	3.1.11

- 1 Beinfreiheit vorn bis 2,06 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,23 m Person
- 3 Innenbreite vorn 149 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 57 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,07 m Person
- 6 Innenbreite hinten 143 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,17 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 480 - 1.540 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.400 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.400 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/500 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	500 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.210 Euro°
Metalliclackierung	990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

1,9

Autokosten

3,7

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,1

Verarbeitung	1,3
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,4

Innenraum

2,3

Bedienung	3,8
Multimedia	1,2
Raumangebot vorn	1,0
Raumangebot hinten	1,3
Innenraum-Variabilität	2,9

Komfort

1,6

Federung	1,4
Sitze	2,2
Innengeräusch	1,5
Klimatisierung	1,2

Antrieb

0,8

Fahrleistungen	0,6
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,0

Fahreigenschaften

2,0

Fahrstabilität	1,8
Lenkung	2,5
Bremse	1,9

Sicherheit

1,5

Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	1,6
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5

Umwelt

2,8

Verbrauch	2,7
Umwelteinfluss	3,0

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

Bildergalerie

