
Vorstellung Volvo XC60: Schwedenhappen mit neuer Würze

Von Axel F. Busse

Viel Mühe hat Volvo in der Vergangenheit darauf verwendet, den Markennamen als Synonym für Sicherheit gelten zu lassen. Dass Verbraucher mit dem Begriff „Schwedenstahl“ seit Jahrzehnten eine besondere Robustheit assoziieren, war dabei sicher nicht schädlich. Heute sind es vor allem Sensoren und Elektronik, die für Sicherheit sorgen – so wie beim neuen Volvo XC60.

Auch wenn er erst am 22. Juli zu den Händlern kommt, ist der Deutschen begehrtester Volvo schon seit einiger Zeit bestellbar. Der allergrößte Teil der beliebten Schwedenhappen wird mit einem Dieselmotor versehen sein. Für Irritation sorgte deshalb die Ankündigung von Firmenchef Hakan Samuelsson, der aktuellen Selbstzünder-Generation keine weitere mehr folgen zu lassen. „Das bedeutet aber nicht, dass es nächstes Jahr keine Diesel mehr bei uns gibt“, stellt Lutz Stiegler klar, der bei Volvo Direktor in der Antriebsentwicklung ist. „Die aktuellen Aggregate werden natürlich weiter entwickelt“.

Allerdings dürfte in sechs bis acht Jahren dennoch das Ende der Volvo-Diesel bevorstehen. Wie die Lücke gefüllt wird, ist noch weitgehend unklar. Klar dagegen ist, dass es vom XC60 einen Plug-in-Hybrid geben wird, dessen Technik im Wesentlichen der des großen Bruders XC90 Twin Engine entspricht. Und für 2019 hat Volvo ein vollelektrisches Fahrzeug angekündigt. Der Rest ist Spekulation. Erdgas, so wie es derzeit vom VW-Konzern als mögliche Alternative im Ringen um Kohlendioxid-Reduzierung propagiert wird, steht nach Stieglers Auskunft nicht auf der Agenda. Den CNG- und LPG-Modellen der Vergangenheit habe es an Nachfrage gefehlt.

Bevor der Hybrid mit der Bezeichnung T8 und der Einstiegsdiesel D3 (voraussichtlich mit 110 kW / 150 PS) den XC60 antreiben, umfasst das Angebot erst einmal zwei Diesel- und zwei Benzin-Varianten. Die Selbstzünder erhalten die Leistungsstufen 140 kW / 190 PS und 173 kW / 235 PS, die Ottomotoren haben 187 kW / 254 PS und 235 kW / 320 PS. Alle Aggregate haben vier Zylinder, zwei Liter Hubraum und sind aus Aluminium gefertigt. Die Wechsel der Fahrstufen übernimmt grundsätzlich die Acht-Gang-Automatik des Zulieferers Aisin, Schaltpaddel an der Lenksäule sind allerdings nur gegen 170 Euro Aufpreis zu bekommen. Einen Minderpreis verspricht der Verzicht auf Allradantrieb beim künftigen Einstiegsmodell.

Was die Optik des neuen XC60 vom Vorgänger unterscheidet, sind die flachere und fast waagrecht stehende Motorhaube, die nicht mehr so deutlich ansteigende Fensterlinie und die ausgeprägtere Grafik des Tagfahrlichts, die unter Volvo-Liebhabern als „Thors Hammer“ bekannt ist. Die Heckleuchten sind noch ausladender als bisher konstruiert, die Abdeckgläser dieser Lichtquellen erreichen bis zu 70 Zentimeter in der Höhe und Breite. Für einen wuchtigen Auftritt hat Volvo vorgesorgt: Statt der 18 Zoll großen Serienfelgen sind Räder bis 21 Zoll Durchmesser bestellbar.

Dinnen herrscht eine aufgeräumte, von der kühlen Sachlichkeit nordischen Charmes geprägte Atmosphäre. Die Sitze sind vom XC90 übernommen, sind bequem und vielseitig elektrisch verstellbar, aber nicht so seitenstabil, wie es die dicken Wangenwülste versprechen. Die starke Neigung der Frontscheibe kann dazu führen, dass sich unter bestimmtem Lichteinfall selbst dunkle Armaturenabdeckungen im Glas störend spiegeln.

Auf dem senkrecht sitzenden Kontroll-Touchscreen für Navigations-, Kommunikations- und Entertainment-Funktionen sind einzelne Tasten zur besseren Bedienbarkeit vergrößert worden.

Die Verwendung der skalierbaren Fahrzeug-Plattform hat dem XC60 nicht nur größere Abmessungen, sondern auch den Insassen mehr Platz beschert. Auf der Rückbank herrscht eine ordentliche Bewegungsfreiheit, hinter den Fondpassagieren liegt ein Gepäckabteil mit 505 Litern Volumen, erweiterbar auf 1432 Liter. Die Lehnen lassen sich flach und eben versenken, die Ladekante ist mit 73 Zentimetern nicht zu hoch. Die Verwendung einer speziellen Blattfeder aus Verbundwerkstoff sorgt an der Hinterachse dafür, dass keine Federbeine in den Kofferraum ragen und so eine durchgehende Breite von 105 Zentimetern gewährleistet werden kann.

Grundsätzlich ist das Fahrwerk eher zur komfortablen Seite hin abgestimmt, so dass der Eindruck unterwegs sehr sanft und beherrscht bleibt. Das gleiche lässt sich von der Lenkung sagen, die ein wenig wie in Watte gebettet den direkten Kontakt zum Untergrund zu vermeiden trachtet. Wer sich allerdings ein Adaptiv-Fahrwerk nebst einstellbarer Fahrmodi leisten will (ca. 2400 Euro), dürfte erstaunt sein über die deutlich spürbare Spreizung in Charakter und Rückmeldung. Nicht nur die Lenkung wird fühlbar straffer und die Seitenneigung in scharfen Kurven nimmt ab, sondern auch Gasannahme- und Getriebekennlinien ändern sich, so dass der XC60 deutlich temperamentvoller überkommt. Mehr Durst ist bei Anwendung dieser Möglichkeiten praktisch unvermeidlich. Statt der angesagten 5,5 Liter je 100 Kilometer gönnte sich der Testwagen von Typ D5 glatte zwei Liter mehr.

Den teilweise rustikalen Klang des Diesels kann der 320 PS starke T6-Ottomotor nicht bieten, auch nicht dessen herzhaften Antritt, denn dazu fehlen ihm einige Newtonmeter Drehmoment. Der D5-Diesel ist schon ab 1750 Umdrehungen voll da (480 Newtonmeter/Nm), der Benziner braucht gut 450 Touren mehr für seine maximal 400 Nm. Wohl aber bietet er souveräne Kraftentfaltung und entspanntes Gleiten, wenn die Wahl des Fahrmodus auf „Comfort“ gefallen ist. Unter acht Liter Durchschnittsverbrauch erscheint eher unrealistisch, die Testfahrt weist auf Praxiswerte um zehn Liter hin.

Ein Volvo als rollende Lebensversicherung, das ist die Vision der Markenverantwortlichen. Konkret soll das bedeuten, dass ab 2020 niemand mehr bei einem Unfall in einem neuen Volvo getötet oder schwer verletzt werden kann. Bereits bekannte Sicherheitssysteme werden deshalb verfeinert, neue zur Schließung letzter Lücken installiert. So verfügt das City-Notbremsssystem, das bereits mit Fahrzeug-, Motorrad-, Fußgänger-, Radfahrer- und Wildtier-Erkennung arbeitet, über eine neue Lenkunterstützung. Sie kommt dann zum Einsatz, wenn eine automatische Notbremsung nicht ausreicht, um einen Unfall zu verhindern, und der Fahrer einen Lenkimpuls an das Lenkrad weitergibt.

Das System lenkt nicht selbstständig ein, sondern unterstützt den Fahrer beim Ausweichen eines Hindernisses und beim anschließenden Stabilisieren des Fahrzeugs. Die Gefahr einer Kollision mit dem Gegenverkehr mindert eine weitere neue Einrichtung, die erkennt, wenn ein XC60 die Fahrbahnmarkierung überfährt. Ein automatischer Lenkeingriff steuert den auf Abwege geratenen Wagen zurück in die richtige Spur. Auch der optionale Totwinkel-Assistent wurde um einen Lenkassistenten erweitert. Er entschärft durch einen Lenkeingriff mögliche Gefahrensituationen beim Spurwechsel, sollte der Fahrer die visuelle Warnung im Außenspiegel nicht beachten.

Nicht nur für hohen Sicherheitsstandard ist Volvo bekannt, auch für eine selbstbewusste Preisgestaltung. Bei 48 050 Euro beginnt sich die Preisspirale zu drehen, dafür bekommt man ein D4-Modell mit 140 kW / 190 PS inklusive Allrad und Automatik. Der günstigste Benziner kostet 51 000 Euro und der 320 PS starke Plug-in-Hybrid mit der Typenbezeichnung T8 soll mindestens 69 270 Euro kosten. (amp/afb)

Daten Volvo XC60 D5 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,90 x 1,66
Radstand (m): 2,87
Motor: 4-Zyl.-Bi-Turbodiesel, 1969 ccm
Leistung: 173 kW / 235 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 480 Nm von 1750 - 2250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,2 Sek
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter/100 km
CO2-Emissionen: 144 g/km
Effizienzklasse: A+
Leergewicht / Zuladung: 1990 kg / max. 530 kg
Gepäckraumvolumen: 505 Liter - 1432 Liter
Ladekantenhöhe: 73 cm
Böschungswinkel (v/h): 23,1 / 25,5 Grad
Rampenwinkel: 20,8
Reifengröße: 235/60 R18
Basispreis: 52 600 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

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



Volvo XC60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo XC60.

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