



Volvo XC60 B4 Diesel R Design Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (145 kW/197 PS)

Seit Mai 2021 ist das Facelift der zweiten Generation des Volvo XC60 erhältlich, das allerdings sehr dezent ausfällt. Die größte Veränderung des Mittelklasse-SUVs spielt sich softwareseitig ab: Ein mit Google entwickeltes Infotainment- und Konnektivitätssystem ermöglicht auf dem 9-Zoll-Touchscreen in der Mittelkonsole Zugriff auf diverse Google Apps und Dienste. So gut wie alle Funktionen und Einstellungen lassen sich nur durch Wischen und Tippen vornehmen. Bei der Bedienung hat es der Hersteller jedoch leider versäumt, beispielsweise mit zusätzlichen Schaltern/Tasten das enorme Ablenkungspotenzial zu reduzieren. Was nach wie vor völlig außer Frage ist: Volvo baut derzeit mit die hochwertigsten Fahrzeuge. Im großzügigen Innenraum gefallen sowohl Gestaltung wie auch Materialauswahl und Verarbeitung. Im ADAC Autotest tritt der XC60 B4 Diesel R Design Geartronic an – die Nomenklatur mit dem B signalisiert die milde Hybridisierung, die zwar kein rein elektrisches Fahren erlaubt, jedoch mit einem Drehmoment von bis zu 40 Nm unterstützen kann. Der 2,0-l-Vierzylinder sorgt im über 1,9 t schweren Fahrzeug für gute Fahrleistungen, den Spurt von 0 auf 100 km/h verspricht Volvo in 8,4 s und die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h abgeregelt. Der 197 PS starke Vierzylinder-Turbodiesel überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 420 Nm über die serienmäßige Achtgang-Automatik an die Vorderäder – gegen Aufpreis ist auch ein Allradantrieb erhältlich. Gemäß Hersteller soll das Hybrid-System den Verbrauch und die Emissionen um bis zu 15 Prozent reduzieren. Im ADAC Ecotest verbraucht der Selbstzünder durchschnittlich 6,9 l/100 km. Dank des serienmäßigen SCR-Katalysators mit Partikelfilter sind die Schadstoffemissionen vorbildlich, dennoch erhält der Schwede (aufgrund des hohen Verbrauchs) insgesamt lediglich drei von fünf Sternen.

Bei der Fahrwerkstechnik hat der Testwagen mit der optionalen Luftfederung an sich feine Kost zu bieten, mancher Marktbegleiter hat den Komfort-Gedanken aber weitergesponnen als der XC60 mit seiner innerorts merklichen Stößigkeit. Insgesamt ist der Volvo mit seiner umfangreichen Sicherheitsausstattung ein echter Premium-Konkurrent, natürlich auch beim Preis: Unter 56.200 Euro ist der XC 60 B4 Diesel R Design mit Frontantrieb nicht erhältlich. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, BMW X3, Jaguar F-Pace, Land Rover Discovery Sport.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, exzellenter Qualitätseindruck, viel Platz für die Insassen, niedrige Abgasemissionen
- teils umständliche Bedienung, zu hohe Schließkräfte an Heckklappe, hoher Kraftstoffverbrauch, unhandlich im engen Stadtgebiet, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Volvo schafft es, den sehr guten Qualitätseindruck der großen Modelle V90, S90 und XC90 auch in der Mittelklasse darzustellen. Nur im Detail wird klar, dass man im Vergleich zur Oberklasse etwas sparen musste. So wirkt beispielsweise der Teppich im Kofferraum nicht ganz so wertig, und es fehlt ein Stoffüberzug an den Sonnenblenden. Dennoch schmeicheln die meisten Materialien den Fingerspitzen und

2,8 Alltagstauglichkeit

Der XC60 ist 4,69 m lang und 2,12 m breit (inklusive Außenspiegeln), daher ist er weniger für den Innenstadtkverkehr geeignet. Das liegt auch am großen Wendekreis von 12,0 m, weshalb das SUV beim Rangieren viel Platz benötigt.

Die maximale Zuladung darf im Falle des 1.930 kg schweren Testwagens 530 kg betragen, das sollte in den meisten Fällen für vier Personen samt Gepäck reichen. Der Kraftstofftank fasst 71 l, basierend auf dem ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,9 l/100 km kommt man damit rund 1.025 km weit.

Serienmäßig findet man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann man aber immerhin ein Notrad ordern – zu dessen Umfang gehören dann auch ein Wagenheber und Radmutterenschlüssel.

Sollte der Volvo mal außerhalb des Großstadtdschungels auf

2,5 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich für ein SUV zufriedenstellend einsehen. Dank der Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und wo es aufhört. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen, und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die großen Fensterflächen und die per Touchdisplay nach vorn



Breite Dachsäulen und die Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein. Erfreulicherweise können die Kopfstützen aber per Touchdisplay nach vorn umgeklappt werden.

sorgen zusammen mit der sorgfältigen Verarbeitung für einen tadellosen Gesamteindruck.

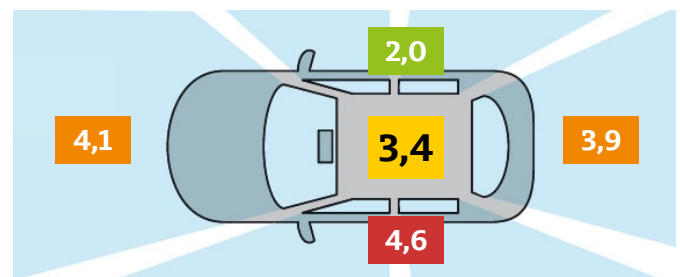
⊖ Beim Unterboden wurde im hinteren Bereich auf Verkleidungselemente verzichtet, die die Aerodynamik verbessern würden.

schlechten Straßen oder in anspruchsvollem Gelände unterwegs sein, bringt er mit einer Bodenfreiheit von 21 cm und einer Wattiefe von 40 cm bereits gute Voraussetzungen mit. Der XC60 ist serienmäßig mit einer Fahrmodus-Einstellung (Drive Mode) ausgestattet, die neben dem Comfort-Modus einen Off-road-Modus bietet. Dieser lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h aktivieren und erhöht in Verbindung mit dem optionalen Luftfederfahrwerk (Testwagenausstattung) die Bodenfreiheit um vier Zentimeter (bis maximal 40 km/h).

⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,3 t schwer sein (ungebremste 750 kg), die Stützlast ist mit 100 kg ebenfalls sehr üppig ausgelegt.

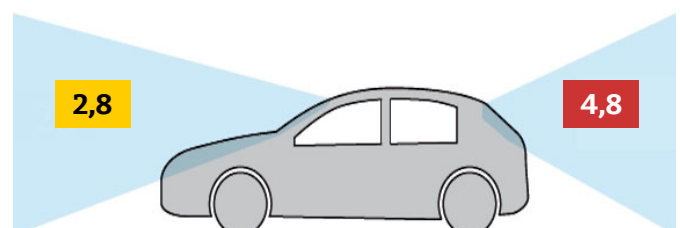
Rundumsicht

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.



umklappbaren Fondkopfstützen unbesetzter Sitzplätze ermöglichen eine gute Sicht durchs Heckfenster, die breiten C- und D-Säulen beeinträchtigen hingegen den Blick nach schräg hinten deutlich. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außen- und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse (beinhaltet Kamera und Radarsensorik) die Sicht nach draußen ein.

⊕ Der XC60 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten ausgestattet, die das charakteristische „Thors Hammer“ genannte Design der Tagfahrleuchten haben. Der Testwagen ist zudem mit dem optionalen LED-Lichtsystem samt dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer aus, um Blendung zu vermeiden), Kurven- und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Fahrbahn wird damit zwar etwas heterogen, insgesamt aber trotzdem sehr hell ausgeleuchtet – daher eine Kaufempfehlung, alleine schon wegen der dann inkludierten Scheinwerferreinigungsanlage. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel verfügen

über einen asphärischen Bereich und blenden optional ebenso wie der Innenspiegel automatisch ab.

Die Scheibenwischer lassen zwar einen etwas breiten Streifen an den A-Säulen ungewischt, die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen überzeugen hingegen vollends und sorgen für ein gutes Reinigungsergebnis.

Um das Einparken zu erleichtern, sind serienmäßig Parksensoren hinten an Bord. Parksensoren vorn gibt es ebenso optional wie eine Rückfahrkamera und ein 360-Grad-Kamerasystem. Letztere bringt gewisse Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorn und seitlich sehen will. In Anbetracht der Fahrzeuggröße sind die akustischen und optischen Assistenten durchaus hilfreich.

⊖ Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Motorhaube und Heckfensterunterkante erst in großer Entfernung zu erkennen.

Der dynamische Fernlichtassistent arbeitet recht nervös, was bei längeren Nachtfahrten anstrengend sein kann.

Ein Einparkassistent ist für den XC60 nicht erhältlich.

2,5 Ein-/Ausstieg

Die komfortable Sitzhöhe (57 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller und die stärker konturierten Sportsitze etwas beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank ebenfalls recht kommod ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden und der Radlauf stört etwas. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn an drei, hinten nur an zwei Positionen sicher offen gehalten – selbst an Steigungen. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen.

Der Fahrzeugschlüssel besitzt gleichförmige und damit nicht sehr verwechslungssichere Tasten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 415 l. Der Kofferraumboden kann nur in einer Höhe positioniert werden, darunter findet man etwa 20 l weiteren Stauraum. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Kofferraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 595 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 835 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.435 l Volumen verfügbar.

Durch das schlüssellose Zugangssystem kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren in den Türgriffen entriegeln. Dann erhellen Spots in allen Türgriffen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten den Bereich rund um das Fahrzeug.

⊕ Ist wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord, senkt sich beim Ein- und Ausstieg die Karosserie um vier Zentimeter ab, um das Überwinden des hohen Schwellers zu erleichtern.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass erst Personen ab einer Größe von knapp 1,90 m Gefahr laufen, sich am Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen. Durch die elektrische Betätigung zum Öffnen und Schließen lässt sich die Klappe sowohl von außen per Taste am Kofferraum, mit der Fernbedienung oder über eine Taste im Armaturenbrett betätigen. Auch berührungslos kann man die Heckklappe bedienen, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält.

Die Ladekante ist stattliche 73 cm hoch, lässt sich per Knopfdruck im Gepäckabteil um fünf cm reduzieren – sofern der Volvo das optionale Luftfahrwerk (Testwagenausstattung) verbaut hat. Praktisch ist diese Funktion auch für das Befestigen eines Anhängers oder Wohnwagens. Ladekante und Kofferraumboden sind auf einer Ebene, es stört keine Stufe. Der Kofferraum wird von einer Leuchte links und rechts im Gepäckraum und einer Leuchte in der Gepäckraumklappe gut ausgeleuchtet.

2,8 Kofferraum-Variabilität

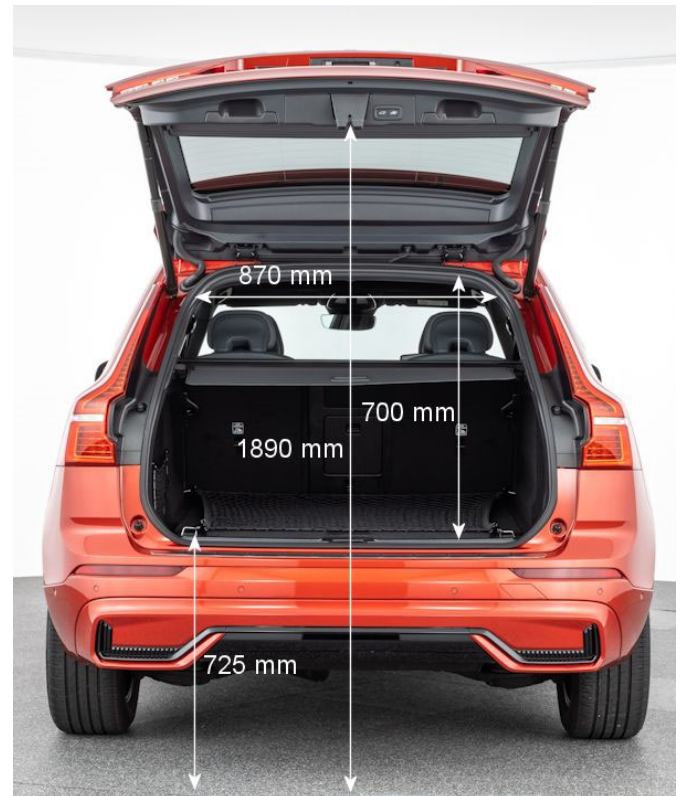
Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen stoßen dabei nicht an die Vordersitze, selbst wenn sich diese ganz hinten befinden. Die früher beim XC60 verfügbare Option, die Rücksitzlehnen per Knopfdruck vom Kofferraum aus umzuklappen, findet sich nicht mehr in der Aufpreisliste.

2,4 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Nimmt man in einem aktuellen Volvo Platz, sticht zuerst das 9-Zoll große Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurecht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da selbst für grundlegende Einstellungen viele Touch-Bedienschritte erforderlich sind. Beispielsweise gibt es kein separates Klimabedienteil, sodass man für Klimateinstellungen zuerst das separate Klimamenu öffnen muss. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Infotainmentsystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden – immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Das Kombiinstrument ist beim XC60 R Design serienmäßig als



Mit ca. 73 cm liegt die Ladekante doch relativ hoch.

⊕ Eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne erlaubt den Transport langer Gegenstände, selbst wenn die äußeren Fondsitze belegt sind.

⊖ Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

12,3 Zoll großes TFT-Display ausgeführt. Mit Hilfe einer Bedientaste am Lenkrad kann der Fahrer zwischen den Anzeigemodi „Calm“ und „Navi“ wechseln. Standardmäßig ist der Modus „Calm“ mit zwei großen digitalen Anzeigeelementen eingestellt – zwischen den beiden halbrunden Anzeigen werden beispielsweise Symbole für Fahrerassistenzsysteme angezeigt. Der Modus „Navi“ hingegen zeigt einen großen Kartenausschnitt zwischen den beiden Anzeigeelementen. Das Informationsdisplay bietet eine gute Übersicht über die relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

⊕ Der Volvo bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen.

Einiges davon wie die Sensoren für Regen und Licht und der Tempomat ist serienmäßig, andere Dinge wie elektrisch einstellbare Sitze kosten Aufpreis.

Zumindest verfügt das Multimedia-System über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der ganz geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Der Warnblinkerschalter ist zu klein und unauffällig.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem beinhaltet bereits Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Das Betriebssystem Android Automotive ermöglicht zudem Funktionen wie Google Maps oder Google Assistant; in der Testwagenausstattung ist ein unbegrenztes Datenvolumen für die ersten vier Jahre an Bord. Über den Google Play Store kann das Infotainmentsystem des Fahrzeugs um zusätzliche Anwendungen erweitert werden.

Volvo bietet umfangreiche Konnektivitäts- und Remote-Control-Funktionen, die viele Abfrage- wie auch Steuerungsmöglichkeiten bieten.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu zwei Meter große Personen genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Der recht breite Innenraum ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das jedoch durch die wuchtig geratene Mittelkonsole und den im R

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten bietet der Volvo richtig viel Platz. Erst ab 1,95 m lernt man den Dachhimmel näher kennen, die Beinfreiheit ist noch großzügiger: Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, könnten dahinter auch knapp über Zweimeter-Menschen sitzen. Das luftige Raumgefühl passt

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Ablagen im XC60 sind klassenüblich. Man vermisst lediglich ein Brillenfach sowie ein Ablagefach für Kleinkram neben dem Lenkrad. Das recht geräumige Handschuhfach ist beleuchtet und mit Filz ausgekleidet, allerdings weder klimatisier- noch abschließbar.



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität liegen beim XC60 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.

Ein Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation (Google Maps) ist ebenso serienmäßig wie eine induktive Ladeschale, Apple CarPlay und Android Auto.

⊖ Ein CD-Player sowie eine 230-V-Steckdose gibt es für den XC60 nicht.

Design serienmäßigen dunklen Dachhimmel etwas geschmälert wird. Das optionale, große Panorama-Schiebedach lässt auf Wunsch deutlich mehr Licht in den Volvo und sorgt so für ein großzügigeres Raumgefühl.

dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindliche Dachsäule sowie der dunkle Dachhimmel stören etwas. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis nach hinten über die Rücksitzbank und lässt zusätzliches Licht in den Fond.

Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lässt sich die Rückbank weder in Längsrichtung verschieben, noch kann die Neigung der Rücksitzlehnen verstellt werden.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Das optionale Luftfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung des Testwagens bietet mehrere Funktionen. Die Bodenfreiheit wird unabhängig der Zuladung geregelt und lässt sich im Offroad-Modus um vier cm erhöhen. Zum bequemeren Ein- und Aussteigen lässt sich das Fahrzeug um vier cm absenken, zum leichteren Beladen auch nur das Heck um fünf cm. Oberhalb von 120 km/h wird die Bodenfreiheit automatisch (ausgehend von der Standardhöhe) um einen Zentimeter reduziert, um den Luftwiderstand und den Verbrauch zu senken und die Fahrstabilität durch den tieferen Schwerpunkt zu erhöhen.

Der XC60 ist besonders auf der Autobahn ein entspannter Gleiter, bügelt aber auch Wellen auf Landstraßen gelassen glatt. Bei steter Anregung, beispielsweise durch mehrere aufeinanderfolgende Unebenheiten, kommt die Karosserie aber besonders bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas in Bewegung. Das bei niedrigen Geschwindigkeiten recht steifbeinige Federungsverhalten passt nicht so recht zum entspannten Charakter des Schweden. Grobe Fugen, Kanaldeckel oder Ähnliches dringen in Verbindung mit den 19 Zoll großen Rädern des Testwagens zudem mitunter trocken in den Innenraum.

1,7 Sitze

⊕ Die Sitze des XC60 R Design sind ausgezeichnet. Sie bieten kräftigen Seitenhalt bei gleichzeitig angenehm straffer Polsterung und guter Kontur. Auf dem Fahrerplatz genießt man ab Werk eine vollelektrische Einstellmöglichkeit, der Beifahrersitz besitzt serienmäßig eine elektrische Höhen- und manuelle Neigungseinstellung. Der Fahrersitz besitzt zudem eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Die Beinauflage ist ausziehbar, ausstattungsabhängig bietet der Fahrersitz noch

eine Memoryfunktion. Für lange Reisen ist die aufpreispflichtige Massagefunktion für die Vordersitze ein attraktives Extra.

Hinten sitzt man außen ebenfalls gut, gerade im Vergleich mit anderen Mittelklassefahrzeugen, da der Kniewinkel nicht zu spitz ist. Lediglich der Fondmittelsitz ist tatsächlich eher ein Notsitz für kürzere Strecken.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h fällt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens mit 67,5 dB(A) zufriedenstellend aus. Der Motor hält sich akustisch zurück, solange keine hohen Drehzahlen

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

1,6 Klimatisierung

⊕ Schon serienmäßig ist der XC60 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet und spendiert den hinteren Insassen Luftdüsen an der B-Säule sowie am Ende der Mittelkonsole. Darüber hinaus rollt der R Design serienmäßig mit Sitzheizung vorn und Lenkradheizung vom Band. Volvo bietet optional eine Vier-Zonen-Klimaautomatik, die auch für die beiden äußeren Sitze im Fond eine Temperatur- und Belüftungsregelung bietet.

Aufrüsten lässt er sich noch mit Sitzheizung hinten, beheizbarer Frontscheibe (allerdings nicht in Verbindung mit Head-up-Display) und verdunkelten hinteren Scheiben. Auch eine Standheizung kann man hinzubestellen, die sich auch per App steuern lässt. Ebenfalls per App, aber serienmäßig, kann man die Lüftung des Autos aus der Ferne aktivieren – an heißen Tagen eine sinnvolle Funktion.

Der Volvo hat ab Werk ein Luftreinigungssystem an Bord, das bis zu 70 Prozent der Feinstaubpartikel aus der Luft herausfiltert. Wird der Anteil schädlicher Partikel zu hoch (Fahrt durch Tunnel o. ä.) schließt das Fahrzeug automatisch die Lüftungsdüsen. Gegen Aufpreis ist ein Luftqualitätssystem mit Feinstaubfilterung erhältlich. Das System filtert dann sogar bis zu 95 Prozent der Feinstaubpartikel aus der Luft, bevor sie in die Fahrgastzelle gelangen. Darüber hinaus filtert eine Aktivkohle-Schicht schädliche Substanzen oder auch chemische Gerüche, wie zum Beispiel von der Scheibenwaschflüssigkeit, aus der Umgebungsluft. Über den zentralen Bildschirm in der Mittelkonsole sowie über die Volvo Cars App lassen sich Informationen zur Luftqualität abrufen oder die Luft reinigen – per App sogar vor dem Einsteigen aus der Ferne.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der XC60 B4 Diesel liefert 197 PS, unterstützt von einem 14 PS leistenden E-Motor, der ein Drehmoment von bis zu 40 Nm erzeugt.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 5,1 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,6 s. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt

der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In etwas über einer Sekunde ist man von 15 auf 30 km/h. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 8,4 s an. Seit dem Jahr 2020 wird die Höchstgeschwindigkeit des XC60 wie bei allen Volvo-Fahrzeugen auf 180 km/h elektronisch begrenzt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Dieselmotor hat vier Zylinder und zwei Liter Hubraum. Um die gewünschten Leistungs- und Drehmomentwerte zu erreichen, wird auf eine zweistufige Aufladung gesetzt. Dabei ergänzt ein kleinerer Turbolader den größeren. Der kleinere spricht bei niedrigen Drehzahlen schneller an, wodurch die Leistungsentfaltung spontaner werden soll. Der größere liefert dann bei höheren Drehzahlen den erforderlichen Ladedruck. Zudem unterstützt der integrierte Startergenerator mit bis zu

40 Nm. Der Selbstzünder spricht sehr spontan auf Gaspedalbefehle an und schiebt bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig vorwärts.

⊖ Bei der Laufkultur kommt der Dieselmotor nicht sonderlich gut weg. Bei niedrigen Drehzahlen spürt der Fahrer deutliche Vibrationen im Lenkrad.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik von Aisin reagiert spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.150 1/min. jedoch vergleichsweise hoch. Dank des integrierten Startergenerators (ISG) arbeitet das Start-Stopp-System besonders ruck- und nahezu verzögerungsfrei. Das Anwerfen des Motors bekommt man lediglich durch den Blick auf den Drehzahlmesser sowie akustisch mit. Für zuverlässige

Kaltstarts und Situationen, in denen der integrierte Startergenerator nicht verfügbar ist, befindet sich zudem ein 12-V-Anlasser mit an Bord.

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

⊖ Für eine sportliche Fahrweise lassen sich die Gänge lediglich per Automatik-Wählhebel manuell wechseln – Schaltwippen am Lenkrad sind nicht vorhanden.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Das Mittelklasse-SUV ist ein komfortabler und gemütlicher Reisebegleiter. Er lässt sich von Spurrinnen insgesamt wenig beeinflussen und bietet einen ordentlichen Geradeauslauf. Zum gemütlichen Auftritt passen auch die stärker ausgeprägten Karosseriebewegungen, die insgesamt aber noch im erträglichen Rahmen bleiben.

Im ADAC Ausweichtest gibt der XC60 zudem ein gutes Bild ab. Er lässt sich auch dank kräftiger und gezielter ESP-Eingriffe

sicher durch den Parcours manövrieren. Besonders dynamisch fühlt sich der wankende Schwede so nicht an, die Fahrsicherheit ist aber hoch.

Auch die Traktion ist gut. Sollte zu viel Leistung an den Vorderrädern ankommen, regelt die Traktionskontrolle sie fein dosiert ein – das tritt aber praktisch nur auf rutschigem Untergrund oder in engen Kurven auf.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist grundsätzlich präzise, die Zielgenauigkeit in Kurven leidet aber unter der deutlichen Karosserieneigung.

Zum Kurvenrübern ist der Volvo ohnehin nicht gedacht, dafür fehlt dem Fahrer auch Rückmeldung am Lenkrad. Zumindest

etwas Abhilfe schafft das auswählbare „Sportliche Lenkgefühl“. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die subjektive Rückmeldung etwas verbessert. Auf der Autobahn lässt sich das SUV dank passender Zentrierung gelassen steuern.

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

2,3 Bremse

⊕ Der Testwagen steht nach 34,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen), wenn man die Vollverzögerung bei Tempo 100 einleitet – ein guter Wert. Zudem überzeugt die Dosierbarkeit der standfesten Bremsanlage.

Beim Bremsen wandelt der integrierte Startergenerator des Mild-Hybridsystems die bei der Verzögerung freigesetzte kinetische Energie in elektrische Energie um und lädt die 48-V-Batterie auf. Hierbei kann je nach Bremsvorgang Energie mit bis zu 12 kW zurückgewonnen werden.
























1,7 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell einer der Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC60 werden sie diesem Image gerecht und bauen bereits serienmäßig zahlreiche aktive Assistenten ein. Wichtiger Baustein ist der City Safety genannte autonome Notbremsassistent, der nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Fußgänger, Radfahrer und Tiere erkennt. City Safety ist bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch und akustisch vor drohenden Kollisionen. Falls man nicht rechtzeitig reagiert, bremst City Safety automatisch – auch beim rückwärtigen Einparken vor einem Hindernis. Zusätzlich erkennt der Volvo Gegenverkehr beim Linksabbiegen oder beim Verlassen der eigenen Fahrspur. Vor dem unbeabsichtigten Verlassen der eigenen Spur warnt der Spurhalteassistent und lenkt bei Bedarf das Auto wieder zurück in die Spur. Bei nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers wird ebenfalls entsprechend gewarnt.

Mit Connected Safety tauscht der XC60 serienmäßig über eine Cloud anonymisierte Informationen zwischen entsprechend ausgestatteten Volvo-Modellen aus, um auf potenzielle Gefahrensituationen aufmerksam zu machen. So informiert der Dienst beispielsweise über aktivierte Warnblinkanlagen oder Straßenglätte auf der vorausliegenden Strecke. Allerdings können nur Volvo-Fahrzeuge miteinander kommunizieren, und dies auch nur die neueren Modelle. Die Wirksamkeit des Warnsystems ist daher noch überschaubar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

Die Kamera hinter der Frontscheibe erkennt Verkehrszeichen und zeigt dem Fahrer erkannte Informationen an. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützt den Fahrer zusätzlich. Der Begrenzer wird auf Wunsch auf die von der Kamera erkannte, erlaubte Geschwindigkeit eingestellt. Alle genannten Systeme sind serienmäßig, zusätzlich gibt es noch weitere Helfer wie den Pilot Assist. Dieser enthält im Wesentlichen einen Abstandregeltempomaten und

ermöglicht in Kombination mit dem Spurhalteassistenten ein teilautonomes Fahren.

⊖ Aktuell sind einige Assistenzfunktionen wie beispielsweise der Totwinkelassistent, der auch beim Ausparken vor Querverkehr warnt, aufgrund des derzeitigen Halbleitermangels nicht erhältlich.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die passive Sicherheit des XC60 ist tadellos. Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält das SUV bei der Insassensicherheit sehr gute 98 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt der Volvo ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Test: 11/2017). Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Die Kopfstützen vorn sind für knapp 1,90 m große Personen hoch genug und bieten einen sehr guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben gutes Schutzpotential und schützen immerhin Personen bis knapp 1,75 m. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt.

Der XC60 ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die

Fahrzeugsbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitschlagkollision zu verringern. Ebenfalls serienmäßig werden bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Dank des serienmäßigen „Volvo On Call“ wird nach einem Unfall automatisch ein eCall (Notruf) mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

Ein Trennnetz für den Fahrgastraum ist serienmäßig; es kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das unter den Dachhimmel weggeschwenkt werden kann.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2017). Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen hat man allerdings auch: So findet man am Beifahrersitz keine Isofix-Bügel, und die stark ausgeformten Rücksitze verhindern ein lagestabiles Befestigen von Kindersitzen per Gurt. Auch stehen die nicht demontierbaren Kopfstützen sehr hohen Kindersitzen eventuell im Weg. Optional gibt es noch in die Rücksitzflächen integrierte, aufklappbare Sitzerhöhungen für Kinder – sehr praktisch, aber man muss beachten: Diese Option gibt es nicht in Verbindung mit der hinteren Sitzheizung.

Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren, wenn man wie im Testwagen den Aufpreis einkalkuliert.

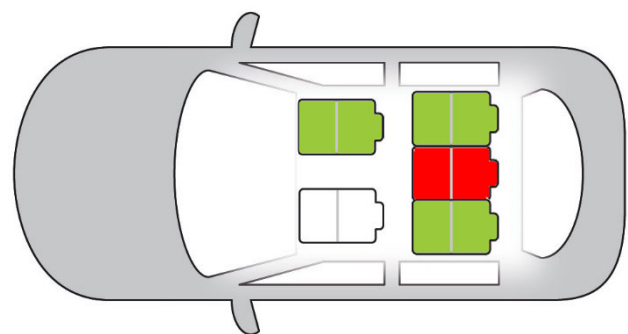
⊖ Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu stark, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

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)

2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der XC60 ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält das SUV 76 Prozent der möglichen Punkte (Test: 11/2017).

⊕ Ein automatisches Notbremssystem, das Fußgänger und Fahrräder erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Der XC60 B4 Diesel ist trotz der Mild-Hybridisierung nicht gerade ein sparsames Fahrzeug. Hier bringt er mit einem Leergewicht von 1,9 t und der SUV-bedingten Aerodynamik zu schlechte Voraussetzungen mit. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Diesel pro 100 km. Das ist auch angesichts der Größe und des Gewichts heutzutage recht viel. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 214 g/km, dafür gibt es zwölf der 60 möglichen Punkte in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der XC60 B4 Diesel Geartronic 6,8, außerorts 5,9 und auf der Autobahn 8,6 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Mit der Euro 6d-Einstufung garantiert Volvo, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der XC60 B4 Diesel Geartronic sehr niedrige Emissionswerte – und das in allen Prüfzyklen inklusive des anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest. Der SCR-Katalysator mit Partikelfilter reduziert die Stickoxid-Emissionen deutlich, sodass sie weit unter dem gesetzlichen

Verbrauch

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

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

Grenzwert liegen. Der Lohn ist die Maximalausbeute von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der XC60 damit auf 62 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

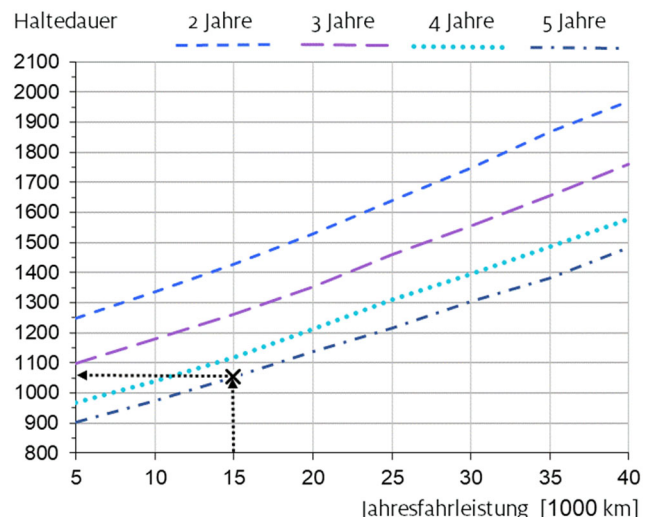
3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der XC60 B4 Diesel R Design Geartronic gerade noch befriedigend ab. Der Grundpreis ist mit 56.200 Euro happig, zumindest sind viele Assistenzsysteme serienmäßig und auch die Komfortausstattung kommt nicht zu kurz. Da Volvo aber über die Serienausstattung hinaus zahlreiche Extras anbietet, um den Ansprüchen in dieser Klasse gerecht zu werden, kann der Preis auch wie im Falle des gut ausgestatteten Testwagens auf über 72.000 ansteigen. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt happige 332 Euro, angenehmerweise kommen die Versicherungseinstufungen nicht allzu teuer (KH 19, TK 22, VK 21).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1051 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B4 Mo- mentum Geartronic	B5 Mo- mentum Pro Ge- artronic	B6 R De- sign AWD Gear- tronic	B4 Diesel Momen- tum Ge- artronic	B5 Diesel Momen- tum Pro AWD Ge- artronic	Recharge Plug-in Hybrid T6 Inscrip- tion Ex- pression AWD Ge- artronic	Recharge Plug-in Hybrid T8 Inscrip- tion Ex- pression AWD Ge- artronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	145 (197)	184 (250)	220 (300)	145 (197)	173 (235)	293 (398)	335 (455)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1500	350/1800	420/2100	420/1750	480/1750	659/2500	709/3000
0-100 km/h [s]	8,1	7,0	6,2	8,4	7,1	5,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,0/7,5 S	6,9/7,5 S	7,6/8,4 S	5,6/6,0 D	5,5/6,3 D	1,10/1,11 S	1,10/1,11 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	160/170	158/171	174/190	142/158	144/165	25/25	24/24
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/21/22	19/21/22	19/21/22	19/21/22	19/21/22	19/25/21	19/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	217	220	283	332	353	40	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	983	1053	1198	1009	1108	1088	1125
Preis [Euro]	46.800	54.050	65.400	49.700	58.600	67.600	70.600

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.-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	145 kW/197 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,61 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.688/1.902/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.912/548 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	483/1.410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71,0 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.150 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,9/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	183 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	1.025 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.930/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/835/1.435 l

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

Betriebskosten	132 Euro	Werkstattkosten	103 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	683 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1051 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	332 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/22		
Basispreis XC60 B4 Diesel R Design Geartronic	56.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.118 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Luftfederung)	2.410 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.100 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.140 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	700 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	700 Euro° (Paket)/1.140 Euro°
Head-up-Display	1.190 Euro°
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 (aktuell nicht verfügbar)	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/350 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.110 Euro
Metalllackierung	900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.520 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: Oktober 2021
 Test und Text: Andreas Pfeffer