ADAC autotest

Volvo XC60 Plug-in Hybrid T6 Ultra Dark AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (257 kW / 350 PS)

Die aktuelle Baureihe des Volvo XC60 wurde 2017 vorgestellt und wird seitdem mit kleineren Anpassungen aktuell gehalten. Momentan steht das in Deutschland meistverkaufte Modell der Schweden als zweites Facelift bei den Händlern. Dass der neueste XC60 auf den ersten Blick aussieht wie eh und je, täuscht nicht: Die Änderungen liegen im Detail. Außen gibt es neben einem neuen Kühlergrill neue Räder und Lackierungen. Innen dominiert ein aktualisiertes Zentraldisplay die Änderungen. Im Test tritt der XC60 als Plug-in-Hybrid T6 in der höchsten Ausstattungsvariante an. Vor allem bei diesem Modell würden sich Kunden deutlichere Updates wünschen. Während viele Mittelklasse-Hybride mit Stecker bereits elektrische Reichweiten von über 100 km erreichen und mittels Schnelladeanschluss (CCS) geladen werden können, heben die Schweden nur die AC-Ladeleistung auf 6,4 kW und verlieren in dieser Disziplin den Anschluss. Weiterhin auf Stand ist der XC60 im Bereich Materialqualität: Er fühlt sich wertig an und bietet ein Interieur zum Wohlfühlen. In der Ultra-Variante wählt man die Fahrstufen mittels Kristallglas-Wählhebel und genießt optional das Bowers und Wilkins-Soundsystem mit Metall-Lautsprecherabdeckungen. Passend steht ein optionales Luftfederfahrwerk bereit, dass für einen guten Fahrkomfort sorgt. Ebenfalls auf Stand ist die Sicherheitsausstattung, wo die der Ultra-Variante kaum ein Feature vermissen lässt. Verbesserungswürdig ist die Bedienung: Hier verzichten die Schweden mit ihrem Android-System zu umfangreich auf haptische Tasten. Alles in allem bleibt der XC60 seinen bekannten Tugenden treu - zu einem Einstiegspreis von über 80.000 Euro sollte der Plug-in-Hybrid aber schneller laden und weiter elektrisch fahren können. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, Land Rover Range Rover Velar.

⊕ **umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, viel Platz für die Insassen, guter Federungskomfort (option. Luftfahrwerk), gehobene Materialqualität**

⊖ **geringe elektrische Reichweite und Ladeleistung, hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, Bedienung mit hohem Gewöhnungsaufwand**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,3
AUTOKOSTEN	4,4

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Volvo fertigt die Karosserie des XC60 sorgfältig, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind zum Innenraum hin verkleidet und die Fenster klappern im heruntergelassenen Zustand nicht unangenehm beim Schließen der Türen. Unter der Frontklappe offenbart der XC60 zwar einen recht aufgeräumten Motorraum, doch an einigen Stellen lassen sich nicht vollständig ummantelte Stecker finden. Dass die Haube mit zwei Gasdruckfedern und keinem kostengünstigen Stab offengehalten wird, versteht sich beim Anspruch der Schweden von selbst und erleichtert beispielsweise das Nachfüllen des Scheibenwischwassers. Der Unterboden ist im Bereich des Motors verkleidet, ansonsten aber recht offen. Erfreulich: Volvo bietet im Zubehör eine Motorschutzplatte an, die für einen besseren Schutz vor Beschädigungen durch unwegsames Terrain sorgt.

Im Innenraum setzt sich der gehobene Anspruch fort. Die Materialien sind in den oberen Bereichen von Instrumententafel und Türverkleidungen im gesamten Interieur weich ausgeführt. Der Teppichboden im gesamten Auto macht einen wertigen Eindruck und zieht sich bis hoch zur Mittelkonsole - auch die Seitenverkleidungen im Kofferraum sind damit bezogen. Besonders schön gemacht ist der Gangwahlhebel aus echtem Kristallglas und die Lautsprecherverkleidungen aus Aluminium - letztere erhält man mit dem optionalen Soundsystem. Knarzende Kunststoffteile findet man nur dann, wenn man es drauf anlegt - im normalen Fahrbetrieb ist alles fest und ordentlich montiert. Schlecht entgratete Kanten muss man suchen, im Alltagsgebrauch fallen keine scharfkantigen Stellen auf.

2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Volvo XC60 Plug-in-Hybrid T6 im Ecotest bei etwa 64 km - Volvo gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von bis zu 77 km (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der XC60 rund 8,1 l/100 km (Ecotest), so dass man allein mit der 71-l-Tankfüllung etwa 880 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (gesamte Kapazität: 16,8 kWh inkl. Ladeverluste) dauert rund drei Stunden bei 6,4 kW - der XC60 Plug-in-Hybrid kann nur einphasig geladen werden. Vor dem Facelift betrugt die maximale Ladeleistung an Wechselstrom nur 3,7 kW, was in etwa der doppelten Ladezeit entspricht. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker für die Wallbox oder öffentliche Ladestationen ist serienmäßig dabei, das für die 230-V-Steckdose (Schuko) zuhause gibt es optional im Zubehör. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 480 kg - für einen Fünfsitzer in Ordnung. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das genügt locker für einen Fahrradträger samt zwei oder mehr E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der XC60 T6 bis zu einem Gewicht von 2.250 kg - das ist sehr gut und für ein Plug-in-Hybrid-Modell wirklich üppig. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er maximal die üblichen 750 kg wiegen. Reifen mit Notlaufeigenschaften gibt es nicht, ein Reparaturset ist Serie. Ein Not- oder Reserverad ist nicht lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 12,0 m - das geht noch in Ordnung für ein Fahrzeug der Mittelklasse. Eine praktische Hinterachslenkung, die den Wendekreis nochmal deutlich verkleinern kann, bieten die Schweden nicht an. Unpraktisch in der Stadt sind die Breite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,71 m.

⊖ Einige Konkurrenzmodelle bieten inzwischen Schnellladeanschlüsse (CCS mit bis zu 85 kW), mit deren Hilfe man beispielsweise auf längeren Strecken schnell elektrische Reichweite nachladen kann. An Wechselstrom-Ladestationen bieten die meisten Konkurrenten eine Ladeleistung bis 11 kW, womit die Ladung in etwa doppelt so schnell gelingt. Zudem erreichen Plug-in-Hybride in der Mittelklasse mittlerweile Reichweiten von über 100 km - hier hat der geliftete XC60 das Nachsehen.

© ADAC e.V.

2,3 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch vernünftig abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind noch ordentlich zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante erheblich schwerer. Die serienmäßigen Parksensoren vorn wie hinten sowie das 360-Grad-Kamerasystem sind daher eine willkommene Unterstützung. Schade: Die serienmäßige Rückfahrkamera ist nicht gegen Verunreinigung geschützt und besitzt auch keine Waschdüse, letztere lässt sich aber laut Preisliste im Zubehör nachrüsten. Zudem gibt es keinen Einparkassistenten. Die Rundumsicht gelingt laut der ADAC Messung recht ordentlich. Um die weit herausragenden Kopfstützen für eine bessere Sicht aus dem Weg zu bekommen, lassen sie sich elektrisch umklappen. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition gut. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine einwandfreie Sicht nach hinten. Der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich (erweitert das seitliche Blickfeld), beide Außenspiegel blenden ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab. Der XC60 Ultra ist serienmäßig mit Matrix-LED-Scheinwerfern samt dynamischem Fernlichtassistenten (blendet andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus) sowie automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn, lediglich das Abblendlicht könnte intensiver und homogener leuchten. Eine Seltenheit: Der XC60 verfügt über ein "echtes" Kurvenlicht, bei dem der gesamte Lichtkegel mitschwenkt, um dunkle Kurvenpassagen bestmöglich zu erhellen.

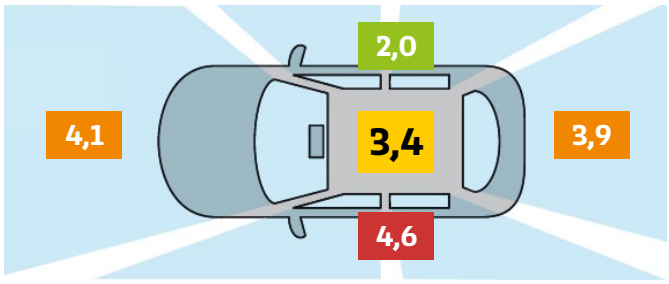
2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ 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 die hohen Schweller 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. 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. 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 - auch an Steigungen. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel über allen äußeren Sitzplätzen. 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

Der Schwede bietet eine gute Rundumsicht dank hoher Sitzposition und asphärischer Spiegel, ergänzt durch 360-Grad-Kameras.

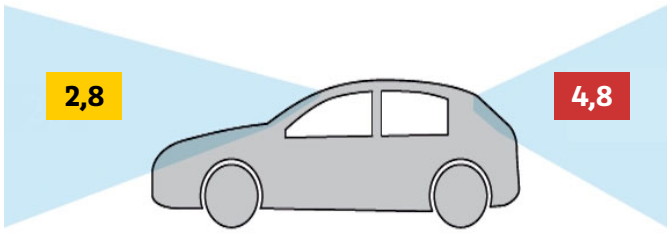
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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

⊖ 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.

© ADAC e.V.

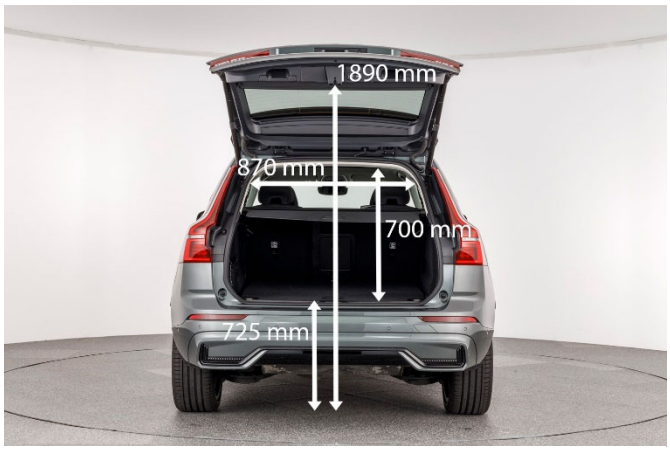
2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Trotz der beträchtlichen Größe des Volvo XC60 ist der Gepäckraum bis zur Abdeckung beim Plug-in-Hybriden mit 400 Litern nicht gerade riesig. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Kofferraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 580 Liter. Unter dem Kofferraumboden finden sich weitere 15 l Stauvolumen für kleinere Utensilien. Insgesamt können im Kofferraum bis zu elf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 820 Liter Gepäck verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.420 Liter verfügbar.

Das Ladevolumen des Volvo XC60 PHEV beträgt 400 bis maximal 1.420 Liter, ergänzt um ein 15-Liter-Unterbodenfach.

2,4 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 Funkfernbedienung 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. Allerdings steigt der Ladeboden im vorderen Bereich leicht an und ist damit nicht durchgängig eben. Der Kofferraum wird von einer Leuchte links und rechts



DIe elektrische Heckklappe öffnet bis max. 1,90 Meter. Das Beladen wird durch die Ladekante von knapp 73 cm etwas erschwert, wobei der Ladeboden im vorderen Bereich etwas ansteigt.

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. Ablagen findet man unter dem Ladeboden, welcher sich mittels Haken in aufgestellter Position arretieren lässt, sowie links in einem Staufach mit Netz. Darüber hinaus gibt es je einen Taschenhaken pro Seite.

⊕ 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.

© ADAC e.V.

2,2 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Im Facelift des XC60 findet ein neues 11,2-Zoll-Display im Hochformat Einzug, welches nun eine noch etwas bessere Darstellung bietet. Die meisten Funktionen des XC60 werden über dieses Touch-Display gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm ansehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menü-Ebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist volldigital ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht sofort selbsterklärend und der Bordcomputer unübersichtlich.

Die Bedienung von Infotainment- und Fahrzeugfunktionen geschieht größtenteils über das zentrale Touchdisplay. Leider verzichten die Schweden umfassend auf Tasten.

⊕ Der XC60 bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen. In der Ultra-Ausstattung ist das meiste Serie, elektrische Vordersitze mit Memory-Funktion und Sensoren für Licht, Spiegel-Abblendfunktion und Scheibenwischer seien nur als Beispiele genannt.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Die Fahrmodusauswahl geschieht nicht mehr schnell und praktisch mithilfe eines Drehreglers auf dem Mitteltunnel, sondern muss nun deutlich umständlicher über den Touchscreen vorgenommen werden.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist schon in der Basis-Version umfangreich, in der Ultra-Ausstattung vollumfänglich. Einzig das ohnehin sehr gute Audiosystem von Harman/Kardon mit 14 Lautsprechern und 600 Watt lässt sich noch auf das famose Soundsystem von Bowers und Wilkins mit 19 Lautsprechern und 1.410 Watt aufrüsten. Das serienmäßige Android Infotainmentsystem beinhaltet ein Radio (FM und DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Google Konnektivitätsdiensten wie Google Maps, Google Assistant und den Google Play Store - das Datenvolumen für die Dienste ist für vier Jahre unbegrenzt inklusive. Weitere Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standklimatisierung, Fahrzeugortung) sind selbstverständlich ebenfalls dabei. Google Maps liefert neben der Navigation auch Echtzeit-Verkehrsinformationen. Apple CarPlay und Android Auto (mit und ohne Kabel) sind serienmäßig an Bord, wie auch die induktive Ladeschale.

1,4 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 etwas geschmälert wird. Das bei der Ultra-Variante serienmäßige, große Panorama-Schiebedach lässt auf Wunsch deutlich mehr Licht in den Volvo und sorgt so für ein großzügigeres Raumgefühl. Die Ambientebeleuchtung ist ebenso stets serienmäßig an Bord und sorgt für eine verbesserte Raumwahrnehmung bei Fahrten in der Dunkelheit - allerdings nur einfarbig.

© ADAC e.V.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten bietet der Volvo ein gutes Platzangebot. Erst ab 1,95 m kommt man mit dem Dachhimmel in Berührung, die Beinfreiheit ist noch großzügiger: Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, könnten dahinter theoretisch auch Personen mit über zwei Meter Körpergröße sitzen. Das luftige Raumgefühl passt dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindlichen Dachsäulen stören etwas. Das serienmäßige Panorama-Schiebedach reicht bis nach hinten über die Rücksitzbank und lässt zusätzliches Licht in den Fond. Die einfarbige Ambientebeleuchtung setzt sich hier ebenfalls fort.

Im Fond finden Passagiere bis 1,95 m Körpergröße genug Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit reicht sogar für Insassen mit über zwei Metern Körpergröße.

2,9 Innenraum-Variabilität

Alltagstaugliche Ablagen gibt es im XC60 reichlich. Vorn bieten die Türfächer Platz für 1-l-Flaschen, in der zweiten Reihe wird es dafür platztechnisch knapp. Das Smartphone kann gut erreichbar vor dem Gangwahlhebel abgelegt und geladen werden. In der Mittelkonsole lassen sich unter dem Rollo kleinere Gegenstände wie Schlüssel oder Geldbeutel verstauen. Schiebt man das Rollo zurück, findet man zwei gut erreichbare Becherhalter mit Haltenasen. Das recht geräumige Handschuhfach ist beleuchtet und mit Filz ausgekleidet, allerdings weder klimatisier- noch abschließbar. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lässt sich die Rückbank weder in Längsrichtung verschieben noch kann die Neigung der Rücksitzlehnen verstellt werden.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ 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 innerorts mitunter steifbeinige Federungsverhalten passt nicht so recht zum entspannten Charakter des Schweden. Grobe Fugen, Kanaldeckel oder Ähnliches dringen in Verbindung mit den 21 Zoll großen Rädern des Testwagens zudem mitunter etwas trocken in den Innenraum. Das optionale Luftfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung des Testwagens bietet mehrere Funktionen. Die Bodenfreiheit wird abhängig von 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 sowie die Fahrstabilität durch den tieferen Schwerpunkt zu erhöhen.

1,8 Sitze

⊕ In der Variante Ultra sind die elektrischen Komfortsitze bereits serienmäßig verbaut. Der Einstellumfang der beiden Vordersitze ist umfassend: Neben den Grundfunktionen (Längsrichtung, Höhe, Rückenlehne) lässt sich die Sitzfläche elektrisch neigen und die Oberschenkelauflage elektrisch verlängern. Darüber hinaus gibt es eine Vier-Wege-Lendenwirbelstütze sowie eine Memory-Funktion für beide Sitzplätze. Als weitere Zusatzoption bietet Volvo noch eine Massagefunktion für die beiden Vordersitze. Die Sitze bieten einen guten Seitenhalt bei gleichzeitig angenehm straffer Polsterung und guter Kontur. Die Fahrerumgebung lässt sich nur geringfügig an die Statur anpassen. Sowohl die Mittelarmlehne als auch die Kopfstütze sind fixiert, einzig die Höhe des Gurtaustritts lässt sich anpassen. Hinten sitzt man außen ebenfalls gut, gerade im Vergleich mit anderen Mittelklassefahrzeugen, da der Kniewinkel nicht zu spitz ausfällt. Lediglich der Fondmittelsitz ist tatsächlich eher ein Notsitz für kürzere Strecken.

© ADAC e.V.

2,3 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h fällt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung (vorn und hinten) ausgestatteten Testwagens mit 66,2 dB(A) gut aus. Der Antrieb hält sich akustisch zurück, solange keine hohen Lasten abgefordert werden. Bei Volllast weiß der kernige Motorsound zu gefallen. Während Wind- und Umgebungsgeräusche wenig wahrgenommen werden, sind das Abrollgeräusch der großen Räder sowie leichtes Poltern vom Fahrwerk zu vernehmen.

1,9 Klimatisierung

⊕ Schon serienmäßig ist das Volvo-SUV mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Für den Automatikmodus gibt es fünf Intensitätsstufen, zudem ist eine Umluftautomatik mit an Bord. Erfreulich: Die Luftausströmer können vorne und hinten (Ausströmer in den B-Säulen) unabhängig von der Richtung in ihrer Intensität angepasst werden. Dies ist vor allem dann vorteilhaft, wenn man den Luftstrom gezielt beeinflussen möchte. Darüber hinaus rollt der XC60 als Plug-in-Hybrid serienmäßig mit Sitzheizung vorn sowie Lenkradheizung und einer programmierbaren Standheizung vom Band. Zudem hat der Volvo ab Werk ein Luftreinigungssystem an Bord, das bis zu 95 Prozent der Feinstaubpartikel aus der Luft herausfiltert. Wird der Anteil schädlicher Partikel zu hoch (Fahrt durch Tunnel o. ä.) schließt das Fahrzeug automatisch die Frischluftzufuhr Die abgedunkelten Scheiben ab der B-Säule sind ein Extra und kosten 450 Euro Aufpreis.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Verbrennungsmotor im XC60 Plug-in-Hybrid T6 ist ein Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benziner mit 186 kW/253 PS. Er treibt die Vorderachse an. Zusätzlich wird er von einem 107 kW/145 PS starken Elektromotor an der Hinterachse unterstützt. Zusammen befähigen sie den Schweden zu wirklich guten Fahrleistungen. Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h erledigt er in schnellen 3,8 Sekunden, von 80 auf 120 km/h vergehen nur 4,7 s. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In unter einer Sekunde geht es von 15 auf 30 km/h. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 5,7 s an. Die Höchstgeschwindigkeit des XC60 Plug-in-Hybrid T6 wird wie bei allen aktuellen Volvo-Fahrzeugen auf 180 km/h elektronisch begrenzt. Selbst rein elektrisch unterwegs ist man kein Verkehrshindernis. Der XC60 T6 beschleunigt in 7,4s von 60 auf 100 km/h. Rein elektrisch erreicht der Schwede 140 km/h, was in der Praxis absolut ausreichend ist.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der Plug-in-Hybrid rein elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur E-Motor-typisch erstklassig. Vibrationen sind dann antriebsseitig nicht zu spüren. Schaltet sich der Vierzylinder-Benziner hinzu, sind minimale Vibrationen im Lenkrad wahrnehmbar. Erst beim Ausdrehen klingt der Ottomotor dann recht kernig, sonst arbeitet er dezent im Hintergrund. Solange man den XC60 T6 entspannt bewegt, ist das Zusammenspiel der beiden Antriebe ausgesprochen harmonisch. Wird das SUV jedoch unvermittelt gefordert, muss sich der Hybridantrieb oft erst einen Moment sortieren, ehe er mit Vehemenz loslegt. Die Fahrmodi haben entsprechenden Einfluss auf die Reaktionsfreude - im Sportmodus ist das Antriebssystem bereits auf schnelle Reaktion vorbereitet, was allerdings zu Lasten der Effizienz geht.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der XC60 T6 ist mit einer Achtstufen-Wandlerautomatik ausgestattet. Sie gefällt mit komfortablen Schaltvorgängen und schlüssiger Schaltstrategie, lässt aber ab und an den Motor etwas hoch drehen. Die Bedienung des formschönen und hochwertigen Wählhebels ist schnell erlernt, im Sportmodus kann man damit auch die Gangwechsel anstoßen. Der Wechsel der Fahrtrichtung gelingt gerade beim Rangieren ausgesprochen schnell - hier hilft der Elektromotor an der Hinterachse, der zügiger reagieren kann als das Getriebe die Gänge neu sortiert. Die Parkposition "P" wird mittels

© ADAC e.V.

Knopfdruck eingelegt - oder automatisch mit Abschalten des Fahrzeugs. Dank der acht Gänge fallen die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Fahrstufen klein aus, bei Tempo 130 dreht der Vierzylindermotor mit niedrigen 2.100 Touren. Die serienmäßige Autohold-Funktion bremst den Wagen beim Anhalten fest und löst sich beim Anfahren automatisch.

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

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der XC60 legt eine weitgehend gute Fahrstabilität an den Tag. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert das SUV recht gelassen. Zwar fallen die Aufbaubewegungen ausgeprägt aus, die Fahrtrichtung ändert der XC60 aber nur leicht. In Folge dessen lässt er sich ohne große Mühen wieder auf den ursprünglichen Kurs zurücklenken und bleibt leicht handhabbar. Von Spurrinnen lässt sich der Schwede wenig beeinflussen und bietet insgesamt einen guten Geradeauslauf. Korrigiert man eine zu schnell angefahrene Kurve mit einem spontanen Bremsimpuls, sorgt das SUV nicht für unangenehme Überraschungen. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) greift zielsicher ein und steuert einem instabilen Fahrzustand präventiv entgegen. Nähert man sich dem Grenzbereich, schiebt der XC60 kurzfristig und gutmütig über die Vorderräder. Im ADAC Ausweichtest erkennt das ESP die Gefahrensituation schnell und bremst den XC60 eher zu früh als zu spät ein. Die Gasse zwischen Hindernis und Zielspur lässt sich mit der verringerten Geschwindigkeit mühelos treffen. Dem Fahrer wird kein besonderes Reaktionsvermögen abverlangt - eine sichere Abstimmung. Absolviert man den Parcours mit Fokus auf eine möglichst schnelle und präzise Durchfahrt, verhindern die ausgeprägten Aufbaubewegungen und die etwas ungenaue Lenkung eine gute Fahrdynamik. Nichtsdestotrotz bieten die Reifen ein hohes Grip-Niveau, was in Summe ordentliche Durchfahrtsgeschwindigkeiten ermöglicht. Kurvengierig ist der XC60 nicht, als durchweg träges SUV sollte man ihn aber auch nicht abstempeln. Die Traktion fällt zumeist gut aus. Nur bei starker Beschleunigung aus dem Stand muss die sensibel regelnde Traktionskontrolle eingreifen.

2,9 Lenkung

Die Lenkung des XC60 spiegelt den Charakter des SUV recht gut wider: Sie agiert mühelos, gelassen und etwas in Watte gepackt. Allerdings leidet der subjektive Eindruck unter den recht niedrigen Bedienkräften und dem entkoppelten, synthetischen Lenkgefühl. Zudem fühlt sich die Mittellage etwas diffus und damit wenig definiert an. In der Konsequenz lässt der Schwede auch hier an Rückmeldung und schlussendlich an Kontrolle vermissen. Im Sport-Modus wird die Lenkkraft erhöht, wodurch sich die Lenkung nicht mehr so unbeteiligt anfühlt - wirklich gefühlvoller wird sie dadurch aber nicht. Mit 3,1 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt, der Lenkaufwand speziell in der Stadt und beim Rangieren ist dadurch erhöht.

2,2 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl geht im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Im Bordmenü kann man zwei Kennlinien für das Bremsgefühl einstellen. Unabhängig davon werden vom Elektromotor moderate Bremsungen übernommen, der dabei als Generator arbeitet. Muss der XC60 T6 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis.

© ADAC e.V.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Umfassend ist die aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante immer dabei ist. Die serienmäßigen Systeme "Driver Assistance", "Driver Awareness" und "Safety Assistance" umfassen von Abstandswarnung, Notbremsassistent über Spurassistent bis hin zur Spurwechselwarnung alle in dieser Klasse üblichen Sicherheitsfunktionen. 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. Der Pilot Assist ermöglicht teilautonomes Fahren bis 130 km/h, in dem er eine aktive Spurführung mit dem automatischen Abstandsregeltempomaten verbindet. Beim rückwärts Ausparken wird vor Hindernissen gewarnt. Selbst das Head-up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe ist in der Ultra-Ausstattung Serie. Eine Müdigkeitserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso immer an Bord. Die bei jedem Neustart aktivierte akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung (gesetzlich vorgeschrieben) kann über das linke Bedienfeld am Lenkrad durch Druck auf den Pfeil nach links schnell und einfach deaktiviert werden. Auch sonst arbeiten die Assistenzsysteme praxisnah und unauffällig, was den Fahrer im Alltag sinnvoll unterstützt.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der XC60 98 Prozent der Maximalpunkte für seine sehr gute Insassensicherheit erzielen. Allerdings hat dieses Testergebnis aus dem Jahre 2017 mittlerweile seine offizielle Gültigkeit verloren. Dennoch ist auch beim Facelift-XC60 von einem guten Crash-Ergebnis auszugehen, da Volvo stets großen Wert auf hohe Sicherheit gelegt hat und immer noch legt. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das SUV immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis etwa 1,75 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel nicht so groß, so dass sich das Risiko beispielsweise eines Schleudertraumas in Grenzen hält. Auf allen Plätzen werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen Plätzen. Erkennen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-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	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Serie
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt mes-send)

© ADAC e.V.

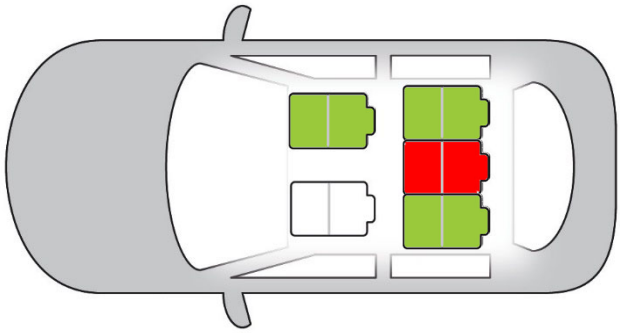
die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call). Ein Trennnetz für den Passagierraum ist Serie und kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Sowohl die vorderen als auch die hinteren Türen verfügen über Reflektoren, damit offene Türen nachts leichter erkannt werden können.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der XC60 im letzten aber mittlerweile abgelaufenen Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzplätzen 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. Der Mittelsitz eignet sich im Test auf Grund der ungünstig positionierten Anlenkpunkte nur sehr eingeschränkt für die Montage eines Kindersitzes. Serienmäßig verbaut sind die in die Rücksitzflächen integrierten, aufklappbaren Sitzerhöhungen für Kinder - sehr praktisch. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz- und Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch betätigen und ist damit manipulationssicher und komfortabel.

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

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreichte der XC60 als Vorfacelift-Modell 76 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Die Vorderkante der Motorhaube birgt ein recht hohes Verletzungspotenzial, im mittleren Bereich der Motorhaube ist dieses am geringsten. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das andere Verkehrsteilnehmer, Radfahrer, Personen bis hin zu größeren Tieren erkennen und bis zu einer Geschwindigkeit von rund 50 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

3,7 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2

Der Volvo XC60 Plug-in-Hybrid T6 schafft im Ecotest eine rein elektrische Reichweite von etwa 64 km - Volvo gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch bis zu 77 km (WLTP) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei knapp 26,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen aktuellen Plug-in-Hybrid ein recht hoher Wert. Es gibt inzwischen auch deutlich sparsamere Konkurrenten. Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 8,1 l Benzin pro 100 km, damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 213 g/km. Dabei liegt der Kraftstoffkonsum innerorts bei 5,9 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,7 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 10,4 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich reduziert. Im Messzyklus des ADAC Ecotest (inkl. Kickdown-Phase, bei der der Verbrenner zustartet) verbraucht der Schwede 16,1 kWh Strom und 3,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 168 g pro km, unter Berücksichtigung des CO2-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland. Im ADAC Ecotest gibt es dafür 27 von maximal 60 möglichen Punkten.

© ADAC e.V.

4,0 Schadstoffe

⊖ Der Turbo-Benziner ist mit seiner Abgasreinigungstechnik sehr sauber; die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen eingehalten. Auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland werden im Ecotest berücksichtigt, deshalb gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 20 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten liegt der Plug-in-XC60 damit bei 47 Zählern und erhält nur zwei von fünf Ecotest-Sternen.

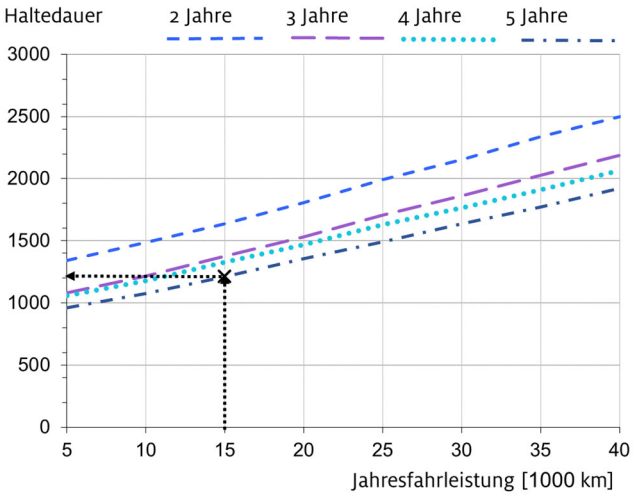
4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der XC60 Plug-in-Hybrid T6 startet ab einem Preis von 67.990 Euro. Bei dieser Variante sind aber noch nicht alle Komfort- und Sicherheitsfunktionen an Bord, die man in dieser Klasse erwartet. Die getestete Top-Ausstattungsvariante Ultra übererfüllt gewissermaßen die Anforderungen und wartet mit zahlreichen Zusatzausstattungen auf. Ab einem Basispreis von 80.290 Euro sind dann beispielsweise neben den nützlichen Einparkhilfen inkl. Rundum-Kameras, auch alle Fahrassistenzfunktionen sowie ein Head-up-Display und das Panorama-Glasschiebedach dabei. Der nahezu voll ausgestattete Testwagen inklusive Luftfederung und High-End-Audiosystem kommt auf einen Preis von 88.650 Euro. Angesichts des gebotenen Ausstattungsumfangs und der Materiaqualität geht das weitgehend in Ordnung. Allerdings hinkt der XC60 als Plug-in-Hybrid in puncto elektrischem Fahren hinter seinen Konkurrenten her. Die gebotene Ladeleistung sowie die elektrische Reichweite entsprechen nicht seinem Preisschild. Hier kommt es auf die persönliche Gewichtung an, ob einem die gute Verarbeitung und das solide "Volvo-Gefühl" den Preis wert sind. Größter Kostentreiber bleibt der Wertverlust, der bei einem so teuren Auto absolut gesehen erheblich ausfällt. Dazu kommen nicht unerhebliche Betriebskosten, denn die hohen Verbräuche von Strom und Benzin gehen ins Geld. Die Kfz-Steuer dagegen ist günstig, sie kommt auf 40 Euro pro Jahr. Dagegen teurer kommt die

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1210 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Versicherung. Die Haftplicht-Einstufung liegt bei moderaten 16, die Teilkasko bei 23 und die Vollkasko bei 21. Volvo gibt auf das Fahrzeug und den Lack zwei Jahre, gegen Durchrostung zwölf Jahre und für die Hybridbatterie acht Jahre bis 100.000 km Garantie.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XC60 Plug-in Hybrid T6 Essential AWD Geartronic	XC60 Plug-in Hybrid T8 Plus Black Edition AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	257 (350)	335 (455)
Max. Drehmoment [Nm]	659	709
0-100 km/h [s]	5,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	2,8 l S	3 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	64	66
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/23	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	40	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1069	1264
Preis [Euro]	67.990	74.490

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi		
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van		
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen		
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up		
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle				

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/kWh/100 km pro t]*	1,5/7,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	183/376/651
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/1.023
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,95
Herstellungsland	Schweden
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	66
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	138

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e (WLTP) 36EA, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.969 ccm
Systemleistung	257 kW/350 PS
Max. Systemdrehmoment	659 Nm
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,00 l
CO_2-Ausstoß	64 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.708/1.902/1.651 mm
Leergewicht/Zuladung	2.150/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	468/1.528 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.250 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R21 102V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	3,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/7,7/10,4 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	76 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	945 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.180/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/820/1.420 l

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

Betriebskosten	**148 Euro**	**Werkstattkosten**	**165 Euro**
Fixkosten	**145 Euro**	**Wertverlust**	**752 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	1.210 Euro
Steuer pro Jahr	40 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23
Basispreis XC60 Plug-in Hybrid T6 Ultra Dark AWD Geartronic	80.290 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.05.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	88.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.372 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
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
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.070 Euro°
Metalliclackierung	990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,3**

AUTOKOSTEN **4,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,3**
Verarbeitung	1,9
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,8
Multimedia/Konnektivität	1,6
Raumangebot vorn	1,4
Raumangebot hinten	2,1
Innenraum-Variabilität	2,9
Komfort	**1,9**
Federung	1,9
Sitze	1,8
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	1,9

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,5**
Fahrleistungen	1,2
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Schaltung/Getriebe	1,5
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung	2,9
Bremse	2,2
Sicherheit	**1,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,7
Umwelt/EcoTest	**3,7**
Verbrauch/CO2	3,3
Schadstoffe	4,0

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat