



## Volvo V60 B4 Ultimate Dark DKG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (145 kW / 197 PS)

Volvo hat im Frühjahr 2022 bei den frontgetriebenen V60 mit Benzinmotor richtig Hand angelegt. Neben vielen Kleinigkeiten und dem neu eingeführten Miller-Zyklus wurde die Achtgang-Wandlerautomatik durch ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ersetzt, die schon 2020 eingeführte Mildhybridisierung wurde natürlich beibehalten. Stöbert man etwas in der Datenbank des ADAC-ecotest, kann man zum Vergleich die Limousinenvariante heranziehen, einen S60 T4. Dieser hatte annähernd identische Leistungswerte, aber noch keine Hybridisierung, keinen Miller-Zyklus und die Wandlerautomatik. Das Bündel der Neuerungen in den letzten zwei Jahren hat gezündet: Der 2022er V60 B4 hat einen Testverbrauch von 6,6 Litern Super auf 100 Kilometer. Der 2019er S60 T4 brauchte noch einen glatten Liter mehr, obwohl er als Limousine die bessere Aerodynamik bietet.

Insofern haben die Schweden hier viel richtig gemacht - aus Komfortaspekten wünschen wir uns aber die Wandlerautomatik zurück. Der Doppelkuppler schaltet zwar gleichermaßen zackig wie geschmeidig, seine Steuerung reagiert aber oftmals viel zu träge auf Beschleunigungswünsche, was Überholmanöver oder das Anfahren an Kreuzungen spannender machen kann, als man sich das von knapp 200 PS wünscht.

Davon abgesehen spielt der seit 2018 erhältliche V60 immer noch seine Vorteile aus: Er ist edel gemacht, seine Armada an Assistenzfunktionen kümmert sich geflissentlich, der Komfort ist hoch und außerdem sieht der Wagen einfach fantastisch aus. Den Vergleich mit der Konkurrenz der Mittelklasse-Kombis braucht kein V60 zu scheuen. Auch preislich ist der V60 auf Augenhöhe mit den übrigen Premium-Kombis. Los geht es bei gut 44.000 Euro für einen V60 B3 mit 163 PS in der Basisausstattung. Der getestete B4 in der höchsten Ausstattungsvariante Ultimate kostet mindestens 61.500 Euro - da ist dann aber auch wirklich schon alles drin, was man braucht oder möchte: Vierzonen-Klima, Panoramadach, alle Assistenzsysteme, adaptive LED-Scheinwerfer oder auch ein in Lederoptik gewandetes Armaturenbrett. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat.

**+** äußerst umfangreiche Serienausstattung beim Ultimate, wertiges Ambiente, sicheres und dynamisches Fahrverhalten

**-** träge Steuerung der Automatik

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,9**

### Zielgruppencheck

**Familie** **2,7**

**Stadtverkehr** **3,7**

**60+** **Senioren** **3,0**

**Langstrecke** **2,2**

**Transport** **2,4**

**Fahrspaß** **2,6**

**Preis/Leistung** **3,0**

**Ecotest** ★★★★★☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 Verarbeitung

⊕ Volvo sieht sich als Premium-Marke, was man an den selbstbewussten Preisen unschwer erkennen kann. Jedoch sieht und fühlt man den Premium-Anspruch auch in der Qualität von Karosserie und Innenraum. So ist die Außenhaut sehr gut verarbeitet, die Karosserie passgenau gefertigt und die Spaltmaße klein. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, wenn überhaupt könnte man noch den Bereich um die Hinterachse optimieren. Den Innenraum haben die Schweden

sorgsam zusammengesetzt und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen weitgehend passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen; auch an den Verkleidungen der A- und B-Dachsäulen findet sich ein Stoffüberzug. Nur die Sonnenblenden fallen ab, hier fasst man schnöden Kunststoff an - Letzteres muss wohl als einer von wenigen Unterschieden zum nobleren V90 herhalten.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Der V60 ist mit 4,76 m für die Mittelklasse ziemlich lang geraten, mit 2,05 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich der Volvo allerdings nicht allzu breit. Der Wendekreis fällt mit 11,9 m recht groß aus, was beim Rangieren auf engem Raum hinderlich ist. Die maximale Zuladung kann im Falle des Testwagens ordentliche 496 kg betragen, auch vollbesetzt hat man also meist noch etwas Guthaben für das Gepäck. Serienmäßig findet man nur ein einfaches Reifenpannenset an Bord, ein

Notrad ist optional.

Der Kraftstofftank ist mit 60 Litern nicht besonders groß für einen Reisewagen. Mit dem im Ecotest gemessenen Verbrauch von 6,6 l/100 km kommt damit dennoch etwa 905 km weit. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist Serie. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1,8 Tonnen schwer sein, die maximale Stützlast beträgt 100 kg.

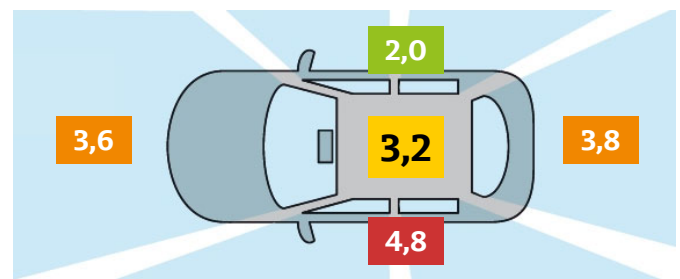
### 2,0 Licht und Sicht

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

Frontscheibe ist für den V60 Ultimate nicht erhältlich, da bei diesem das Head-up-Display serienmäßig ist - und beides zusammen geht nicht beim V60.

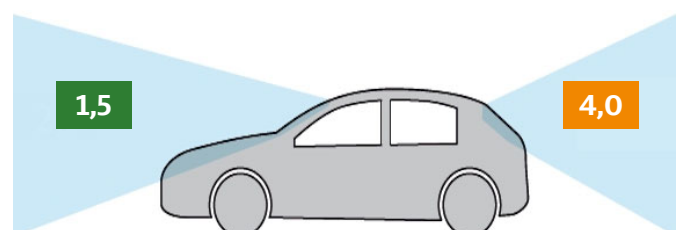
#### Rundumsicht

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.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

⊕ Der V60 Ultimate fährt bereits serienmäßig mit den "Thors Hammer" genannten LED-Scheinwerfern mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden) vor. Die Fahrbahn wird damit zwar leicht fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage ist verbaut. Um das Einparken zu erleichtern,

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich mit 41 cm über der Straße in noch zufriedenstellender Höhe und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man dort zufriedenstellend ein- und aussteigen. Die Türen werden leider nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest.

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

sind serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord. Gegen Aufpreis ist auch eine 360°-Kamera erhältlich, sie bringt gewissen Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorn und seitlich sehen will. Ab der Ausstattung Core blenden der Innen- und die Außenspiegel automatisch ab.

sich aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private Locking System gibt es optional. Dadurch können das Handschuhfach und der Kofferraum mit PIN separat verriegelt werden, wenn man das Fahrzeug z.B. bei einem Parkservice abgibt. Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Umfeldbeleuchtung erhellt neben Front und Heck über kleine LEDs in den Türgriffen auch die Seiten des V60 Ultimate.

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

## 2,3 Kofferraum-Volumen

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



Lediglich 385 l Gepäck passen in den Kofferraum des V60.

## 2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim V60 gehört - außer in der Basisvariante - eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Auch lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene dürfte die Klappe allerdings etwas weiter öffnen, denn ab etwa 1,85 m

Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit nur 64 cm über der Fahrbahn angenehm niedrig und ist eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.



## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne ist Serie. Die Gurte werden über gefederte Halter seitlich fixiert, so dass keine Einklemmgefahr besteht, wenn die Rücksitzlehnen aufgestellt werden. Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und ein Trennnetz für den Passagierraum; letzteres kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden.

## 2,3 INNENRAUM

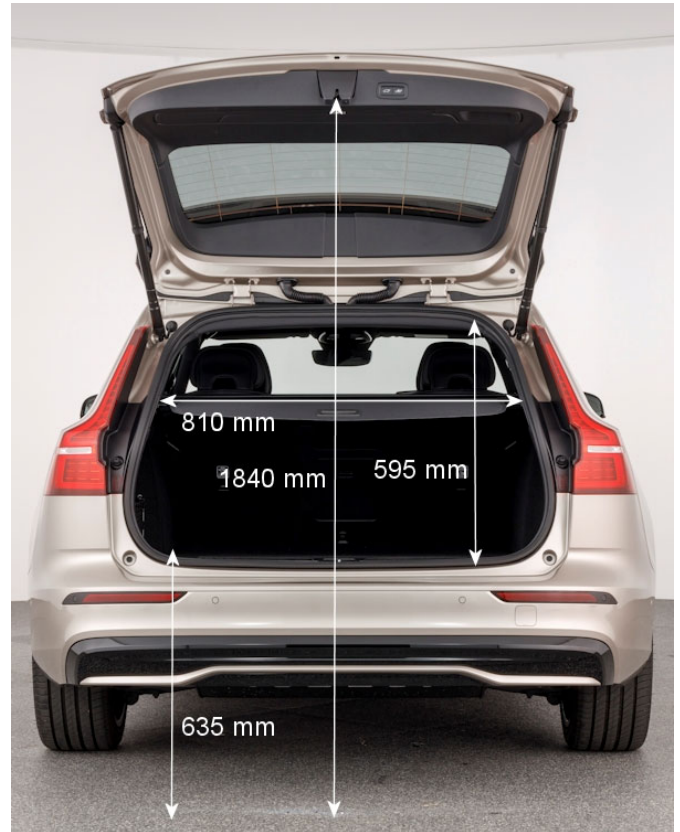
### 2,5 Bedienung

Seit der Umstellung des Infotainmentsystems auf Android-Basis nimmt das 9 Zoll große Mitteldisplay in den aktuellen Volvos eine noch wichtigere Rolle ein. Es ist bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut und lässt sich jetzt ähnlich schnell und einfach wie ein Smartphone oder Tablet bedienen. Und ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es eine Home-Taste unterhalb des Touchscreens zum Erreichen des Hauptmenüs. Detaillierte Einstellungen für Klima, Navi oder Audio verstecken sich in unzähligen Menüebenen.

Auch wenn die jüngere Generation damit schnell zurechtkommen sollte - das Ablenkungspotenzial während der Fahrt ist enorm. Denn selbst für einfache Einstellungen wie die Luftverteilung müssen erst einige Touch-Bedienschritte erfolgen. Ein separates Klimabedienteil mit haptischen Schaltern und Reglern gibt es nicht. 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 für das schnelle Bedienen ist groß und dauert seine Zeit.

Das Kombiinstrument ist beim V60 Ultimate serienmäßig als 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 ganz 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



Mit etwa 64 cm liegt die Ladekante des V60 auf einem erfreulich niedrigem Niveau.

einstellbare Sitze kosten Aufpreis.

Zumindest verfügt das Multimedia-System über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung. Die Kartendarstellung, Routenführung und Spracheingabe funktionieren dank Google-Assistent tadellos.

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



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität liegen beim V60 auf sehr hohem Niveau. Bei der Bedienbarkeit ist Volvo jedoch einen Schritt zu weit gegangen. Funktionstasten sind kaum mehr zu finden, fast alle Befehle müssen über das große Mitteldisplay über unzählige Menüebenen eingegeben werden. Die Ablenkung vom Straßenverkehr steigt damit enorm.

## 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem beinhaltet bereits ein Digitalradio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming, Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten. Auch einige Apps wie beispielsweise die für Online-Radiostationen lassen sich installieren. 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.

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

## 1,9 Raumangebot vorn

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

hohe Seitenlinie schränken das Raumempfinden aber etwas ein. Das beim V60 Ultimate serienmäßige Panorama-Schiebedach lässt viel Licht in den Innenraum.

## 2,9 Raumangebot hinten

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



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

## 3,1 Innenraum-Variabilität

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

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

## 2,0 KOMFORT

### 2,5 Federung

Das vormals erhältliche Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern ist aus der Aufpreisliste verschwunden. Einzige optionale Alternative zum Standardfahrwerk ist nun ein Sportfahrwerk, das die Karosserie des V60 der Straße um 15 mm näherbringt.

⊕ Das Standardfahrwerk im Testwagen gefiel uns besser als das des letzten V60 im Test, Volvo hat hier scheinbar an ein paar Schräubchen gedreht. Noch immer macht das Fahrwerk

aus dem V60 keine Sänfte, aber spricht insgesamt etwas williger auf Kanaldeckel, Fugen und Ähnliches an. Weiterhin aber liegt der Volvo auf der Autobahn angenehm satt und federt Bodenwellen ohne Nachschwingen weg. Der Volvo ist da ganz Reisewagen, wie es die V-Modelle von Volvo schon immer waren.

## 1,7 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond ist natürlich nicht so gut wie vorn, doch auch dort kann man es längere Zeit aushalten - zumindest auf den Außenplätzen. Diese sind bequem gepolstert und angenehm konturiert, der Kniewinkel ist allerdings nicht optimal - das lässt sich durch die großzügige Beinfreiheit aber teilweise ausgleichen. Der harte Mittelsitz ist dagegen sehr unbequem.

⊕ Die optionalen Teilleder-Sportsitze des Testwagens sind ausgezeichnet. Sie bieten kräftigen Seitenhalt bei gleichzeitig angenehm straffer Polsterung und guter Kontur. Auf beiden Vordersitzen genießt man ab Werk eine vollelektrische Einstellmöglichkeit samt Memory-Funktion und Vierwege-Lordosenstütze. Die Beinauflage ist ausziehbar. Für lange Reisen ist die aufpreispflichtige Massagefunktion für die Vordersitze ein attraktives Extra.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Bei konstanter Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,1 dB(A). Auffällig ist, dass auch bei höheren Geschwindigkeiten das Innengeräusch kaum zunimmt, der V60 bleibt angenehm ruhig. Dazu trägt sicherlich auch die optionale Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) bei,

während wiederum das Panoramaschiebedach tendenziell eher negativen Einfluss hat. Der Verbrennungsmotor ist sehr gut gekapselt und praktisch nur unter hoher Last zu hören. Auch sonst ergeben sich kaum Wind- und sonstige Fahrgeräusche.

## 1,4 Klimatisierung

⊕ Eine Vierzonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört beim Ultimate zum Serienumfang.

Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Eine benzinbetriebene Standheizung muss man extra bezahlen. Die Standheizung und-belüftung des Fahrzeugs ist unter anderem über das Smartphone bedienbar.

Die Sitzheizung vorn und hinten sowie die Lenkradheizung sind beim V60 Ultimate Serie. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung, Seitenrollos in den hinteren Türen sind nicht verfügbar. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn. Die optionale Frontscheibenheizung gibt es für den Ultimate nicht, da dieser das Head-up-Display serienmäßig hat und die feinen Drähte der Scheibenheizung die Darstellung stören würden.

# 1,9 MOTOR/ANTRIEB

## 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der von einem Startergenerator mildhybridisierte V60 B4 liefert 197 PS und stemmt 300 Nm auf die Kurbelwelle, damit kommt man gut voran.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 4,5 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,9 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 7,6 s an. Seit dem Jahr 2020 wird die Höchstgeschwindigkeit bei allen Volvo-Fahrzeugen elektronisch auf 180 km/h begrenzt.

## 1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vielleicht vor allem wegen des Verzichts auf an sich schon laufruhige Sechs- oder Achtzylindermotoren, sicher aber wegen des Oberklasse-Anspruchs der Schweden wurde richtig viel Aufwand getrieben, um Dröhnen, Brummen und merkliche Vibrationen zu dämpfen. Kurz gesagt: Das hat geklappt. Man sitzt annähernd unbehelligt vom Hochleis-

tungs-Vierzylinder im schmucken Ambiente des Schweden. Natürlich hört man den Motor, gerade bei hohen Drehzahlen - nie aber stört er akustisch. Und die Vibrationen hat der lange Schwede auch im Griff, es dringt wenn überhaupt ein eher undefinierbares Kribbeln bis in die Fingerspitzen.

## 2,3 Schaltung/Getriebe

Bei den mildhybridisierten Benzinern im V60 bekommt man nunmehr statt des Achtgang-Wandlerautomaten ein Sieben-gang-Doppelkupplungsgetriebe an den Motor geflanscht - wir hätten gerne den Wandler behalten, auch wenn das DKG effizienter ist. Der Doppelkuppler bemüht sich zwar inständig und bei gleichmäßiger Fahrt erfolgreich um schnelle und ruckfreie Schaltvorgänge, außerdem reichen sieben Gänge auch durchaus für den 180 km/h schnellen Volvo, aber auf per Gaspedal eingebrachte Lastanforderungen reagiert die Getriebesoftware meist überfordert, nämlich: erstmal gar nicht. Zieht man etwa auf der Autobahn bei Lkw-Geschwindigkeit von der rechten auf

die linke Spur und möchte zügig überholen, dauert es sagenhaft lange, bis das Getriebe sich für einen Gang entscheidet, derweil der Verkehr im Rückspiegel immer größer wird. Auch das Anfahren klappt nicht wirklich spontan, man muss immer etwas eher Gas geben als eigentlich gewohnt.

⊕ Die passenden Abstufungen des Getriebes und die serienmäßige Autohold-Funktion sorgen für eine noch gute Bewertung in diesem Kapitel. Bei 130 km/h dreht der Benziner mit 2.400 Touren.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

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

Beim ADAC Ausweichtest liefert der V60 eine souveräne Vorstellung ab und wirkt dabei verbindlicher als beispielsweise der größere V90. Das ESP greift genau richtig ein, sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Intensität. Die feine und situationsangepasste Regelung ermöglicht ein agiles Durcheilen der Gassen bei insgesamt recht hohen Geschwindigkeiten. Der Schweden-Kombi bleibt dabei gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die elektrische Servolenkung des V60 ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwa drei Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Volvo gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man eine gute

Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt. Trotz der nicht sonderlich hohen Lenkkräfte lässt sich der V60 erstaunlich präzise über kurvige Landstraßen dirigieren. Die Lenkkraftunterstützung kann man in zwei Stufen einstellen.

### 2,5 Bremse

⊕ Der V60 verfügt über eine standfeste Bremsanlage. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi 35,1 m im Durchschnitt (Mittel aus zehn

Einzelmessungen) - das ist ein guter, wenn auch nicht überragender Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.



## 1,4 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der V60 bietet eine wirklich umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung und bringt als Ultimate alles serienmäßig mit, was die Ausstattungsliste hergibt. Eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Radarsensor ist dabei nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Das System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, und dem Ausweichassistenten ebenso den Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht. Abgerundet wird das Angebot an Assistenzsystemen durch das Driver-Awareness-System. Dieses beinhaltet dann auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Serienmäßig ist überdies ein Head-Up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe.


### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auch dem Bereich der passiven Sicherheit widmet Volvo traditionell viel Aufmerksamkeit. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der V60 96 Prozent der Maximalpunkte für sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2018). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Kombi immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call).

### 1,9 Kindersicherheit

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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



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

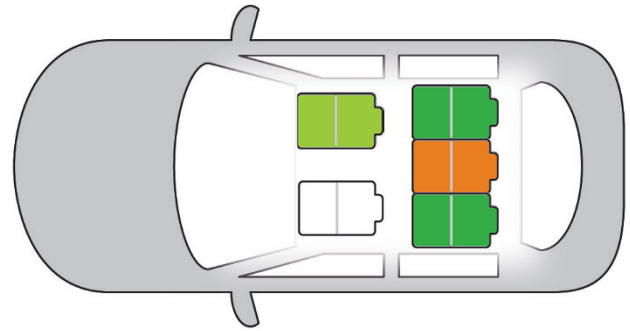
Im Fond lassen sich Kindersitze über die großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt iSize-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt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

## 2,9 Fußgängerschutz

Im Crashtest kommt der V60 auf 74 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem

## Kindersitze

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



### Notenskala

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

ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest ergibt sich für den V60 B4 ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Litern Superbenzin pro 100 km. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Ecotest beträgt 180 g/km. Das reicht nur für 23 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Volvo 6,7, außerorts 5,7 und auf der Autobahn 7,8 Liter pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Der Partikelaustritt liegt in allen Betriebszuständen unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO<sub>x</sub> und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau. So erhält der Volvo V60 B4 49 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 72 Zählern, die für vier von fünf Sternen im Ecotest genügen.

### Verbrauch

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

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

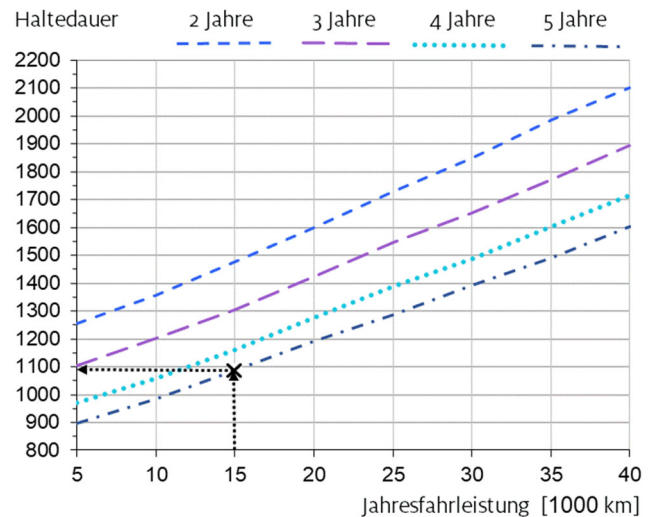
## 3,9 AUTOKOSTEN

### 3,9 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der V60 Ultimate mäßig ab. Der Grundpreis ist mit 61.500 Euro happig, allerdings sind tatsächlich alle Assistenzsysteme serienmäßig und auch die Komfortausstattung kommt nicht zu kurz. Der Testwagen hat noch ein paar Schmankerl an Bord und landet bei 68.440 Euro Listenpreis. Viel Geld, den Vergleich mit der Premiumkonkurrenz braucht der Volvo auch hier nicht zu scheuen. Die Kfz-Steuer liegt bei 136 Euro im Jahr, die Versicherungskosten halten sich in Grenzen (KH 15, TK 21, VK 21).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1086 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ   | V60 B3<br>Essential<br>DKG | V60 B4<br>Core DKG | V60 B5 Plus<br>Dark AWD<br>Geartronic | V60 B4<br>Diesel Core<br>Geartronic | V60 T6<br>Essential<br>AWD<br>Geartronic | V60 T8 Plus<br>Dark AWD<br>Geartronic |
|---|----------------------------|--------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|---------------------------------------|
| Aufbau/Türen                                    | KB/5                       | KB/5               | KB/5                                  | KB/5                                | KB/5                                     | KB/5                                  |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                          | 4/1969                     | 4/1969             | 4/1969                                | 4/1969                              | 4/1969                                   | 4/1969                                |
| Leistung [kW (PS)]                              | 120 (163)                  | 145 (197)          | 184 (250)                             | 145 (197)                           | 293 (398)                                | 335 (455)                             |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min                  | 265/1500                   | 300/1500           | 350/1800                              | 400/1750                            | 659/2500                                 | 709/3000                              |
| 0-100 km/h [s]                                  | 8,6                        | 7,6                | 6,6                                   | 7,9                                 | 5,4                                      | 4,6                                   |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]                    | 180                        | 180                | 180                                   | 180                                 | 180                                      | 180                                   |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 6,2/6,2   S                | 6,2/6,2   S        | 6,8/7,2   S                           | 4,7/5,5   D                         | 0,8/0,8   S                              | 0,8/0,8   S                           |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)           | 140/140                    | 140/140            | 156/163                               | 125/144                             | 17/17                                    | 17/17                                 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                   | 15/21/21                   | 15/21/21           | 15/21/21                              | 14/21/21                            | 14/21/21                                 | 14/21/21                              |
| Steuer pro Jahr [Euro]                          | 136                        | 136                | 197                                   | 296                                 | 40                                       | 40                                    |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]                  | 917                        | 987                | 1128                                  | 1037                                | 997                                      | 1112                                  |
| Preis [Euro]                                    | 44.300                     | 49.700             | 60.000                                | 52.800                              | 59.750                                   | 68.600                                |

#### 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-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter |                                |
| Hubraum   | 1.969 ccm                      |
| Leistung  | 145 kW/197 PS bei 4.750 1/min  |
| Maximales Drehmoment  | 300 Nm bei 1.500 1/min         |
| Kraftübertragung  | Frontantrieb                   |
| Getriebe  | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit   | 180 km/h                       |
| Beschleunigung 0-100 km/h   | 7,6 s                          |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)   | 6,2 l                          |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß  | n.b.                           |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert  | n.b.                           |
| Klimaanlage Kältemittel   | R1234yf                        |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)   | 235/45 R18                     |
| Länge/Breite/Höhe   | 4.761/1.850/1.427 mm           |
| Leergewicht/Zuladung  | 1.734/506 kg                   |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt   | 495/1.407 l                    |
| Anhängelast ungebremst/gebremst   | 750/1.800 kg                   |
| Stützlast/Dachlast  | 100/75 kg                      |
| Tankinhalt  | 60 l                           |
| Garantie Allgemein/Rost   | 2 Jahre/12 Jahre               |
| Produktion  | Schweden, Torslanda            |

## ADAC Messwerte

|   |                          |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 4,5 s                    |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                        |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | 2.400 1/min              |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 35,1 m                   |
| Reifengröße Testwagen                       | 235/40 R19 96W           |
| Reifenmarke Testwagen                       | Michelin Primacy 4       |
| Wendekreis links/rechts                     | 11,9/11,8 m              |
| Ecotest-Verbrauch                           | 6,6 l/100km              |
| Stadt/Land/BAB                              | 6,7/5,7/7,8 l/100km      |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest            | 156 g/km (WTW* 180 g/km) |
| Reichweite                                  | 905 km                   |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 67,1 dB(A)               |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.045 mm                 |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.744/496 kg             |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 385/875/1.420 l          |

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

| Betriebskosten                      | 175 Euro    | Werkstattkosten | 96 Euro  |
|-------------------------------------|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten                           | 108 Euro    | Wertverlust     | 707 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten             | 1086 Euro   |                 |          |
| Steuer pro Jahr                     | 136 Euro    |                 |          |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK   | 15/21/21    |                 |          |
| Basispreis V60 B4 Ultimate Dark DKG | 61.500 Euro |                 |          |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 13.06.2022 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 68.440 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 2.573 km       |
| Auffälligkeiten/Mängel                 | keine          |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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           | -                       |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/-               |
| Abbiege-/Kurvenlicht         | Serie                   |
| Regen-/Lichtsensoren         | Serie                   |
| Fernlichtassistent           | Serie                   |
| Tempomat/Limiter/ACC         | Serie/Serie/Serie       |
| Einparkhilfe vorn/hinten     | Serie/Serie             |
| Parklenkassistent            | 650 Euro° (Paket)       |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera   | Serie/650 Euro° (Paket) |
| Head-up-Display              | Serie                   |
| 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   |
| Spurwechselsassistent            | Serie   |

### 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               |
| Lenkradheizung                           | Serie               |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie               |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie               |

### AUSSEN

|                                   |              |
|-----------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung (teilelektrisch) | 1.070 Euro   |
| Metalllackierung                  | ab 990 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach      | -/Serie      |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: September 2022  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.