



Volvo XC60 B5 R Design AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (184 kW / 250 PS)

Wer sich beim Händler einen XC60 B4 oder B5 bestellt, muss ab sofort auf ein kleines Detail achten: Die Diesel- und Benzinvarianten hören nun auf den gleichen Namen. Hat man dies geklärt, fährt man bald zum Beispiel unseren Testwagen, die Benzinvariante des B5 mit 250 PS. Wie gehabt steckt der Volvo-Einheitsvierzylinder unter der Haube, der Nomenklatur mit dem B am Anfang verrät die milde Hybridisierung mittels eines 14 PS starken E-Motors.

Dieser sorgt für einen verblüffend spontanen und kaum merklichen Motorstart und soll natürlich vor allem die Effizienz erhöhen. Damit ist es beim schweren XC60 aber nicht weit her, der ADAC Ecotest weist einen Verbrauch von stolzen 9,1 Litern Super auf 100 Kilometer aus. Zumindest die Emissionen hat der Mildhybrid (fast) perfekt im Griff. Ob sich Volvo mit der Festlegung auf hubraumschwache Turbobenziner mit hoher Leistung einen Gefallen getan hat, sei dahingestellt. Was völlig außer Frage ist: Volvo baut derzeit mit die edelsten Fahrzeuge. Im Innenraum gefallen sowohl Gestaltung wie auch Materialauswahl und Verarbeitung. Gleichmaßen bieten die Schweden bei der Fahrwerkstechnik mit der optionalen Luftfederung des Testwagens an sich feine Kost, manch ein Premium-Konkurrent hat den Komfort-Gedanken hier aber weiter gesponnen als der XC60 mit seiner innerorts merklichen Stößigkeit.

Dafür macht dem Volvo in Sachen Sicherheit kaum jemand etwas vor, die Assistenzsysteme sind mannigfaltig und auf dem neuesten Stand. Kommt es doch zum Unfall, hat der XC60 große Sicherheitsreserven, wie die Crashtests zeigen. Als weiteres Ausrufezeichen hinsichtlich der grundlegenden Ausrichtung der schwedischen Marke sind seit diesem Jahr alle Modelle auf eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h limitiert. Insgesamt ist der Volvo ein echter Premium-Konkurrent für die einschlägig bekannten Hersteller hochpreisiger Automobile, natürlich aber auch beim Preis: Unter 59.169,75 Euro kann man den XC 60 B5 Benzinvarianten R Design mit Allradantrieb nicht erwerben - da hilft auch der hier schon miteinbezogene, temporär reduzierte Mehrwertsteuersatz nicht viel weiter. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, VW Tiguan Allspace.

- +** sehr umfangreiche Sicherheitsausstattung, exzellenter Qualitätseindruck, viel Platz für die Insassen
- hoher Kraftstoffverbrauch, unhandlich im engen Stadtgebiet, hohes Fahrzeuggewicht, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Volvo schafft es, den herausragenden 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 etwas minderwertiger, und es fehlt

2,7 Alltagstauglichkeit

Der XC60 ist 4,69 m lang und 2,13 m breit (von Spiegel zu Spiegel), daher ist er in der Summe für den Innenstadtkverkehr weniger 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 1.974 kg schweren Testwagens 476 kg betragen, das sollte in den meisten Fällen für vier Personen samt Gepäck reichen. Der Kraftstofftank fasst 71 Liter. Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 9,1 l/100 km kommt man damit rund 780 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 auch ein Wagenheber und Radmutternschlüssel.

Für den Einsatz abseits der Straße bringt der Volvo mit Allradantrieb, einer Bodenfreiheit von knapp 22 cm (mit

ein Stoffüberzug an den Sonnenblenden. Dennoch schmeicheln die meisten Materialien den Fingerspitzen und sorgen zusammen mit der sorgfältigen Verarbeitung für einen tadellosen Gesamteindruck.

Luftfahrwerk 21 cm) und einer Wadtiefe von 40 cm gute Voraussetzungen mit. Der XC60 ist serienmäßig mit einer Fahrmoduseinstellung (Drive Mode) ausgestattet, die neben anderen Programmen auch einen Offroad-Modus bietet. Dieser lässt sich unterhalb von 20 km/h anwählen. Dann werden automatisch die Bergabfahrhilfe eingeschaltet und die Antriebskraft gleichmäßig auf Vorder- und Hinterachse (50:50) verteilt. Ordert man zusätzlich das optionale Luftfederfahrwerk, erhöht sich die Bodenfreiheit in diesem Modus um vier Zentimeter.

⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,4 Tonnen schwer sein (ungebremste 750 kg), die Stützlast ist mit 100 kg ebenfalls sehr üppig ausgelegt.

2,4 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich für ein so großes SUV zufriedenstellend einsehen. Dank der für die Marke typischen steilen Heckpartie und der hohen Motorhaube erkennt man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört.

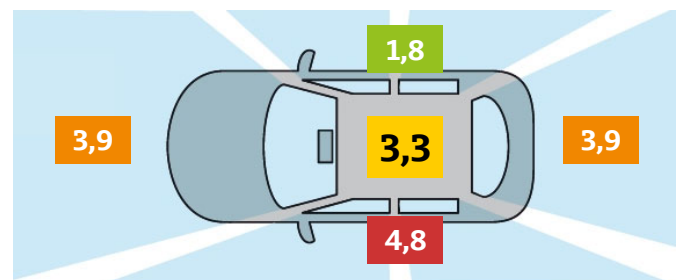
Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen, und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Den



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

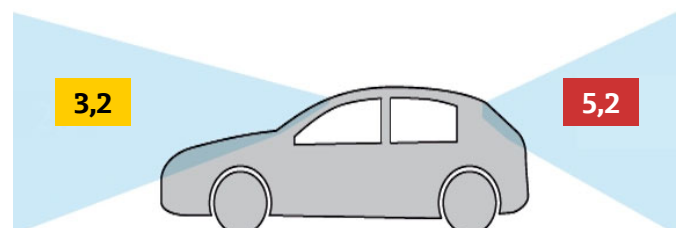
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



großen Fensterflächen und der dank der per Knopfdruck klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die breiten C- und D-Säulen gegenüber, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. 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 optionalem LED-Lichtsystem samt dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer aus, um Blendung zu vermeiden), Kurven- und Abbiegelicht (via LED-Nebelscheinwerfer) sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr hell ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung. 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 (Serie) automatisch ab.

Die Scheibenwischer lassen zwar einen etwas breiten Streifen an der A-Säule ungewischt, die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen überzeugen dagegen vollauf. Bei der Ausstattungsvariante R Design sind die Waschdüsen serienmäßig beheizt.

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

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

2,6 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe (59 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den sehr hohen Schweller, die recht flache Dachlinie und die stärker konturierten Sportsitze etwas beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden und auch der Radlauf stört etwas. Die Türen besitzen vorn drei, hinten aber nur zwei Rastungen. Dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest. Hilfreich sind hingegen die Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen. Ist wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord, senkt sich die Karosserie nach dem Abstellen des Fahrzeugs um vier Zentimeter ab, um den Aus- und Einstieg zu erleichtern.

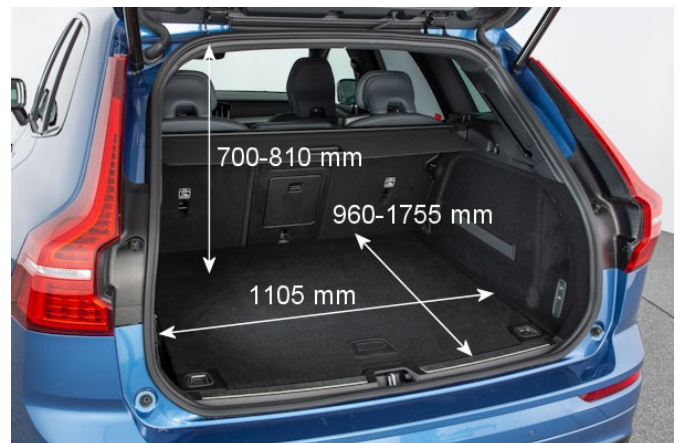
Der Fahrzeugschlüssel besitzt gleichförmige und damit nicht

sehr verwechslungssichere Tasten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. 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 vier Türgriffen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

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

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 415 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 595 Liter oder elf Getränkeboxen laden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Fensterunterkante 835 Liter (aus Sicherheitsgründen empfohlen) bzw. dachhoch 1.435 Liter hinein.



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

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Durch die elektrische Heckklappenbetätigung 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 Zentimeter hoch, lässt sich auf Knopfdruck aber um gemessene knapp sieben Zentimeter absenken - falls der Volvo das optionale Luftfahrwerk verbaut hat. Ladekante und Kofferraumboden sind auf einer Ebene, es stört keine Stufe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Die früher beim XC60 verfügbare Option, die Rücksitzlehnen per Knopfdruck vom Kofferraum aus umzuklappen, findet sich aber nicht mehr in der Aufpreisliste. Dafür ist jetzt ein Trennnetz für den Fahrgastraum serienmäßig; es kann

sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert wird. Es kann aber unter den Dachhimmel weggeschwenkt werden.

2,2 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das 9-Zoll große Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. 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 auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Es gibt kein separates Klimabedienteil. Die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt ist die Ablenkung damit viel zu groß. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. 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 Inscription serienmäßig als 12,3 Zoll großes TFT-Display ausgeführt. Es bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich. Zudem sind die Individualisierungsmöglichkeiten stark eingeschränkt und der Drehzahlmesser bewegt sich teils ruckartig und nicht absolut synchron mit der Motordrehzahl.

⊕ 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.

⊖ 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 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.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig. Darüber hinaus gehört auch Volvo On Call zur Serienausstattung. Es beinhaltet neben einem Modem, in das man eine SIM-Karte einlegen und so für die Online-Anbindung des Infotainmentsystems sorgen kann, auch eine automatische Notruf Funktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC60. Die ersten drei Jahre sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die

Nutzungsdauer verlängert werden - die Notruf Funktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen. Eine induktive Ladeschale kostet Aufpreis.

Ein Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation ist mittlerweile ebenso serienmäßig bei allen XC60 wie Apple CarPlay und Android Auto sowie digitaler Radioempfang.

⊖ Einen CD-Player sowie die 230-Volt-Steckdose gibt es im XC60 nicht mehr.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Der recht breite Innenraum ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das

aber durch die wuchtig geratene Mittelkonsole leicht geschmälert wird. Das optionale, große Panorama-Schiebedach lässt auf Wunsch noch deutlich mehr Licht in den Volvo und sorgt so für eine großzügigere Anmutung.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten bietet der Volvo richtig viel Platz. Erst ab 1,95 Meter lernt man den Dachhimmel näher kennen, die Beinfreiheit ist noch großzügiger: Ist der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt, könnten dahinter auch Zweimeter-Insassen sitzen. Das luftige Raumgefühl passt dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindliche Dachsäule stört etwas.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Ablagen im XC60 sind klassenüblich. Man vermisst lediglich ein Brillenfach. Das recht geräumige Handschuhfach kann gegen Aufpreis separat gekühlt und abgeschlossen werden. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lässt sich die Rückbank weder in Längsrichtung verschieben, noch kann die Neigung der Lehnen verstellt werden.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

1,9 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das optionale Luftfahrwerk mit Dämpferregelung des Testwagens bietet mehrere Funktionen. Die Bodenfreiheit wird unabhängig von der Zuladung geregelt, zudem lässt sich das Auto zum Ein- und Aussteigen absenken oder auch nur das Heck zum leichteren Beladen. Die Bodenfreiheit verändert sich ebenfalls nach Fahrzeuggeschwindigkeit und gewähltem

Modus (Dynamik, Comfort, Off Road). Zusätzlich wird die Dämpfung kontinuierlich an die Straßenverhältnisse und den Fahrstil angepasst.

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. Auch wenn der hochbeinige Volvo nicht ins Taumeln gerät, passt das hölzerne und nervöse Ansprechen

nicht zum Fahrzeug. Grobe Fugen, Kanaldeckel oder ähnliches dringen in Verbindung mit den 21 Zoll großen Rädern des Testwagens zudem mitunter trocken durch.

1,6 Sitze

⊕ Die Sitze des XC60 R Design sind ausgezeichnet. Sie bieten guten Seitenhalt bei gleichzeitig angenehm straffer Polsterung und Kontur.

Auf dem Fahrerplatz genießt man serienmäßig eine vollelektrische Einstellmöglichkeit. Der Beifahrersitz besitzt serienmäßig eine elektrische Höhen- und manuelle Neigungseinstellung sowie wie der Fahrersitz eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Die Beinauflage ist ebenfalls

ausziehbar. Gegen Aufpreis kommen noch wie im Falle des Testwagens die vollelektrische Einstellmöglichkeit samt Memoryfunktion für den Beifahrersitz dazu. Für lange Reisen ist auch die Massagefunktion für die Vordersitze ein attraktives Extra.

Hinten außen sitzt man ebenfalls gut, gerade im Vergleich mit anderen Mittelklassefahrzeugen. Nur der Fondmittelsitz ist tatsächlich eher ein Notsitz für kürzere Strecken.

2,3 Innengeräusch

⊕ Mit 66,1 dB(A) fällt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens recht niedrig aus. Die Messung wird bei 130 km/h durchgeführt. Der Motor hält sich akustisch zurück, solange

nicht hohe 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 Dachsäule. Darüber hinaus rollt der XC60 R Design mit Sitzheizung vorn und Lenkradheizung vom Band.

Aufrüsten lässt er sich noch mit Sitzheizung hinten, Sitzbelüftung vorn, beheizbarer Frontscheibe (nicht in

Verbindung mit dem 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.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der XC60 B5 Benziner liefert 250 PS, unterstützt von einem 14 PS leistenden E-Motor.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 4,8 Sekunden. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 6,9 Sekunden an. Seit dem Jahr

2020 wird die Höchstgeschwindigkeit des XC60 wie bei allen Volvo-Fahrzeugen bei 180 km/h elektronisch abgeregelt. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In einer Sekunde ist man von 15 auf 30 km/h.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo gibt sich viel Mühe, die im S/V/XC60 ausschließlich verwendeten Vierzylinder-Motoren abzuschotten und einen gediegen-komfortablen Antriebsstrang darzustellen. Dies gelingt richtig gut, es bleibt aber ein kleiner Respektsabstand zu einem Sechs- oder Achtzylinder. Gerade wenn man den spontan ansprechenden Motor bei höheren Drehzahlen fordert und die volle Leistung abrufen kann, kann er sich das typische

Vierzylinderdröhnen nicht ganz verkneifen - ist aber auf einem richtig guten Niveau. Die Vibrationen sind gerade so noch als Vierzylinder-Kribbeln wahrnehmbar, hier muss man aber schon die sämige Laufkultur eines Sechszylinders kennen, um etwas zu vermissen.

⊖ Bei der Laufkultur kommt der Dieselmotor nicht sonderlich gut weg. Bei niedrigen Drehzahlen spürt der Fahrer deutliche Vibrationen im Lenkrad. Hinzu kommt, dass der XC60 B4 wie die meisten Volvo-Dieselmotore mit Automatik-

getriebe in den unteren Gängen beim Ausdrehen des Motors heftige Vibrationen entwickelt, die im gesamten Fahrgastraum zu spüren sind.

1,5 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. Im Eco-Modus wird eine Segelfunktion aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, damit das Schlepptomoment des Motors nicht wirkt. Das Fahrzeug rollt dann mit verringertem Fahrwiderstand und spart dadurch Kraftstoff.

Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit

rund 2.200 1/min. Dank des beim B5 verbauten integrierten Startergenerators (ISG) arbeitet das Start-Stopp-System besonders unauffällig. Das Anwerfen des Motors bekommt man nur durch den Blick auf den Drehzahlmesser und akustisch mit. Das ganze geschieht vollkommen ruck- und nahezu verzögerungsfrei.

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

2,4 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 Rahmen bleiben.

Im ADAC Ausweichtest gibt der XC60 ein gutes Bild ab. Er lässt

sich auch dank kräftiger und gezielter ESP-Eingriffe sicher durch den Parcours manövrieren, da es den Volvo im Zweifel zum sicheren Untersteuern zwingt. Besonders dynamisch fühlt sich der wankende Schwede so nicht an, die Fahrsicherheit ist aber hoch.

Der Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion auch auf rutschigem Untergrund.

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 über Straße und Fahrsituation. Zumindest etwas Abhilfe schafft der auswählbare Sport-Modus. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die subjektive Rückmeldung etwas

verbessert. Auf der Autobahn lässt sich das SUV dank passender Zentrierung gelassen steuern.

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

2,2 Bremse

⊕ Der Testwagen steht nach 34,3 Metern (im Mittel aus 10 Bremsungen), wenn man die Vollverzögerung bei Tempo 100

einleitet. Das ist ein guter Wert. Zudem überzeugt auch die Dosierbarkeit der standfesten Bremsanlage.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC60 werden sie diesem Image gerecht und bauen schon serienmäßig eine Armada an aktiven Assistenten ein.

Wichtigster Baustein ist der City Safety genannte autonome Notbremsassistent, der nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Fußgänger, Radfahrer und Tiere erkennt. City Safety ist ab 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch (auch im optionalen Head-up-Display) und akustisch vor drohenden Kollisionen. Falls man nicht mehr rechtzeitig reagiert, bremst City Safety automatisch. Bis zu einem Geschwindigkeitsunterschied von 60 km/h können Unfälle so vollautomatisch vermieden werden. Zusätzlich erkennt der Volvo Gegenverkehr beim Linksabbiegen oder beim 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 gewarnt. Die Kamera hinter der Frontscheibe erkennt Verkehrszeichen und zeigt dem Fahrer erkannte Informationen an. Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen warnt der Schwede auch vor potentiell herumlaufenden Kindern in der Nähe von Schulen oder Bushaltestellen. 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. Zusätzlich regelt der im Pilot Assist enthaltene Curve Speed Assist auf Wunsch die Geschwindigkeit anhand der Kartendaten vor Kurven entsprechend herunter.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, der nicht nur vor Autos auf der Nachbarspur warnt, sondern im Zweifel auch einen korrigierenden Lenkeingriff vornimmt. Beim rückwärtigen Ausparken warnen die Radarsensoren des Systems auch vor Querverkehr.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die passive Sicherheit des XC60 ist tadellos. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV bei der Insassensicherheit sehr gute 98 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt der Volvo ein klares Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Stand: 11/2017). Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für den Fahrer gibt es

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

zusätzlich einen Knieairbag. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer findet man auf allen fünf Sitzplätzen. Die Kopfstützen vorn sind für knapp 1,85 Meter 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 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt. Der XC60 ist serienmäßig mit einer Festbremsautomatik ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision 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 Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt. Neu an Bord sind die beiden Warnsysteme Hazard Light Alert (Warnung anderer Volvo-Fahrzeuge bei aktivierter Warnblinkanlage) und Slippery Road Alert (Warnung anderer Volvo-Fahrzeuge bei rutschigen Straßenverhältnissen), die über ein Cloud-basiertes Netzwerk einen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen erlauben und den Fahrer auf mögliche Gefahren aufmerksam machen. Allerdings können nur Volvo-Fahrzeuge miteinander kommunizieren, und dies auch nur die neueren Modelle. Die Wirksamkeit der beiden Warnsysteme ist daher noch überschaubar.

Optional und im IntelliSafe Surround-Paket enthalten ist die Heckaufprallabschwächung, die vor einem drohenden Heckaufprall das Auto festbremst, die Gurte strafft und das Warnblinklicht aktiviert.

2,3 Kindersicherheit

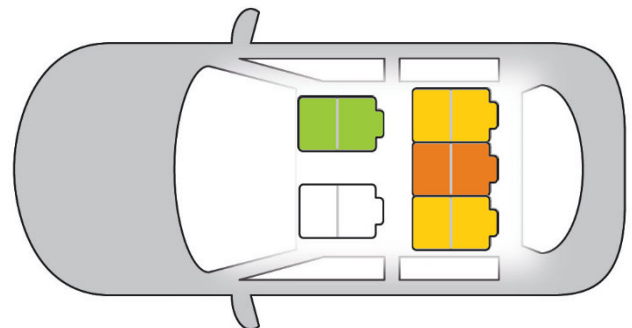
Für die Kindersicherheit erhält der Volvo gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen hat man aber auch: So findet man am Beifahrersitz keine Isofix-Bügel, und die stark ausgeformten Rücksitze verhindern ein leichtes Befestigen von Kindersitzen per Gurt. Auch stehen die nicht demontierbaren Kopfstützen sehr hohen Kindersitzen eventuell im Weg. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf angeraten. Optional gibt es noch in die Rücksitzflächen integrierte, aufklappbare Sitzerrhöhungen 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 von 100 Euro einkalkuliert.

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)

2,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der XC60 ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV 76 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ Ein automatisches Notbremssystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es

sorgt dafür, dass es erst gar nicht zu einem Zusammenstoß kommt.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der XC60 B5 Benziner gehört trotz der Hybridisierung und des relativ kleinvolumigen Motors nicht gerade zu den sparsamen Fahrzeugen. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 9,1 l Super pro 100 km. Das ist auch angesichts der Größe und des Gewichts heutzutage recht viel. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 254 g/km. Dafür gibt es keinen einziger der 60 möglichen Punkte in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der XC60 B5 Benziner AWD Geartronic 9,0 l, außerorts 7,7 l und auf der Autobahn 11,2 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Das SUV erzielt fast immer sehr niedrige Emissionswerte - nur im ADAC Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil kann der Schwede nicht mehr ganz an sich halten und produziert leicht erhöhte Werte beim Partikelaustritt. Der recht kleine Turbomotor muss für seine hohe Leistung dann richtig schuffen und die Abgasreinigung kommt nicht mehr perfekt hinterher. Der Anstieg ist aber nur sehr leicht, deshalb verliert der XC60 B5 Benziner hier nur einen der 50 möglichen Punkte.

3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der XC60 B5 Benziner R Design AWD Geartronic gerade noch befriedigend ab. Der Grundpreis ist mit 59.170 Euro happig, zumindest sind viele Assistenzsysteme serienmäßig und auch der Komfort 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 sehr gut ausgestatteten Testwagens auf knapp 80.000 ansteigen. Die jährliche Steuer beträgt vertretbare 204 Euro, angenehmerweise kommen auch die Versicherungseinstufungen nicht allzu teuer (HP 18, TK 21, VK 23).

Bitte beachten: Alle aufgeführten Bruttopreise basieren auf dem temporär ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 16 Prozent.

Verbrauch

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

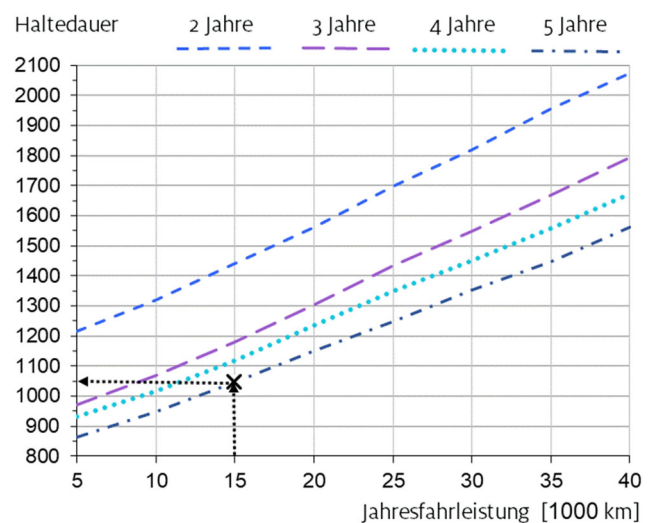
Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Im Vergleich zu früheren Modelljahren sind die Emissionen bei hoher Last aber deutlich niedriger, hier hat Volvo ordentlich Hand angelegt.

Da es für den CO₂-Ausstoß keinen weiteren Zähler gibt, bleibt es bei den 49 Punkten und damit nur zwei Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1046 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XC60 B4 Momentum Geartronic	XC60 B5 Momentum Pro Geartronic	XC60 B6 R Design AWD Geartronic	XC60 B4 Diesel Momentum Geartronic	XC60 B5 Diesel Momentum Pro AWD Geartronic	XC60 Recharge T6 R Design Expression AWD Geartronic	XC60 Recharge T8 R Design Expression AWD Geartronic
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)	251 (320)	288 (392)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1500	350/1800	420/2100	420/1750	480/1750	590/0	640/0
0-100 km/h [s]	8,1	7,0	6,2	8,4	7,1	5,9	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,3 S	7,3 S	8,3 S	5,9 D	6,1 D	2,3 S	2,3 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	149	149	165	129	142	47	47
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/21	18/23/21	n.b.	18/23/21	18/23/21	18/23/21	18/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	184	184	226	310	318	40	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	873	961	1112	879	987	1088	1118
Preis [Euro]	45.133	52.200	63.556	47.960	56.635	65.896	68.820

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	184 kW/250 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,8 l
CO ₂ -Ausstoß	160 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.688/1.902/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.432 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 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)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R21 102V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	9,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,7/11,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	216 g/km (WTW* 254 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	1.974/476 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/835/1.435 l

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

Betriebskosten	149 Euro	Werkstattkosten	100 Euro
Fixkosten	128 Euro	Wertverlust	669 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1046 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	204 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/21		
Basispreis XC60 B5 R Design AWD Geartronic	59.170 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.345 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.621 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)	2.223 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	975 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.579 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	682 Euro°/Serie
Parklenkassistent	682 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	682 Euro°/1.023 Euro°
Head-up-Display	1.170 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	556 Euro°

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/322 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.043 Euro
Metalllackierung	ab 877 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.491 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.