



Volvo V70 1.6D DRIVE Momentum (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

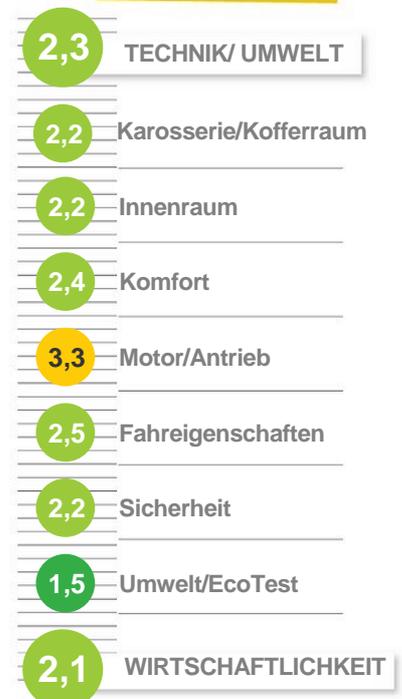
Neu ist er nicht mehr, der Volvo V70. Zum Modelljahr 2010 hat er aber umfassende Modifikationen erhalten. Dazu gehören unter anderem drei neue Dieselmotoren. Somit stehen vier Dieselmotoren mit Leistungen zwischen 109 PS und 205 PS und vier Benziner zwischen 145 PS und 285 PS zur Auswahl. Getestet wurde der V70 in der kleinsten Dieselvariante, dem 1.6 D DRIVE, welcher aufgrund spezieller Spritsparttechnologie besonders umweltschonend sein soll. Und tatsächlich verbraucht der große Kombi im ADAC-Testbetrieb durchschnittlich nur 5,0 l/100 km, emittiert 131 g/km CO₂ und erhält somit im ADAC-Ecotest bei der CO₂-Wertung 50 Punkte. Als erster Diesel kann er 5 Sterne erlangen. Der V70 ist grundsolide, komfortabel und bietet einen großzügigen Laderaum. Als 1.6 D DRIVE ist er außerdem sehr günstig im Unterhalt und umweltschonend. Mit den Fahrleistungen kann er allerdings keine Pluspunkte sammeln. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Saab 9-5 SportCombi, Subaru Legacy Kombi

+ sehr geringer Verbrauch/CO₂-Ausstoß, kultivierter, leiser Motor, außen und innen solide Verarbeitung, großer, praktischer Laderaum, meist sinnfällige Bedienung, günstige Unterhaltskosten

- mäßige Fahrleistungen



ADAC-URTEIL



2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

+ Auch der überarbeitete Volvo V70 gefällt durch seine gute Verarbeitung und die Liebe zum Detail. Die Türen lassen sich leicht öffnen und schließen besonders satt, die Spaltmaße sind gering und gleichmäßig. Auch das Interieur wirkt solide - mit serienmäßigen Ledersitzen und Zierblenden aus gebürstetem Aluminium sieht es sehr nobel aus. Es ist viel hochwertiger Kunststoff verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten verschlossen und vor der Hinterachse sind aerodynamisch sinnvolle Abdeckungen angebracht. Die Dachlast ist mit 100 kg hoch, eine Dachreling ist gegen Aufpreis zu haben. Erfreulich auch die nach außen abgedichteten Türschweller, die verschmutzte Kleidung beim Einsteigen verhindern. Kratzschutzleisten sind dort aber nur vorne verbaut. Eine mögliche Zuladung von 535 kg ist hervorragend.

- Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen, welche eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten, sind keine verbaut. Die hintere Stoßstange ist zumindest zweiteilig ausgeführt, aber komplett lackiert. Die lackierten Seitenschutzleisten sind sehr tief angebracht und deswegen nicht sehr hilfreich. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht erhältlich; ein Reifen-Reparaturset ist Standard, optional gibt es nur ein Notrad. Ohne Notrad ist weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel an Bord.

2,7

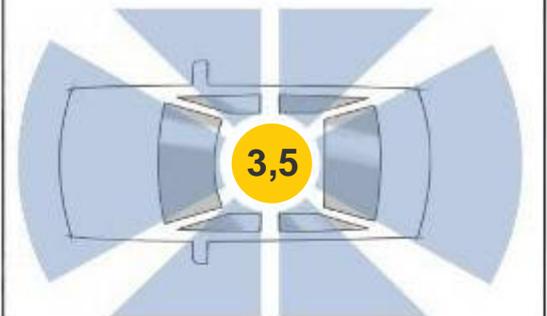
Sicht

Die immer noch ein wenig kantige Form des V70 hat Vorteile: Die Fahrzeug-Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet er aber nur durchschnittlich ab. Für leichteres Rangieren ist eine akustische Einparkhilfe an Bord (Aufpreis), wahlweise nur hinten oder zusätzlich auch vorne. Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht kosten Aufpreis.

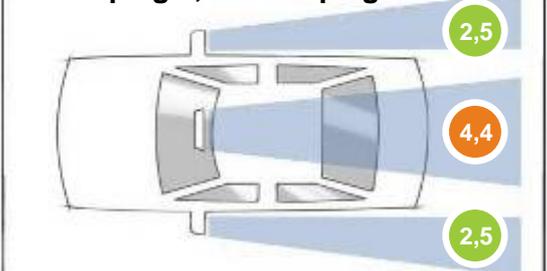
+ Die Kopfstützen der Rückbank können vorgeklappt werden und stören dann nicht mehr beim Blick nach hinten. Der Innenspiegel blendet selbsttätig ab, beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel sichtbar macht. Optional bietet Volvo für die meisten Modelle (auch den V70) das "BLIS"-System an, das mit Hilfe von Kameras Objekte im toten Winkel erkennt und dem Fahrer die Gefahr durch jeweils eine Warnleuchte im Bereich der Außenspiegel signalisiert. Das Wischfeld ist vorne wie hinten großzügig.

- Die Sicht im Innenspiegel, durch das lange Fahrzeug nach hinten ist dürrtig, ist das Gepäckfangnetz noch oben gezogen, zusätzlich blockiert.

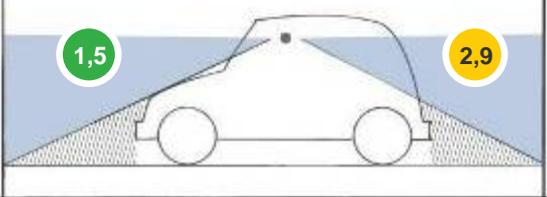
Rundumsicht



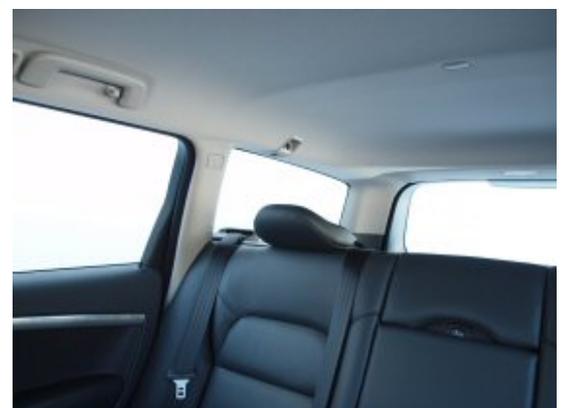
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach schräg hinten ist beim V70 dank der hinteren, vorklappbaren Kopfstützen noch einigermaßen gut.

2,7 Ein-/Ausstieg

- + In den neuen V70 steigt man vorne wie hinten recht bequem ein. Das Niveau der Türschweller ist erfreulich niedrig. Das Keyless-Go-System ermöglicht das Öffnen, Verschießen und Starten des Fahrzeugs, ohne dass der Schlüssel aus der Tasche genommen werden muss. Der Volvo verfügt sowohl über eine Umfeldbeleuchtung, welche den Bereich rund um das Fahrzeug ausleuchtet als auch eine Follow-Me-Home-Funktion, welche nach dem Abschließen die Scheinwerfer noch gewisse Zeit nachleuchten lässt und somit einen sicheren Heimweg garantiert.
- Vorne ist die Dachlinie recht flach, so dass man den Kopf bei Einsteigen einziehen muss.

1,8 Kofferraum-Volumen*

- + Der Kofferraum fasst normal 455 l und bei umgeklappter Rücksitzlehne 845 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Durch das kastenförmige Heck kann man den Volvo bis unter das Dach beladen, es lassen sich auch sperrige Gegenstände gut unterbringen.



1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck automatisch (Serie bei Ausstattung Momentum), so bleiben die Hände sauber. Die sehr große Ladeöffnung und der niedrige Boden ohne Bordwand sorgen für müheloses Einladen. Das Format des voll mit Velours ausgekleideten Kofferraums ist zweckmäßig. Unter der weit öffnenden Heckklappe können Personen bis fast 1,90 m aufrecht stehen.
- Sind kleine Transportgegenstände bis an die Rücksitzbank vorgerutscht, so kann man sie aufgrund des tiefen Kofferraums auch kaum noch erreichen.

Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des V70 denen der Konkurrenten Audi A6 (415 l) bzw. BMW 5er (395 l) überlegen. Nur bei den 550 l Kofferraumvolumen einer Mercedes E-Klasse hat auch der Volvo keine Chance.

1,4 Kofferraum-Variabilität

- + Die im Verhältnis 40:20:40 geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen und ohne großen Kraftaufwand umklappen; es entsteht ein völlig ebener Laderaum. Klappt man nur den schmalen Mittelteil um, lassen sich lange Gegenstände (z.B. Ski) transportieren und trotzdem hinten zwei Personen bequem befördern. Ein Sicherheits-Trennnetz zum Schutz der Insassen vor nach vorne geschleuderter Ladung ist Serie, kann bei Nichtgebrauch abgebaut und unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Im Kofferraum sind Zurrschienen mit verschiebbaren Haken und zusätzliche Zurrösen serienmäßig verbaut. Für Einkaufstaschen kann ein spezieller Taschenhalter hochgeklappt werden. Kleine Gegenstände finden in der Ablage unter dem Kofferraumboden platz.

⊕ Die Bedienung des Volvo ist überwiegend praktisch. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Weite. Pedalerie und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Der Motorstartknopf des Keyless-Go-Systems ist oben im Armaturenbrett gut sichtbar angebracht und beleuchtet. Per Sensor wird der vordere Scheibenwischer aktiviert, der hintere besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Der beleuchtete Lichtschalter und die daneben platzierten Taster für die Nebelleuchten sind einfach zu bedienen, eine Kontrolllampe im Armaturenräger gibt es allerdings ausschließlich für die Nebelschlussleuchte. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Das Radio ist recht einfach zu bedienen, durch die darauf angebrachte Telefonbedienung aber mit zu vielen Tastern bestückt. Der Empfang ist hervorragend. Vieles funktioniert elektrisch und macht das Chauffieren für den Fahrer leicht, wie z.B. die Fensterheber (alle mit Antippautomatik auf- und abwärts), die Außenspiegel und die elektrischen Sitzeinsteller auf der Fahrerseite. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen optimal im Blickfeld des Fahrers; der Bordcomputer informiert über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, weitere Anzeigen über Außentemperatur, defekte Lampen, nicht geschlossene Türen (inklusive Motorhaube) oder vergessenes Angurten auf allen Sitzplätzen. Für alle Mitreisenden sind Leseleuchten am Dachhimmel verbaut. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich mit einer Fernbedienung oder mit einem Satelliten auf der Rückseite des Lenkrads bedienen; das versenkbare Farbdisplay steht jedoch ungünstig schräg auf dem Armaturenbrett. Die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig. Der Tempomat ist ohne Mehrpreis an Bord und lässt sich bequem vom Lenkrad aus einstellen.

⊖ Das Bedienfeld der Klimaautomatik ist zu weit unten eingebaut, die Anzeigen im Display weit davon entfernt. Um die Anlage zu bedienen ist viel Aufmerksamkeit nötig, die Symbole sind sehr klein gehalten. Im Innenraum fehlen Ablagemöglichkeiten für große Getränkeflaschen. Die Kühlmitteltemperatur wird nicht angezeigt. Die elektrische Handbremse kann im Notfall nicht von einem Mitfahrer bedient werden. Sind die vorderen Türen ganz geöffnet, so kann man im angegurteten Zustand die Türgriffe kaum noch erreichen. Der große Ablagekasten zwischen den Vordersitzen ist zwar praktisch, behindert aber das Angurten und die Verstellräder der Lordosenstützen sind kaum noch zu erreichen.



Die Bedienung des V70 ist weitgehend funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie das optische Highlight der frei stehenden Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

⊕ Vorn sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist groß. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen einstellen, die Kopffreiheit ist dabei großzügig bemessen.

2,6 Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank ist für zwei Personen ausgeformt, der Notsitz dazwischen recht schmal. Die Innenbreite ist durchschnittlich.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht der Platz hinten immer noch für Insassen bis zu einer Größe von über 1,90 m. Auch subjektiv empfindet man das Raumgefühl hinten als großzügig.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist komfortabel und tendenziell weich abgestimmt, es schluckt kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse gut, bei langen Wellen schwingt die Karosserie leicht nach. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist durchschnittlich, Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind mitunter recht ausgeprägt. Stuckern tritt nur geringfügig auf.

2,2 Sitze

Der Seitenhalt ist auf dem rutschigen Leder nicht besonders gut, die Seitenwangen der vorderen Sitze sind zu schwach ausgebildet. Auf den hinteren Plätzen werden die Schenkel nur schwach unterstützt, die Sitzhaltung ist sehr aufrecht.

⊕ Die Sitze sind eher weich gepolstert und sehr komfortabel, bieten aber dennoch eine gute Körperunterstützung. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen (mit Memory-Funktion). Der Beifahrersitz wird mechanisch eingestellt, die Sitzfläche kann nicht geneigt werden. Beide haben eine einstellbare Lordosenstütze. Die vorderen Insassen sitzen sehr entspannt.

⊖ Auf dem unperforierten Leder neigen die Insassen zum Schwitzen.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel von 68 dB (A) bei 130 km/h ist niedrig. Weder Fahrgeräusche noch Motor- oder Windgeräusche fallen unangenehm auf. Auch bei hohem Autobahntempo spricht man im Innenraum des Volvo in gemäßigter Zimmerlautstärke.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).

Die Zweizonen-Klimaautomatik leistet für die vorderen Insassen nur durchschnittliche Arbeit. Sowohl Ansprechen als auch Wirkung sind nur Klassendurchschnitt.

⊕ Serienmäßig ist ein Aktivkohlefilter verbaut, welche unangenehme Gerüche aus der Luft filtert. Die Umluftfunktion wird durch einen Luftgütesensor gesteuert.

⊖ Im Fond ist die Heizung zu schwach ausgelegt. Hier merkt man deutlich, dass der kleine, sparsame Dieselmotor mit Abwärme geizt. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht komplett.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

5,2 Fahrleistungen*

⊖ Durchzugsvermögen ist nicht die Stärke des kleinen 1,6 Liter Dieselmotors. Weder bei der Elastizität noch beim simulierten Überholvorgang mit voller Beschleunigung erreicht der V70 zufriedenstellende Ergebnisse. Er hat eine ausgeprägte Anfahrtschwäche, durch die eine Tiefgaragenausfahrt, ohne das Auto abzuwürgen, zur echten Könnerangelegenheit werden kann. Der kleine Selbstzünder hat mit dem großen Kombi, mit 1.700 kg Leergewicht auch einiges zu Bewegen. Aber ein gewisses Maß an möglicher Beschleunigung würde auch zur Fahrsicherheit beitragen.

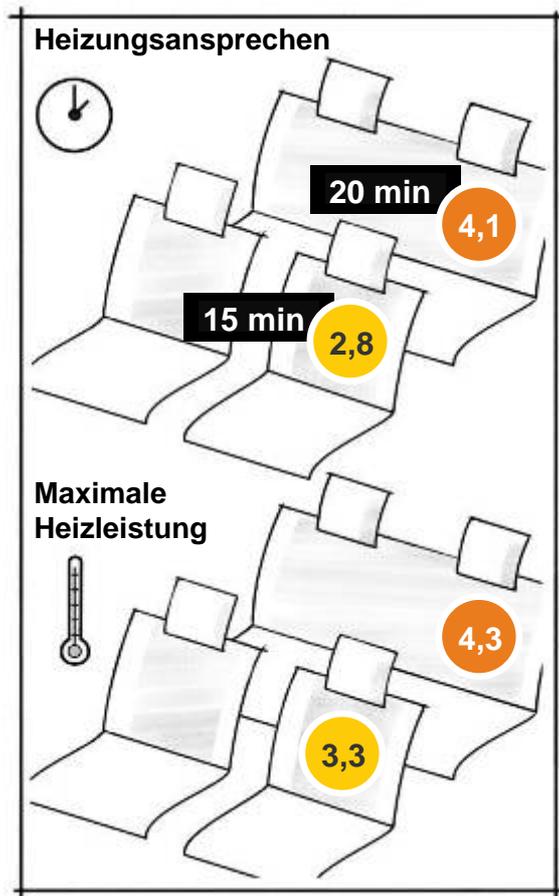
1,7 Laufkultur

⊕ Verblüffend ist die Laufkultur des kleinen 4-Zylinder Diesels. Nur bei Drehzahlen unter 1500 Touren können Vibrationen im Innenraum auftreten und knapp unterhalb der Abregeldrehzahl leichtes Dröhnen. Im restlichen Drehzahlband läuft der Selbstzünder auffallend geschmeidig.

2,6 Schaltung

Das Schaltgetriebe könnte sich etwas präziser schalten lassen. Um die Gänge zu wechseln, muss der Schalthebel relativ weit bewegt werden.

⊕ Der Rückwärtsgang lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer bei der richtigen Gangwahl und hilft somit beim Kraftstoffsparen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,9 Getriebeabstufung

Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind in Ordnung, aber der lang übersetzte erste Gang macht das Anfahren oft unnötig schwer. Dafür könnte die Übersetzung des größten, fünften Gang geringfügig länger gewählt werden. Ein 6-Gang Getriebe mit kürzerem ersten und längerem sechsten Gang wäre angenehm. Allerdings könnte sich damit unter Umständen im Stadtverkehr auch der Kraftstoffverbrauch erhöhen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

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. Beim ADAC-Ausweichtest drängt der Volvo deutlich mit dem Heck nach. Ein Schleudern kann aber, nicht zuletzt durch Eingriff des DSTC, verhindert werden.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist deutlich untersteuernd ausgelegt, nicht nur für weniger Geübte sicher. Wird bei Kurvenfahrt ein Lastwechsel provoziert, so drängt die Hinterachse bestimmt in Richtung Kurvenäußeres. ESP kontrolliert die Situation und stabilisiert das Fahrzeug sicher.

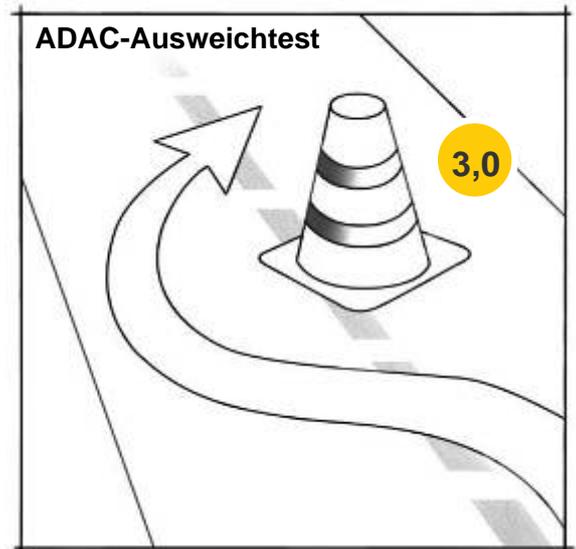
2,4 Lenkung*

Der Wendekreis ist beim neuen Modell um einen Meter kleiner geworden; mit 11,9 m liegt der Volvo jetzt im guten Durchschnittsbereich seiner Klasse, was der Handlichkeit beim Rangieren entgegen kommt.

⊕ Die Lenkung zeigt ein gutes Ansprechverhalten, eine gute Zielgenauigkeit und vermittelt genügend Fahrbahnkontakt. Erfreulich auch die angenehme Leichtgängigkeit beim Rangieren.

2,6 Bremse

Mit einem Bremsweg von 38 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen) verpasst der Volvo knapp eine gute Bewertung. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar; der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP (bei Volvo DSTC genannt) und dem elektronischen Bremsassistent verfügt der Volvo über die wichtigsten Einrichtungen, die für ein solides Maß an aktiver Sicherheit nötig sind. Die hoch gesetzten Rückleuchten sind jetzt in LED-Technik ausgeführt und blinken bei starker Verzögerung (adaptives Bremslicht); dadurch ist die Gefahr vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu sehen. Unter 30 km/h wird außerdem die Warnblinkanlage aktiviert. Dynamisches Kurvenlicht für verbesserte Sicht bei Nacht, sowie ein Spurhalteassistent mit Müdigkeitsassistent

(beides optional). Der aufpreispflichtige Totwinkelassistent (BLIS) warnt vor potenziell zu übersehenden Fahrzeugen im toten Winkel. Zum Anlassen muss das Kupplungspedal getreten werden. Versehentliches Anrollen wird dadurch vermieden.

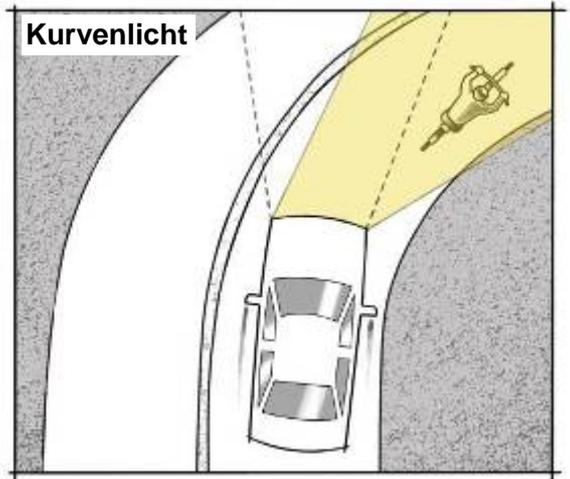
⊖ Die elektrische Handbremse kann im Notfall nicht vom Beifahrer bedient werden.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Schutzpotenzial auf dem Gebiet der passiven Sicherheit ist sehr gut. Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags bietet der Wagen seinen Insassen ein Höchstmaß an

passiver Sicherheit und erhält alle fünf Sterne beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren. Mit dem Schleudertrauma-Schutzsystem WHIPS, welches eine besonders ausgeklügelte, aktive Sitz-Kopfstützen-Kombination darstellt, ist Volvo auch für den Fall eines Heckaufpralles Vorreiter für Sicherheit der vorderen Insassen. Zahlreiche Tests ergaben eine sehr gute Wirksamkeit bei dieser Unfall-Konstellation, auch wenn die Höhe der Kopfstützen nur durchschnittlich ist. Erfreulich auch, dass der neue V70 stabile Bügeltürgriffe hat, die nach einem Unfall hohe Zugkräfte zum Öffnen der Türen ermöglichen. Seatbelt-Reminder besitzt der V70 für alle Insassen.

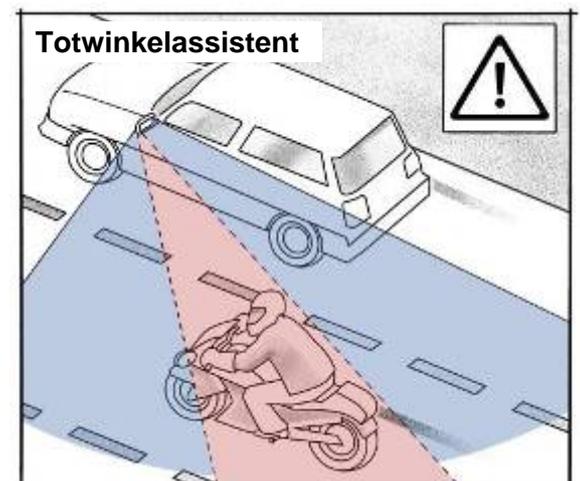
⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m. Warndreieck und Verbandskasten haben zwar definierte Halter, diese sind allerdings unter dem Kofferraumboden und bei beladenem Fahrzeug nicht zu erreichen.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Einschlafwarner
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,7

Kindersicherheit

Der Volvo bietet sichere Befestigungsmöglichkeiten für Kinderrückhaltesysteme, hinten auch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Halterungen; auf dem Beifahrersitz gibt es diese in Verbindung mit einem abschaltbaren Airbag, allerdings nur gegen Aufpreis. Das Anbringen der Gurtschlösser auf den hinteren Sitzen ist mühelos möglich, weil die Gurtschlösser fest installiert sind. Die Kindersicherung für die Hintertüren lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren. Alle Fenster besitzen einen zuverlässigen Einklemmschutz. Gegen Aufpreis sind in die Rücksitzbank integrierte Kindersitze, die sich auf unterschiedliche Altersklassen einstellen lassen, erhältlich.

3,3

Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind etwas zu aggressiv.

1,5

UMWELT/ECOTEST

1,0

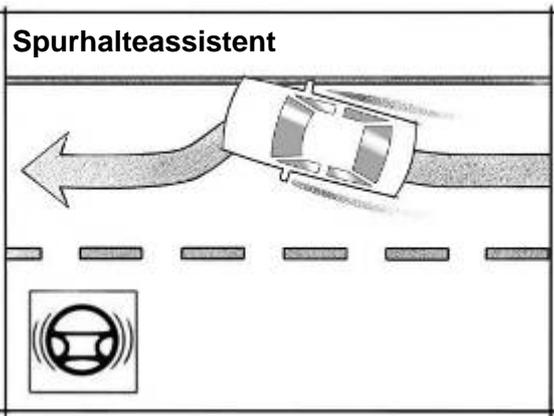
Verbrauch/CO2*

Bestnote gibt es beim Verbrauch. Der V70 ist ein geräumiger, komfortabler und sicherer Kombi, der sich beim ADAC-Ecotest mit durchschnittlich 5,0 Litern auf 100 km begnügt. Im Stadtverkehr verbraucht er 6,1 l/100 km, außerorts 4,0 l/100 km und auf der Autobahn 5,4 l/100 km. Er emittiert durchschnittlich 131 g/km CO₂, was ihm im Ecotest 50 Punkten beschert.

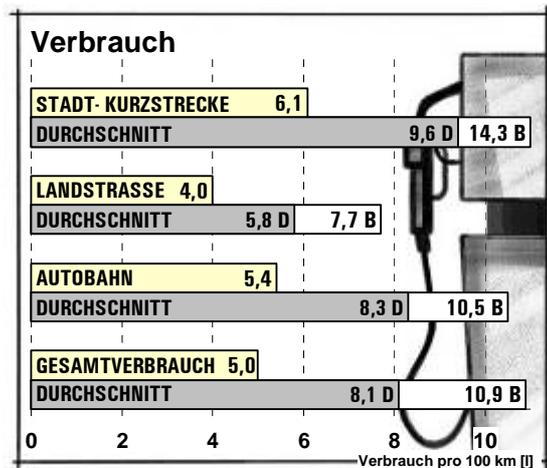
1,9

Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf niedrigem Niveau. Trotzdem ist der Volvo nur in die Euro 4-Klasse eingestuft. Den Ausstoß gesundheitsgefährdender Rußpartikel verhindert der serienmäßige Partikelfilter. Kein Messwert ist auffällig. Im ADAC-Ecotest erreicht der V70 somit 41 Punkte und in Kombination mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß (50 Punkte) ganze 5 Sterne.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



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

2,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6 Betriebskosten*

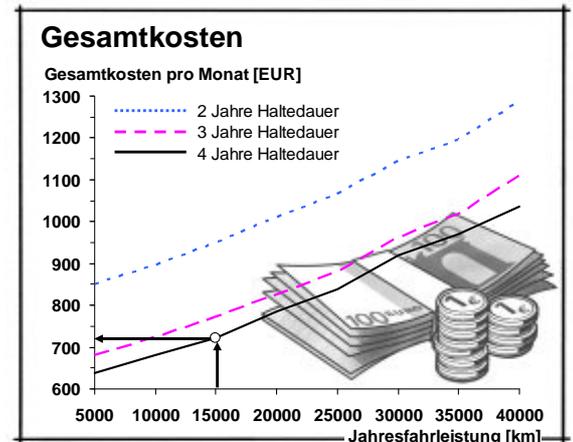
⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Minimaler Verbrauch von relativ günstigem Dieselkraftstoff führt nicht unerwartet zu einer hervorragenden Bewertung bei den Betriebskosten.

2,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Für Wenigfahrer bis max. 10000 km pro Jahr reduziert sich jedoch der Wartungsumfang und somit die Kosten. Der 1,6 Liter Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 240.000 km oder nach spätestens 10 Jahren ausgetauscht werden muss. Der Rußpartikelfilter muss bei 120.000 km oder spätestens nach sechs Jahren ersetzt werden.

⊕ Volvo verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz befinden sich bei Nutzung der günstigen Seriengröße auf sehr niedrigem Niveau.

⊖ Die jährliche Inspektion bedeutet gerade für Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Die Werkstattstundenpreise sind verhältnismäßig teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 722 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8 Wertstabilität*

Der aktuelle V70 ist in die Jahre gekommen, ein Modellwechsel im vierjährigen Berechnungszeitraum wahrscheinlich. Deswegen kann ihm trotz hochmoderner Umwelt- und Sicherheitstechnik nur eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert werden.

2,6 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 37.290 € ist der Volvo V70 1.6 D DRIVE Momentum in seiner Fahrzeugklasse nicht teuer und bereits umfangreich ausgestattet. Er verpasst knapp eine gute Bewertung

1,6 Fixkosten*

⊕ Auch die Fixkosten sind erschwinglich. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 152 € aufwenden. Kfz-Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind günstig, nur die Teilkaskoklasse ist auffallend teuer.

2,3

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Volvo sind niedrig. Sowohl Fix- als auch Betriebskosten sind sehr günstig, auch die Werkstatt- und Reifenkosten sind erschwinglich. Nur der Wertverlust ist durchschnittlich, verhindert aber nicht, dass es für die monatlichen Gesamtkosten eine gute Bewertung gibt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.5T	3.2	T6	1.6D	2.0D	2.4D	D5
Aufbau/Türen	KB/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	5/2521	6/3192	6/2953	4/1560	4/1997	5/2400	5/2401
Leistung [kW(PS)]	107(145)	170(231)	175(238)	210(285)	80(109)	100(136)	129(175)	151(205)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/4500	340/1700	320/3200	400/1500	240/1750	320/2000	420/1500	420/1500
0-100 km/h[s]	11,3	7,7	8,4	7,2	12,8	11,4	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	235	245	190	195	215	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,1 S	9,3 S	10,9 S	12,0 S	5,0 D	6,6 D	6,7 D	7,0 D
CO2 [g/km]	206	209	244	270	119	157	159	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/24	17/24/24	17/24/24	17/24/24	16/20/24	16/20/24	16/20/24	16/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	212	230	312	360	152	264	306	335
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	750	900	1031	1178	644	691	786	819
Preis [Euro]	30.200	38.750	42.340	50.220	30.910	32.310	38.300	40.290

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,0/ 5,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km/ 131g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4823/1861/1547 mm
Leergewicht/Zuladung	1685 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1400 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	484 Euro
Monatliche Gesamtkosten	722 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/24
Grundpreis	37.290 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Volvo V70 1.6D DRIVe Momentum (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenonscheinwerfer)	1.370 Euro
Niveauregulierung	720 Euro
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	700 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro°
Xenonlicht	1.020 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry (Komfortpaket)	830 Euro°
Klimaautomatik (inkl. Aktivkohlefilter)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem(inkl. DVD)	2.410 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Dachreling	250 Euro
Lackierung Metallic	ab 900°
Schiebe-Hubdach (Glas elektr.)	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,7
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	1,8	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	1,0
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,9
Federung	2,5		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,1
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	0,6
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,0
Motor/Antrieb	3,3	Wertstabilität*	2,8
Fahrleistungen*	5,2	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	1,6
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,3
Getriebeabstufung	2,9		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest