



Dit kentekenrapport wordt mede mogelijk gemaakt door:



## SAMENVATTING



### CHECKLIST

**RDW Status**


Ok

**Gestolen of vermist**


Nee

**Kilometerstand controle**


Geen oordeel

**WOK-status**


Nee

**Taxi**


Nee, niet als taxi gebruikt

**APK**


Nog 9 maanden geldig



### BELANGRIJKE DATA

**Datum eerste toelating**

30 juli 2018

**Datum eerste tenaamstelling Nederland**

30 juli 2018

**Datum laatste tenaamstelling**

16 april 2021



### APK

**Datum laatste APK keuring**

18 maart 2026

**APK vervaldatum**

21 maart 2027

**Aantal keuringen in Nederland**

3

**Aantal (herstelde) afkeerpunten**

1



### EIGENAREN

**Huidige eigenaar**

Bedrijf

**Aantal eigenaren (gebruikers)**

2

**Aantal keren in handelsvoorraad autobedrijf**

0

**Parallel import**

nee



**WAARDE**

**Aanschafprijs**

€ 78.154

## KENTEKENGEGEVENS

Alle voertuiggegevens zoals die geregistreerd zijn bij de RDW (Rijksdienst voor Wegverkeer) voor het betreffende kenteken.

### TELLERSTAND CONTROLE

**Controle tellerstand** 118.344 km

**Trendinfo** Geen oordeel

Het oordeel van de tellerstand 118.344 km is geen oordeel. De RDW geeft geen oordeel over de reeks tellerstanden van dit voertuig. Dit kan twee oorzaken hebben: dit voertuig is buiten Nederland geregistreerd geweest, of aan dit voertuig is iets veranderd waardoor het een ander kenteken heeft gekregen.

### BASISKENMERKEN

**Status** Ok

**Categorie** onbekend

**Classificatie** Personenauto

**Merk** VOLVO

**Model** XC60 T8 TWIN ENGINE

**Fabrikant** VOLVO CAR CORPORATION

**Kleur** zwart

**Brandstof** elektrisch

**Secundaire brandstof** benzine

**LPG G3 indicatie** nee

**Carrosserie** Stationwagen

**Aantal deuren** 5

**Aantal zitplaatsen** 5

**Dubbele cabine** nee

**Aantal wielen** 4

**Versnellingsbak** automatisch

**BPM** € 2.888

**Nieuwprijs (incl. BTW & BPM)** € 78.154


**REGISTRATIE**

Datum eerste toelating	30 juli 2018
Datum eerste tenaamstelling Nederland	30 juli 2018
Datum laatste tenaamstelling	16 april 2021
Soort eigenaar	Bedrijf
Volgnummer eigenaar	2
Parallel import	nee
Wijze invoer	versneld
Taxi	nee
WAM verzekerd	ja <a href="#">Wat kost de verzekering?</a>
Typegoedkeuringsnummer	e4*2007/46*1220*03
Datum typegoedkeuring	15 juni 2018
Variantcode EU typegoedkeuring	UZBM
Uitvoeringscode EU typegoedkeuring	UZBMUD0?


**APK**

Datum laatste APK keuring	18 maart 2026
APK vervaldatum	21 maart 2027


**MOTOR**

Motorcode	B4204T34, ERAD2
Aantal cilinders	4
Cilinderinhoud	1969 cc
Max. vermogen	223 kW
Continue vermogen (elektrisch)	28 kW
Max. vermogen 60 minuten (elektrisch)	10 kW
Netto max. vermogen (elektrisch)	65 kW
Actieradius elektrisch gemiddeld	35 km

Actieradius elektrisch stad	41 km
Hybride klasse	OVC-HEV

## MILIEU

Brandstofverbruik gecombineerd (WLTP)	7,2 l/100km (1 op 13,9)
Elektrisch verbruik (WLTP)	158 Wh/km
CO2-uitstoot (WLTP)	67 g/km
Uitstoot deeltjes (licht)	0,20 mg/km
Emissiecode	Euro Z
CO emissie (koolmonoxide)	0,000 mg/km
HC emissie (koolwaterstoffen)	0,000 mg/km
NOx emissie (stikstofoxydes)	0,000 mg/km
Milieuklasse EU-goedkeuring	715/2007*2017/1347AG

## GEWICHTEN & MATEN

Gewicht leeg	2.039 kg
Gewicht rijklaar	2.139 kg
Maximum toelaatbare gewicht	2.660 kg
Maximum laadvermogen	621 kg
Voorasdruk	1.330 kg
Achterasdruk	1.370 kg
Trekgewicht geremd	2.100 kg
Trekgewicht ongeremd	750 kg
Lengte	4.688 mm
Breedte	1.939 mm
Hoogte	1.641 mm
Wielbasis	2.870 mm

## EIGENAAR HISTORIE

Een overzicht van alle eigenaren die het voertuig gehad heeft. Voor importauto's zijn alleen gegevens bekend voor de periode dat het voertuig in Nederland op kenteken staat. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.

### 1. -

Registratie datum	23 juli 2018
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Afgiftedatum kenteken
Dagen in bezit	0

### 2. -

Registratie datum	23 juli 2018
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Eerste tenaamstelling
Dagen in bezit	7

### 3. -

Registratie datum	30 juli 2018
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Eerste toelating
Dagen in bezit	0

### 4. -

Registratie datum	30 juli 2018
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Eerste inschrijving
Dagen in bezit	0

### 5. RECHTSPERSOON

Registratie datum	30 juli 2018
Volgnummer eigenaar	1

**Omschrijving** Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar

**Dagen in bezit** 878

## **6. BEDRIJFSVOORRAAD**

**Registratie datum** 24 december 2020

**Volgnummer eigenaar** 1

**Omschrijving** Plaatsen in bedrijfsvoorraad

**Dagen in bezit** 6

## **7. BEDRIJFSVOORRAAD**

**Registratie datum** 30 december 2020

**Volgnummer eigenaar** 1

**Omschrijving** Transactie tussen autobedrijven

**Dagen in bezit** 107

## **8. RECHTSPERSOON**

**Registratie datum** 16 april 2021

**Volgnummer eigenaar** 2

**Omschrijving** Tenaamstellen voertuig vanuit bedrijfsvoorraad

**Dagen in bezit** 1.874

## **9. BEDRIJFSVOORRAAD**

**Registratie datum** 3 juni 2026

**Volgnummer eigenaar** 2

**Omschrijving** Plaatsen in bedrijfsvoorraad

**Dagen in bezit** 9

## APK HISTORIE

Een overzicht van alle APK keuringen die het voertuig in Nederland heeft ondergaan. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.

**KEURINGSDATUM: 8 JULI 2022**

Geen gebreken geconstateerd

**KEURINGSDATUM: 21 MAART 2024**

Geen gebreken geconstateerd

**KEURINGSDATUM: 18 MAART 2026****Volgnummer** 1**Gebreke identificatie** 211**Gebreke omschrijving** Bandenspanning op 1 as niet gelijk**Soort actie** REP (REParatie)**Volgnummer** 2**Gebreke identificatie** AC4**Gebreke omschrijving** Stuur- of fuseekogel met slijtage kleiner of gelijk 1,0 mm**Soort actie** ADV (ADVies om gebreke binnenkort te repareren)

## MOTORRIJTUIGENBELASTING

De hoogte van de motorrijtuigenbelasting is onder meer afhankelijk van het gewicht en de soort brandstof. De tarieven verschillen per provincie vanwege de provinciale opcenten. Dit is een extra toeslag die door de provincies zelf bepaald mag worden.

Volgens onze gegevens is de primaire brandstof voor deze auto elektrisch. Daarvoor zijn onderstaande tarieven van toepassing.

MRB TARIEF PER MAAND		
provincie	PER MAAND	PER KWARTAAL
Drenthe	€ 135	€ 403
Flevoland	€ 131	€ 391
Friesland	€ 135	€ 403
Gelderland	€ 138	€ 414
Groningen	€ 137	€ 409
Limburg	€ 133	€ 398
Noord-Brabant	€ 132	€ 395
Noord-Holland	€ 129	€ 387
Overijssel	€ 129	€ 387
Utrecht	€ 132	€ 394
Zeeland	€ 131	€ 391
Zuid-Holland	€ 141	€ 423

**EXTERIEUR**



**INTERIEUR**



## AUTOTEST

# Volvo XC60 Recharge - Eerste rijtest

12 december 2021



**Terwijl volledig elektrische auto's het nieuws beheersen, staat de plug-in-techniek allerm minst stil. Pionier Volvo upgradede zijn modellen met extra accu's en het resultaat is bijzonder interessant.**

De Mitsubishi Outlander PHEV heeft een wat twijfelachtige reputatie in Nederland. Geholpen door subsidie domineerde de auto een tijdlang de spits en de woonwijken in ons land. Zijn herkenbaarheid speelde hierbij een grote rol, want Volvo verkocht in die tijd de V60 D6 plug-in hybride, later omgedoopt tot Twin Engine. Een diesel-plug-in zien we tegenwoordig niet vaak meer. De Zweed verkocht minstens zo goed als de Outlander, maar was amper te onderscheiden van een V60 T3 of een andere brave uitvoering, dus kreeg Volvo niet de slechte naam die de Mitsubishi wel had. Nu reed die bewuste V60 ook gewoon prima, wat we van die Outlander niet kunnen zeggen. Al met al was Volvo er vroeg bij als het gaat om (deels) elektrisch rijden. Hoewel het merk met de XC40 en C40 nu ook volledig elektrische auto's op de markt heeft gebracht, is het allerm minst van zins de PHEV-techniek achter zich te laten. Voor

bijna alle typen van Volvo geldt inmiddels dat de stekkerversies belangrijker zijn dan de auto waarin enkel benzine gaat. Dit is het gevolg van het Nederlandse bpm-systeem, waarbij de belasting voor auto's die (op papier althans) minder zuinig zijn inmiddels zo hoog is dat ze zichzelf uit de markt prijzen ten op-zichte van de stekkerversies. Dat is ook bij Volvo het geval. Daarbij hebben die plug-ins vaak nog meer vermogen ook.  
Volvo XC60

### **Extra accu's**

Om het aanbod nu kracht bij te zetten, heeft Volvo de accucapaciteit van zijn 60- en 90-serie-PHEV's verhoogd. Er is een derde rij accucellen bijgekomen, waarmee de capaciteit stijgt van 11,6 naar 18, 8 kWh. Behoorlijk fors voor een plug-in. Je zit daarmee al op de helft van een volledig elektrische auto als de Mazda MX-30. Een record is het niet, want bijvoorbeeld de nieuwe C-klasse-PHEV van Mercedes heeft 25,4 kWh, maar evengoed is het erg veel.

Uiteraard is het prettige gevolg dat de auto verder komt op stroom. Zo stijgt de WLTP-afstand voor de XC60 T8 Recharge die wij proberen naar 79 kilometer. Afhankelijk van onder meer de buitentemperatuur moet je daarmee in de praktijk gemakkelijk 50 tot 60 kilometer kunnen afleggen, waardoor het voor veel mensen haalbaar wordt het overgrote deel van hun ritten op stroom te doen. Wat helpt is dat Volvo eveneens het vermogen van de elektromotor heeft vergroot. Die heeft nu 145 pk, waardoor het gemakkelijker is om alleen op stroom te rijden. Zo zagen we op de snelweg meer dan 140 km/h op de teller terwijl de benzinemotor er niet aan te pas kwam. Die heb je dus enkel nodig bij forse acceleratie of een lege accu. In de T8 heeft die benzinemotor (een viercilinder 2.0-turbo) 310 pk, neem je de T6, dan krijg je 253 pk. Dat combineert tot een systeemvermogen van respectievelijk 455 en 350 pk. Meer dan genoeg power natuurlijk, maar de auto weegt dan ook meer dan 2.000 kilo. Evengoed is de krap 310 Nm koppel van de elektromotor genoeg om vaart te krijgen zonder benzinekracht. De aandrijflijn is in zoverre onveranderd dat de benzinemotor de voorwielen aandrijft en de elektrokracht naar de achterwielen gaat. Standaard vierwielaandrijving dus. In het verleden waren we niet altijd te spreken over de verfijning hiervan. Zo hadden de achterwielen nogal eens tractieproblemen. Tijdens de korte eerste indruk van de -nieuwe XC60 leek het al met al iets te zijn verbeterd.

Volvo XC60

### **Eén pedaal**

Nieuw is een vorm van one-pedal-driving. Dit kennen we uit veel elektrische auto's. Hierbij wordt zo hard geremd op de elektromotor dat je je rempedaal zelden nodig hebt. Volvo voegt dit nu ook toe aan zijn PHEV's. Het werkt in de praktijk prima, al merken we dat de remkracht minder is dan in een volledig elektrische Volvo als de C40, dus je zult soms net even eerder

moeten bijremmen, bijvoorbeeld bij een file op de snelweg. Wel handig: je zet het snel aan en uit met de pook van de automaat, terwijl je in de volledig elektrische Volvo-typen hiervoor onhandig diep het multimediasysteem in moet duiken.

Door de grotere accu moet de auto wel langer aan de laadpaal voordat hij vol is. In tegenstelling tot de nieuwe Mercedes-modellen kun je nog steeds maar met 1-fase laden en ook snelladen behoort niet tot de mogelijkheden. Dat laatste is wat ons betreft ook nog niet per se nodig, maar een 3-fasen-lader zou bij deze accucapaciteit toch wel iets toevoegen. Elk half uurtje bijladen bij bijvoorbeeld een winkelcentrum of welke andere korte stop dan ook loont dan al enorm.

De prijs van de Volvo stijgt niet, mede omdat de (papieren) CO<sub>2</sub>-uitstoot van de XC60 verder is gedaald, wat weer gunstig is voor de bpm. Volvo mag zichzelf vervolgens prijstechnisch graag vergelijken met de Duitse premiumconcurrentie, waarbij de Zweden altijd positief naar voren komen. Een strategie die in elk geval in Nederland goed uitpakt, gezien de goede verkoop-cijfers van het merk. De grotere accu en het extra vermogen van de elektromotor voegen in de praktijk zonder meer veel toe aan de grote stekker-hybrides van Volvo. Met dit soort grote accu's kunnen de auto's nog beter worden ingezet zoals ze origineel bedoeld zijn. Het laat zien dat de PHEV nog allerminst dood is.

## VOORWAARDEN

### Dienst

AutoWeek, onderdeel van DPG Media B.V., biedt een natuurlijke persoon (hierna: 'Klant') de mogelijkheid de dienst 'Kentekenrapport' van AutoWeek af te nemen, onder andere bestaande uit het op verzoek van de Klant aan de Klant elektronisch aanleveren van de Informatie, door de Informatie op de Website voor de Klant toegankelijk te maken danwel te downloaden als pdf-document (hierna: 'Dienst'). Onder 'Informatie' wordt verstaan: de informatie waarover AutoWeek beschikt met betrekking tot een door de Klant gespecificeerd voertuig terzake waarvan en voor zover de Klant de Informatie heeft opgevraagd. Onder 'Website' wordt verstaan: de door AutoWeek in stand gehouden website(s) waarop zij haar Diensten aanbiedt en de Informatie toegankelijk maakt, waaronder [www.AutoWeek.nl](http://www.AutoWeek.nl).

Om gebruik te kunnen maken van de Dienst dient de Klant te beschikken over een 'Mijn AutoWeek' account waarbij toestemming is verleend voor het ontvangen van aanbiedingen. AutoWeek stelt de Klant op diens verzoek de Informatie beschikbaar voor zover AutoWeek daarover beschikt, en wel doordat de Informatie op de Website van AutoWeek toegankelijk wordt gemaakt resp. wordt weergegeven. De Klant draagt er zelf zorg voor te beschikken over de benodigde hard- en software om van de Informatie kennis te kunnen nemen.

De Dienst bestaat uitsluitend uit het beschikbaar stellen van de Informatie zoals AutoWeek deze Informatie van derden heeft verkregen. AutoWeek controleert de Informatie niet op juistheid en volledigheid. AutoWeek levert de van derden verkregen Informatie slechts door. De Dienst omvat dan ook niet de garantie van juistheid en volledigheid van de Informatie, ook niet van de in de Informatie genoemde waarden. De Informatie kan derhalve niet leiden tot enige verwachting van de Klant terzake het voertuig en de waarde(n) daarvan. Aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. AutoWeek bewaart de Informatie niet ten behoeve van de Klant voor latere kennisneming. De Klant kan de Informatie uitprinten of op de eigen computer opslaan.

### Toegestaan gebruik

De (auteurs-)rechten met betrekking tot het format en de inhoud van de Website (de daarin opgenomen gegevens, afbeeldingen, geluiden, teksten en andere informatie) berustend uitsluitend bij AutoWeek en/of haar licentiegevers. De inhoud van deze Website en de Informatie mag alleen worden gebruikt voor persoonlijk, niet-commercieel gebruik. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van AutoWeek is het onder meer niet toegestaan de inhoud van deze website en de Informatie, of enig onderdeel daarvan, door te sturen, te verspreiden of tegen vergoeding beschikbaar te stellen aan derden, tenzij daarvoor uitdrukkelijke schriftelijke toestemming is verkregen van AutoWeek.

Het is Klant niet toegestaan om het materiaal op de website te raadplegen op geautomatiseerde wijze, bv middels zogenaamde robots of scripts.

### Beperking van aansprakelijkheid

Ondanks de constante zorg en aandacht die AutoWeek besteedt aan de samenstelling van de Website en de daarin opgenomen gegevens, kan AutoWeek niet instaan voor de volledigheid, juistheid of voortdurende actualiteit van de gegevens en de inhoud van de Website waaronder de Informatie. AutoWeek aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van de Website, de Dienst en de Informatie.