



Würdiger Thronfolger

Autoflotte-Test | Der XC60 ist Volvos Bestseller, seit Sommer 2017 steht die zweite Auflage beim Händler. Als Komfort-SUV knüpft sie direkt an die Erfolge des Vorgängers an. Wie schlägt sich der XC60 im Alltag?

Fotos: Christian Fredekin/Merens/Autoflotte



Wie aus dem Gesicht geschnitten | Wie die 90er-Reihe zeigt der XC60 die aktuelle Volvo-Linie

— Was für VW der kompakte Golf, ist für Volvo das SUV XC60: Beide sind absolute Topseller. Das mittelgroße SUV führt die Volvo-Neuzulassungen (nicht nur) in Deutschland seit Jahren an. Auch 2017 kam kein anderes Volvo-Modell an die XC60-Zahlen heran: Im Flottenmarkt bedeutete das 5.053 Neuzulassungen – und das trotz Modellwechsels. Denn seit Juli fährt die XC60-Generation Nummer zwei auf die Straße, die nun wie XC90, S90 und V90 auf der Volvo-SPA-Plattform für große Modelle basiert. Stellt sich die Frage: Was kann der neue XC60 und was macht er anders als seine größeren Geschwister?

Das Testauto | Mittelgroßer 190-PS-Diesel, Allradantrieb und Topausstattung Inscription – so rollte unser Test-XC60 vor. Ab 43.613 Euro steht er mit Sechsganghandschalter in der Preisliste. Spezielle Inscription-Serienumfänge sind 19-Zoll-Leichtmetallräder, Chromapplikationen, Drive Modes, 12,3-Zoll-Digitalinstrumente, Echtholzdeko oder Sitzheizung vorn. Und bereits aus der Basis Momentum bringt die Topversion unter anderem Aufmerksamkeitswarner, City-Safety-System mit Kollisions- und Kreuzungsbremsassistent, Verkehrszeichenerkennung, LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, Regensensor, Infotainment Sensus Connect mit 9,0-Zoll-Tochscreen, Bluetooth, Multifunktionslederlenkrad,

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hochwertiger Qualitätseindruck ▶ Komfortabler Alltagsbegleiter ▶ Viele Assistenzsysteme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nicht immer logisches Bedienmenü ▶ Hakelige Schaltung ▶ Wenig elastisch bei höheren Drehzahlen

Zweizonen-Klimaautomatik oder elektrisch einklapp- und beheizbare Außenspiegel mit

Damit aber nicht genug, denn unser Probeexemplar hübschten die Volvo-Testwagenexperten noch deutlich auf. Ein wichtiges Extra war das Business-Paket unter anderem mit Sensus-Navigation (1.261 Euro),

ein weiteres das Intellisafe-Pro-Paket unter anderem mit Pilot Assist, Totwinkelassistent, Querverkehrswarnung und Heckaufprallabschwächung (1.471 Euro). Außerdem war unter anderem das Licht-Paket für 840 Euro verbaut. Dessen wichtigste Bestandteile sind die automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegel sowie die Voll-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, erweitertem Fernlicht und intelligentem Fernlichtassistenten, der Fahren mit Fernlicht auch bei Gegenverkehr erlaubt. Dazu gab es außerdem das Winter-Paket Pro (unter anderem Lenkradheizung und Standheizung für 1.176 Euro), das Bowers&Wilkins-Soundsystem (2.773 Euro) sowie das adaptive Luftfahrwerk (1.908 Euro).

Karosserie | Als erfolgreichstes Volvo-Modell kann und will sich der neue XC60 keine größeren Design-Ausreißer erlauben. Wie die 90er-Modelle verkörpert er die mit dem XC90 eingeführte neue Markenlinie, und auch die „Thors Hammar“-LED-Tagfahrleuchten lassen keinen Zweifel daran, aus welchem Hause der XC60 stammt. Die ein oder andere Modelleigenheit leistet er sich im Detail aber doch. So ist zum Beispiel die XC60-Seitenlinie deutlich dynamischer ausgelegt als die des großen Bruders XC90 und steigt nach hinten sportlich an. Die Windschutzscheibe steht flacher, die Haube ist im Verhältnis zur Gesamtlänge deutlich gestreckter. Trotz seines dynamisch gestalteten Äußeren bietet der XC60 aber genügend Platz – auch für die Fond-Passagiere und im Kofferraum.

Interieur | Auch innen gibt es keine Überraschungen: Wer die Cockpits der aktuellen



Schwedenstil | Klares und modernes Design auch im Interieur, viel technische Innovation, schöne Echtholzeinlagen. Die Bedienung des Infotainmentsystems ist plattformbedingt aber auch im XC60 zunächst gewöhnungsbedürftig

90er-Volvo kennt, findet sich auch im XC60 sofort zurecht. Stilprägend ist der vertikale 9,0-Zoll-Tochscreen in der Mittelkonsole, über den auch die Bedienung zentraler Funktionen erfolgt. Da meinte es Volvo aus unserer Sicht etwas zu gut mit dem Tastenabbau, zumindest für die Klimatisierung wünschen wir uns die guten alten Drehregler zurück. Zumal die Menülogik der Fahrzeug- und Infotainmentbedienung nicht immer logisch ist und somit zumindest zu Anfang für mehr Ablenkung sorgt. Toll fanden wir dagegen die Materialqualität – und da vor allem die skandinavisch anmutenden Echtholzeinlagen – und die Ablesbarkeit der Digitalinstrumente. Auch das große Panorama-Glasdach (ab 1.218 Euro) trug viel zum Wohlbefinden im XC60 bei.

Antrieb | Der D4 mit 190 PS repräsentiert die goldene Diesel-Mitte des XC60. Im normalen Fahrbetrieb reicht dieser Motor auch völlig aus. Und mit seiner niedrigen Geräuschkulisse passt er zum komfortablen Gesamteindruck des XC60. Ein Dynamiker ist er aber zumindest bei höheren Drehzahlen nicht, der Spurt aus Tempo 150 oder mehr – manchmal wichtig auf der Autobahn – ist seine Sache nicht. Der XC60 war unser erster handgeschalteter Volvo-Testwagen seit langem, aber so richtig überzeugte uns das Sechsganggetriebe nicht. Nichts zu meckern gab es an der Abstufung der Gänge, aber der Gangwechsel erfolgte im Alltag doch recht hakelig. Noch ein Wort zum Verbrauch: Mit 7,8 Litern Diesel je 100 Kilometer waren wir positiv überrascht, wenn wir berücksichtigen, dass wir von einem allradbetriebenen SUV sprechen. Die Autobahnetappen haben wir dabei größtenteils um die Richtgeschwindigkeit beziehungsweise aufgrund winterlicher Witterungsverhältnisse auch deutlich darunter zurückgelegt.

Fahrpraxis | Wir haben es bereits angedeutet: Der XC60 ist ein komfortables SUV. Das unterstreicht vor allem das optionale Luftfahrwerk, das Fahrbahnunebenheiten quasi wegbügelt. Und auch die leichtgängige Lenkung hilft beim Rangieren auch in engen Großstadtstraßen – bisher nicht immer eine Volvo-Stärke. Komfort- wie Sicherheitsbedürfnisse stillt der Pilot Assist II aus dem Intellisafe-Pro-Paket. Bis 130 km/h lässt sich der XC60 so teilautonom fahren, was in der Praxis vor allem im Kolonnenverkehr sehr entspannt.

Autoflotte-Tipp | Der D4 passt zum XC60, und wer sich weiterhin für den Diesel erwärmen kann, trifft mit ihm eine gute Wahl. Zudem er mit Euro-6d-Temp auch die derzeit

höchstmögliche Abgasnorm erfüllt. Klar, Sprinterqualitäten darf man von ihm nicht erwarten, aber der XC60 ist ja sowieso mehr Gleiter denn Sportler, und so stellt das im Alltag kein Problem dar. Wir würden allerdings zum Fronttriebler greifen, der 1.975 Euro günstiger ist als der Allradler. Dafür stecken wir 1.849 Euro in die bewährte Achtgangautomatik. Sie würden wir schon deshalb wählen, weil die Funktionen des Pilot Assist – Stichwort Stauassistent – so deutlich besser zur Geltung kommen. Wir entscheiden uns außerdem für die Basis Momentum, die als D4 mit Frontantrieb und Automatik mit 39.160 Euro in der Preisliste steht. Als Optionen wählen wir

- ▶ das Business-Paket mit Digitalinstrumenten, Sensus-Navi und Apple Carplay sowie Android Auto (1.261 Euro)
- ▶ das Intellisafe-Pro-Paket mit Totwinkelassistent, Querverkehrswarnung, Heck-

aufprallabschwächung und Pilot Assist (1.471 Euro)

- ▶ das Licht-Paket für 1.008 Euro (unter anderem automatisch abblendende Spiegel, Voll-LED-Scheinwerfer)
- ▶ das Winter-Paket (Sitzheizung vorn, beheizte Scheibenwaschdüsen; 294 Euro)
- ▶ die Einparkhilfe vorn (345 Euro)
- ▶ die Rückfahrkamera (403 Euro)
- ▶ Keyless Drive (429 Euro)
- ▶ die Frontscheibenheizung (168 Euro) und
- ▶ DAB-Radio (277 Euro)

So kommen wir auf 44.816 Euro. Zum Vergleich: Die Topvariante Inscription würde so ausgestattet 48.503 Euro und damit 3.687 Euro mehr kosten. Wer sich noch mehr Gutes gönnen möchte, nimmt übrigens auch das Bowers&Wilkins-Soundsystem (2.773 Euro) und je nach Geschmack Metallic- oder Sonderlack (697 bis 1.050 Euro).

Christian Frederik Merten



Charakteristisch | Der für große Volvo typische Dreh-Startknopf in der Mittelkonsole



Platz da | Trotz flachen Heckabschlusses fasst der XC60-Gepäckraum im Standardformat 505 Liter



Stylischer Rücken |

Die Heckscheibe des XC60 steht wie beim V90 relativ flach. In die Heckklappe laufende Leuchten ähneln V60 und V90. Die ansteigende Fensterlinie behindert die Rundumsicht

Im Detail | Volvo XC60 D4 AWD Inscription

Grundpreis Testwagen 43.613 Euro

R4/1.969 cm³ | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750 – 2.500 U/min | 6-Gang | 8,8 s | 205 km/h | 5,4 D | 142 g/km

4,688 x 1,902 x 1,651 mm | 505 – 1.432 Liter
Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Effizienzklasse | Abgasnorm: A | Euro-6d-Temp

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 20 | 25

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Restwerte | DAT-Prognose

Volvo XC60 D4 AWD
Inscription

Restwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach
36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 46,4 %

25.000 km/Jahr: 43,1 %

40.000 km/Jahr: 37,5 %



Preise netto zzgl. Umsatzsteuer