

Gelungener Anschluss

Fahrvorstellung | Mit dem XC60 erneuert Volvo den Bestseller seines Programms. Dass der Neue an die Erfolge seines Vorgängers anknüpft, gilt uns nach ersten Probefahrten fast als sicher.

Die Messlatte liegt hoch: Noch in seinem letzten vollen Verkaufsjahr entschieden sich insgesamt rund 14.500 deutsche Kunden für den Volvo XC60, was hierzulande den Jahresbestwert der seit 2008 erhältlichen Baureihe markiert. Und auch im Flottenmarkt war das Mittelklasse-SUV 2016 mit 4.177 Einheiten erfolgreich. Dass der Göteborger Hersteller in Zukunft an diesen Erfolg anknüpft, ist wahrscheinlich. Denn aus unserer Sicht ist Volvo mit dem XC60 Nummer zwei ein überzeugender Wurf gelungen.

Familiendesign | Äußerlich trägt der XC60 die Züge des neuen Markendesigns, arbeitet im Detail aber wesentliche Charakterzüge der Modellreihe heraus. So steigt die Gürtellinie im Vergleich zum größeren – und ebenfalls auf der SPA-Plattform stehenden – XC90 nach hinten deutlich stärker an, außerdem kennzeichnen den Neuen eine lange Motorhaube und kurze Überhänge. Und am Heck unterscheidet sich der XC60 zum Beispiel durch die in die Kofferraumklappe einlaufenden Rückleuchten vom großen SUV-Bruder.

Wer sich in den neuen XC60 setzt, wird ebenfalls von typischem Volvo-Design empfangen. Besonders markant ist auch in diesem neuen Schweden der vertikale, aus der 90er-Reihe übernommene Neun-Zoll-Touchscreen in der Mittelkonsole. Insgesamt zeigte sich der Innenraum bei unseren Testwagen bestens verarbeitet, wie bereits in den 90er-Modellen brauchten wir aber auch hier wieder ein wenig Anlaufzeit, um uns an die Bedienlogik des Infotainmentsystems zu gewöhnen. Keine Kritik gilt es dagegen an den Platzverhältnissen zu üben, der XC60 wirkt an keiner Stelle wirklich eng.

Fünf Motoren am Start | Zum Marktstart am 15. Juli fuhr der XC60 als D4 (190 PS), D5 (235 PS), T5 (254 PS) oder T6 (320 PS) vor. Noch im August folgt der Hybrid T8 Twin Engine mit 407 PS Systemleistung. Allen Varianten ist gemein, dass sie zunächst ausschließlich mit Allradantrieb und Achtgangautomatik kommen. Fronttriebler und Handschalter sind erst für 2018 geplant. In der Praxis bewegen sich alle vier aktuell erhältlichen Motoren souverän, wobei die Benziner ihr Wesen als Vierzylinder beim Beschleunigen akustisch deutlich herausspielen. Untermotorisiert ist man mit keinem der Aggregate, weshalb wir als Wahl der Vernunft zum D4 tendieren – auch wenn er anders als der D5 nicht mit Power Pulse gegen das Turboloch beim Start ausgerüstet ist und so etwas mehr Anfahrschwäche zeigt. Die Test-XC60, die uns für erste Fahrten zur Verfügung standen, waren allesamt mit adapti-

vem Luftfahrwerk (1.908 Euro) ausgerüstet und bügelten so jede Fahrbahnebenheit souverän weg.

Kommen wir zur Ausstattung des XC60: Zur Wahl stehen derzeit die Linien Momentum, R-Design und Inscription, die Einstiegsversion Kinetic folgt im nächsten Jahr. Für die Flotte empfehlen wir die derzeitige Einstiegsversion Momentum, ergänzt um das Business-Paket mit Digitalinstrumenten, Navi und Smartphone-Integration (1.261 Euro), das Intellisafe-Pro-Paket mit Pilot Assist, Totwinkelwarner (jetzt mit Lenkunterstützung), Querverkehrswarner und Heckaufprallschwächung (1.471 Euro), das Gepäckraumnetz (50 Euro), die Einparkhilfe vorn und hinten (345 Euro), die Rückfahrkamera (403 Euro), elektrisch einklappbare Außenspiegel (227 Euro), die Sitzheizung vorn (294 Euro), DAB-Radio (277 Euro) und die Voll-LED-Scheinwerfer für 748 Euro. | cfm



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Bestseller Vol. 2 | Die Neuauflage des XC60 tritt ein großes Erbe an, seine Qualitäten sprechen für sich



Foto: Volvo Cars

Wohlfühlfaktor | Typisches Volvo-Design, Dekor-Einlagen im Inscription aus Treibholz



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Immer noch ein XC60 | Ansteigende Fensterlinie und Rückleuchten mit Schwung in der Flanke

Daten und Preise | Volvo XC60

XC60 D4 AWD ab 40.378 Euro
R4/1.969 cm³ | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750 – 2.500 U/min | 8-G.-Aut. | 8,4 s | 205 km/h | 5,1 D | 133 g/km

XC60 D5 AWD ab 44.202 Euro
R4/1.969 cm³ | 173 kW/235 PS | 480 Nm/1.750 – 2.250 U/min | 8-G.-Aut. | 7,2 s | 220 km/h | 5,5 D | 144 g/km

4.688 x 1.902 x 1.658 mm | 505 – 1.432 Liter
Wartung: 1 Jahr/30.000 km
Effizienzklasse: A+ (beide)
Versicherung: 18 | 20 | 25
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer