



## Volvo V60 D4 Inscription Geartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Würde auch die Optik in die Bewertung des ADAC Autotests einfließen, dem neuen Volvo V60 wäre die Bestnote sicher. Der Kombi zählt zweifellos zu den elegantesten Erscheinungen in seinem Segment - Design können die Schweden einfach. Doch der V60 sieht nicht nur gut aus, er kann auch technisch überzeugen. Der Innenraum macht in der getesteten Topausstattung Inscription richtig was her und muss sich in keinsten Weise vor der deutschen Premiumkonkurrenz verstecken. Bei der Bedienung hat es Volvo mit der weitgehenden Reduktion auf den zentralen Touchscreen allerdings etwas übertrieben. Die Handhabung gestaltet sich dadurch teilweise recht umständlich. Das Fahrwerk haben die Entwickler überraschend straff abgestimmt, was zwar für eine erstaunliche Agilität sorgt, jedoch spürbar zu Lasten des Federungskomforts geht. Für Vortrieb im Testwagen sorgt die 190 PS starke D4-Ausbaustufe des Zweiliter-Diesels. Der Motor geht mit dem optionalen Achtstufen-Automatikgetriebe eine überzeugende Liaison ein, am Antriebskomfort und den Fahrleistungen gibt es nichts zu mäkeln. Am Verbrauch allerdings schon, der dürfte gerne etwas niedriger ausfallen. Gleiches gilt für den NOx-Ausstoß, der im Autobahnzyklus recht hoch ist. Für knapp 50.000 Euro erhält man mit dem V60 D4 Inscription einen Premiumkombi, der sich nicht nur preislich, sondern auch technisch auf Augenhöhe mit der deutschen Konkurrenz befindet. Schwächen wie das umständliche Bediensystem oder den eingeschränkten Federungskomfort muss man dem schönen Schweden allerdings verzeihen können. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.








- + edles Ambiente und gute Verarbeitung, hohe aktive Sicherheit, harmonischer Antrieb, sichere und agile Fahreigenschaften
- hohes Preisniveau, umständliches Bediensystem, durchschnittlicher Federungskomfort, vergleichsweise hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,2

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,7</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,4</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,5</span>
	Transport	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,3</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,8</span>

EcoTest ★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 Verarbeitung

⊕ Der V60 wird dem Premium-Anspruch der Schweden gerecht. Der Kombi zeigt sich sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sind gering. Der Unterboden ist gut verkleidet, wenn überhaupt könnte man noch den Bereich um die Hinterachse optimieren. Den Innenraum haben die Schweden sorgsam zusammengesetzt und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Der V60 ist mit 4,76 m für einen Mittelklasse-Kombi ziemlich lang geraten, mit 2,05 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich der Volvo allerdings nicht allzu breit. Der Wendekreis fällt mit 11,9 m recht groß aus, was beim Rangieren auf engem Raum hinderlich ist. Die maximale Zuladung kann im Falle des Testwagens nur 462 kg betragen, für einen großen Kombi mit bequemem Platz für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck ist das sehr wenig. Der AdBlue-Tank hat lediglich ein Volumen von 11,5 Liter, er lässt sich aber über einen außen platzierten und damit gut zugänglichen Einfüllstutzen befüllen. Serienmäßig findet

### 2,3 Licht und Sicht

Auch wenn sich die Karosserie des Kombis im Vergleich zu einer Limousine vor allem nach hinten besser abschätzen lässt, entzieht sich dennoch die Vorderkante der langen Motorhaube dem Blick des Fahrers. 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 Sicht wird nach rechts hinten und durch die B-Säule nach links geschmälert. Je nach Fahrergröße schränken auch die



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein, die Fondkopfstützen lassen sich optional elektrisch umklappen.

Bauteile sitzen weitgehend passgenau, Leder ist üppig verlegt (teilweise optional) und sauber verarbeitet. Viele Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen. Im Gegensatz zum größeren V90 sind die Sonnenblenden sowie die Dachpfosten ab der C-Säule jedoch nicht mit Stoff verkleidet.

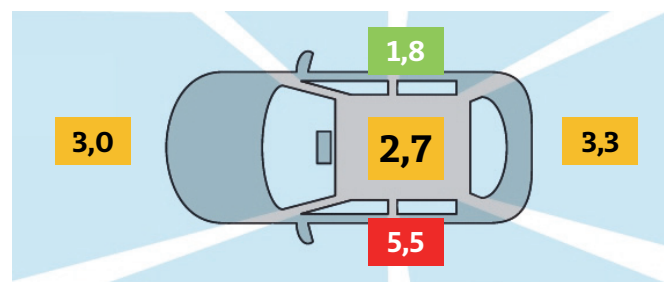
man zwar nur ein einfaches Pannenset an Bord, gegen Aufpreis kann man immerhin ein Notrad ordern - zu dessen Umfang gehören auch ein Wagenheber und Werkzeug.

⊕ Der Kraftstofftank ist mit 55 Litern nicht besonders groß für einen Reisewagen. Mit dem im EcoTest gemessenen Verbrauch von 6,2 l/100 km kommt damit dennoch etwa 885 km weit. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die praktische Dachreling erleichtert das Befestigen. Gebremste Anhänger dürfen bis zu zwei Tonnen schwer sein, bei ihnen ist eine Stützlast von 110 kg erlaubt.

Außenspiegel und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Sensorik für Fahrerassistenzsysteme) die Sicht nach draußen ein.

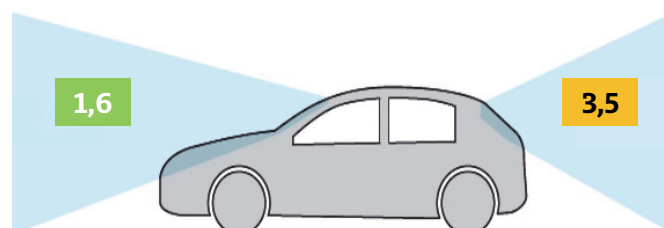
#### Rundumsicht

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.



⊕ Bereits der Basis-V60 fährt mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden). Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, insgesamt aber trotzdem sehr gut ausgeleuchtet - daher eine Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, ist serienmäßig eine Parkhilfe

## 2,9 Ein-/Ausstieg

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

⊕ An der Funkfernbedienung gibt es eine Taste zur Aktivierung eines Panikalarms. Dabei werden die Hupe und das Licht des Fahrzeugs aktiviert, um in einem Notfall schnell andere Personen aufmerksam zu machen. Eine

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Dass der V60 ein Lifestyle-Laster und kein Transport-Kombi ist, wird beim Blick in den Kofferraum schnell klar. Ein Golf-Variant beispielsweise schluckt mehr als der deutlich längere Schwede.

Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 385 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 565 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 855 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.400 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist für den V60 wie im Falle des Testwagens optional erhältlich. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, lässt sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze öffnen und schließen, der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene dürfte die Klappe allerdings etwas weiter öffnen, denn ab etwa 1,80 m Größe muss man darauf achten, auf seinen Kopf nicht zu stoßen.

hinten an Bord. Einen Einparkassistenten (Park Pilot) mit Parkhilfe vorn gibt es ebenso optional wie eine Rückfahrkamera (beides empfehlenswerte Extras). Für einen hohen Aufpreis ist auch eine 360°-Kamera erhältlich, sie bringt gewisse Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne und seitlich sehen will. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, gegen Aufpreis gibt es diese Funktion auch für beide Außenspiegel.

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

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.



385 l Gepäck fasst der Kofferraum des V60.

Die Ladekante liegt mit nur 63 cm über der Fahrbahn angenehm niedrig und ist eben zum Kofferraumboden. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

⊖ Für das ausgebaute Heckrollo gibt es keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Gegen Aufpreis sind die Lehnteile elektrisch vom Kofferraum aus umklappbar - beide Schalter sind in der rechten Kofferraumverkleidung untergebracht. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne

ist Serie. Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und gegen Aufpreis ein Trennnetz für den Innenraum; letzteres kann sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen verankert werden.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

In allen Ausstattungsvarianten ist ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole verbaut. Die meisten Funktionen des V60 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 sehen 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 das Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. 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. Das Kombiinstrument ist im V60 Inscription ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt.

Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



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

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist schon in der Basis-Ausstattungsline Momentum recht umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits ein Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Volvo On Call mit WLAN-Hotspot). Das funktioniert drei Jahre kostenfrei über die verbaute SIM (Notrufdienste zehn Jahre) oder über ein gekoppeltes Smartphone. Volvo On Call beinhaltet

auch einen WLAN-Hotspot sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung). Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Digitalradio, CD-Player und die Smartphones-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls optional erhältlich.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Bein- und Kopffreiheit reicht für 1,95 m große Personen aus. Das Raumempfinden fällt aufgrund der wuchtigen

Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie aber nur mäßig aus.

## 3,0 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas beengter zu als vorn. Hier reicht die Kopffreiheit für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, während die Beinfreiheit dank des langen Radstands sogar für Zwei-Meter-Hünen reicht, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt sind. Die Kopffreiheit leidet dabei etwas unter dem optionalen Panorama-Glaskiebedach des Testwagens. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt.



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

## 3,1 Innenraum-Variabilität

Der Kombi bietet mit der umklappbaren Rücksitzlehne eine klassenübliche Innenraumvariabilität. Dreigeteilt klappbare Lehnen, wie sie einzelne Konkurrenten zu bieten haben, gibt es für den V60 nicht. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut (z. B. angemessen große Türfächer), hinten

immerhin noch zufriedenstellend. Das Handschuhfach gefällt durch seine praktische Größe und ist optional klimatisier- und abschließbar.

## 2,1 KOMFORT

### 2,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk wird für den V60 ein Sportfahrwerk (inkl. 15-mm-Tieferlegung) sowie die im Testwagen verbaute adaptive Dämpferregelung angeboten. Die Dämpferkennlinie kann dann in drei Modi angepasst werden.

Trotz der adaptiv geregelten Dämpfer kann der Federungskomfort im V60 nicht recht überzeugen. Selbst im Comfort-Modus fällt die Abstimmung erstaunlich straff aus, die Spreizung zwischen den drei Modi ist kaum zu spüren. Dass der V60 innerorts auch aufgrund der optionalen 19-

Zöller keine Sänfte ist, war zu erwarten. Unebenheiten wie versenkte Kanaldeckel oder Teerflicken kommen für die Fahrzeugklasse eine Spur zu deutlich bis zu den Insassen durch. Dass der Volvo allerdings auch auf der Autobahn nur auf topfebener Fahrbahn zur Ruhe kommt, überrascht dann doch. Die Schweden haben den Fokus beim V60 spürbar Richtung Dynamik gelegt und den Komfort etwas außer Acht gelassen. Wer nach einem entspannten Reisewagen sucht, ist mit den Konkurrenten Mercedes C-Klasse und Audi A4 besser bedient.

### 1,8 Sitze

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

⊕ In der Ausstattung Inscription hat der V60 vorn serienmäßig Leder-Komfortsitze zu bieten, die über eine Vier-Wege-Lordosenstütze, eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe sowie eine elektrische Höhen- und Neigungsverstellung der Sitzfläche verfügen. Gegen Aufpreis erhält man einen auch in Längsrichtung elektrisch einstellbaren Fahrersitz inklusive Memory-Funktion, gegen weiteren Aufpreis gibt es die elektrische

Einstellung samt Memory-Funktion auch für den Beifahrersitz. Wer den Sitzkomfort wie im Falle des Testwagens auf die Spitze treiben möchte, ordert die

Massagefunktion für die beiden Vordersitze. Dann sind auch elektrisch verstellbare Seitenwangen dabei.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,1 dB(A). Das ist trotz der im Testwagen verbauten optionalen Akustikverglasung nur ein durchschnittlicher Wert und zum Teil auch dem Panorama-Schiebedach geschuldet -

dadurch werden konstruktionsbedingt immer etwas mehr Geräusche in den Innenraum übertragen als bei einem festen Dach. Der Motor ist gut gekapselt und wenig präsent.

## 1,5 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Auf Wunsch lässt sich diese zu einer Vierzonen-Klimaautomatik aufrüsten. Dann können auch die Fondinsassen die Temperatur separat einstellen. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung

aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Für kalte Wintertage kann eine Standheizung geordert werden, die unter anderem über das Smartphone (Volvo On Call) bedienbar ist. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kann sie optional geordert werden. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzlüftung vorn und eine Lenkradheizung. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Plätze Rollos an den Seitenscheiben.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 190 PS starke D4-Motor verhilft dem V60 zu guten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt über einen Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.500 1/min an. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,4

Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, 1,3 s benötigt der Schwede dafür. Volvo gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 7,9 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Vierzylinder-Turbodiesel arbeiten mit der neuen Einspritztechnik i-ART, die laut Volvo eine noch genauere Dosierung der Einspritzmenge und sehr hohe Einspritzdrücke von bis zu 2.500 bar ermöglicht; die Besonderheit ist je ein Drucksensor an jedem Einspritzventil statt nur einem Sensor in der Kraftstoffleitung. Trotz der hohen Drücke läuft der Motor

damit erstaunlich vibrationsarm. Auch störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen verknüpft sich das Aggregat weitgehend. Die Leistungsentfaltung verläuft unter 1.500 1/min etwas träge. Sobald die Turbolader genug Druck aufbauen konnten, gibt der Diesel sehr gleichmäßig und nachdrücklich seine Leistung ab.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der D4-Turbodiesel an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt. Der Testwagen ist mit der optionalen Achtstufen-Automatik von Aisin ausgestattet.

⊕ Die Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Das Getriebe schaltet geschmeidig und zügig hoch. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h bis etwa 130 km/h eine Segelfunktion aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus,

um das Schleppmoment des Motors zu reduzieren. 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 lediglich 2.000 1/min.

Die serienmäßige Autohold-Funktion hält den Bremsdruck auch nach Betätigung des Bremspedal, so dass der V60 an Steigungen nicht zurückrollt.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der V60 liegt sicher und gelassen auf der Straße und lässt sich von schnell durchfahrenen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, der Schwede vermittelt ein sicheres Fahrgefühl im Alltag. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in angenehmen Grenzen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der V60 eine erstaunlich souveräne Vorstellung ab. Das ESP greift genau richtig ein, sowohl

bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Intensität. Die feine und situationsangepasste Regelung ermöglicht ein agiles Durcheilen der Gassen bei insgesamt recht hohen Geschwindigkeiten. Der große Kombi bleibt dabei jederzeit gut beherrschbar und lässt sich präzise steuern. Auch in puncto Traktion kann der Frontriebler überzeugen: Selbst bei voll durchgetretenem Gaspedal sind die Vorderräder auf trockenem Asphalt nicht zum Durchdrehen zu bringen.

### 1,8 Lenkung

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

dem Geradeauslauf zugute kommt. Trotz der nicht sonderlich hohen Lenkkräfte lässt sich der V60 erstaunlich präzise über kurvige Landstraßen dirigieren - hier dringt der Kombi in neue Fahrdynamik-Sphären im Volvo-Universum vor.

### 2,5 Bremse

⊕ Die Bremse des V60 lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen angemessen aus, im Falle einer Notbremsung kommt der Kombi nach durchschnittlich 35 m aus 100 km/h zum Stehen. Über das

Bordmenü können zwei Kennlinien für das Ansprechen der Bremse ausgewählt werden.

## 1,6 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beeindruckend ist die umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante Serie ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Der V60 bietet u. a. ein Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, sowie einen Spurhalteassistenten und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Ergänzt werden kann das Angebot an Assistenzsystemen durch Wahl des IntelliSafe-Surround-Systems (Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim Rückwärtsausparken) sowie den Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht. Die Optionsliste umfasst überdies ein Head-Up-Display, das die Informationen in die Windschutzscheibe projiziert.

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm lag für den Volvo V60 zum Zeitpunkt der Testberichtveröffentlichung nicht vor. Aufgrund der guten Ergebnisse der technisch verwandten Modelle V90 und XC60 ist allerdings von einem Volvo-typisch hohen Sicherheitsniveau auszugehen.

Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Kombi immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Diesen gibt es nicht für den Beifahrer, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,80 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, auch sie sind nicht in der Höhe verstellbar. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurten 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).

### 2,1 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz ist zufriedenstellend für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren, und die Gurtgeometrie ist passend.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	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	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)



Auf Isofix und i-Size muss man vorn jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können.

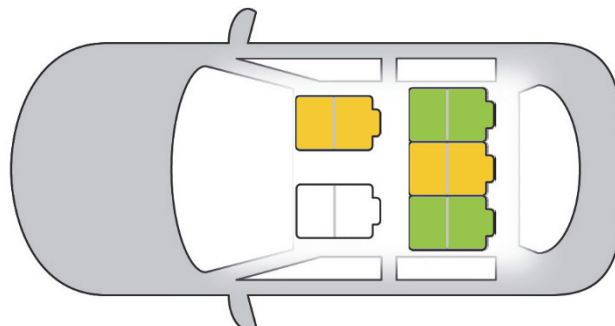
⊕ Kindersitze lassen sich im Fond dank der großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, hohe Kindersitze lassen sich aufgrund der nicht höhenverstellbaren Fondkopfstützen allerdings nicht optimal fixieren. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte nicht optimal angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Drei

Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

### 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)

## 2,6 Fußgängerschutz

⊕ Die Front ist recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgänger-Notbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwin-

digkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest ergibt sich für den V60 D4 ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Diesel pro 100 km. Damit kann der Schwede keine neuen Maßstäbe setzen, einige Konkurrenten gehen deutlich genügsamer mit dem Kraftstoff um. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im EcoTest beträgt 195 g/km.

Das reicht leider nur für magere 18 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Volvo 7,0 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,9 l Diesel pro 100 km.

### 2,2 Schadstoffe

Der Volvo V60 D4 erfüllt bereits jetzt die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. In der Tat schafft der V60 Diesel durch die Bank niedrige Emissionswerte, nur bei hoher Last im Autobahn-Zyklus steigen die NO<sub>x</sub>-Emissionen deutlich an. Somit kommt der Schwede auf 38 von 50 möglichen Punkten. Ein solides Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts Besonderes mehr. Zusammen mit den Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel kommt der V60 D4 auf 56 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

### Verbrauch

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

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

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten

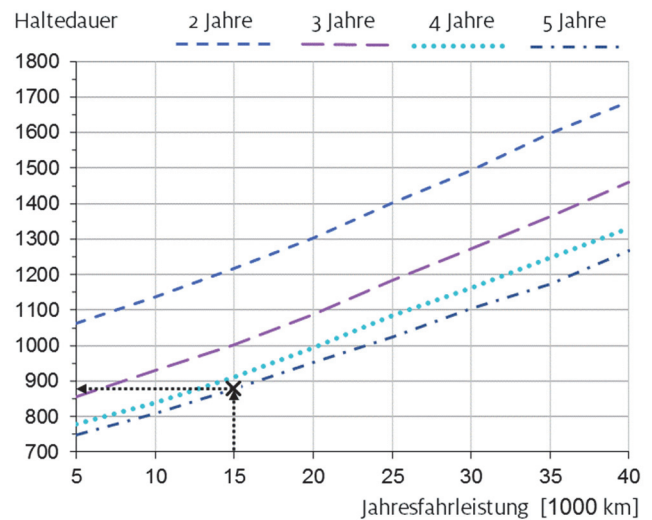
Im Kostenkapitel schneidet der V60 D4 Automatik in der Topausstattung Inscription befriedigend ab. Der Grundpreis ist mit 49.750 Euro recht happig und liegt damit auf dem Niveau der deutschen Premiumkonkurrenz. Es sind zwar viele Assistenzsysteme serienmäßig, und auch der Komfort kommt nicht zu kurz. In dieser Klasse herrschen aber gehobene Ansprüche, und um diese zu befriedigen, braucht es noch einige der zahlreich verfügbaren Extras. Diese sind dem eigenen Premiumverständnis entsprechend teuer, so dass der Preis schnell noch weiter steigt - im Falle des sehr gut ausgestatteten Testwagens auf 71.400 Euro.

Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 30.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, das lange Kilometerintervall ist gut, das kurze Zeitintervall für Wenigfahrer schlecht. Der Dieselmotor ist mit einem Zahnriemen ausgestattet, der aber erst nach 240.000 km gewechselt werden muss. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 244 Euro (auf Basis

NEFZ-CO<sub>2</sub>-Wert). Die Haftpflicht-Einstufung ist günstig, die Teil- und Vollkaskoeinstufungen sind dagegen überdurchschnittlich hoch.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 877 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T6 Momentum AWD Geartronic	D3 Momentum	D4 Momentum
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	228 (310)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/2200	320/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	5,8	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4   S	4,3   D	4,4   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	171	114	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/20	13/23/20	13/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	192	228	234
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	962	778	810
Preis [Euro]	49.500	40.100	43.300

#### 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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.250 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	122 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,23 m <sup>2</sup> /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.761/1.850/1.427 mm
Leergewicht/Zuladung	1.844/416 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	529/1.441 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	110/100 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torlanda

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96W
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/5,2/6,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.798/462 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/855/1.400 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>102 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>100 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>125 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>550 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	877 Euro		
Steuer pro Jahr	244 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/24/20		
Basispreis V60 D4 Inscription Geartronic	49.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	71.400 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.200 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## 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	900 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	210 Euro°/600 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.610 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	410 Euro°/Serie
Parklenkassistent	700 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	480 Euro°/1.050 Euro°
Head-Up-Display	1.190 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Paket)	570 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/110 Euro°/Serie/330 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/210 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro°
Lenkradheizung	240 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.130 Euro
Metalliclackierung	830 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.450 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**3,2**

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl