



# Sportlich schick oder...

Volvo baut nicht nur brave Kombis, wie den V60 auf der nächsten Seite. Die Schweden können auch anders, wenngleich der S60 auf der identen Basis steht.

Anders als beim V60 sieht man unserem S60 die Leistung an. Eine Karbon- und Spoilerorgie wie bei den M-Fahrzeugen von BMW oder den Autos von AMG sucht man vergebens. Die Schweden machen das deutlich subtiler und verpassen dem Sportler scharfe 20 Zöller, goldfarbene Bremssättel und Ventilkappen. Dazu ein schwarzer Grill, eine sportlichere Frontpartie und fertig ist er, der Mittelklasse-Sportler.

**Doch Moment! Was** bedeutet dieses weiße Emblem im Grill und am Kofferraumdeckel? Polestar Engineered steht in schwarzen Lettern darauf. Und das bedeutet nichts anderes, als dass der hauseigene Tuner von Volvo dem S60 ein sportliches Setup verpasst hat. Dabei hat sich an der Leistung nichts geändert. Spürbar aber dafür bei Fahrwerk, Lenkung und Bremsen. Öhlins-Stoßdämpfer lassen den zwei Tonnen schweren S60

satt auf dem Asphalt stehen. Das Feedback an den Fahrer ist fantastisch, ein Untersteuern tritt kaum mehr auf. Die Bremsen sind nicht nur optisch echte Goldstücke, sondern bringen die Karre wahnsinnig schnell zum Stehen.

**Unter der Haube** steckt ein wahrhaftig kräftiges Triebwerk, beziehungsweise zwei: Ein Vierzylinder Turbobenziner mit 318 und ein E-Motor mit 87 PS. Zusammen leisten die beiden eine Systemleistung von 405 PS. Die bewegen den S60 in 4,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und dann weiter bis zu den begrenzten 180 km/h. Der Elektromotor boostet vor allem unten raus, während der Benzinmotor oben heraus den nötigen Schub bereitstellt. Das funktioniert logischerweise dann am Besten, wenn der Akku vollgeladen ist. Der Vierzylinder klingt unter Volllast etwas angestrengt, im Alltag stört das aber kaum.

**Wer viel lädt** und sparsam fährt, der bringt den S60 vermutlich auf 7 bis 8 Liter. „Vermutlich“ deshalb, weil wir im Test nicht ganz so brav waren. Der Preis beginnt bei 64.960,- Euro. ■

## VOLVO S60 T8

**Motor:** Reihen-Vierzylinder-Benziner, Plug-in-Hybrid  
**Hubraum in ccm:** 1.969  
**Max. Leistung:** 233 kW/ 318 PS + 65 kW/ 87 PS  
**Max. Drehmoment:** 430 Nm + 240 Nm  
**Fahrleist.:** 0–100 km/h in 4,4 sec, V-max: 180 km/h  
**Kraftübertrag.:** Allradantrieb, 8-Gang-Automatik.  
**L/B/H in mm:** 4.760/ 1.850/ 1.430  
**Leergewicht in kg:** 2.060  
**Ladevolumen in L:** 391  
**Verbrauch nach WLTP in L (gesamt):** 2,1  
**Testverbrauch in L:** 9,5  
**Basispreis:** EUR 64.960,- inkl. MwSt., keine NoVA  
**Testwagenpreis:** EUR 75.820,-

## UNTERM STRICH

**+** Sportliches und gleichzeitig auch dezentes Auftreten, hervorragendes Zusammenspiel zwischen Benzinmotor und Elektroantrieb, komfortable Ausstattung.

**-** Weder die Reichweite des E-Motors noch des Benzinmotors kann wirklich überzeugen.





# ... geräumig und edel?

Richtigstellung: Der Volvo V60 schaut zwar brav aus, muss es aber nicht sein. Sportlich darf sein Polestar Bruder sein, er kann's jedoch auch. Wenn man will.

Er mag zwar elegant und adrett ausschauen, doch unter der Haube zeigt sich ein anderes Bild. Denn wer denkt, zwischen diesen beiden Volvos liegen 250 PS Unterschied, der irrt. Die Basis bildet wieder der 2,0 Liter Vierzylinder, diesmal mit 253 statt 318 PS. Der Elektromotor mit 87 PS findet auch hier wieder zum Einsatz und zusammen leisten die beiden immer noch 340 PS. Von 0 auf 100 verliert der – im Vergleich zum S60 – 45 Kilo leichtere V60 exakt eine Sekunde. Und nachdem Volvo seit einiger Zeit alles was vom Band läuft auf 180 km/h begrenzt hat, ist der Kombi in dieser Kategorie sogar gleichauf mit seinem nordischen Bruder.

**Dabei will man** im V60, anders als in der Polestar-Limousine, weder die Sprintzeit noch die Höchstgeschwindigkeit überprüfen. Viel mehr ist der Kombi für das ent-

spannte Dahingleiten über die Autobahnen Europas gedacht. Zumal man dabei einige Aufgaben an die zahlreichen Fahrerassistenzsysteme abgeben kann. So fährt der Schwede nahezu autonom und der Fahrer kann dann das tun, was die Passagiere ohnehin machen: Das wahrscheinlich wohllichste Interieur im ganzen Automobilbau genießen. Neben feinstem Leder, Holz und Metall überzeugt besonders die Verarbeitungsqualität.

**Beim Verbrauch macht** sich der Verzicht auf die Extraportion Leistung bezahlt. Während der WLTP Wert bei theoretisch erreichbaren 1,8 Litern liegt, waren es in unserem Test dann doch knappe 8,0 Liter auf 100 Kilometer. Zugegeben mehr als vom Hersteller kommuniziert, aber immer noch eineinhalb Liter weniger als beim S60. Als Plug-in-Hybrid verfügt der V60 natürlich auch über einen Ladeanschluss und ist über

die Wallbox in fast vier Stunden, beziehungsweise über die Steckdose in sieben Stunden, wieder voll aufgeladen. Mit einem Basispreis von 56.940,- ist der Kombi etwas günstiger als die stärkere Limousine. ■

## VOLVO V60 T6 AWD

**Motor:** Reihen-Vierzylinder-Benziner, Plug-in-Hybrid  
**Hubraum in ccm:** 1.969  
**Max. Leistung:** 186 kW/ 253 PS + 65 kW/ 87 PS  
**Max. Drehmoment:** 350 Nm + 240 Nm  
**Fahrleist.:** 0-100 km/h in 5,4 sec, V-max: 180 km/h  
**Kraftübertrag.:** Allradantrieb, 8-Gang-Automatik.  
**L/B/H in mm:** 4.761/ 1.850/ 1.432  
**Leergewicht in kg:** 2.061  
**Ladevolumen in L:** 529 - 1.364  
**Verbrauch in L (gesamt):** 1,8  
**Testverbrauch in L:** 8,0  
**Basispreis:** EUR 56.940,- inkl. MwSt., keine NoVA  
**Testwagenpreis:** EUR 71.160,-

## UNTERM STRICH

➕ Eleganter Auftritt, kräftiger Motor und wunderschöner Innenraum gepaart mit reichlich Kofferraumvolumen.

➖ Auch hier ist das einzig richtige Manko die Reichweite der beiden Motoren.

