



Volvo XC60 Recharge Plug-in Hybrid T6 Inscription AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (293 kW / 398 PS)

Als Volvo im Jahr 2010 von der chinesischen Marke Geely gekauft wurde, rechneten viele mit einem langsamen Abgang des schwedischen Traditionsherstellers. Doch die folgende Dekade entwickelte sich zur erfolgreichsten der Firmengeschichte. Besonders großen Anteil daran haben die SUV-Modelle – allen voran der XC60, der sich vor keinem süddeutschen Konkurrenten verstecken muss. Anders als bei diesen, gibt es im XC60 wie in allen Volvos aber nur noch Vierzylinder-Verbrenner. Dass sportliche und der Premium-Preisklasse angemessene Fahrleistungen dennoch möglich sind, demonstriert der hier getestete T6 Recharge. Schließlich schafft der knapp 2,2 Tonnen schwere Plug-in-Hybrid den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 5,7 Sekunden. Dank des 145 PS starken Elektromotors, der den 253 PS starken Verbrenner unterstützt, und eines 18,8 kWh-Akku lässt sich der Schwede im Alltagsverkehr aber auch komplett elektrisch bewegen. Nach Ergebnissen des ADAC-ECOTESTS sind 64 Kilometer durchaus rein elektrisch möglich. Danach muss die Batterie an Steckdose oder Wallbox wieder aufgeladen werden. Die maximale Ladeleistung ist allerdings auf 3,7 kW begrenzt. Ein vollständiger Ladevorgang dauert also mehr als sechs Stunden. Wer statt rein elektrischer Fahrt lieber den Hybridmodus bevorzugt, wird dagegen mit durchschnittlich 3,1 Litern auf 100 Kilometern belohnt. Hinzu kommen 17 kWh aus dem Akku. Abseits von der Antriebsfrage überzeugt der XC60 mit einem luftigen Innenraum, feiner Materialauswahl und top Verarbeitung. Die adaptive Luftfederung adelt den Testwagen obendrein zu einem sehr komfortablen Reisebegleiter. Der liegt preislich allerdings auch in der ersten Klasse. Mindestens 64.300 Euro verlangt Volvo für das jüngst aufgefrischte Basismodell in dieser Antriebsversion. Das ist aber vor allem auf der Sicherheitsseite schon überdurchschnittlich gut gewappnet. Der sehr gut ausgestattete Testwagen kostet 88.270 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC.

⊕ umfangreiche Sicherheitsausstattung, exzellenter Qualitätseindruck, viel Platz für die Insassen, niedrige Abgasemissionen

⊖ Ladeleistung maximal 3,7 kW

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 4,2

Zielgruppencheck

Familie 2,8

City 3,9

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 2,1

Transport 2,4

Fahrspaß 2,2

Preis/Leistung 3,3

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Dass man in der Mittel- und nicht in der Oberklasse sitzt, merkt man dem Volvo XC60 kaum an. Die Schweden haben hier den sehr guten Qualitätsmaßstab der großen Modelle V90, S90 und XC90 angelegt. Nur an einigen Details wurde gespart. So wirkt beispielsweise der Teppich im Kofferraum nicht ganz so hochwertig, und es fehlt ein Stoffüberzug an den Sonnenblenden. Dennoch schmeicheln die meisten Materialien und vor allem die mit "Tailored Wool" bezogenen

Sportsitze den Fingerspitzen und sorgen zusammen mit der sorgfältigen Verarbeitung für einen tadellosen Gesamteindruck.

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

2,7 Alltagstauglichkeit

Dass ein stattliches SUV mit 4,69 Metern Außenlänge und 2,12 Metern Breite (inklusive Außenspiegeln) beim Wenden und Rangieren viel Platz benötigt, dürfte nicht überraschen. An den verhältnismäßig großen Wendekreis des Volvo XC60 von 12,0 Metern hat man sich indes schnell gewöhnt. Die maximale Zuladung darf im Falle des 2.160 kg schweren Testwagens 500 kg betragen, das sollte in den meisten Fällen für vier Personen samt Gepäck reichen. Der Kraftstofftank ist für einen Plug-in-Hybriden mit 71 Litern relativ groß. Für eine realistische Reichweitenberechnung auf langer Strecke reicht es allerdings nicht, den beim ADAC Ecotest ermittelten Durchschnittsverbrauch von 3,1 l/100 km zu veranschlagen. Schließlich müssen dazu im Schnitt noch knapp 17 Kilowattstunden elektrische Energie je 100 Kilometer aus dem 18,8 kWh großen

Akku entnommen werden.

Wer im Rahmen der Möglichkeiten also möglichst günstig und effizient fahren will, sollte die Batterie stets füllen. Das geht selbst an einer schnellen Wallbox allerdings nur einphasig und mit maximal 3,7 kW Ladeleistung. Sechs Stunden Ladezeit sind bei leergefahrenem Akku also die Regel. Im Alltag lohnt es sich daher nur, wenn man nachts zu Hause oder tagsüber auf der Arbeitsstelle laden kann.

⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,25 t schwer sein (ungebremste 750 kg), die Stützlast ist mit 100 kg ebenfalls sehr üppig ausgelegt.

2,5 Licht und Sicht

Dank der recht kantigen Karosserieform, lassen sich die Enden beim Rangieren vorn wie hinten ganz gut einschätzen. Auch bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Vorn stören keine zu breiten A-Säulen, und auch der Blick nach rechts wird durch die schmale Sitz- und Kopfstützenkonstruktion des Beifahrersitzes wenig eingeschränkt. Die großen Fensterflächen und die per Touchdisplay nach vorn umklappbaren Fondkopfstützen unbesetzter Sitzplätze ermöglichen eine gute Sicht durchs Heckfenster, die breiten C- und D-Säulen beeinträchtigen hingegen den Blick nach schräg hinten deutlich. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außen- und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse (beinhaltet Kamera und Radarsensorik) die Sicht nach draußen ein.

⊕ Der XC60 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten ausgestattet, die das charakteristische „Thors Hammer“ genannte Design der Tagfahrleuchten tragen. Der Testwagen ist zudem mit dem optionalen LED-Lichtsystem samt dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer aus, um Blendung zu vermeiden), Kurven- und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweiten-

regulierung ausgestattet. Die Fahrbahn wird damit sehr hell ausgeleuchtet, wenn auch etwas inhomogen – daher eine Kaufempfehlung, allein schon wegen der dann inkludierten Scheinwerferreinigungsanlage.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen



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

Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich und blenden optional ebenso wie der Innenspiegel automatisch ab.

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

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

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

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

Ein Einparkassistent ist für den XC60 nicht erhältlich.

2,5 Ein-/Ausstieg

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

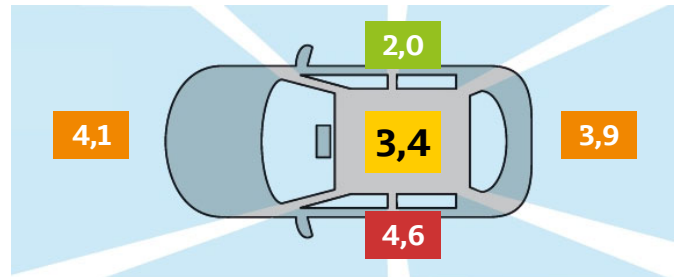
Der Fahrzeugschlüssel besitzt gleichförmige und damit nicht sehr verwechslungssichere Tasten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Durch das schlüssellose Zugangssystem kann der Schlüssel in

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Trotz der imposanten Größe des Volvo XC60 ist der Gepäckraum bis zur Abdeckung beim Plug-in-Hybriden mit 400 Litern nicht gerade riesig. Andere XC60-Modelle bieten hier 15 Liter zusätzlich. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Kofferraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 580 Liter. Unter dem Kofferraumboden versteckten sich die Luftdrucktanks des optionalen Luftfahrwerks. Es bleibt hier trotzdem ein kleines Geheimfach von 15 Litern übrig. Insgesamt können im Kofferraum bis zu elf

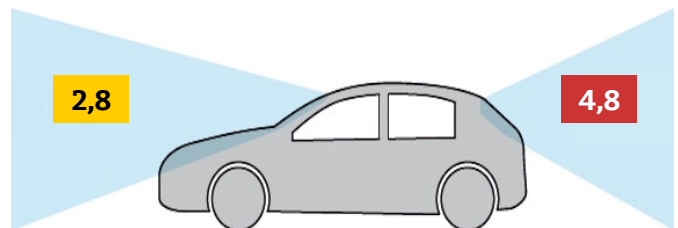
Rundumsicht

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.



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

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

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



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des XC60 Recharge nicht besonders groß geraten.

Getränkedosen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert),

lassen sich bis zu 820 Liter Gepäck verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.420 Liter verfügbar.

2,3 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. Der Kofferraum wird von einer Leuchte links und rechts im Gepäckraum und einer Leuchte in der Gepäckraumklappe gut ausgeleuchtet.

2,8 Kofferraum-Variabilität

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

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

2,4 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Seit der Umstellung des Infotainmentsystems auf Android-Basis nimmt 9-Zoll große Mitteldisplay im Volvo XC-60 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.



Die ca. 73 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des großen Volvo zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

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

Auch wenn die jüngere Generation damit schnell zurecht kommen 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 Gewöhnungs-

aufwand für das schnelle Bedienen ist groß und dauert seine Zeit.

Das Kombiinstrument ist beim XC60 R Design 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 einstellbare Sitze kosten Aufpreis.

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

1,4 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

1,6 Raumangebot vorn

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

⊖ 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.

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.

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

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

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten bietet der Volvo ein gutes Platzangebot. Erst ab 1,95 m lernt man den Dachhimmel näher kennen, die Beinfreiheit ist noch großzügiger: Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, könnten dahinter auch knapp über Zweimeter-Menschen sitzen. Das luftige Raumgefühl passt dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindliche Dachsäule sowie der dunkle Dachhimmel stören etwas. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis nach hinten über die Rücksitzbank und lässt zusätzliches Licht in den Fond.

2,9 Innenraum-Variabilität

Alltagstaugliche Ablagen gibt es im XC60 reichlich, allerdings auch nicht mehr als bei Mitbewerbern. Man vermisst lediglich ein Brillenfach sowie ein Ablagefach für Kleinkram neben dem Lenkrad. Das recht geräumige Handschuhfach ist beleuchtet und mit Filz ausgekleidet, allerdings weder klimatisier- noch abschließbar.

1,8 KOMFORT

1,8 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 bei niedrigen Geschwindigkeiten recht steifbeinige Federungsverhalten passt nicht so recht zum entspannten Charakter des Schweden. Grobe Fugen, Kanaldeckel oder Ähnliches dringen in Verbindung mit den 20 Zoll großen Rädern des Testwagens zudem mitunter etwas trocken in den Innenraum.

Das optionale Luftfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung

1,7 Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze des XC60 mit den edlen Tailored-Wool-Bezügen sind ausgezeichnet. Sie bieten kräftigen Seitenhalt bei gleichzeitig angenehm straffer Polsterung und guter Kontur. Auf dem Fahrerplatz genießt man ab Werk eine vollelektrische Einstellmöglichkeit, der Beifahrersitz besitzt serienmäßig eine elektrische Höhen- und manuelle Neigungseinstellung. Der Fahrersitz besitzt zudem eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Die Beinauflage ist ausziehbar, ausstattungsabhängig bieten Fahrer- und



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

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

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

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

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

2,4 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h fällt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens mit 66,8 dB(A) zufriedenstellend aus. Der Antrieb hält sich akustisch zurück, solange keine hohen Lasten

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

1,6 Klimatisierung

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

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

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

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Verbrennungsmotor im XC60 T6 Plug-in-Hybrid ist ein Zweiliter-Vierzylinder-Turbo mit 253 PS. Er treibt die Vorderachse an. Zusätzlich wird er von einem 145 PS starken Elektromotor an der Hinterachse unterstützt. Diese beiden Kraftpakete verwandeln den schweren Schweden in einen echten Sprinter mit Allradantrieb. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt er in gerade 3,6 Sekunden, von 80 auf 120 km/h vergehen nur 4,4 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 5,7 s an. Seit dem Jahr 2020 wird die Höchstgeschwindigkeit des XC60 wie bei allen Volvo-Fahrzeugen auf 180 km/h elektronisch begrenzt. Bis dahin sprintet der Hybrid eifrig auf und davon.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im ruhigen Alltagsverkehr lässt sich der Volvo auch im Hybridmodus sehr komfortabel mit dem E-Motor wie herkömmliches Elektroauto bewegen. Vorausgesetzt, der Akku wurde vorher ausreichend geladen. Arbeiten beide Motoren zusammen, kann der T6 Recharge dann auch seine maximale Beschleunigung erreichen. Wann der kräftig aufgeladene

Vierzylinder-Benziner (zwei Liter Hubraum) im Hybridmodus anspringt, lässt sich bei normaler Fahrt schwer ausmachen. Das automatische Einkoppeln und wieder Abstellen passiert völlig unaufgeregt. Bei Vollast schiebt die Fuhre gewaltig an und erinnert vom Klangbild eher an einen sportlichen V8-Motor.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Anfahren und Rangieren erledigt der Hybrid-Volvo meist im Elektrobetrieb. Dadurch liefert er gerade in diesen Situationen einen sehr guten Fahrkomfort. Läuft der

Verbrenner, reagiert auch die Achtgang-Automatik spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch

gelegentlich.

Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min. jedoch vergleichsweise hoch. Das Anwerfen und Abstellen des Vierzylinders bekommt man lediglich durch den Blick auf den Drehzahlmesser sowie akustisch mit. Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch

nach Betätigung des Bremspedals, sodass der XC60 an Steigungen nicht zurückrollt.

⊖ 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.

2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

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

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

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

Auch die Traktion ist gut. Schließlich wird die gewaltige Kraft spätestens bei Volllast zu allen vier Rädern geleitet. Die Traktionskontrolle muss praktisch nur auf rutschigem Untergrund oder in sehr engen Kurven ganz sanft eingreifen.

2,6

Lenkung

Die Lenkung ist grundsätzlich präzise, die Zielgenauigkeit in Kurven leidet aber unter der deutlichen Karosserieneigung. Zum Kurvenrübern ist der Volvo ohnehin nicht gedacht, dafür fehlt dem Fahrer auch Rückmeldung am Lenkrad. Zumindest etwas Abhilfe schafft das auswählbare „Sportliche Lenkgefühl“. Dann wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und die subjektive Rückmeldung etwas verbessert. Auf der Autobahn

lässt sich das SUV dank passender Zentrierung gelassen steuern.

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

1,6

Bremse

⊕ Der gut ausgestattete und mit knapp 2,2 Tonnen nicht gerade leichte Testwagen steht nach 32,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen), wenn man die Vollverzögerung bei Tempo 100 einleitet – ein sehr guter Wert. Zudem überzeugt die Dosier-

barkeit der standfesten Bremsanlage.

Beim Bremsen wandelt der E-Motor des Hybridsystems die bei der Verzögerung freigesetzte kinetische Energie in elektrische Energie um und schickt sie zurück in den Akku.

1,7 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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
























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

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

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Personen bis knapp 1,75 m. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt.

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

2,3 Kindersicherheit

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

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

2,7 Fußgängerschutz

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

3,8 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Wie bei allen Plug-in-Hybriden erzielt auch der Volvo XC60 Recharge nur dann Verbrauchsvorteile, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt. Dann nämlich können

die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Dank des serienmäßigen „Volvo On Call“ wird nach einem Unfall automatisch ein eCall (Notruf) mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

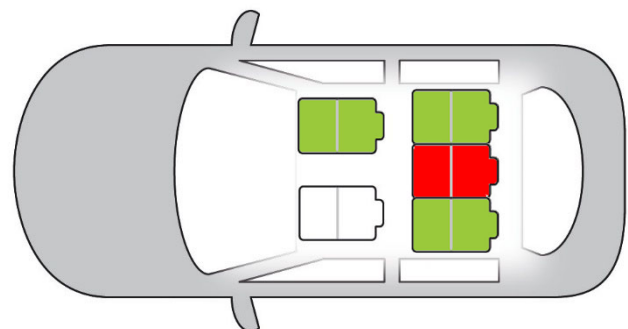
Ein Trennnetz für den Fahrgastraum ist serienmäßig; es kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das unter den Dachhimmel weggeschwenkt werden kann.

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

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

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

nur dann Sinn.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 64 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Volvo gibt eine optimistischere elektrische Reichweite von bis zu 79 km (gemäß WLTP) an. Der Verbrauch im elektrischen Betrieb liegt bei 28,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von

durchschnittlich 7,5 l Super pro 100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Volvo XC60 Recharge Plug-in-Hybrid T6 auf den ersten 100 km 17,0 kWh (Strom) und 3,1 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 169 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 27 von 60 möglichen Punkten.

4,2 Schadstoffe

⊖ Der Benzin-Motor im Volvo XC60 Recharge hat einen Partikelfilter verbaut, der in allen Fahrzyklen für einen niedrigen Partikelaustritt sorgt. Im Schadstoffkapitel des

Ecotests erreicht der Teilzeitstromer allerdings nur 18 von 50 Punkten. Die insgesamt erreichten 45 Punkte genügen gerade für zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

4,2 AUTOKOSTEN

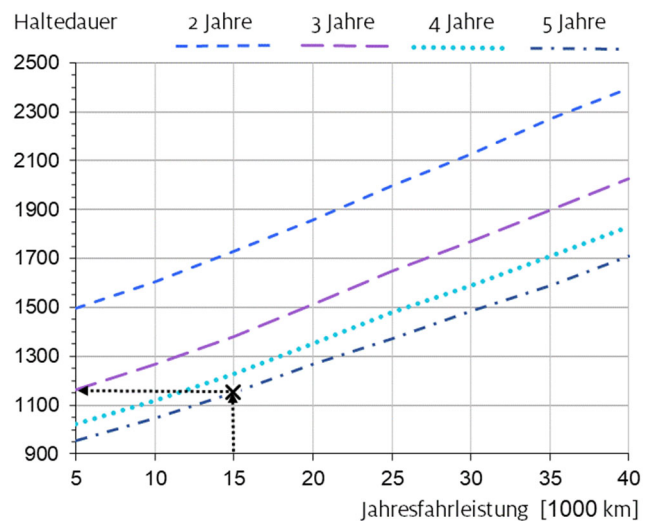
4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Im Kostenkapitel schneidet der XC60 Recharge schlecht ab. Der Grundpreis ist mit 72.150 Euro happig, zumindest sind viele Assistenzsysteme serienmäßig und auch die Komfortausstattung kommt nicht zu kurz. Da Volvo aber über die Serienausstattung hinaus zahlreiche Extras anbietet, um den Ansprüchen in dieser Klasse gerecht zu werden, kann der Preis auch wie im Falle des gut ausgestatteten Testwagens auf fast 90.000 ansteigen.

Dafür liegt die Kfz-Steuer bei nur 40 Euro im Jahr, und auch die Versicherungskosten halten sich in Grenzen (KH 19, TK 22, VK 21).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1152 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XC60 B4 Essential Geartronic	XC60 B5 Plus Dark AWD Geartronic	XC60 B4 Diesel Core Geartronic	XC60 B5 Diesel Ulti- mate Dark AWD Geartronic	XC60 Recharge Plug-in Hybrid T6 Essential AWD Geartronic	XC60 Recharge Plug-in Hy- brid T8 Core AWD Geartronic
Aufbau/Türen	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
Leistung [kW (PS)]	145 (197)	184 (250)	145 (197)	173 (235)	293 (398)	335 (455)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1500	350/1800	420/1750	480/1750	659/2500	709/3000
0-100 km/h [s]	8,1	6,9	8,3	7,1	5,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,0/7,5 S	7,3/7,9 S	5,6/6,0 D	5,5/6,3 D	1,00/1,0 S	1,00/1,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	160/170	166/179	142/158	144/165	22/22	22/22
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/21/22	19/21/22	19/21/22	19/21/22	19/24/21	19/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	217	245	332	353	40	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1020	1093	1079	1291	1047	1120
Preis [Euro]	49.000	53.100	53.900	72.850	64.300	69.800

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 Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo-Kompressor, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	293 kW/398 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	659 Nm bei 2.500 1/min
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)	1,0 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
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	2.150/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	468/1.395 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.250 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71,0 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,7 m
Reifengröße Testwagen	255/45 ZR 20 105Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Sport Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	3,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/7,3/9,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	73 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	1.010 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.160/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/820/1.420 l

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

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	129 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	757 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1152 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/21		
Basispreis XC60 Recharge Plug-in Hybrid T6 Inscription AWD	72.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	88.270 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.435 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (aktuell nicht verfügbar)	-

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

4,2

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

Stand: Juni 2022
Test und Text: Markus Schönfeld