
Vorstellung Volvo V60: Vorhut für den Doppel-Hybrid

Von Axel F. Busse

Ein Dreieck aus engmaschig gewirkten Gewebestreifen ist verantwortlich dafür, dass der Name Volvo als Synonym für Sicherheit und Solidität gilt. Vor fast 60 Jahren führte die schwedische Automarke den Dreipunkt-Rückhaltegurt als Serienausstattung ein. Doch heute wird es immer schwieriger, mit bahnbrechenden Sicherheitsfeatures zu punkten. Auch für den neuen V60.

Die zweite Generation des Kombis baut auf der Plattform des V90 auf, ist aber rund 18 Zentimeter kürzer, hat eine steilere Heckscheibe und ein nach hinten abfallendes Dach. Genau 96 Millimeter mehr Radstand und eine modifizierte Raumaufteilung sorgen dafür, dass fast 100 Liter Kofferraum mehr als beim Vorgänger zur Verfügung stehen (529 Liter). Durch Umklappen der Rücksitzlehnen ist das Gepäckabteil auf 1441 Liter erweiterbar. Die lang gezogene Fronthaube in Verbindung mit einem kurzen vorderen Überhang und einer nach rückwärts verschobenen Kabine lässt Erinnerungen an den legendären P 1800 ES „Schneewittchensarg“ wach werden. Um aber als dessen Wiedergänger zu gelten, hat der V60 zwei Türen zu viel und es fehlt ihm die charakteristische gläserne Heckklappe. Die hatte zwar das Modell C30, doch ohne die Eleganz des Klassikers zu besitzen.

Funktionalität, Fahrspaß, Familie sind drei wichtige Bereiche, in denen der V60 punkten will. Fortschritt könnte ebenso dazu gehören, denn als erste Baureihe auf Basis der skalierbaren Produktplattform wird der Kombi mit zwei Hybrid-Varianten auf dem Markt kommen. Bis es so weit ist – etwa zum Ende dieses Jahres – werden ein Benziner und zwei Diesel den Start in den deutschen Markt bewerkstelligen. Der aufgeladene Vierzylinder des direkt einspritzenden Benziners leistet 310 PS (228 kW), die per SCR-Kat gereinigten Diesel 150 PS (110 kW) und 190 PS (140 kW).

Obwohl die schwedische Marke von Berichten über manipulierte Selbstzünderaggregate unbehelligt blieb, konnte sie sich der Sogwirkung des Skandalstrudels nicht entziehen. Die anhaltende Unsicherheit bei Kunden, ob und, falls ja, wie sie von Fahrverboten betroffen sein könnten, ließ auch bei Volvo den Zuspruch für Diesel-Neuwagen schwinden. Aus ehemals nahe 90 Prozent Dieselanteil durch alle Baureihen sind mittlerweile etwa 70 Prozent geworden, mit einem Wert um zwei Drittel wird für die Jahresendabrechnung kalkuliert. Da kommen wahrscheinlich die Hybride gerade recht, die als Plug-in-Versionen 340 PS (250 kW) und 390 PS (287 kW) Leistung haben werden.

Das Cockpit des V60 ist dem des XC60 sehr ähnlich. Aufgeräumt, übersichtlich und edel untermauert der Wagen durch hochwertige Anmutung im Innern seinen Premiumanspruch. Die sportlich geschnittenen Sitze mit integrierten Kopfstützen geben guten Seitenhalt und haben in der höherwertigen Ausstattung eine bewegliche Oberschenkelauflege. Da Insassensicherheit zu den Kernwerten der Marke zählt, wurde das City-Safety-Notbremssystem um eine neue Funktion ergänzt. Schon bisher leistete es eine Fahrzeug-, Motorrad-, Fußgänger-, Fahrradfahrer- und Wildtier-Erkennung. Nun werden außerdem Fahrzeuge erfasst, die auf einem der eigenen Fahrspur entgegenkommen und bei drohenden Kollisionen mittels automatischer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit die Schwere des möglichen Aufpralls verringert.

Integriert ist außerdem ein Lenkimpuls, der den Fahrer beim Ausweichen eines Hindernisses und beim anschließenden Stabilisieren des Fahrzeugs unterstützt. Unfälle beim Linksabbiegen verhindert darüber hinaus wirkungsvoll der Kreuzungs-Bremsassistent. Wer das ganze Paket der möglichen Assistenten und Sicherheitssysteme schnürt, dazu noch eine Handvoll Komfortfeatures ordert, kann freilich den Preis seines

V60 ohne viel Mühe verdoppeln. Premium ist eben nicht zum Nulltarif zu haben. Für das Modell T6 mit Allradantrieb und Benzinmotor beginnt die Preisliste bei 49 500 Euro, die Acht-Gang-Automatik ist inbegriffen. Die von Hand geschalteten Diesel beginnen bei 40 100 Euro (D3, 150 PS) bzw. 43 300 Euro (D4, 190 PS).

Ab Werk werden Merkmale wie eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Sitze mit elektrisch einstellbarer Lendenwirbelstütze und elektrischer Höheneinstellung für Fahrer- und Beifahrersitz, Licht- und Regensensor, Einparkhilfe hinten, Berganfahrassistent sowie eine elektrische Parkbremse mitgeliefert. Serienmäßig an Bord ist darüber hinaus das automatische Notruf-System „Volvo on Call“. Außen sorgen LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, verchromte Auspuffendrohre, Dachreling in Schwarz und 17-Zoll-Leichtmetallräder für optische Reize. Die lassen sich noch erhöhen, stattet man den V60 mit den 20-Zoll-Felgen aus, auf denen einige Testwagen rollten.

Sowohl der große Diesel, als auch der T6-Benziner bringen ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter an die Kurbelwelle. Beiden Antriebsvarianten ist eine entspannte Gangart mit vorbildlichem Geräuschkomfort zu Eigen. Dass der Selbstzünder trotz der geringeren Leistung im Antritt einen etwas temperamentvolleren Antritt hinlegt, liegt daran, dass die volle Durchzugskraft schon bei 1750 Umdrehungen mobilisiert wird. Dem Benziner ist dagegen anzumerken, dass der Turbo erst auf einen angemessenen Abgasdurchfluss warten muss, bis der Schub herzhafte einsetzt. Er benötigt 2200 Umdrehungen, um auf das Maximal-Drehmoment zu kommen.

Für die komfortorientierte Fahrwerkabstimmung sorgen vorn eine Doppelquerlenker-Aufhängung, hinten eine Integral-Achse mit innovativer, Platz und Gewicht sparender Querblattfeder aus Verbundwerkstoff. Auf Wunsch ist zudem ein adaptives Fahrwerk mit aktiver Dämpferregelung zu bekommen. Der Fahrer kann mit der optionalen „Drive-Mode“-Funktion die Fahreigenschaften auf einen verbrauchs- oder performance-orientierten Auftritt anpassen. Auch ein Sportfahrwerk mit straffer abgestimmten Federn und Dämpfern sowie einer Karosserie-Tieferlegung um 15 Millimeter ist gegen Aufpreis verfügbar. Die Lenkung ist direkt und feinfühlig, das Handling ausgewogen und frei von Überraschungen. Eine teilautonome Fahrweise bietet die Funktion „Pilot-Assist“.

Der nach neuem WLTP-Zyklus ermittelte Verbrauchswert liegt für den V60 mit T6-Motor bei acht bis neun Litern je 100 Kilometer. Die ersten Testfahrten lassen auf einen Praxiswert jenseits von zehn Litern schließen. Zwischen 5,1 und 6,7 Liter lauten die Herstellerangaben für die Diesel-Modelle. Auch hier ist ein Zuschlag von einem bis 1,2 Liter zu erwarten, vorausgesetzt man belässt es bei gelegentlichen Versuchen, die Sprintfähigkeiten in vollem Umfang auszukosten. (ampnet/afb)

Daten Volvo V60 T6 AWD

Maße (Länge x Breite x Höhe (in m)): 4,76 x 1,85 x 1,43

Radstand (m): 2,87

Motor: R4-Turbobenziner, Direkteinspritzung, 1969 ccm

Antrieb: Allradantrieb

Leistung: 228 kW / 310 PS bei 5700 U/min

Maximales Drehmoment: 400 Nm bei 2200 - 5100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,8 Sek.

Verbrauch (WLTP-Norm): 8 - 9 L/100 km

CO₂-Ausstoß: 184 – 206 g/km

Leergewicht/Zuladung: k.A.

Gepäckraum: 529 - 1441 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Basispreis: 49 500 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo
