

Volvo V70 T5 Summum

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse mit 191 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note **2,3**

Seit Jahren hat der V70 seinen eingeschworenen Fankreis. Mit der 191-kW-Motorisierung kommen selbst Leistungshungrige nicht zu kurz, denn Kraft steht bei jeder Drehzahl genügend zur Verfügung. Das kostet aber, denn der Kraftstoff fließt dann zügig durch die Einspritzdüsen. Serienmäßig hat er ein manuell geschaltetes Sechs-Gang-Getriebe, für 2.000 € ist eine Automatik erhältlich. Den Allradantrieb gibt's aber nur in der 50 kW schwächeren Version. Obwohl schon länger auf dem Markt, plagen den V70 immer noch häufige Pannen. Fazit: Ein großer, praktischer Kombi für betuchte Personen mit elitärer Gesinnung, die trotzdem gern mal auf der Autobahn BMW & Co. das kantige Heck zeigen. Nicht ganz billig: 44.300 € plus reichlich Zubehör. Konkurrenten: Audi A6, BMW 5er, Citroen C5, Mercedes E, Rover 75, Saab 9-5.

- + außen und innen solide
 - + praktisches Kastenheck
 - + meist sinnfällige Bedienung
 - + bequeme Sitze
 - + komfortable Federung
 - + sichere Straßenlage
 - + sehr gute Fahrleistungen
 - + hoher Sicherheitsstandard
-
- hinten schmale Türen
 - sehr hoher Verbrauch
 - teuer im Unterhalt



Karosserie/Kofferraum

Note **2,5**

Verarbeitung/Handhabung

Note: **1,8**

- + Der Volvo gefällt durch seine gute Verarbeitung und die Liebe zum Detail. Die Türen lassen sich leicht schließen, die Spaltmaße sind gering und gleichmäßig. Auch das Interieur wirkt insgesamt solide - mit den Ledersitzen und den silbrigen Blenden sieht es sehr nobel aus. Die Dachlast ist mit 100 kg hoch, gegen Aufpreis gibt es eine Reling. Ohne Aufpreis ist das vollwertige Ersatzrad zu haben.
- Die lackierten Stoßfänger sind mehr Optik als Schutz und kratzempfindlich, die Nebelscheinwerfer bruchgefährdet untergebracht - teure Reparaturen sind somit vorprogrammiert. Um das Reserve- rad herausnehmen zu können, muss der Kofferraum samt Boden- brettern ausgeräumt werden.

Übersichtlichkeit

Note: **2,9**

- + Die klassische Form des V70 hat Vorteile: So ist die Sicht des Fahrers nicht nur nach vorn, sondern auch nach hinten gut. Denn die Dachstreben sind schmal gehalten und die Heckscheibe ist weit nach unten gezogen. Hinzu kommt, dass die Kopfstützen der Rückbank vorgeklappt werden können und dann nicht mehr stören. Für noch leichteres Rangieren ist optional eine akustische Einparkhilfe erhältlich. Bi-Xenonscheinwerfer, die die Fahrbahn ausgezeichnet ausleuchten, sind ebenfalls zu haben. Die Rück- spiegel blenden selbsttätig ab.

Ein-/Ausstieg

Note: **3,4**

Der Zustieg gestaltet sich wenig bequem. Vorne fallen die tiefe Sitzanordnung und die geringe Kopffreiheit unangenehm auf, hinten behindern die schmalen, oben eingezogenen Türöffnungen. Die etwas zu schwach ausgelegten Türaufhalter können die Türen nicht immer sicher fixieren.

Kofferraum-Volumen*

Note: **2,2**

- + Der Kofferraum fasst normal 445 l und bei umgeklappten Rücksitz-

lehnen 795 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Durch das Kastenheck lassen sich auch sperrige Dinge gut unterbringen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: **1,5**

- + Die Kofferraumklappe lässt sich zwar sehr leicht, aber etwas wenig weit öffnen. Die sehr große Ladeöffnung mit dem niedrigen Boden sorgt für müheloses Einladen. Das Format des voll mit Velours ausgekleideten Kofferraums ist zweckmäßig.

Kofferraum-Variabilität

Note: **2,1**

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Serienmäßig ist ein Netz vorhanden, mit dem sich der Kofferraumbereich vom Innenraum abtrennen lässt.



Mit 445 l Volumen ist der Kofferraum des V70 größer als bei den Konkurrenten Audi A6 (415 l) bzw. BMW 5er (395 l). Gegenüber den 550 l Kofferraumvolumen einer Mercedes E-Klasse hat aber auch der Volvo keine Chance.

Sehr praktisch, aber nur gegen Aufpreis: Für kleines Gepäck lässt sich der hintere Boden senkrecht stellen und fungiert dann als Barriere gegen Vorrutschen.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,0

- + Die Bedienung des Volvo ist überwiegend praktisch - man kommt bereits nach kurzer Zeit mit den meist sinnfälligen Schaltern zurecht. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich und sitzt perfekt. Vieles funktioniert elektrisch und macht das Chauffieren für den Fahrer leicht, wie z.B. die Fensterheber, die Außenspiegel- und die Sitzeinsteller. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen im Blickfeld des Fahrers; der Bordcomputer informiert über Momentan- und Durchschnittsverbräuche, weitere Anzeigen über Außentemperatur, defekte Rückleuchten, nicht geschlossene Türen, vergessenes Angurten. Eine gute Idee: Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich vom Lenkrad aus handhaben. Die Audio-CD-Anlage ist serienmäßig.
- Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders ärgerlich, wenn die Lichtautomatik aktiviert wurde und der Fahrer nicht weiß, ob das Licht wirklich an ist. Auch für die Nebelscheinwerfer fehlt diese Kontrolle. Die Einsteller für die Lordosenstütze sind sehr schlecht zugänglich, weil darüber ein Ablagekasten liegt. Insgesamt gibt es zu wenig Ablagen, das Handschuhfach ist klein und Halter für große Wasserflaschen fehlen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Der V70 überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und weitgehend praktischer Bedienung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

- + Vorn sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist groß. Der Fahrersitz lässt sich für fast 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt, der Notsitz dazwischen zum Sitzen aber zu schmal. Die Innenhöhe würde Personen bis ca. 1,90 m Größe zulassen, durch die geringere Kniefreiheit ist sie aber auf maximal 1,80 m Körpergröße begrenzt (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 2,2

Federungskomfort

Note: 2,7

Das Fahrwerk ist eher weich abgestimmt und schluckt die längeren Bodenwellen gut, die Relativbewegungen der Karosserie sind dabei gering. Bei kurzen Bodenwellen gerät die Vorderachse gelegentlich ins Trampeln (verstärkt unter Last), was den Insassen auch akustisch nicht verborgen bleibt. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist durchschnittlich.

Sitzkomfort

Note: 2,3

- + Die Sitze sind eher weich gepolstert und sehr komfortabel. Der Fahrersitz lässt sich in Höhe und Neigung, der Beifahrersitz nur in der Höhe einstellen - beide haben eine einstellbare Lordosenstütze. Besonders der Fahrer sitzt so sehr entspannt, nur die Abstellfläche für seinen linken Fuß ist etwas zu steil. Die Rücksitzlehne hat eine angenehme Schräge.
- Auf der Rückbank sitzen die Mitfahrer in unbequemer Hockstel-

lung, denn die Sitzfläche ist zu tief bzw. zu wenig nach hinten geneigt.

Innengeräusch

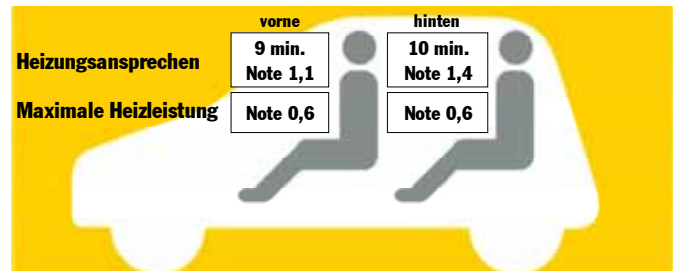
Note: 1,8

- + Der gemessene Geräuschpegel ist bis 130 km/h niedrig. Der sonore, volvotypische Auspuffsound ist bei höherer Drehzahl deutlich zu hören, stört aber kaum.

Klimatisierung

Note: 1,7

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).
- + Die Heizung ist Extraklasse und kommt selbst mit niedrigsten Temperaturen zurecht. Bereits nach kurzer Fahrt ist die Luft im Innenraum auf die vorgewählte Temperatur erwärmt. Die Klimaanlage arbeitet sehr feinfühlig und zugfrei.
- Hundebesitzern, die ihren Vierbeiner im Kofferraum mitnehmen möchten, fehlt eine Ausstellmöglichkeit der hinteren Seitenfenster.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,3

Fahrleistungen*

Note: 1,2

- + Der 2,4 I-Tubomotor ist sehr stark und dabei auch drehfreudig. Er ist selbst aus niedrigen Drehzahlen in der Lage, den nicht gerade leichten V70 mit Vehemenz zu beschleunigen.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Meist läuft der Motor sehr kultiviert, nur bei 4800 Umdrehungen spürt man ein leichtes Vibrieren.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Gänge lassen sich sehr leicht und außerordentlich präzise wechseln. Auch der Rückwärtsgang kann ohne das leiseste Geräusch eingelegt werden.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechs-Gang-Getriebe ist sehr gut abgestuft: Die Anschlüsse beim Beschleunigen passen optimal und bei hohem Autobahntempo ist noch genügend Drehzahlreserve für den Motor vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Selbst bei hohem Tempo ist die Richtungsstabilität gut, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, wenn man z.B. bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem DSTC korrigierend ein, um Schleuderbewegungen entgegen zu wirken. Die Traktionskontrolle kann kurzfristig überfordert sein, greift leicht verspätet ein.

Kurvenverhalten

Note: 1,8

- + Die Kurvenlage ist deutlich untersteuern ausgelegt, nicht nur für weniger Geübte sicher. Auch hier hilft DSCT dem Fahrer in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist, und wirkt Schleuderbewegungen entgegen.

Handlichkeit

Note: 3,3

- Der Wagen lässt sich durch die leichte Lenkung trotz seiner Größe behände dirigieren. Der große Wendekreis ist beim Rangieren bei wenig Platz hinderlich.

Lenkung

Note: 2,1

- + Die Lenkung spricht recht gut an, ist weitgehend präzise und vermittelt dem Fahrer stets guten Kontakt zur Fahrbahn.
- Etwas störend ist aber die verstärkte Rückstellung und Mittenzentrierung unter Last.

Sicherheit

Note 2,4

Bremsen

Note: 2,4

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 39,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). ABS und die ausgewogene Bremskraftverteilung sorgen für gute Spurhaltung.

Gestaltung

Note: 3,3

- + Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Autos gut zu erkennen. Die Rücksitzlehne hat einen Indikator, der anzeigt, wenn sie nicht richtig zurückgeklappt ist.
- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die vor geöffneten Türen warnen.

Rückhaltesysteme

Note: 2,3

- + Der Volvo bietet den Insassen ein hohes Maß an Sicherheit. Vorne besitzt er neben den Frontairbags Seiten- und Kopfairbags. Die "aktiven" Vordersitz-Kopfstützen garantieren durch den optimalen Horizontalabstand hohe Sicherheit und sind für Personen bis zu 1,85 m Größe ausgelegt. Alle Gurte haben Straffer, die vorderen Gurte zudem Kraftbegrenzer. Positiv ist auch die automatische Höhenanpassung der vorderen Gurt-Umlenkpunkte.
- Die Rücksitz-Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis ca. 1,60 m Größe. Der Austritt des rechten Front-Airbags befindet sich an der Stelle, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

Kinder

Note: 1,7

- + Der Volvo bietet sichere Befestigungsmöglichkeiten für Kinder rückhaltesysteme. Das Angurten auf den hinteren Sitzen ist mühelos möglich, weil die Gurtschlösser fest installiert sind. Gegen Aufpreis sind auf dem Beifahrersitz die Airbags mit einem Schalter deaktivierbar. Dann ist dort die Mitnahme einer Babyschale erlaubt. Die Kindersicherung für die Hintertüren lässt sich vom Fahrerplatz aus aktivieren.
- Leider besitzen nur die Vorderfenster einen Einklemmschutz, nicht aber die hinteren.

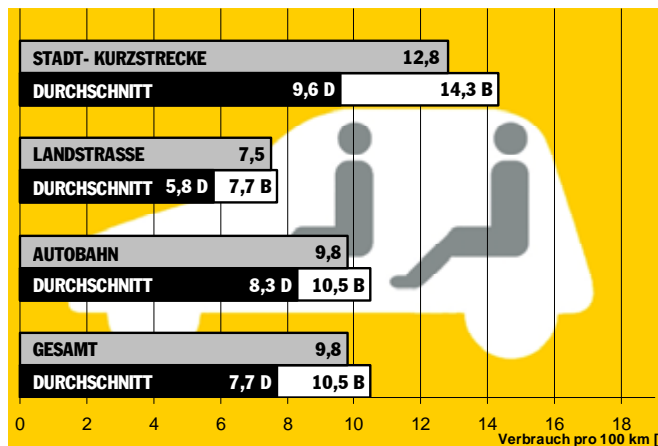
Verbrauch/Umwelt

Note 3,2

Verbrauch*

Note: 3,8

- Außerorts und auf der Autobahn ist der Verbrauch durchschnittlich: 7,5 und 9,8 l Super auf 100 km. Alle Ergebnisse zusammengekommen errechnet sich ein Mittelwert von 9,8 Liter.
- Innerorts ist der Verbrauch hoch: 12,8 l Super auf 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 2,6

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im guten Durchschnittsbereich.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,0

Betriebskosten*

Note: 4,2

- Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind hoch.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.
- + Volvo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität*

Note: 4,5

- Obwohl der V70 auch gebraucht sehr begehrt ist, verliert er schnell stark an Wert.

Kosten für Neuanschaffung*

Note: 4,4

- Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist hoch.

Fixkosten*

Note: 2,9

Die Kosten für die Versicherung sind durchschnittlich.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.4	2.4	2.0T	2.5T	R	2.4D	2.4D	D5
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	5/2435	5/2435	5/1984	5/2521	5/2521	5/2401	5/2401	5/2401
Leistung [kW(PS)]	103(140)	125(170)	132(180)	154(210)	220(300)	92(126)	120(163)	136(185)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	220/3300	225/4500	240/2200	320/1500	400/1950	300/1750	340/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	10,5	9,0	9,1	7,4	5,9	11,9	9,5	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	220	230	250	200	210	225
Verbrauch pro 100 km [l]	9,5S	9,7S	9,8S	9,8S	11,5S	7,2D	7,4D	7,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	16/19/19	16/19/19	17/20/20	18/29/25	17/20/22	17/20/22	17/20/22
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	700	733	762	797	1223	683	695	707
Grundpreis[Euro]	31220	32820	34750	36150	56300	34340	35790	36540

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

5-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2401 ccm
Leistung	191 kW (260 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2100 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,75 m/12,9 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	6,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,8/7,5/9,8 l
CO ₂ -Ausstoß	223 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	54/63/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4710 mm/1804 mm/1464 mm
Leergewicht/Zuladung	1645 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	710 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	165 Euro
Monatliche Werkstattkosten	96 Euro
Monatliche Fixkosten	136 Euro
Monatlicher Wertverlust	542 Euro
Monatliche Gesamtkosten	939 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22
Grundpreis	44300 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2000 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch, hinten	(im Paket) 500 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	990 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	50 Euro
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2350 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	370 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	790 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Serie bei Xenon)	280 Euro°
Schiebe-Hubdach	990 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

Karosserie/Kofferraum	2,5
Verarbeitung/Handhabung	1,8
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	3,4
Kofferraum-Volumen*	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,5
Bedienung	2,0
Raumangebot-vorn*	2,6
Raumangebot-hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,2
Federung	2,7
Sitze	2,3
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	1,7
Motor/Antrieb	1,3
Fahrleistungen*	1,2
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	2,1
Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,8
Handlichkeit	3,3
Lenkung	2,1
Sicherheit	2,4
Bremsen	2,4
Gestaltung	3,3
Rückhaltesysteme	2,3
Kinder	1,7
Umwelt	3,2
Verbrauch*	3,8
Schadstoffe	2,6
Wirtschaftlichkeit*	5,0
Betriebskosten*	4,2
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,5
Kosten für Neuanschaffung*	4,4
Fixkosten*	2,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5