

Testnotizen zum Volvo XC 60-Taxi B4 AWD Momentum (*) mit 145 kW/197 PS und Allradantrieb

Im Test vom 25. Mai bis zum 8. Juni 2020.

Kennzeichen: K – TX 2801

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52

Home Office: 0 86 31 / 92 85 35

E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der Fahrer kann den **Bug** des Kompakt-SUV **gut einsehen**. Die Außenspiegel sind angenehm groß. Nach der Seite und nach hinten ist der Wagen ebenfalls übersichtlich. Bei der Rückwärtsfahrt hilft das klare Bild der **Rückfahrkamera** mit Hilfslinien im Navi-Display. Deren Linse ist offenbar oberhalb des Kennzeichens recht gut vor Spritzwasser geschützt und setzt auch bei Schmuttelwetter nicht zu. Nach der Wagenwäsche sind nur ein paar Tropfen in den Ecken sichtbar. Die Rückfahrkamera gehört samt der Einparkhilfe vorn und hinten zum **Parkassistenten-Paket**, das man bei allen Ausstattungsvarianten extra bezahlen muss.

Unter der **Heckklappe** kann ein großer Taxifahrer gerade noch stehen. Sie lässt sich an zwei stabilen Innengriffen bequem zuwerfen. Eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe hatte der Testwagen nicht, obwohl dafür eine Taste in der Armaturentafel links vom Lenkrad vorgesehen war. Sie gehört eigentlich zur Ausstattung Momentum Pro, ab der man den B4 AWD erst bestellen kann.

Die **Einstiege** sind vorn wie hinten trotz deutlich ausgeprägter Schweller bequem, weil die Karosserie so hoch ist. Beim Aussteigen wird es hinten allerdings möglicherweise hinter einem ganz zurückgefahrenen Sitz eng. Man bleibt dann gerne mit den Füßen am Sitzgestell hängen.

Der **Kofferraum** weist eine **recht hohe Ladekante** auf, über die man aber Gepäck leicht hineinschieben kann. Er ist gut geschnitten. Unter dem Kofferraumboden befand sich ein aufpreispflichtiges Notrad. Das **Gepäckrollo** lässt sich nach oben wegschieben, sodass es nach dem Einladen von Gepäck locker wieder herunterholen lässt. Dadurch kann das Rollo wohl auch im Taxi verbleiben. Einen Platz für das herausgenommene Rollo gibt es unterhalb des Laderaumbodens nicht.

Erweitern lässt sich der Kofferraum nur durch das Umklappen der asymmetrisch geteilten Lehne der Rücksitzbank, deren breiterer Teil in Fahrtrichtung rechts angeordnet ist. Es entsteht dabei eine **ebene, nur leicht ansteigende Ladefläche**. Auf diese Weise kann ein Taxifahrer schnell ein Rad einladen und noch den Radfahrer mitnehmen. Wer in der Nähe viel frequenterer Radwege wohnt, könnte sich aber auch eine semielektrisch ausklappbare Anhängerkupplung samt Kupplungsträger gönnen. Die Kupplung klappt per Knopfdruck herunter und kann mit einem Fußschwenk arretiert werden. Auch der „Rückbau“ geht ähnlich einfach. Für

lange Gegenstände wie Skier gibt es in der Rücksitzbank eine **Durchreiche** anstelle der Armlehne.

Innenraum

Der Testwagen bot **vorn wie hinten viel Platz**. Im Fond haben große Fahrgäste dann noch genügend **Kniefreiheit**, wenn der Vordersitz nicht gleichzeitig ganz hinten und ganz unten steht. Der Taxifahrer sollte also den **Beifahrersitz auf jeden Fall etwas anheben**. Der **Fußraum** ist auch bei ganz abgesenkten Vordersitzen noch gut. Die Kopffreiheit ist ebenfalls gut.

Der Volvo XC60 verfügt als Taxi über **zwei integrierte Kindersitze** auf den äußeren Sitzplätzen. Zwischen ihnen kann ein Erwachsener noch sitzen. Er muss dann allerdings seine Beine etwas zur Seite strecken, wenn er nicht mit den Knien an die Rahmen der Vordersitzlehnen stoßen möchte. Wenn rechts und links ein Kind sitzt, dürfte das kein Problem sein.

Auch für den **Mittelsitz** ist ein Dreipunktgurt in die Bank integriert. Dort kann man eine Kopfstütze herausziehen, die so hoch ist wie die auf den Außensitzen. Das Durchrutschen erschwert der deutlich **ausgeprägte Mittelunnel**. Wie bei fast allen Pkw ist der Mittelsitz für Erwachsene eher nur für kurze Strecken geeignet.

Die **Sitze** des Testwagens waren **mit Leder in Anthrazit bezogen**. Die **Vordersitze** verfügten über eine **ausziehbare Sitzflächen-Verlängerung** und waren außer in der Höhe **auch in der Neigung verstellbar**. Zudem hatten sie eine **elektrische Vier-Wege-Lendenwirbelstütze**. Damit lässt das angenehm straff gepolsterte Gestühl mit guter Seitenführung für Vielfahrer keine Wünsche offen. Der Testwagen hatte das **Business-Paket Pro**, das die Lederausstattung und die genannten Verstellmöglichkeiten umfasst.

Unter der **bequemen Armauflage** befindet sich eine recht geräumige Ablage mit USB-Anschlüssen. In der **Mittelkonsole** bringt Volvo dank der elektrischen Feststellbremse **drei Getränkehalter** und eine kleinere Ablage neben diversen Schaltern und dem Wählhebelchen der Achtgang-Wandlerautomatik unter. Am Ende der Mittelkonsole im Fond verfügt der XC90 über einen 12-Volt- und einen 230-Volt-Anschluss. Aus der Armlehne im Fond kann man nach vorn zwei stabile Getränkehalter ausklappen.

In den **sehr geräumigen Türablagen vorn** kann man Literflaschen sicher abstellen und weitere größere Gegenstände ablegen. Auch das beleuchtete Handschuhfach ist recht groß. **Ablagen für 0,5-l-Flaschen** gibt es auch **in den hinteren Türen**.

Das in der Höhe und der Entfernung weit verstellbare **Lenkrad** hat nicht zu viele Bedientasten. Links wird der Geschwindigkeitsregler bedient, rechts die Audioanlage, die Anzeigen im zentralen Display und das Telefon.

Der Volvo XC60 hat schon in der Basisausstattung Momentum eine **Bluetooth-Freisprecheinrichtung**, über die sich ein Smartphone leicht koppeln lässt. Die Sprachqualität ist im Auto und bei Anrufenden gut. Ebenfalls zur reichhaltigen Basisausstattung gehört eine **Sprachsteuerung** für die Audioanlage, das Telefon, das Navi und sogar die Klimaautomatik. Wer sie per Taste rechts im Lenkrad aktiviert

hat, muss sich allerdings genau an die im zentralen Display vorgegebene Form der Sprachbefehle halten. Wenn man die einmal eingeübt hat, kommt man mit der Sprachsteuerung gut klar. Das ist von Vorteil, weil die Struktur der über den Touchscreen einstellbaren Dinge ziemlich unübersichtlich ist. Wer dort etwas einstellen möchte, sollte dies unbedingt im Stand tun, weil das Hin- und Her-Wischen und Drücken stark ablenkt. Die **Befehle des** im Momentum Pro serienmäßigen **Navigationssystems** werden sowohl im großen Bildschirm des Navis als auch im zentralen kleinen Display vor dem Fahrer angezeigt und natürlich auch akustisch wiedergegeben.

Taxi-Ausstattung

Die **Taxi-Ausstattung von ADLER Taxameter und Funktechnik in München** umfasste ein **Spiegeltaxameter** von HALE und ein **Kienzle-Dachzeichen**. Der rote, gut sichtbare Abstellknopf für die Taxi-Alarmanlage ist wie den Taxis der 90er-Baureihe von Volvo links hinten hinter den Ausbuchtungen für die Rückleuchten im Kofferraum untergebracht, wo er von Gepäck verdeckt sein kann.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen bot nur die Wahl zwischen einem Geschwindigkeitsregler und einem Begrenzer. Zwischen beiden kann man mit einem Tastenfeld links im Lenkrad wählen, über das man auch die Wunschgeschwindigkeit vorwählt. Sie wird praktischerweise im Tacho zusätzlich zur gefahrenen Geschwindigkeit angezeigt.

Mit einer Frontkamera und aus den Daten des Navigationssystems wird die **Verkehrszeichenerkennung** gespeist. Sie zeigte mit Schildern ausgewiesene Tempolimits, Überholverbote und Zusatzzeichen unter den Schildern zuverlässig an. In Tempo-30-Zonen beispielsweise zeigte das kleine weiße Zusatzzeichen den Schriftzug „Zone“ an. Leider gab das System aber hin und wieder auch Tempolimits an, wo weder Schilder noch Schilderbrücken aufgestellt waren.

Der **Aktive Spurhalteassistent** warnt unauffällig mit **Vibrationen im Lenkrad**. Das ist im Taxi-Einsatz gut, weil es anders als Warntöne keine Fahrgäste verschreckt. Er macht auch **leichte, unaufdringliche Lenkkorrekturen**. Den Totwinkelassistenten und die Querverkehrswarnung kann man für alle Ausstattungsvarianten als „IntelliSafe Arround“ bestellen. Den Pilot Assist als adaptiven Geschwindigkeitsregler mit Spurführungsassistent gibt es nur im „IntelliSafe Pro-Paket“, das dann auch die beiden anderen Assistenzsysteme enthält. Ebenfalls nur im Paket gibt es Voll-LED-Scheinwerfer mit dynamischen Kurvenlicht und intelligentem Fernlichtassistenten.

Motor und Antriebsstrang

Der **Vierzylinder-Diesel mit zwei Litern Hubraum** hat zwar einen leicht kernigen Unterton, der fast an die Volvo-Fünfzylinder von früher erinnert, aber er ist gut gedämmt und läuft im warmen Zustand sehr leise und geschmeidig. Er wirkt hervorragend mit der **weich** rauf und runter **schaltenden Achtgang-Wandlerautomatik** zusammen. Mit deren Wählhebelchen kann man sehr bequem rangieren – zweimal tippen nach vorn legt den Rückwärtsgang ein, zweimal tippen nach hinten die Dauerfahrstufe D. Bergab kann man das Hebelchen kurz nach hinten drücken und dann mit leichtem Druck nach links Gangstufen herunterschalten, um

die Motorbremswirkung zu nutzen. Dabei federt das Hebelchen wieder zurück und nach dem erneuten Antippen nach hinten ist am Ende des Gefälles wieder die Dauerfahrstufe D eingelegt. Hinter dem Wählhebelchen und dem Drehschalter für das Anlassen oder Stoppen des Motors sitzt eine Walze, mit der man **zwischen drei Fahrmodi wählen** kann. Die müssen aber aus der Normalstellung heraus nach jedem Motorstart neu aktiviert werden und sind daher eher eine Spielerei. Den XC60 kann man auch im Normal-Modus durch das Lupfen des Gasfußes früh zum sanften Hochschalten bewegen, was den Eco-Modus überflüssig macht. Wer zum Überholen Leistung braucht, muss auch keinen Sport-Modus einlegen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Winterreifen des Typs Conti WinterContact in der Dimension 235/60 R 18 H XL bestückt. Diese Dimension ist die Serien-Bereifung aller Dieselmodelle. Mit ihnen ist das **Fahrwerk angenehm straff abgestimmt**. Der XC60 schaukelt sich nicht auf und rollt dennoch recht geschmeidig über grobe Unebenheiten. Die Seitenneigung in engen Kurven wie in Kreisverkehren hält sich trotz des hohen Aufbaus in angenehmen Grenzen. Die Abroll- und Windgeräusche sind niedrig.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.021 Test-Kilometern verbrauchte das Volvo XC 60-Taxi zwischen 6,5 Litern und 6,7 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 6,6 Liter**. Hinzu kam rund ein Liter AdBlue.

Laut Bedienungsanleitung und Preisliste fasst der **Kraftstofftank** üppige **71 Liter**. Der **AdBlue-Tank** ist rund **11,5 Liter** groß.

() Anmerkung zu den Ausstattungen des Testwagens: Zur Konfiguration gehörten unter anderem das Business-Paket Pro, das Winter-Paket, das Licht-Paket, das Media & Sound-Paket, das Parkassistenten-Paket, das Raucher-Paket mit Aschenbechern vorn und hinten samt Zigarettensanzünder, ein Notrad, zwei integrierte Kindersitze und die semielektrische Anhängerkupplung.*