

Fahrbericht Volvo V60 D5 AWD: Sanft und sportlich

Die Wortkombination hörte man schon öfter: Sportkombi. Bei einem Modell bestand der Sport in der Möglichkeit, das Surfbrett einzuladen, beim anderen passte die Dynamik, aber hinten blieb nur noch Raum für Tennis-Utensilien. Volvo muss also von seiner Kombination aus Sportlichkeit und Laderaum sehr überzeugt sein, wenn die Schweden den Volvo V60 selbst mit Dieselmotor ganz offensiv als Sportkombi bezeichnen.

Sportlichkeit liegt im Auge des Betrachters. Also schauen wir uns den Volvo V60 erst einmal an und finden dabei eine Reihe von Merkmalen, die für Dynamik sprechen. Da sind zunächst die kurzen Karosserieüberhänge vorn und hinten, das im sanften Abschwung nach hinten geführte Dach und die deutliche Brüstung, die die Silhouette prägen. Das Übrige erreichen die gerundet und spitz zulaufende Schnauze mit den beiden markanten und chromumrandeten äußeren Lufteinlässen und die breiten Schultern hinten. Der V60 trägt also alle Anzeichen eines sportlichen Auftritts mit sich, ohne aufdringlich oder gar bemüht zu wirken.

Schwedisch klar und kühl – das trifft als Beschreibung für das Äußere ebenso zu wie für den Innenraum, wenn auch nur unvollkommen. Zurückhaltung und Eleganz sind ebenfalls treffende Beschreibungen; denn auch innen gefallen die weichen, fließenden Linien der einzelnen Elemente, auf den ersten Blick erlebbar in der Gestaltung von Türverkleidungen und Armaturentafeln in einem Schwung. Die verchromte dreieckige Mittelspeiche des Multifunktions-Lenkrads mit dem blauen Volvo-Logo sticht dabei ins Auge. Auffällig auch, die scheinbar schwebende Mittelkonsole, die mittlerweile zu einem Markenzeichen von Volvo geworden ist.

Die Sitze, in unserem Fahrzeug mit Lederpolsterung, geben guten Seitenhalten und zeigen Langstreckenkomfort. Die Zahl der Bedienelemente hält sich in Grenzen; die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Insgesamt kann man dieses Cockpit und den Fahrerarbeitsplatz zutreffend als sportlich-elegant beschreiben. Bei den beiden Rundinstrumenten im Blickfeld des Fahrers kann man sogar von einem gewissen Purismus sprechen, wie man ihn bei Sportwagen gern sieht.

So fiel zu den Äußerlichkeiten. Nun zur Technik. Der Fünfzylinder-Turbodiesel mit 2,5 Litern Hubraum leistet 158 kW / 215 PS, bietet 440 Newtonmeter (Nm) Drehmoment und verbraucht (im Schnitt nach EU-Norm) nun 6,4 Liter auf 100 Kilometer, knapp zehn Prozent weniger als sein Vorgänger. Bei der Antwort auf die Frage nach der Sportlichkeit zählen zunächst einmal die Fahrleistungen. Da bringt es unser V60 mit Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Standardsprint von 0 auf 100 km/h in 7,7 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit erfuhren wir mit knapp oberhalb 225 km/h.

Das sind Werte, die sich sehen lassen können, die aber einen Sportler nicht vom Hocker reißen. Den wird eher beeindrucken, wie sich so ein Volvo fährt. Das lässt sich beschreiben wie einst die Kreuzberger Nächte: „Erst fang’se ganz langsam an, aber dann...“ Der V60 kann seinem Fahrer mit seidenweicher, ruckfreier und leiser Kraftentfaltung umschmeicheln. Aber dann, beim Tritt aufs Fahrpedal, traut man ihm mehr als die 215 PS und die 440 Nm zu. Dazu passen die direkte, exakte Lenkung und das straffe, aber gewiss nicht unkomfortable Fahrwerk mit geringer Seitenneigung in Kurven. Um beim Berlinern zu bleiben: Volvo, was haste Dir verändert! Wo sind bloß die Ecken und Kanten, all die so liebenswerten kleinen Schwächen von früher geblieben. Der V60 fährt genau dort hin, wo er hin soll, da wankt nichts in Kurven, da brüllt einen kein Motor an und niemand vermutet mehr einen Sonderling am Steuer, der sich hinter Schwedenstahl versteckt.

Früher war „Schwedenstahl“ ein anderes Wort für die Sicherheitsphilosophie der schwedischen Autobauer. An der Philosophie hat sich nichts geändert, aber an den Mitteln, die Sicherheit zu erreichen. Sensoren, Rechner, Algorithmen und Aktuatoren haben diese Rolle übernommen. Aktuelles Beispiel: Der Volvo V60 verfügte als erster Kombi über das City-Safety-System, das Auffahrunfälle im dichten Innenstadtverkehr verhindert und über die Fußgängererkennung, die eine Notbremsung auslöst, falls ein Fußgänger in die Fahrbahn läuft und der Fahrer nicht richtig reagiert. Auch sonst ist der Volvo V60 auf der Höhe der Zeit, sowohl bei den Fahrerassistenzsystemen als auch beim Infotainment.

Wenn das Augenmerk auf der Qualität des Sportkombi-Kompromisses bei Volvo liegt, dann darf der Blick in den Laderaum nicht fehlen. Der fällt mit 430 Litern nicht übermäßig üppig aus, lässt sich aber bis auf 1241 Liter vergrößern und kann dann Ladungen bis 1,75 Meter Länge aufnehmen. Mit 459 kg maximaler Zuladung und einer maximal zulässigen Anhängelast von (gebremst) 1800 kg empfiehlt sich der Volvo V60 also nicht als Edel-Nutzfahrzeug, eher schon als Sportkombi, mit dem man an jedem Tag seinen Spaß haben kann, auf die sanfte oder auf die sportliche Weise. (ampnet/Sm)

Daten Volvo V60 D5 AWD Momentum

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 x 1,87 x 1,48

Motor: R5 Diesel, 2400 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Leistung: 158 / 215 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm zwischen 1500 und 3000 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,4 Liter

CO₂-Emissionen: 169 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 7,7 Sek.

Leergewicht/Zuladung: 1821kg / 459 kg

Kofferraumvolumen: 430 Liter bis 1241 Liter

Maximale Anhängelast, gebremst: 1800 kg

Räder / Reifen: 7J x 16 / 215/55 R 16

Wendekreis: 11,30 m

Basispreis: 44 200 Euro

Bilder zum Artikel:



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.

Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.



Volvo V60 D5.