



## Volvo XC70 DRIVE Ocean Race (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

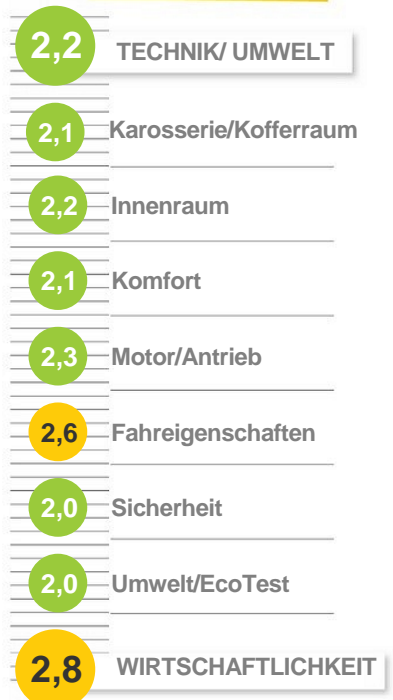
**D**er Volvo XC70 ist der V70 für das Grobe. Dank seines höher gelegten Fahrwerks und der stabilen Kunststoffbeplankung rundum können schlechte Wege und an die Karosserie schlagende Äste ihm nichts anhaben. Die Kraftstoff sparende DRIVE-Variante ist als einzige nicht mit Allradantrieb erhältlich. Das Sondermodell Ocean Race wartet vor allem mit optischen Highlights auf: Metallic-Lack ist serienmäßig aufgetragen, das Interieur aufgewertet, Ledersitze und eine Dachreling in Aluminiumoptik sind serienmäßig an Bord. Die Motorisierung macht Freude. Der Fünfzylinder-Motor mit 120 kW/163 PS klingt nicht nur schön, seine Fahrleistungswerte sorgen auch für zügiges Vorankommen. Der Testverbrauch hielt sich dabei mit 6,5 l/100 km in akzeptablen Grenzen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A6 Allroad, Subaru Outback.

**+** außen und innen solide Verarbeitung, großer & praktischer Laderaum, überwiegend sinnfällige Bedienelemente, günstige Fixkosten, kultivierter & leiser Motor, hoher Sicherheitsstandard

**-** hohe Werkstattkosten



### ADAC-URTEIL



2,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

### Verarbeitung

⊕ Der Volvo XC70 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 den serienmäßigen Ledersitzen sieht es sehr nobel aus. Es ist viel hochwertiger Kunststoff verarbeitet. Gewöhnungsbedürftig zeigen sich die Zierblenden am Armaturenbrett, die auf den ersten Blick zerkratzt aussehen. 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 serienmäßig angebracht. Erfreulich auch die nach außen abgedichteten Türschweller, die verschmutzte Kleidung beim Einsteigen verhindern. Kratzschutzleisten sind dort aber nur vorne verbaut. Eine mögliche Zuladung von 500 kg ist hervorragend. Die Stoßfänger bestehen aus mehreren Teilen und erlauben bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur. Zur Seite wird die Karosserie durch massive Kunststoffplanken auch vor größeren Anstößen geschützt.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne hilft nur ein Reifenreparaturset, welches sich bei größeren Schäden als nutzlos herausstellt. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord.

2,2

### Sicht

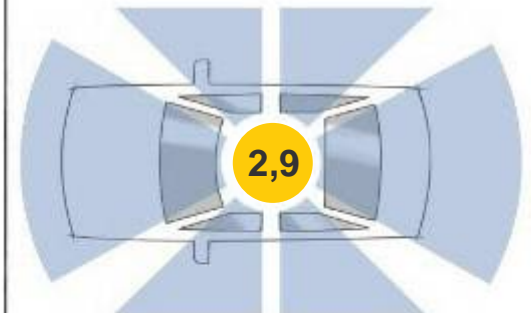
Die etwas kantige Form des XC70 hat Vorteile: Die Fahrzeug-Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet er aber nur durchschnittlich ab. Vor allem der Schulterblick nach schräg hinten ist durch die Rücksitzbank und die massiven Dachsäulen behindert. Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht kosten Aufpreis.

⊕ Die Kopfstützen der Rückbank können vorgeklappt werden und stören dann nicht mehr beim Blick nach hinten. Durch die nach vorn abfallende Motorhaube werden auch niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug erkannt. 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 XC70) 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. Beim Einparken unterstützt nicht nur eine akustische Einparkhilfe vorn und hinten. Ebenso wird das Umfeld des Volvo per Kamera überwacht und auf Wunsch im Navi-Display angezeigt.

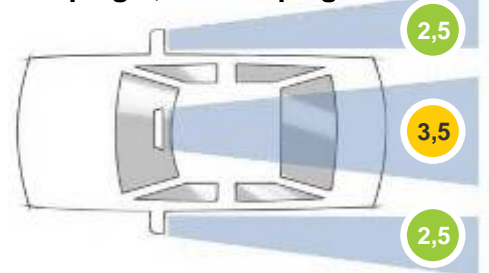


Die Sicht nach schräg hinten ist beim V70 dank der hinteren, vorklappbaren Kopfstützen noch einigermaßen gut.

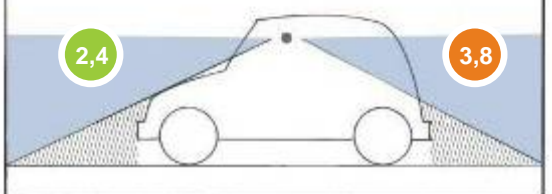
#### Rundumsicht



#### 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 im Innenspiegel, durch das lange Fahrzeug nach hinten ist dürftig, ist das Gepäckfanggitter herunter geklappt, zusätzlich blockiert.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

+ Durch die höher gelegte Karosserie des XC70 gestaltet sich vor allem das Aussteigen bequem. Man muss sich nicht aus dem Fahrzeug hochziehen. Haltegriffe hierfür wären aber über jeder Tür angebracht. Hinten erleichtern sehr große Türausschnitte das Ein- und Aussteigen. 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.

– Die Schweller hohen und breiten Schweller müssen durch einen großen Schritt ins Fahrzeug überwunden werden. Vorn ist die Dachlinie recht flach, so dass man den Kopf bei Einsteigen einziehen muss.

## 1,7 Kofferraum-Volumen\*

+ Der Kofferraum fasst normal 460 l und bei umgeklappter Rücksitzlehne 840 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.



Mit 460 l Volumen ist der Kofferraum des XC70 denen der Konkurrenten Audi A6 (405 l) bzw. Subaru Outback (355 l) überlegen.

## 1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck automatisch, so bleiben die Hände sauber. Die sehr große Ladeöffnung und der durchgehend ebene und barrierefreie Ladeboden erleichtern das Beladen. Die Ladekante liegt beim XC70 aufgrund der höheren Karosserie mit 70,5 cm etwas höher über der Fahrbahn als beim V70. 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.

## 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 stabiles Trenngitter, welches die Passagiere vor Gepäckstücken schützt, kann vom Dachhimmel herunter geklappt 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 mit Memory). 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) hat jetzt ein sehr gutes, im Armaturenbrett integriertes Display und wird jetzt selbsterklärend am Armaturenbrett bedient. 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 angegurten 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. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen zurück schieben, die Kopffreiheit beschränkt aber Insassen mit maximal 1,93 m.

---

## 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.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

Der Testwagen war mit dem adaptiven Four C-Fahrwerk ausgestattet.

⊕ Das adaptive Fahrwerk ermöglicht die Einstellungen Comfort, Sport und Advanced. In Comfort-Stellung ist das Fahrwerk sehr weich. Es neigt vor allem auf langen Wellen zum Nachschwingen, zeigt sich aber sehr komfortabel. Wählt man die Einstellung Sport, so tendiert es deutlich in Richtung straff. Es ist dann sehr ausgewogen und erlaubt einen agilen Fahrstil. Bevorzugt man die Advanced-Stellung, so geht der Fahrkomfort Richtung null. Die Stoßdämpfer werden knüppelhart. Eine Applikation, die man nur kurzzeitig auf kurvigen Landstraßen genießen wird.

---

### 2,1 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. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen (Fahrersitz mit Memory-Funktion). Beide haben eine einstellbare Lordosenstütze. Die vorderen Insassen sitzen sehr entspannt. Auf allen Plätzen wird der Rücken von hohen Lehnen gestützt.

⊖ Auf dem unperforierten Leder neigen die Insassen zum Schwitzen.

---

### 1,5 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel von 66,4 dB (A) bei 130 km/h ist sehr niedrig. Weder Fahrgeräusche noch Motor- oder Windgeräusche fallen unangenehm auf. Auch bei hohem Autobahntempo spricht man im Innenraum des Volvo in gemäßigter Zimmerlautstärke. Der Motor zeigt sich knurrig, aber nicht laut.

## 2,3 Klimatisierung

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

Die Zweizonen-Klimaautomatik leistet für die hinteren Insassen nur durchschnittliche Arbeit. Sowohl Ansprechen als auch Wirkung sind nur Klassendurchschnitt. Es vergehen 18 Minuten bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht wird.

⊕ Auf den vorderen Plätzen zeigt sich die Heizung kräftig. Hier ist bereits nach 13 Minuten die Wohlfühltemperatur erreicht. Serienmäßig ist ein Aktivkohlefilter verbaut, welche unangenehme Gerüche aus der Luft filtert. Die Umluftfunktion wird durch einen Luftgütesensor gesteuert.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht komplett.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des Zweiliter-Diesels mit 120 kW/163 PS können überzeugen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 5,9 Sekunden. Auch die Durchzugskraft ist lobenswert. Nur im lang übersetzten sechsten Gang wirkt der Volvo etwas träger.

## 1,8 Laufkultur

⊕ Oberhalb 1.500 Touren läuft der Fünfzylinder-Diesel weitgehend vibrationsfrei und ruhig. Bei sehr niedertouriger Fahrweise mit viel Gas läuft er brummig und es werden deutliche Vibrationen spürbar.

## 2,6 Schaltung

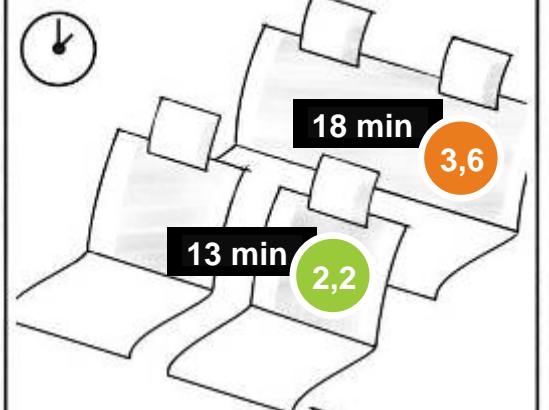
Das Schaltgetriebe könnte sich etwas präziser schalten lassen. Um die Gänge zu wechseln, muss der Schalthebel relativ weit bewegt werden.

⊕ Der Rückwärtsgang lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Wird das Fahrzeug schneller als mit Schrittgeschwindigkeit bewegt, so wird die Gasse des Rückwärtsgangs automatisch verriegelt. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer bei der richtigen Gangwahl und hilft somit beim Kraftstoffsparen.

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Schaltstufen des Sechsgang-Schaltgetriebes sind einwandfrei gewählt. Die Ganganschlüsse beim Schalten sind stimmig. Die lange Gesamtübersetzung unterstützt dabei eine sparsame Fahrweise zu realisieren.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 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 pendelt er etwas, das Stabilitätssystem DSTC greift aber 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. Der Vortrieb wird durch die serienmäßige Traktionskontrolle auch auf rutschigem Untergrund gesichert. Allradantrieb gibt es für die DRIVE-Variante nicht.

### 2,5 Kurvenverhalten

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

### 2,6 Lenkung\*

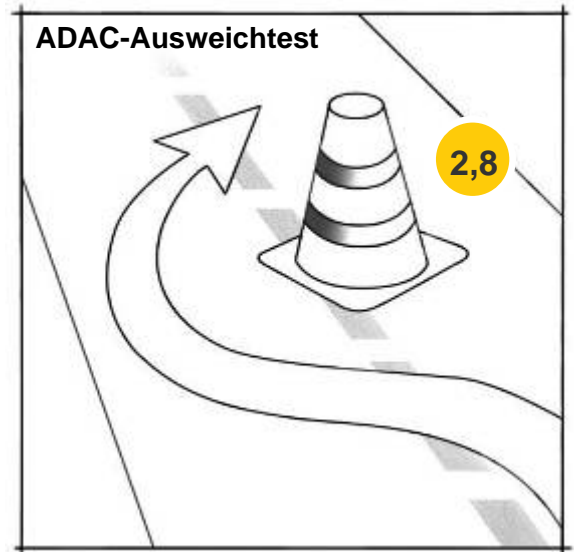
Mit 12,1 Metern Wendekreis liegt der Volvo nur im Mittelfeld seiner Klasse.

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

⊖ Bei kräftigem Beschleunigen in den unteren Gängen spürt man vor allem auf rutschiger Fahrbahn ein deutliches Ziehen in der Lenkung.

### 2,9 Bremse

Mit einem Bremsweg von 39 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli P6000 Powergy der Dimension 235/50 ZR 18 97 W) bekommt der Volvo nur eine durchschnittliche 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.

## 2,0 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

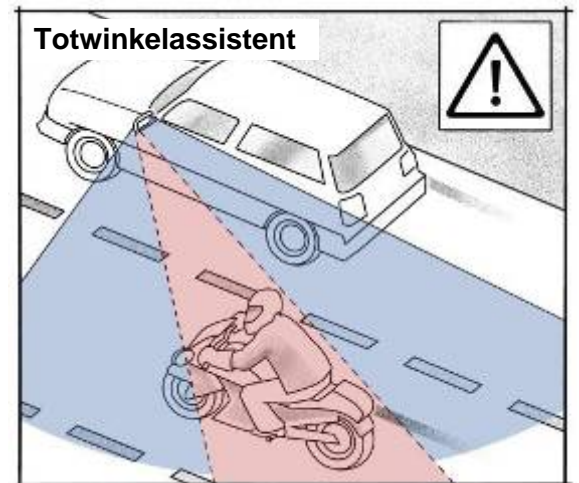
**+** Mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP (bei Volvo DSTC genannt) und dem elektronischen Bremsassistent verfügt der Volvo über die wichtigsten Einrichtungen, die für ein solides Maß an aktiver Sicherheit nötig sind. Die hoch gesetzten Rückleuchten sind jetzt in LED-Technik ausgeführt und 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.

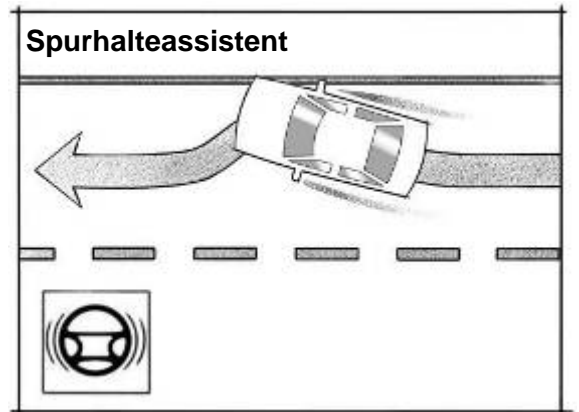
### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

**+** 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. Der Test wurde mit einem V70 durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. 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. Die stabilen Bügeltürgriffe erlauben nach einem Unfall hohe Zugkräfte zum Öffnen der Türen. Seatbelt-Reminder besitzt der Volvo für alle Insassen.

**-** Warndreieck und Verbandskasten haben zwar definierte Halter, diese sind allerdings unter dem Kofferraumboden und bei beladenem Fahrzeug nicht zu erreichen.



**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.



**Spurhalteassistent**  
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.



**Einschlafwarner**  
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer 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 Angurten 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. Der Test wurde mit einem V70 durchgeführt, welcher aber auch im Bereich Fußgängerschutz vergleichbare Ergebnisse liefern sollte.

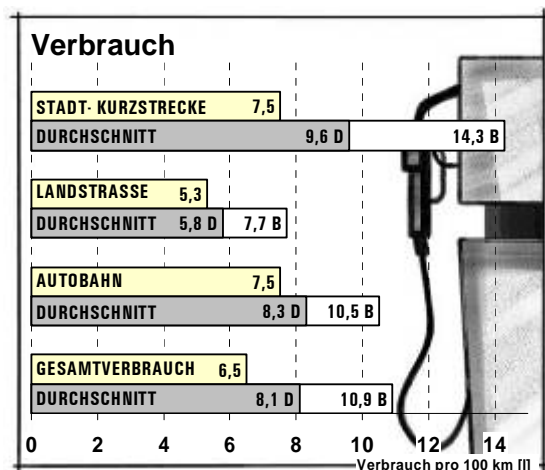
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,1 Verbrauch/CO2\*

+ Erfreulich niedrig ist der Verbrauch des Zweiliter-Diesels mit fünf Zylindern. Der Testverbrauch beträgt 6,5 Liter auf 100 km. Im Stadtverkehr verbraucht er 7,5 l/100 km, außerorts 5,3 l/100 km und auf der Autobahn 7,5 l/100 km. Er emittiert durchschnittlich 172 g/km CO<sub>2</sub>, was ihm im Ecotest 39 Punkte beschert.

### 1,8 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf niedrigem Niveau. Kein Messwert ist auffällig. Im ADAC-Ecotest erreicht der XC70 somit 42 Punkte und in Kombination mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß (39 Punkte) 4 Sterne.



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

## 2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,0 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Geringer Verbrauch von relativ günstigem Dieselmotor führt nicht unerwartet zu einer guten Bewertung bei den Betriebskosten.

## 4,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

## 2,7 Wertstabilität\*

Dem Volvo XC70 wird im vierjährigen Berechnungszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

## 3,2 Kosten für Anschaffung\*

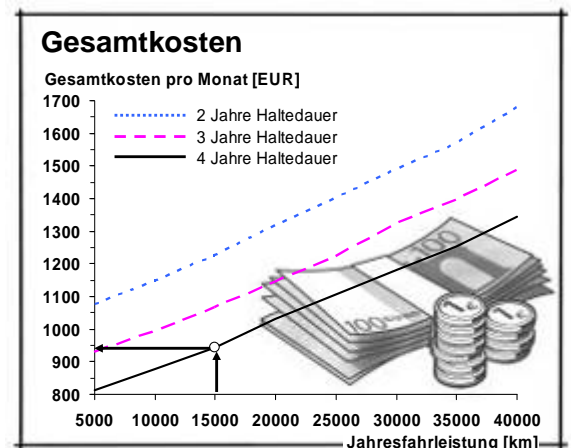
Mit einem Grundpreis von 43.080 € ist der Volvo XC70 DRIVe Ocean Race nicht gerade ein Schnäppchen. Auch die Aufpreisliste bietet noch vielfältige Möglichkeiten den Preis nach oben zu schrauben. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von 6.370 geordert werden.

## 1,8 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind erschwinglich. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 238 € aufwenden. Kfz-Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind günstig, nur die Teilkaskoklasse liegt im Mittelfeld.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten sind durchschnittlich. Die Fix- und Betriebskosten sind zwar erschwinglich, aber die Werkstatt- und Reifenkosten liegen etwas höher. Auch der tatsächliche Wertverlust verhindert eine bessere Bewertung der monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 943 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T6	DRIVE	D3	D5
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2953	5/1984	5/1984	5/2400
Leistung [kW(PS)]	224(304)	120(163)	120(163)	158(215)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	440/2100	400/1500	400/1500	420/1500
0-100 km/h[s]	7,4	10,2	10,2	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	205	200	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,8 S	6,5 D	7,4 D	6,6 D
CO2 [g/km]	248	144	169	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/22	17/19/22	17/19/22	17/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	316	238	288	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1260	943	987	1033
Preis [Euro]	50.970	40.780	42.880	45.980

### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/50R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,95/12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,5/ 5,3/ 7,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / <b>171g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4838/1861/1604 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2120 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1820 kg/500 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>460 l/840 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1075 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>135 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>93 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>623 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>942 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/22
Grundpreis	43.080 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Totwinkelassistent (BLIS)	920 Euro <sup>o</sup>
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. Notbremsung)	1.700 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenonscheinwerfer)	1.370 Euro <sup>o</sup>
Niveauregulierung	720 Euro
Regensensor	100 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	700 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.370 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro <sup>o</sup>
Keyless Entry (im Paket)	1.200 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik (inkl. Aktivkohlefilter)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	990 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas elektr.)	1.100 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen