
Vorstellung Volvo XC60: Nobel-SUV mit Smartphone-Bedienung

Von Frank Wald

Der XC60 ist das Rückgrat des Volvo-Verkaufs. Weltweit haben die Schweden von ihrem noblen Mittelklasse-SUV seit dessen Einführung 2008 rund 1,83 Millionen Fahrzeuge abgesetzt. In Deutschland wurden 156.000 an Kunden ausgeliefert. Nun hat die Geely-Tochter ihren Bestseller noch einmal dezent überarbeitet. So dezent, dass davon so gut wie nichts zu sehen ist – aber zu erleben.

Doch wer sich beim turnusüblichen Modell-Update auf modifizierte Stoßfänger, einige Chromleisten sowie neue Farben und Felgen beschränken kann, scheint mit dem Grundkonzept immer noch richtig zu liegen. Und auch unter der schicken Schale des Mittelklasse-SUV blieben Motoren und Antriebe unangetastet. Zur Wahl stehen zu Preisen ab 46.800 Euro drei Benziner und zwei Diesel mit Leistungen zwischen 197 PS (145 kW) und 300 PS (220 kW), wahlweise mit Front- oder Allradantrieb, aber allesamt mild hybridisiert und mit einer Achtgang-Automatik gekoppelt. Dazu gesellen sich zwei echte Plug-in-Hybride mit 340 PS (251 kW) und 390 PS (288 kW). Letzterer wird als so genannte „Polestar Engineered“-Version auch noch auf 405 PS (298 kW) hochgejazzt – nur um wie alle anderen Modelle auch elektronisch auf maximal Tempo 180 eingebremst zu werden. Einen reinen E-Antrieb wie beim XC 40 wird es wohl erst mit der neuen Modellgeneration geben, die für 2025 erwartet wird.

Schon jetzt für zukünftige Anforderungen gewappnet ist dagegen das Sicherheitssystem, das mit Hilfe der neuen Sensorplattform ADAS (Advanced Driver Assist System) das nachträgliche Freischalten neuer Funktionen "Over-The-Air" erlaubt und um einige Features erweitert wurde. So bremst ein Nothalt-Assistent, (Emergency Stop Assist) den Wagen bei Loslassen des Lenkrads nach einer Folge optischer, akustischer und haptischer Warnungen in den Stillstand, aktiviert die Warnblinker und setzt einen Notruf ab. Automatisch gebremst wird nun auch, wenn beim Rückwärtsfahren eine Kollision droht. Und umgekehrt wird der abgelenkte Fahrer daran erinnert, wenn im alltäglichen Stop-and-Go der Verkehr vor ihm wieder anrollt.

Eine deutlich erlebbare Neuerung ist, wie schon bei der Elektro-Schwestermarke Polestar, das mit Google entwickelte Infotainment-System. Damit funktioniert die Bedienung wie auf einem Smartphone – vorausgesetzt es läuft auf dem Android-Betriebssystem. Für iPhone-Nutzer wird die Apple Car Play-Funktionalität nachgereicht. Doch das Endgerät ist für die Konnektivität ohnehin zweitrangig. Nach Anmeldung im Fahrzeug mit dem Google-Konto lassen sich Profil, Funktionen und Apps direkt über den zentralen 9-Zoll-Touchscreen steuern, dessen Grafik außerdem mit mehr Kontrast und kräftigeren Farben glänzt.

So lotst nun etwa Google Maps mit verlässlichen Echtzeitdaten durch Stadt und Land und auch die Sprachbedienung per Google Assistant für Klimatisierung, Musikwiedergabe, Anrufe oder eben Navigation funktioniert deutlich zuverlässiger als in manch teurer Extra-Ausstattung der Konkurrenz. Und zumindest für die die ersten vier Jahre ist ein unbegrenztes Datenvolumen ab der zweiten Ausstattungsstufe (ab 48.800 Euro) im Preis enthalten. Dazu kommt eine induktive Ladefläche auf der Mittelkonsole. Bereits in der Grundausstattung an Bord ist dagegen das digitale 12,3 Zoll große Fahrerdisplay mit zwei variablen Rundinstrumenten, dessen gestochen scharfe Darstellung auch bei wechselnden Lichtverhältnissen gut ablesbar bleibt und individuell konfiguriert werden kann. Apropos: die sichtbehindernde Overhead-Konsole in der Frontscheibe fällt nun auch deutlich kleiner aus, weil die Radarsensoren nun wieder hinter dem Logo im Kühlergrill Platz fanden.

Doch auch der Volvo XC 60 hält den Premiumanspruch nicht immer durch. Zwar bietet das 4,71 Meter lange SUV vorne und hinten ausreichend Platz und auch das Interieur kann sich mit seinen vier aufbauenden Ausstattungslevel durchaus mit den Konkurrenten Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC oder Jaguar F-Pace messen. Der Kofferraum jedoch erfüllt abgesehen von der knapp 62 Zentimeter hohen Ladekante mit 483 Liter nur Mittelmaß und gehört mit 1410 Liter bei umgeklappter Rückenlehne nicht zu den herausragenden Lademeistern. Dafür darf er bei zwölf Prozent Steigung immerhin bis zu 2300 Kilogramm an den Haken nehmen.

Bei den Preisen trifft sich der schicke Schwede hingegen wieder auf dem Premium-Parkplatz. Zwar startet der XC 60 mit dem Basisbenziner ab 46.800 Euro, und auch der Einstiegsdiesel liegt mit 49.700 Euro noch knapp unter der 50.000-Euro-Marke. Doch wer etwa beschriebene Google-Dienste haben möchte, muss die 2000 Euro teurere Momentum Pro-Ausstattung hinzu addieren, die für alle weiteren Motoren ohnehin zwingend ist. Der stärkste Benziner mit Allradantrieb kostet somit in der Top-Version Inscription 65.700 Euro. Die Plug-in-Hybrid-Varianten starten erst darüber ab 67.600 Euro. Die Preisliste endet mit der Polestar Engineered-Version ab 84.850 Euro – und erst dann öffnet sich die reichhaltige Optionsliste. (aum/fw)

Bilder zum Artikel



Volvo XC 60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC 60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60, Touchscreen mit Google-Infotainment.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60, Touchscreen mit Google-Infotainment.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60, Touchscreen mit Google-Infotainment.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo XC60, Display.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo
