VOLVO EX60

Gentleman auf Samtpfoten

Text Daniel Riesen **Technik** Andrea Scuderi **Fotos** Emanuel Freudiger



Der elektrische Volvo EX60 fordert die deutsche Premiumkonkurrenz im wichtigen SUV-Segment der (oberen) Mittelklasse. Sieht gut aus für die Schweden, dank starker Motorisierung, hohem Komfort und schnellem Laden.



Der EX60 ist ein SUV mit dem Erscheinungsbild eines Kombis.

Die Statusmeldung im Volvo gilt grundsätzlich auch für die Bewertung des EX60.



Einen schwierigeren Moment hätte sich Volvo kaum aussuchen können, um ihren vollelektrischen Mittelklasse-SUV zu lancieren, denn der Wind der deutschen Konkurrenz weht gerade stark aufgefrischt. Der Audi Q6 e-tron ist fast neu, BMW iX3 und Mercedes GLC sind brandneu und damit technisch auf dem neuesten Stand der Elektromobilität. Doch Volvo hält dagegen, auf Basis der neuen SPA3-800-Volt-Plattform, im Geely-Konzern den Premiummarken Volvo und Polestar vorbehalten.

Megacasting aus der Schweiz

Bestandteil der neuen Technologieplattform ist auch die Konstruktion der Karosserie. Der hintere Unterboden entsteht im Megacasting, einem in der Branche viel diskutierten Thema. Üblicherweise besteht der Unterboden aus etwa hundert Komponenten. Im Megacasting, ein in den USA geprägter Marketingbegriff, wird flüssiges Aluminium unter Hochdruck und in Millisekunden in eine grosse Form gegossen. Megacasting spart Gewicht, Montageschritte und damit Geld, dürfte dafür Nachteile bei der Reparierbarkeit haben. Die riesigen Anlagen für die Fabrik in Torslanda, Schweden, liefert der Schweizer Technologiekonzern Bühler.

Technologisch up to date sind auch Softwarearchitektur und die Batteriebauweise als Cell-to-Body. Im Vergleich zu den Mitbewerbern transferiert Volvo Hightech zurückhaltender ins Aussendesign und in den Innenraum. Aussen dominieren Grossflächigkeit und klare Linien. Das Interieur ›

Ein Blick auf drei wichtige Details



Sensibler Sicherheitsgurt

Volvo war Pionier bei der Einführung des Sicherheitsgurts. Jetzt legen die Schweden eins drauf, mit einem «multiadaptiven» Sicherheitsgurt. Daten von Innen- und Aussensensoren werden verknüpft mit Grösse, Sitzposition und den «Kollisionseigenschaften» jeder einzelnen Person. Für eine massgeschneiderte Sicherheit gewissermassen.



Elektrischer Türöffner

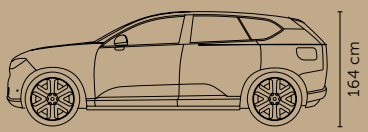
Zum Öffnen der Autotüren greift man beim EX60 an eine gummierte Taste hinter einem Flügelchen an der Türkante. Den «Wing Grip» findet man bei Nacht dank eines LED-Lichtstreifens. Praktische Vorteile bei der Bedienung bietet diese Innovation nicht unbedingt, dafür aerodynamische. Bei einem Unfall entriegeln die Türen automatisch.



Seitliche Rückspiegel

Die am EX60 verbauten Seitenspiegel stammen aus dem Geely-Teileregal, auf das auch Polestar und Zeekr zugreifen. Die kompakte Konstruktion ohne voluminöses Gehäuse sieht nicht nur gut aus, man sieht auch besser: Der Blick nach links vorn, wichtig bei Einbiegesituationen und in Linkskurven, wird so weniger beeinträchtigt.

TECHNISCHE DATEN



Radstand 297 cm
Länge 480 cm **Breite** 191 cm

Kofferraum: 634–1647 l; Frunk: 58 l
Reifen: vorne 255/45 R21, hinten 265/40 R21

Testfahrzeug

Volvo EX60: 5 Türen, 5 Plätze, P6 RWD ab 72 000 Fr., P10 AWD ab 75 000 Fr. (Testfahrzeug: P10 Ultra, unter anderem mit Anhängerkupplung, Pilot Assist und Winter Pack, 88 240 Fr.)
Garantien: 5 Jahre/150 000 km Werksgarantie; Hochvoltbatterie: 8 Jahre/160 000 km; Rost: 12 Jahre/unbegrenzt; serviceaktivierte Mobilitätsgarantie: 5 Jahre/unbegrenzt
Importeur:
Volvo Car Switzerland AG,
Riedthofstrasse 128b,
8105 Regensdorf, volvocars.com

Technische Spezifikationen

Antrieb: permanent erregte Synchronmaschine hinten, Asynchronmotor vorne; maximale Systemleistung: 375 kW (510 PS); 710 Nm; Allradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Batterie: Lithium-Ionen-Batterie (NMC), 95 kWh brutto, 91 kWh netto; AC: 22 kW; maximale Ladeleistung (DC): 375 kW
Gewicht: 2384 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2562 kg), alle Angaben inklusive 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2810 kg; effektive Nutzlast 248 kg; Anhängelast: 2400 kg

Konkurrenz

Audi Q6 e-tron, ab 75 000 Fr.
BMW iX3, ab 69 600 Fr.
Mercedes GLC, ab 70 500 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO_2-Ausstoss:
tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Schörkelloses, kastiges Design mit markanter Lichtsignatur. Hohe Anhängelast für ein EV. Unbefriedigende tatsächliche Zuladung. Wer mehr Bodenfreiheit benötigt, als der kombihafte EX60 bietet, kann den EX60 Cross Country wählen.

Innenraum

Türöffnung elektrisch an aero-optimierten Auslegern. Grosse Reserven bei Bein- und Kopffreiheit auch in der zweiten Reihe. Rücksitzbank bietet umgelegt flache Ladefläche, lässt sich aber weder verschieben noch fernentriegeln.

Komfort

Geräusche aller Art werden erfolgreich weggedämmt, beim Fahren herrscht Stille. Bequeme Sitze, trotzdem ausreichend Seitenhalt. Massagefunktion. Mittiges, für Fahrer und Beifahrer gleichermassen gut zugängliches Handschuhfach.

Fahreigenschaften

Weder Agilität noch Stabilität in Kurven leiden stark unter dem komfortorientierten Fahrwerk. Lenkung (fast schon zu) direkt, nur wenig Rückmeldung am kleinen, oben und unten abgeflachten Lenkrad. Wendekreis eher gross.

Motor / Antrieb

Der EX60 ist in drei Antriebsvarianten erhältlich: als Hecktriebler mit 275 kW maximaler Motorleistung (P6), als Allradler mit 375 (P10) oder 500 kW (P12). Bedeutet flotte, sportliche oder supersportliche Fahrleistungen.

Spezifisch EV

Informative Ladeplanung, Rekuperation nur über Menü einstellbar, nicht am Lenkrad. Hohe Ladeleistung: Unter optimalen Bedingungen dürften die 16 min laut Volvo für die Ladung von 10 auf 80 Prozent erreichbar sein (entspricht fast 350 Autobahnkilometern in einer Viertelstunde).

Verbrauch

Der gemessene Stromverbrauch von unter 15 kWh/100 km ist für einen so grossen Wagen ein erfreulich niedriger Wert, die Reichweiten (bei freundlichen Temperaturen) sind top.

Sicherheit / Assistenz

Hohes Niveau der diskret agierenden Assistenzsysteme. Noch keine Einstufung durch Euro NCAP.

Preis / Leistung

Neupreise in etwa auf Höhe der Premiumkonkurrenz. Garantien und Betriebskosten im erwartbaren Rahmen.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 4,5 s
(Werk: 4,6 s)
Elastizität
60–100 km/h: 1,9 s
Wendekreis: 11,9 m
Bremsweg (100–0 km/h): 35,2 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke
Umgebungstemperatur: 21° C
Gemischt
ohne Ladeverluste: 14,9 kWh/100 km
mit Ladeverlusten: 16,9 kWh/100 km
Autobahn: 18,0 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)
Gemittelt: 611 km
Autobahn: 506 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 16,6 kWh/100 km
CO_2-Emissionen: 0 g/km
CO_2, Schweizer Durchschn.: 111 g/km
Energieetikette (A–G): B

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)
30 000 / 24	keine Angaben	

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:
keine Angaben

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat feste	variable
15 000	85	736.–	322.–
30 000	55	736.–	644.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:
145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 1271.–
Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.



Alles digital Anleitung im Bildschirm für die Einstellung des Lenkrads.



Alles flach Ebene Ladefläche bei umgelegten Rücksitzen.



Farbe «Sand Dune» Fahrdynamisch ist der EX60 P10 aber wahrlich keine Wanderdüne.

atmet skandinavische Schnörkellosigkeit und verzichtet auf horizontumspannende Bildschirmlandschaften. Der Minimalismus wird unter anderem erkauft durch den Verzicht auf haptische Elemente. Wer Knöpfe, Schalter und Walzen liebt, ist im EX60 falsch. Typische Beispiele sind die Einstellung von Seitenspiegel- und Lenkradposition über Bildschirm und Knöpfe (hier dann doch) am Lenkrad. Allerdings: Hat man's einmal verstanden, ist das nicht umständlicher als mit konventionellen Lösungen.

Leben mit dem EX60 bedeutet, in einer Oase der Ruhe zu fahren. Kaum ein aktuelles Auto gleitet dermassen geräuschlos daher. Die Bedienung ist wohl digital, doch die Sprachbedienung über den KI-Assistenten Gemini hat viel Potenzial. Die Raumverhältnisse für Fondpassagiere sind feudal. Die Motorisierung der Variante P10 bietet hohe Leistungsreserven, die Wartezeiten an der Ladesäule sind dank 800-Volt-Plattform erfreulich kurz. ○

⊕
- **Komfortabel in jeder Hinsicht**
- **Als P10 äusserst dynamisch**
- **Schnellladung**
- **Hohe Reichweite, auch bei Autobahnreisen**
- **Schickes Interieur**
- **Verarbeitung, Materialmix**

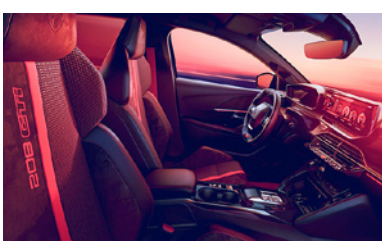
⊖
- **Fahrwerksspreizung relativ klein**
- **Sprachsteuerung müsste dazulernen (und soll das auch können)**
- **Mögliche Ablenkung durch digitale Bedienung**

Bilder zum Volvo EX60 P10 AWD und weitere Tests:
touring.ch/auto



Tiguan elektrisch

Auch der VW Tiguan geht den unvermeidlichen Weg des Elektrischen und wird zum ID. Tiguan, als Ersatz der bisherigen ID.4 und ID.5. Der E-Tiguan mit 77-Kilowattstunden-Akku kostet ab 52 200 Franken, als Allradler ab 54 500 Franken. Der Tiguan mit Verbrennerantriebsvarianten wird natürlich weiterhin angeboten.



GTi elektrisch

In der Neuzeit steht ein «i» nicht zwingend für Benzineinspritzung (injection). Es kann in der Abkürzung GTi für ein peppiges, aber elektrisches Fahrgefühl stehen, wie es der neue Peugeot e-208 GTi verspricht. Der Elektromotor mobilisiert 281 PS (207 kW) an der Vorderachse, deren Traktion durch ein Sperrdifferenzial abgesichert wird. Preise ab 41 990 Franken.

TCS VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ

Die Freude am neuen Auto schützen

Der TCS bietet rechtliche Unterstützung bei Konflikten rund um Ihr Fahrzeug. Ob Kaufvertrag, Garantiefall, Reparatur, Mängel oder Meinungsverschiedenheiten mit der Garage oder dem Händler: Wir stehen Ihnen zur Seite.

Hier erfahren Sie mehr über alle Leistungen:
tcs.ch/verkehr