

Fahrvorstellung Volvo S60: Hybrid statt Diesel

Von Frank Wald

Er sieht aus wie ein Schwede, heißt auch so und stammt dennoch aus den USA: der neue Volvo S60 läuft ausschließlich im neu eröffnetem Werk Charleston im US-Staat South Carolina vom Band. Die Produktionsstätte ist kein Zufall, liegen die Hauptabsatzmärkte der klassischen Stufenhecklimousine doch immer noch in Amerika und Asien. In Europa, und vor allem in Deutschland fristet der Viertürer dagegen im Vergleich zu seinem Kombi-Pendant V60 ein Nischendasein. Folgerichtig flog nun auch noch der im Rest der Welt ungeliebte Diesel aus dem Programm, was die Verkaufschancen hierzulande nicht gerade steigern wird.

Dabei sieht die schwedische Mittelklasse-Limousine mit langer Haube und leicht nach hinten ansteigender Gürtellinie besser aus denn je. Nach den 60er-Varianten XC60, V60 und V60 Cross Country wechselt sie als letztes Volvo-Modell auf die neue skalierbare Produktarchitektur SPA. Mit dem Effekt, dass die Limousine durch die gestreckten Proportionen nicht nur sehr viel sportlich-eleganter erscheint, sondern dank fast zehn Zentimetern mehr Radstand auch etwas geräumiger wurde. Trotz sportlich geschnittener Dachlinie müssen auf den Rücksitzen selbst groß gewachsene Menschen nicht den Kopf einziehen. Fahrer und Beifahrer sitzen ohnehin auf bequemen Sportsesseln, in denen selbst Fahrten durch die Republik zu entspannten Roadmovies werden. Auch der Kofferraum profitiert vom Plattformwechsel, wenngleich er mit 442 Litern Volumen (396 beim T8) und mehr als 55 Zentimetern Ladekantenhöhe nach wie vor nicht zum großen Lademeister taugt.

Interieur und Cockpit übernimmt der Volvo S60 von seinen Modellbrüdern. Zum Marktstart gibt es den S60 nur als sportliche „R-Design“-Variante mit tiefer gelegtem Sportfahrwerk, Alu-Einstiegleisten und Sportsitzen sowie in der Topausstattung „Inscription“ inklusive Ledersitzen, Echtholzeinlagen und Schalthebel aus schwedischem Kristallglas. Leider aber auch das Infotainment- und Navigationssystem mit dem senkrechten Neun-Zoll-Touchscreen, dessen Wisch- und Weg-Bedienung im Tablet-Stil zwar spielend einfach ist, die Steuerungslogik dahinter hingegen mehr irritiert als entlastet – zumal bei Tempo 180 km/h, auf das Volvo ab nächstem Modelljahr alle seine Neuwagen elektronisch begrenzen will.

Das erreichen die Motoren im neuen S60 natürlich im Moment alle noch spielend. Der erste Volvo ohne Dieselmotor ist nun nur noch mit dem 2,0-Liter-Turbobenziner, jeweils mit Acht-Gang-Automatik, als T4 mit 190 PS (140 kW), als T5 mit 250 PS (184 kW) sowie als T6 mit 310 PS (228 kW) zu haben. Alle drei aus den bisherigen 60er-Modellen ebenso bekannt wie die elektrifizierte Topmotorisierung T8 Twin Engine AWD, mit der wir eine Runde unterwegs waren. Der Plug-in-Hybrid kombiniert einen 303 PS (223 kW) starken Turbo-Kompressor mit einem 88-PS-Elektromotor an der Hinterachse (65 kW), was ihm nicht nur 390 PS (288 kW) Systemleistung beschert, sondern ganz nebenbei auch noch einen elektrischen Allradantrieb.

Im Zusammenspiel entwickeln die beiden Komponenten bis zu 640 Newtonmeter Drehmoment, wodurch der mehr als zwei Tonnen schwere Wagen in 4,6 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt. Hört sich nach mächtig Wumms an – ist es auch, wenn auch gefühlt eher mit dem konstanten Vortrieb eines ICE als der Wucht eines startenden Jets zu vergleichen. Dabei ist der Wechsel von Elektro- auf Benzinantrieb und umgekehrt kaum zu spüren noch zu hören. Im Normalmodus entscheidet die Elektronik, wann wie womit gefahren wird. Es sei denn, man erzwingt den reinen Elektroantrieb oder wählt per Rändelwalze in der Mittelkonsole den Sport- oder Allrad-Fahrmodus, in dem immer beide

Antriebe eingesetzt werden.

Das Fahrwerk ist grundsätzlich straff abgestimmt, kann das tonnenschwere Gewicht des S60 T8 aber nur mühsam kaschieren. Vor allem Querfugen und Längsrinnen werden spürbar in den Innenraum weitergeleitet. Dafür bleibt die Lenkung trotz ihrer Leichtgängigkeit ausreichend direkt und präzise. Die knapp 1,8 Liter, die Volvo als kombinierten Verbrauch für den S60 T8 Twin Engine angibt, sind das, was es ist: ein Normwert, um ihn mit anderen Plug-in-Hybriden vergleichen zu können. Im Alltagsbetrieb werden daraus auch schnell – wie am Ende unserer Testfahrt – zwischen sechs und sieben Liter.

Wegen der Beschränkung auf die beiden Topausstattungen startet die Preisliste auch erst bei 43 200 Euro für den T4 R-Design. Der T5 mit 250 PS kostet 3000 Euro Aufschlag. Der T6 folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Der T8-Plug-in-Hybrid ist ab sofort für mindestens 59 000 Euro zu haben. Ein dickes Lob verdient, wie immer, das Sicherheitspaket, das aufgrund der höheren Ausstattungen serienmäßig recht üppig ausfällt. Neben den inzwischen gängigen Assistenzsystemen wie Spurhalte-, Spurwechsel- und Aufmerksamkeitswarner gehören dazu etwa auch eine automatische Notbremse für Autos, Fahrradfahrer, Fußgänger und große Tiere inklusive Kreuzungen und Gegenverkehr sowie ein präventives Schutzsystem bei Verlassen der Straße oder drohenden Überschlägen.

Wer den sportlichen Extra-Kick sucht, sollte eine Probefahrt mit den getunten Varianten Polestar-Performance der Volvo-eigenen Tuningschmiede unternehmen. Die Anhebung der Leistungen fallen zwar mit jeweils bis zu plus zehn PS nur bescheiden aus. Dafür steigt durch die Verschärfung von Stoßdämpfern, Motor- und Getriebesteuerung sowie den größeren goldlackierten Brembo-Bremsen der Fahrspaß von Kilometer zu Kilometer. (ampnet/fw)

Daten Volvo S60 T8 Twin Engine AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 1,85 x 1,44
Radstand (m): 2,87
Motor: R4, 1969 ccm, Turbo-Kompressor, Direkteinspritzung
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2200–4800 U/min
Leistung: 223 kW / 303 PS bei 6000 U/min
Elektromotor: 65 kW / 87 PS
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (125 km/h rein elektrisch)
Systemleistung: 288 kW / 390 PS
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 sec
Elektr. Reichweite: 54 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 1,7-1,8 Liter
Stromverbrauch: 14,6-14,8 kWh
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,5–2,3 Liter
Stromverbrauch: 16,4 -17,4 kWh
CO₂-Emissionen (NEFZ): 39-42 g/km (Euro 6d-Temp)
CO₂-Emissionen (WLTP): 36-51 g/km (Euro 6d-Temp)
Effizienzklasse: A+
Leergewicht / Zuladung: min. 2031 kg / max. 469 kg
Kofferraumvolumen: 396 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Bereifung: 235/45 R18
Basispreis: 59 000 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo S60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo
