

Fahrbericht Volvo V60 Plug-in Hybrid: Ehrliche Haut

Von Jens Riedel

Mit dem V60 Plug-in Hybrid gehört Volvo zu den Pionieren bei der Koppelung eines Elektromotors mit einem Diesellaggregat. Auch wenn andere Hersteller inzwischen nachgelegt haben, kann das Paket aus Schweden nach wie vor überzeugen. Entgegen sonstiger Gepflogenheiten heißt der teil-elektrifizierte Volvo allerdings nicht Plug-in Hybrid, sondern nach Art des Hauses schlicht V60 D6 in Abgrenzung zu den übrigen Selbstzündern D2 bis D5, wobei Volvo mit den aufsteigenden Ziffern die Reihenfolge in Sachen Pferdestärken kennzeichnet. Beim D6 sind es - wie beim D5 - 158 kW / 215 PS aus dem 2,4-Liter-Fünfzylinder plus 50 kW / 68 PS aus dem Elektrostrang. Beide zusammen generieren ein maximales Drehmoment von stolzen 640 Newtonmetern.

Mit der letzten Modellpflege kommt auch der Plug-in-Hybrid auf Wunsch im sportlichen R-Design daher (so wie unser Testwagen). Zudem wird der D6 nun auch nicht nur in der Topausstattung Summum, sondern auch als Momentum angeboten, wodurch der Einstiegspreis um über 2000 Euro sinkt. Unter 56 200 Euro ist der Vorreiter aus Schweden ab er nicht zu haben. Mit der optionalen Zusatzausstattung von abgedunkelten hinteren Fenstern über DAB+-Radio und Konnektivitätssystem bis hin zum bereits erwähnten R-Design- sowie weiteren Paketen und der Lackierung in Crystal Weiß-Perleffekt kam unser Testwagen auf 72 760 Euro. Für diesen Preis müsste die Verkehrszeichenerkennung aber deutlich besser sein. Sie arbeitet nicht sehr zuverlässig. Da wird in geschlossenen Ortschaften schon einmal Tempo 70 oder auf der Landstraße eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angezeigt.

Volvo schenkt sich den üblichen Schnickschnack der schematischen Darstellung von Energieflüssen zwischen Batterie, Elektro- und Verbrennungsmotor. Stattdessen setzt die Marke auf eine uns überzeugende eigene Lösung. Links neben dem zentralen Rundinstrument findet sich die Anzeige für den Ladezustand der Batterie und rechts für das Wechselspiel zwischen Elektro- und Dieselantrieb. Sie stellt im unteren Bereich und mit einem Blitz als Symbol den E-Betrieb dar, im oberen Bereich kennzeichnet ein

Tropfen den Bereich für den Verbrenner. Zwischen beiden pendelt ein roter Zeiger. Da behält man gut den Überblick. Fährt der Plug-in-Volvo rein elektrisch, liegt der Balken nicht nur unterhalb einer Trennlinie, sondern ist der Benzintropfen in der Anzeige auch nicht gefüllt. Vor allem verfügt der Fahrer über eine einfache Kontrolle im Gasfuß, wie weit er den Strich nach oben ausschlagen lassen möchte und damit den Benziner hinzuzieht. Diese Orientierungshilfe funktioniert vorbildlich. Bei fünf Grad Außentemperatur und hohem Landstraßenanteil kamen wir auf eine rein elektrische Reichweite von 30 Kilometern. Das würde in vielen Fällen auch für etwas längere Arbeitswege reichen, wenn am Ziel die Möglichkeit zum Nachladen bestünde.

Mit Schaltern unten in der Mittelkonsole können drei gewünschte Betriebsarten vorgewählt werden. „Pure“ sorgt für reinen und bis zu 120 km/h möglichen Elektrobetrieb, der Hybrid-Knopf aktiviert das bestmögliche Wechselspiel beider Motoren, und wer vor allem Leistung abrufen möchte, der drückt die „Power“-Taste und ruft die kombinierte Kraft beider Antriebe ab. Den Allradbetrieb stellt der Volvo über den E-Motor an der Hinterachse sicher. Er funktioniert bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Die Batterieladung wird stets auf einem Niveau gehalten, das es zwischendurch dank Bremsenergieerückgewinnung in geschlossenen Ortschaften immer wieder erlaubt, ein paar Dutzend oder gar hundert Meter ohne Diesel auszukommen. Förmlich spürbar ist der sehr niedrige Rollwiderstand: Wer den Fuß vom Gaspedal nimmt, der kann gut verfolgen, in welchem gemächlichen Tempo die Tachonadel langsam nach unten sinkt.

Dass umgekehrt die Tankanzeige dennoch unerwartet rasch nach unten wandert, ist nicht dem Verbrauch, sondern dem mit 45 Liter Volumen recht kleinen Tank geschuldet. Wir bewegten den potenten Diesel mit einem Alltagsdurchschnittsverbrauch von um die fünf Liter. Wohlgermerkt, die Rede ist von einem bis zu 230 km/h schnellen Kombi, der bei Bedarf in knapp über sechs Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt. So leise der V60 D6 AWD R-Design im Elektrobetrieb unterwegs ist, so sonor klingt er bei zugeschaltetem Selbstzünder aus dem R-Design-Doppelendrohr. Wer bei der Sechsstufen-Geartronic in den manuellen Modus wechselt, der wechselt automatisch auch in den Betrieb mit fossilem Kraftstoff.

Der V60 bietet sehr bequeme Sitze und jede Menge Komfortfeatures, angefangen vom beheizbaren Lenkrad bis zur City-Notbremshilfe. Wegen der Batterie ist der Kofferraumboden des Kombis etwas erhöht, so dass in diesem Auto ausnahmsweise einmal eine Stufe nach unten entsteht, wenn die Rücksitzlehnen umgeklappt werden.

Man muss kein großer Mathematiker sein, um zu erkennen, dass der ermittelte Normverbrauchswert mit der Realität wenig zu tun haben kann. Wenn die rein

elektrische Reichweite theoretisch bei bis zu 50 Kilometern liegt, hieße das bei einem Kraftstoffverbrauch von 1,8 Litern je 100 Kilometer als Hybrid, dass der Volvo als reiner 215-PS-Diesel-PS auf 3,6 Liter käme. Das schaffen selbst viele Kleinwagen nicht. Umgekehrt käme man aber auch auf 0,0 Liter, wenn man – sagen wir einmal – immer nur 20 Kilometer zurücklegen und dann an die Steckdose fahren würde.

Uns überzeugt das Auto dennoch sowohl in Sachen Leistung als auch in puncto Effizienz. Vor allem aber auch deshalb, weil es immer sekundengenau und ehrlich anzeigt, ob nun gerade rein elektrisch gefahren wird und Diesel verbraucht wird oder nicht. Zudem erleichtert die spezifische Anzeige den Kraftstoff sparenden Umgang mit dem Hybrid. Auch beim Ladekabel haben die Schweden nachgedacht. Im Gegensatz zu vielen anderen Elektroautos liegt das Ladegerät nicht zu nah am Stecker für den Hausanschluss und baumelt deshalb auch nicht unnötig an der Wand. Allerdings hätten wir uns das Kabel selbst etwa einen Meter länger gewünscht, denn der Anschluss am Fahrzeug liegt nun einmal nicht direkt an der Front, sondern seitlich am Kotflügel kurz vor der Fahrertür. Da muss man manchmal schon recht dicht an die Stromquelle heranfahren, um die Energie abzuzapfen. (ampnet/jri)

Daten Volvo V60 D6 AWD Plug-in Hybrid

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,64 x 2,10 x 1,48

Radstand (m): 2,78

Motor: R5, Diesel, 2 Turbo, 2400 ccm

Leistung: 158 kW / 215 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm bei 1500 - 3000 U/min

Elektromotor: 50 kW / 68 PS

Max. Drehmoment: 200 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 1,8 Liter

CO₂-Emissionen: 48 g/km (Euro 5)

E-Reichweite: bis 50 km

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: mind. 1955 kg / max. 550 kg

Kofferraumvolumen: 304 - 1120 l

Max. Anhängelast: 1800 kg

Wendekreis: 11,5 m

Bereifung: 235/45 R 17

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Basispreis: 56 200 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.



Volvo V60 Plug-in Hybrid R-Design.

