



## Volvo XC60 D5 R Design AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (173 kW / 235 PS)

Der D5 ist die Diesel-Topmotorisierung bei Volvo. Um trotz der selbstaufgelegten Limitierung auf vier Zylinder und zwei Liter Hubraum auf deutlich über 200 PS zu kommen, wird der Diesel von zwei Turboladern unter Druck gesetzt. Zusätzlich soll ein ausgefuchstes Druckluftsystem das Turboloch verkleinern. Alles in allem ist der Motor kraftvoll und zeigt ein gutes Ansprechverhalten, setzt im Alltag aber keine neuen Bestmarken. Ein Sechszylinder in der gleichen Leistungsklasse wirkt trotz allen Aufwands souveräner. Den Testverbrauch des XC60 von 7,1 Litern Diesel pro 100 Kilometer schaffen die starken Sechszylinder der Konkurrenz ebenfalls.

Der XC60 ist vom Charakter her aber sowieso kein Wagen, um die letzten Zehntelsekunden in der Beschleunigung herauszuholen - genauso wenig ist er ein Kurvenräuber. Er umschmeichelt die Insassen lieber mit seinem überaus gediegenen Ambiente und dem hohen Fahrkomfort des optionalen Luftfahrwerks. Lange Reisen sind auch dank der exzellenten Sitze der bevorzugte Einsatzbereich des in der Stadt eher unhandlichen Schweden.

Auch die Sicherheitsausstattung überzeugt vollauf, so sind viele Assistenzsysteme serienmäßig, weitere gegen Aufpreis erhältlich. Die ADAC Crashtests attestieren auch im Fall der Fälle eine hohe Sicherheit.

Größtes Manko des im R Design gehaltenen Testwagens ist der Preis. Über 76.000 Euro kostet er - los geht der D5 R Design bei 46.150 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, VW Tiguan.

**+** komplette Sicherheitsausstattung, gute Abgasreinigung, exzellenter Qualitätseindruck

**-** teure Anschaffung, recht hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,7</b>
	Stadtverkehr	<b>4,0</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>2,2</b>
	Transport	<b>2,3</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>2,9</b>

**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. Dicker und großzügig verteilter Teppichboden, den Fingerspitzen schmeichelnde Materialien und sorgfältige Verarbeitung summieren sich dennoch zu einem

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Mit einer Länge von 4,7 Metern und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,13 Metern ist der XC60 ein großer Vertreter der Mittelklasse-SUVs. Ein Ausflug ins Parkhaus kann damit zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit gemessenen zwölf Metern recht groß ausfällt.

Beim Testwagen schlagen der Dieselmotor, der Allradantrieb und die opulente Ausstattung samt Glasschiebedach aufs Gewicht: Das Auto wiegt glatte zwei Tonnen. Da die zulässige Gesamtmasse 2.470 Kilogramm beträgt, bleibt dennoch eine akzeptable Zuladung von 470 Kilogramm übrig.

### 2,3 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. Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Den großen Fensterflächen und der dank der optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die breiten C- und D-Säulen gegenüber, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.



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

tadellosen Gesamteindruck. Optional kann das Armaturenbrett wie im Testwagen mit einem Bezug in Lederoptik weiter aufgehübscht werden.

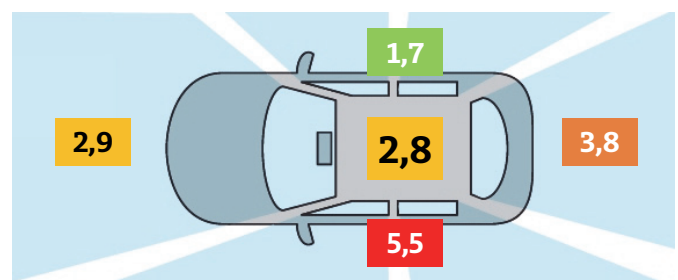
Front und Heck der getesteten Ausstattungslinie R Design sind markant gestaltet und lassen den XC60 optisch einen guten Schuss sportlicher wirken.

⊕ Der Volvo ist stabil ausgelegt: Bis zu 100 Kilogramm dürfen auf dem Dach und 110 auf der Anhängerkupplung transportiert werden. Die erlaubte Anhängelast von bis zu 2,4 Tonnen passt zu den stattlichen Werten.

Ebenfalls groß dimensioniert ist der Dieseltank, er fasst 71 Liter. Damit kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs 1.000 Kilometer weit. Der AdBlue-Tank misst 11,5 Liter und wird bequem über die Öffnung neben dem Dieseltankstutzen nachgefüllt.

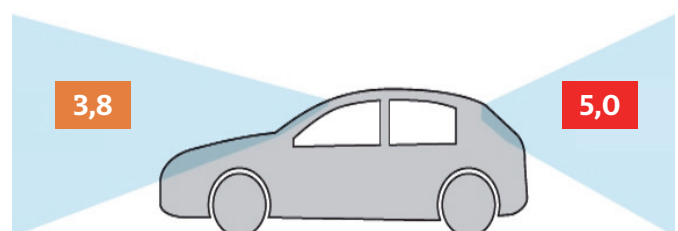
### Rundumsicht

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.



⊕ Der XC60 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten ausgestattet, die schon das charakteristische, „Thors Hammer“ genannte Design der Tagfahrleuchten haben. Der Testwagen war zudem mit optionalem dynamischen Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie adaptiver Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Die Scheinwerfer sorgen für eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie verfügen über einen asphärischen Bereich und blenden beim

XC60 R Design optional automatisch ab.

Die Scheibenwischer lassen zwar einen etwas breiten Streifen an der A-Säule ungewischt, die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen überzeugen dagegen vollauf. Zusätzlich kommt der XC60 R Design serienmäßig mit einer Heizfunktion der Wischerblätter.

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

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den sehr hohen Schweller und die sportlich-flache Dachlinie beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden.

Der Testwagen ist mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, alternativ kann man die gleichförmigen und damit nicht sehr verwechslungssicheren Tasten der Fern-

bedienung nutzen. Das schlüssellose System kann allerdings leicht überlistet werden und bietet deshalb einen ungenügenden Diebstahlschutz. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Gut: Die serienmäßige Paniktaste der Fernbedienung, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann.

Gegen Aufpreis erhellen Spots in allen vier Türgriffen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug.

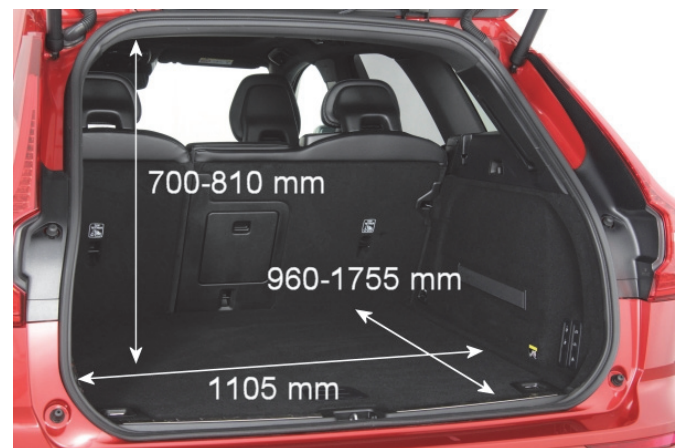
## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ 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 Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 835 Liter (bis Fensterunterkante) bzw. 1.435 Liter (dachhoch) hinein.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp über 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen ist mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe von außen per Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste in der Fahrertür betätigen. Das optionale schlüssellose Zugangssystem betrifft auch den Kofferraum. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält.

Die Ladekante ist stattliche 74 Zentimeter hoch, lässt sich auf Knopfdruck aber um gemessene acht Zentimeter absenken - falls man das optionale Luftfahrwerk verbaut



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

hat. Von Ladekante zu Kofferraumboden stört keine Stufe, diese sind auf einer Ebene.

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar verkleidet, steht aber deutlich ab. Große Personen können sich den Kopf schmerzhaft daran stoßen.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche bietet der Volvo. Gegen Aufpreis geschieht dies wie beim Testwagen auch per Tastendruck im Kofferraum, ebenso sind dann die hinteren Kopfstützen elektrisch umlegbar.

Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts für 60 Euro lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-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 zu recht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauer-

haft 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. Das Kombiinstrument ist beim XC60 R Design stets als 12,3 Zoll großer Bildschirm ausgeführt. Beim Einstiegsmodell Momentum muss man dafür Aufpreis zahlen. Das Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

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

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig.

Wählt man Volvo On Call, ist ein Modem an Bord, in das man eine SIM-Karte einlegen und so für die Online-Anbindung des Infotainments sorgen kann. Dann sind auch die automatische Notruffunktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC60 verfügbar. Die ersten drei Jahre sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die

Nutzungsdauer verlängert werden - die Notruffunktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen 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. Die Navigationskarten können bis zum Jahr 2025 kostenlos aktualisiert werden. Digitalradio und CD-Player sind optional erhältlich. Smartphones lassen sich gegen Aufpreis mittels Apple CarPlay oder Android Auto koppeln.

### 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 trotz des Schiebe-Glasdachs im Testwagen sogar für noch größere Insassen ausreichen. Der breite Innenraum

ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole nur leicht geschmälert wird. Auch der dunkle Dachhimmel der R Design-Ausstattung wirkt beengend, das optionale Panorama-Glasdach fängt dies aber wieder auf.



## 2,0 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-Hünen sitzen. Das luftige Raumgefühl passt dazu, lediglich die direkt neben dem Kopf befindliche Dachsäule stört etwas.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Ablagen im XC60 sind klassenüblich. Man vermisst lediglich eine gesonderte Ablage für das Smartphone und ein Brillenfach.

⊕ Das recht geräumige Handschuhfach kann gegen Aufpreis separat gekühlt werden und bietet in Verbindung mit der Alarmanlage eine Private Locking-Funktion: Gibt man sein Auto beispielsweise am Hotel dem Parkservice,



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

können zuvor das Handschuhfach mit einem separaten Schlüssel und der Kofferraum mit einer PIN verriegelt werden. So sind private Dinge geschützt.

## 1,8 KOMFORT

### 1,9 Federung

⊕ Das optionale Luftfahrwerk des Testwagens bietet mehrere Funktionen. Die Fahrzeughöhe wird unabhängig von der Zuladung geregelt, zudem lässt sich das Auto zum Ein- und Aussteigen absenken oder auch nur das Heck zum leichteren Beladen. Abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit und dem gewählten Modus (Dynamik, Comfort, Off Road) verändert sich ebenfalls die Fahrzeughöhe. Zusätzlich wird die Dämpfung kontinuierlich an die Straßenverhältnisse und den Fahrstil angepasst, man spricht von einem adaptiven System. Ergebnis ist ein gelungen komfortables Fahrverhalten, der

Volvo ist besonders auf der Autobahn ein entspannter Gleiter. Auch Wellen auf Landstraßen bügelt er recht gelassen glatt. Dabei kommt die Karosserie zwar etwa in Bewegung, aber ins Taumeln gerät der hochbeinige Volvo nicht.

Grobe Fugen, Kanaldeckel oder ähnliches dringen in Verbindung mit den 19 Zoll großen Felgen des XC60 R Design mitunter trocken durch. Wählt man die bis zu 22 Zoll großen optionalen Radsätze, dürfte dieses Verhalten nicht besser werden.

### 1,7 Sitze

Die Sportsitze des XC60 R Design sind ausgezeichnet. Sie bieten guten Seitenhalt bei gleichzeitig angenehmer Polsterung und Kontur.

Eine elektrische Höhen- und Sitzneigungseinstellung schon bei den Seriensitzen ist genauso serienmäßig wie auch die elektrische Vierwege-Lordosenstütze, auch die Beinauflage ist dann schon ausziehbar. Gegen Aufpreis

kommen noch die vollelektrische Einstellmöglichkeit samt Memoryfunktion für Fahrersitz und Außenspiegel dazu. Auf langen 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 66,0 dB(A) liegt der gemessene Innengeräuschpegel des mit der optionalen Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens recht niedrig. Die Messung wird bei 130 km/h durchgeführt. Der Motor hält sich

akustisch zurück, solange nicht hohe Drehzahlen abgefordert werden. Abroll- und Windgeräusche treten nicht in den Vordergrund.

## 1,6 Klimatisierung

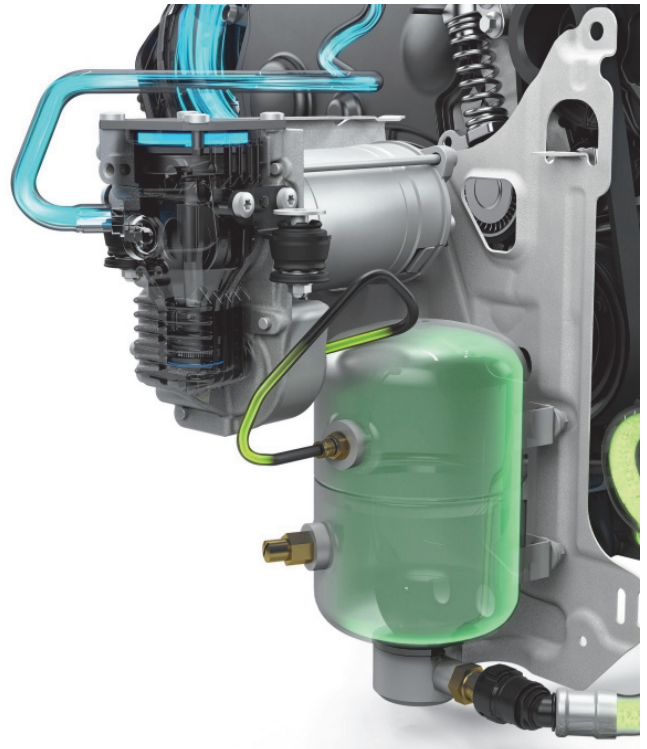
⊕ Schon serienmäßig ist der XC60 R Design mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet und spendiert den hinteren Insassen Luftdüsen an der Dachsäule. Aufrüsten lässt sich der R Design noch mit einer Vierzonen-Klimaautomatik, Sitzheizung hinten, Sitzbelüftung vorn, Lenkradheizung, beheizbarer Frontscheibe

und verdunkelten hinteren Scheiben. Auch eine Standheizung kann man hinzubestellen, diese lässt sich auch per App steuern. Ebenfalls per App, aber serienmäßig, kann man die Lüftung des Autos aus der Ferne aktivieren - an heißen Tagen eine sinnvolle Funktion.

# 1,7 MOTOR/ANTRIEB

## 1,7 Fahrleistungen

⊕ 235 PS, 480 Nm. Das sind veritable Stammtischwerte, die sich vom hohen Fahrzeuggewicht nicht schrecken lassen: In 7,2 Sekunden wuchtet sich der Volvo laut Hersteller auf 100 km/h, bei 220 km/h halten sich Fahrwiderstand und Antriebsleistung die Waage. Die ADAC Messungen bestätigen die Potenz des Motors. In fünf Sekunden ist der Spurt von 60 auf 100 km/h abgeschlossen, auch der Durchzug bei niedrigen Geschwindigkeiten ist tadellos: Eine Sekunde dauert es, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen. Damit ist das Einfädeln in den fließenden Verkehr kein Problem.



Der grün markierte Tank speichert die vom darüber liegenden Kompressor erzeugte Druckluft.

## 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch der D5 als stärkster Dieselmotor im XC60 setzt auf nur vier Zylinder und zwei Liter Hubraum. Um die gewünschten Leistungs- und Drehmomentwerte zu erreichen, muss man den Turbolader besonders groß auslegen, was wiederum zu Lasten des Ansprechverhaltens geht: Die großen Schaufeln im Turbo müssen vom Abgas erst in Schwung gebracht werden, man spricht vom Turboloch. Deshalb wird bei leistungsstarken Turbomotoren oft auf ein Twin-Turbo-Konzept gesetzt. Hier ergänzt ein kleinerer Turbolader den größeren. Der kleinere spricht auch bei niedrigen Drehzahlen schneller an, so soll die Leistungsentfaltung spontaner werden. Volvo geht beim D5 noch einen Schritt weiter und baut einen kleinen Kompressor samt Druckspeicher ein. Dieser ist zwei Liter groß und speichert die Luft bei 12 bar. Die komprimierte Luft wird bei spontanen Leistungsanforderungen genutzt und in Richtung kleinerer Turbo geleitet, um diesen noch schneller in Bewegung zu

versetzen. Das Turboloch soll so Vergangenheit werden. In der Praxis bemerkt man das aus Ingenieurssicht clevere Konzept leider kaum. Das Ansprechverhalten wie übrigens auch die Laufkultur sind gut, aber nicht merklich besser als bei der Premium-Konkurrenz. Dies geht aber zum Teil auch auf das Konto der Achtgang-Automatik, die mit recht viel Schlupf arbeitet und dadurch ein noch so gutes Ansprechverhalten kaschiert.

## 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik reagiert angemessen und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist auch durch den hohen Wandlerschlupf insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Die Gänge können alternativ auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad vorgewählt werden. Im Eco-Modus wird ab 65 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 rund 2.100 1/min.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Das Mittelklasse-SUV ist sicher abgestimmt. In Grenzsituationen wie dem ADAC Ausweichtest greift das ESP früh und sensibel ein und zwingt den Volvo im Zweifel in ein sicheres Untersteuern. Besonders dynamisch fühlt sich der deutlich wankende Schwede so nicht an, die

Fahrsicherheit ist aber hoch.

Spurrinnen beeinflussen den Geradeauslauf nur leicht, der Volvo gleitet mit merklichen Karosseriebewegungen, aber satt über die Autobahn. Dank des Allradantriebs kennt der D5 Traktionsprobleme nicht.

### 2,6 Lenkung

Die Lenkung ist grundsätzlich präzise, die Zielgenauigkeit in Kurven leidet aber unter der deutlichen Karosserieneigung. Zum Kurvenrübern ist der Volvo nicht gedacht.

Leider ist die Lenkung etwas leichtgängig und vermittelt so wenig Gefühl für die Straße und die Fahrsituation.

### 2,2 Bremse

⊕ 34,2 Meter Bremsweg aus 100 km/h ergeben die ADAC Messungen - ein guter Wert. Auch die Dosierbarkeit der standfesten Bremsanlage überzeugt.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC60 kümmern sie sich um das Image 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 Tiere, Fußgänger und Radfahrer erkennt. City Safety ist ab 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch 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 Fahrspur. Vor dem unbeabsichtigten Verlassen der eigenen Spur warnt der Spurhalteassistent und lenkt bei Bedarf das Auto auch 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 Abstandsregeltempomaten und ermöglicht in Kombination mit einer erweiterten Funktion des Spurhalteassistenten ein teilautonomes Fahren. 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.

### 1,4 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).

## 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	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. 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 Schutzpotehtial und schützen immerhin Personen bis knapp 1,75 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument 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 Serie ist das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Hat man das optionale "Volvo on Call" an Bord, wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

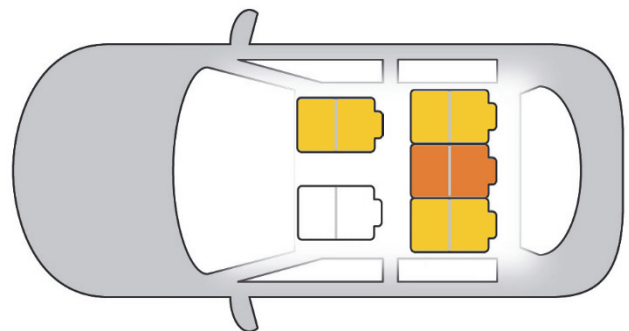
Optional und im IntelliSafe Surround-Paket enthalten ist die Heckaufprallabschwächung, die vor einem drohenden Heckaufprall das Auto festbremst, die Gurte strafft und das Warnblinklicht aktiviert.

## 2,6 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 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. 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 Notbremsssystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

### 5,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ 223 g/km beträgt die CO<sub>2</sub>-Bilanz des XC60 D5. Dies entspricht einem Testverbrauch von 7,1 l/100 km (innerorts: 7,3 - außerorts: 6,1 - Autobahn: 8,3). Auch angesichts der gebotenen Leistung und der Fahrzeuggröße ist das nur grenzwertig akzeptabel. 9 von 60 möglichen Punkten erreicht der Volvo damit im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Ein SCR-System mit AdBlue-Einspritzung kümmert sich um die Reduzierung der Stickoxidemissionen, durchaus mit Erfolg. Nur im anspruchsvollen Autobahnteil des EcoTest mit hohem Vollgasanteil steigt der Stickoxidausstoß an - innerorts und bei Landstraßentempo ist er sehr niedrig.

Alle anderen Schadstoffwerte sind komplett unauffällig. Dafür gibt es 37 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel.

## 3,5 AUTOKOSTEN

### 3,5 Monatliche Gesamtkosten

Mindestens 56.150 Euro will der Volvo-Händler für den XC60 D5 R Design mit Achtgang-Automatikgetriebe und Allradantrieb überwiesen haben. Auch die Versicherungseinstufungen sind kein Pappenstiel, wenn man den Wagen mit Vollkasko versichern will: Er wird in Klasse 25 eingestuft.

Die Ausstattung des XC60 ist aber zumindest schon serienmäßig ganz gut. Vom Notbremsassistenten über LED-Scheinwerfer bis hin zum Automatikgetriebe ist vieles an Bord. Für weitergehende Individualisierungswünsche hält die Aufpreisliste allerdings schon noch einiges bereit. So kostet der Testwagen bereits 76.570 Euro.

Jedes Jahr oder alle 30.000 km muss der XC60 zur regulären Fahrzeugwartung gebracht werden. Zwei Jahre lang gilt die Volvo Neuwagengarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3
Durchschnitt	6,0 D 7,7 B

Landstraße	6,1
Durchschnitt	4,8 D 5,6 B

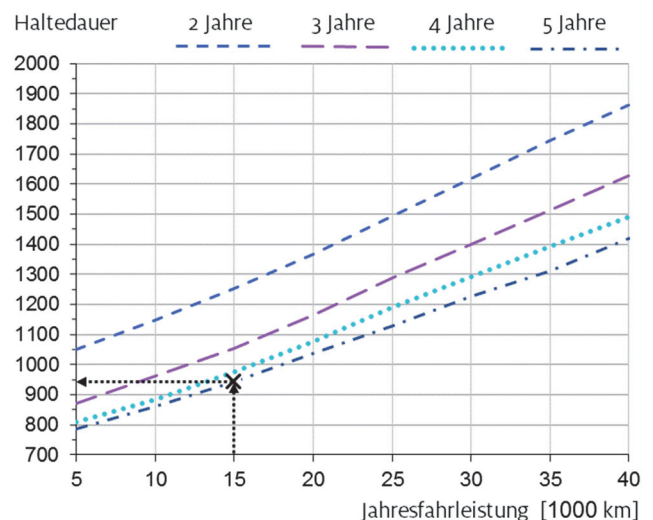
Autobahn	8,3
Durchschnitt	6,6 D 7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1
Durchschnitt	5,5 D 6,5 B

Insgesamt erreicht der Volvo mit 46 Punkten zwei Sterne im EcoTest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 942 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T5 Geartronic	T6 AWD Geartronic	T8 Twin Engine AWD Geartronic	D3	D4	D5 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)]	184 (250)	228 (310)	288 (392)	110 (150)	140 (190)	173 (235)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1800	400/2200	640/2200	350/1500	400/1750	480/1750
0-100 km/h [s]	6,9	5,9	5,5	10,2	8,8	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	230	190	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,1   S	7,5   S	2,4   S	5,0   D	4,9   D	5,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	166	174	54	131	129	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/18	18/25/18	18/25/18	18/25/18	18/25/18	18/25/18
Steuer pro Jahr [Euro]	182	198	40	262	258	294
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	906	995	1037	792	812	909
Preis [Euro]	49.150	56.000	67.500	41.400	44.400	53.500

### 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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	173 kW/235 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	480 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	152 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,61 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.688/1.902/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	2.051/419 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.432 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	110/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact5
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/6,1/8,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 223 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.000/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/835/1.435 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	100 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	580 Euro
Monatliche Gesamtkosten	942 Euro		
Steuer pro Jahr	304 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/18		
Basispreis XC60 D5 R Design AWD Geartronic	56.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.570 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.673 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	2.270 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	270 Euro°/890 Euro°(Paket)
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	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
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremsssystem	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	ab 830 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.450 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: März 2018  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.