

Autotest



Volvo V70 T5 Summum Geartronic

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

um Modelljahr 2014 hat der Volvo V70 ein Facelift erhalten. Trotz mehrerer optischer Modifikationen bleibt die Basis des seit 2007 gebauten Kombis weitgehend unangetastet. Unter dem Blech hat sich aber einiges getan. So tritt der T5 jetzt mit einem Vierzylinder-Turbobenziner und zwei Litern Hubraum an. Der Motor leistet 180 kW/245 PS und erfüllt die Euro-6-Abgasnorm. Beim ADAC EcoTest kann er aber nur ein durchschnittliches Ergebnis abliefern: Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 8,5 Litern auf 100 km und einem erhöhten CO-Ausstoß reicht es nur zu drei Sternen. Serienmäßig ist der Motor mit einem Achtgang-Automatikgetriebe kombiniert und sorgt für lobenswerte Fahrleistungen. Der Automatik fehlt es aber an Feinschliff. Sie dürfte sanfter und schneller schalten. Auch sicherheitstechnisch wurde aufgerüstet. Der optionale Notbremsassistent erkennt nun neben Fußgängern auch Radfahrer. Zudem ist ein Fernlichtassistent erhältlich. Im neuen V70 wurden nun auch die aus anderen Volvo-Modellen bekannten Instrumente mit einstellbaren Profilen übernommen. Das neue "Sensus Connected Touch"-System bietet einige komfortable Online-Funktionen. Das alles will bezahlt sein: Der kräftige Kombi hat einen Grundpreis von 51.230 Euro, die Aufpreisliste ist lang. Karosserievarianten: keine. Konkurrenten: Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, Subaru Legacy Kombi.









Stand: Mai 2014 Text: Stefan Giuliani

2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Der Volvo V70 glänzt mit einer makellosen Verarbeitung und einer hochwertigen Materialauswahl.

Die Türen lassen sich leicht öffnen und schließen besonders satt, die Spaltmaße sind gering und gleichmäßig. Auch das Interieur wirkt solide - mit den optionalen 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. Erfreulich sind auch die nach außen abgedichteten Türausschnitte, die verschmutzte Kleidung beim Einsteigen verhindern. Kratzschutzleisten sind an den Schwellern aber nur vorn verbaut.

Eunststoffeinlagen in den Stoßstangen, welche eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten, sind keine verbaut. Die lackierten Seitenschutzleisten sind sehr tief angebracht und deswegen nicht sehr hilfreich.

2,4

Alltagstauglichkeit

Dem Volvo-Kombi dürfen maximal 470 Kilogramm zugeladen werden.

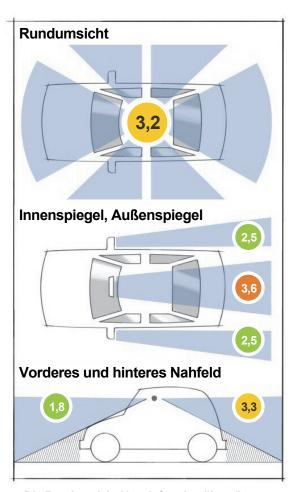
Kalkuliert man mit dem Durchschnittsverbrauch des ADAC EcoTest, so kommt man mit dem 70-Liter-Tank des V70 T5 820 Kilometer weit. Die Dachlast ist mit 100 kg hoch, eine Dachreling ist gegen Aufpreis zu haben (im Testwagen). Die maximale Anhängelast beträgt 1.800 kg, ungebremst sind 750 kg erlaubt. Die Stützlast darf höchstens 90 kg betragen. Das ist ein stattlicher Wert, der auch den sicheren Betrieb von Fahrradträgern garantiert. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, auf kurzen Strecken kann die Rückbank auch mit drei Personen besetzt werden.

Es ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, dass sich bei größeren Verletzungen schnell als unnütz herausstellen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man auch vergebens. Gegen Aufpreis (70 Euro) ist ein Notrad inkl. Bordwerkzeug erhältlich. Durch die große Karosserie ist der Kombi in der Stadt teilweise etwas unhandlich.



Sicht

Die immer noch ein wenig kantige Form des V70 hat ihre Vorteile: Die Fahrzeug-Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet er aber nur durchschnittlich ab. Die breiten C- und D-Säulen und die hohe Scheibenlinie behindern doch beachtlich. Die Sicht ist im Innenspiegel, durch das lange Fahrzeug nach hinten nicht optimal. Ist das Gepäckfangnetz nach oben gezogen, wird sie zusätzlich blockiert.



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

Hindernisse vor dem Fahrzeug können durch die nach vorn abfallende Motorhaube gut erkannt werden, hinten fällt dies nicht so leicht. Die Kopfstützen der Rückbank können elektrisch vorgeklappt werden und stören dann nicht mehr beim Blick nach hinten. Für leichteres Rangieren ist eine akustische Einparkhilfe an Bord (hinten Serie, vorn Aufpreis). Zudem kann eine Rückfahrkamera mit Parkhilfslinien geordert werden. Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht sind beim Summum serienmäßig an Bord, der Fernlichtassistent kostet Aufpreis. Der Innenspiegel blendet selbsttätig ab, beide Außenspiegel sind groß und besitzen einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel kleiner ausfallen lässt. Das Wischfeld ist vorn wie hinten großzügig. Tagfahrlicht sorgt tagsüber für gute Erkennbarkeit.



Elektrisch umklappbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

Die Frontscheibe ist durchwebt mit etlichen feinen Heizdrähten. Was einerseits ein Beschlagen der Frontscheibe verhindert, sorgt vor allem nachts für störende Reflexionen.

2,7

Ein-/Ausstieg

In den V70 steigt man vorn wie hinten recht bequem ein.

Das Niveau der Türschweller ist erfreulich niedrig, die Breite durchschnittlich. Das Keyless-Go-System ermöglicht das Öffnen, Verschließen 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. Auch die hinteren Türen öffnen großzügig und geben eine große Öffnung frei. Die Türfeststeller halten die Türen auch am Berg sicher geöffnet, hinten dürften sie aber etwas feiner gerastet sein. Alle außen sitzenden Passagiere finden am Dach einen Haltegriff, der vor allem beim Aussteigen unterstützen kann.

Orn ist die Dachlinie recht flach, sodass man den Kopf bei Einsteigen einziehen muss.

1,7

Kofferraum-Volumen*

Der V70 überzeugt mit einem riesigen Ladeabteil.

Der Kofferraum fasst unterhalb der Gepäckraumabdeckung 455 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, so stehen 785 Liter zur Verfügung. Dann lassen sich darin 15 handelsübliche Kisten stapeln. Bei umgeklappter Rücksitzlehne vergrößert sich der Kofferraum auf 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. Es kann ein maximales Volumen von 1.625 Liter genutzt werden.



Mit 455 I Volumen lässt der Kofferraum des V70 kaum Wünsche aufkommen.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck automatisch (Serie bei Ausstattung Summum), so bleiben die Hände sauber. Die sehr große Ladeöffnung und der niedrige Boden (66 cm über der Fahrbahn) ohne störende Ladekante sorgen für müheloses Ein- und Ausladen.

Das Format des voll mit Velours ausgekleideten Kofferraums ist zweckmäßig. Unter der weit öffnenden Heckklappe können Personen bis 1,87 m aufrecht stehen.

Sind kleine Transportgegenstände bis an die Rücksitzbank vorgerutscht, so kann man sie aufgrund des tiefen Kofferraums kaum noch erreichen. Die Gepäckraumleuchte ist am Dachhimmel angebracht. Was bei geöffneter Gepäckraumabdeckung noch recht gut funktioniert, sorgt bei geschlossener Abdeckung für absolute Dunkelheit im Kofferraum.

1,8

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 vorn rutschender 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.

2,2

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Etwas Eingewöhnung fordert der Volvo schon. Vor allem die Bedienung von Klimaautomatik und Entertainmentsystem mag erlernt werden. Ist man mit den Funktionen vertraut, geht die Bedienung des V70 einfach von der Hand.

Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Weite. Pedalerie und Wählhebel sind einwandfrei angeordnet. Der Motorstartknopf des Keyless-Go-Systems ist oben im Armaturenbrett gut sichtbar angebracht und beleuchtet. Per Sensor wird der vordere



Der Innenraum folgt dem von Volvo gewohntem Bild. Die Verarbeitung ist gut, die Funktionalität lässt wenig Raum für Kritik.

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 Armaturenträger gibt es allerdings ausschließlich für die Nebelschlussleuchte. Das Abblendlicht wir nur im Schalter angezeigt. Abblend- und Fernlicht werden sensorgesteuert aktiviert. 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, das Lautsprechersystem kräftig dimensioniert. 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 Instrumente sind klar gezeichnet und liegen optimal im Blickfeld des Fahrers. Sie wirken allerdings etwas verspielt. Der Fahrer kann zwischen unterschiedlichen Darstellungsprofilen wählen. Der Bordcomputer kalkuliert den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Weitere Anzeigen informieren 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 (Serie) unterstützt auf langen reisen. Die Bedienung ist aber gewöhnungsbedürftig. Der Tempomat ist ohne Mehrpreis an Bord und lässt sich bequem vom Lenkrad aus einstellen. Die Abstandsregelfunktion kostet allerdings Aufpreis.

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. Die Taste der Heckscheibenheizung geht in der Masse der Bedienelemente unter. Im Innenraum fehlen Ablagemöglichkeiten für große Getränkeflaschen. 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.

Raumangebot vorne*

↔ Vorn sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist groß. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,94 m große Personen einstellen, die Kopffreiheit ist dabei großzügig bemessen. Trotz einer nur durchschnittlichen Innenbreite stellt sich ein gutes Raumgefühl ein.

2,3 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 1,92 m. Die Kopffreiheit limitiert aber auf Personen bis 1,90 m. Auch subjektiv empfindet man das Raumgefühl hinten als großzügig.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.



Für den V70 werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,1 KOMFORT

^{1,9} Federung

Das adaptive Fahrwerk lässt sich auf die unterschiedlichsten Fahrbahnoberflächen einstellen und auf einen sportlichen oder komfortablen Fahrstil optimieren.

Das Fahrwerk ist komfortabel und tendenziell weich abgestimmt, es schluckt kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse gut, bei langen Wellen schwingt die Karosse leicht nach. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven hält sich in Grenzen, ebenso können die Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen gut toleriert werden. Stuckern tritt kaum auf. Auch bei langsamer Fahrt in der Stadt zeigt sich der Kombi sehr komfortabel. Kopfsteinpflaster lässt ihn weitgehend unbeeindruckt. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten kaum - der Volvo tendiert aber auf der Hinterachse etwas mehr zum Schwingen. Selbst in der strafferen Sport-Einstellung bleibt das Fahrverhalten tendenziell komfortabel.

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. Die Lehnen sind vorn wie hinten sehr hoch. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen (mit Memory-Funktion). Beide haben eine einstellbare Lordosenstütze, die sich aber nicht in der Höhe einstellen lässt. Die vorderen Insassen sitzen sehr entspannt.

Auf dem unperforierten Leder neigen die Insassen zum Schwitzen.

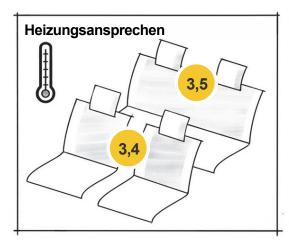
14 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel von 66,2 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.

^{2,6} Klimatisierung

Die Zweizonen-Klimaautomatik leistet beim ADAC Heizungstest vorn wie hinten nur durchschnittliche Arbeit. Sowohl Ansprechen als auch Wirkung sind nur Klassendurchschnitt. Die Luftverteilung wird für alle Passagiere gemeinsam vorgenommen. Es können aber die Ebenen individuell angewählt werden.

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



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des kräftigen Kombis überzeugen vollkommen.

Der Zweiliter-Turbo-Benziner leistet überzeugende 180 kW/245 PS. Das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt bereits bei 1.500 1/min an. Bei diesen Leistungswerten ist es nicht erstaunlich, dass auch der schwere Kombi vehement vorwärts getrieben wird. Den Sprint von 60 auf 100 km/h beendet er bereits nach 4,3 Sekunden.

Laufkultur

Auch wenn man den klassischen Fünfzylinder-Klang von Volvo etwas vermisst, an der Laufkultur des vierzylindrigen Aggregats gibt es nichts auszusetzen. Vibrationen treten nur in geringem Maß auf. Über weite Teile des Drehzahlbereichs treten auch keine störenden Frequenzen auf. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen brummt die Maschine etwas. In diesen Bereich muss man den Motor aber durch manuelle Schalteingriffe zwingen - im Automatikbetrieb wird dieser nicht verwendet.

^{2,5} Schaltung

Beim Schaltkomfort fehlt es der Automatik an Feinschliff. Hier sind die meisten Konkurrenzprodukte weiter fortgeschritten.

Der Wählhebel lässt sich einfach bedienen, das Schaltschema ist klar gegliedert. Der Rückwärtsgang lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug problemlos einlegen und ermöglicht sanfte Richtungswechsel. Beim Lösen der Bremse fährt das Fahrzeug in der Ebene selbständig an, am Berg unterstützt die elektrische Feststellbremse, die beim Anfahren automatisch löst. Man hat die Wahl, ob man das Getriebe automatisch schalten lässt oder ob man die Gänge manuell am Wählhebel oder am Lenkrad vorwählt.

Die Gangwechsel werden sehr ruppig vollzogen. Es herrscht ständige Unruhe im Antriebstrang. Wählt man die Kick-Down-Funktion, vergeht gelegentlich viel Zeit, bis die neue Schaltstufe eingelegt wird.

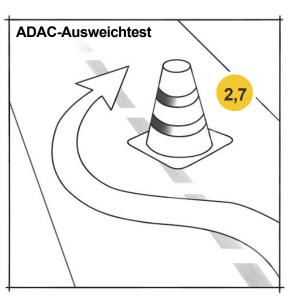
^{1,3} Getriebeabstufung

Die Achtgang-Automatik stellt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung ist sehr lang gewählt - bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.000 1/min. Der kräftige Motor kommt mit der langen Übersetzung aber gut zurecht.

2,2 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, greift das Stabilitätssystem DSTC korrigierend ein, um Schleuderbewegungen entgegen zu wirken. Der Volvo pendelt zwar etwas um die Mittellage, bleibt dabei aber jederzeit sicher kontrollierbar. Beim ADAC Ausweichtest drängt der V70 im kompletten Parcours deutlich mit dem Heck nach. Ein Schleudern kann aber, nicht zuletzt durch Eingriff des DSTC, verhindert werden. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Kombi früh über die Vorderachse weg. Provoziert man durch Gaswegnahme Lastwechselreaktionen, drückt er deutlich mit dem Heck zur Kurvenaußenseite. Auch hier verhindert DSTC gefährliche Fahrsituationen.



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.

2,5 Lenkung*

Der große Wendekreis trübt das sonst gute Bild der ausgewogenen Lenkung.

In Mittelstellung ist die Lenkung sauber zentriert. Dort spricht sie aber nur zögerlich an. Bei etwas größeren Lenkwinkeln reagiert das große Auto aber bereitwillig auf Kursänderungen und baut auf beiden Achsen zügig Seitenführung auf. Sowohl die Zielgenauigkeit als auch das Lenkgefühl des V70 stellen absolut zufrieden. Die Übersetzung des Lenkgetriebes ist ausreichend direkt. Durch die einstellbaren Lenkkräfte geht auch das Rangieren locker von der Hand.

☐ Mit einem Wendekreis von 12,7 Meter zeigt sich der Volvo sehr unhandlich. Wird es eng muss häufig zurückgesetzt werden.

1,6 Bremse

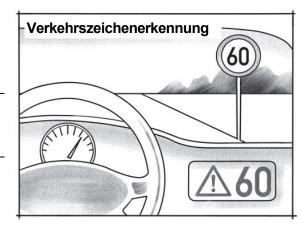
🚯 Mit einem Bremsweg von 35,3 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert

aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Sport Contact 3 der Größe 235/40 R18 95W) schneidet der Volvo sehr gut ab. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar. Auch beim Bremsen in Kurven bleibt der Kombi spurstabil.

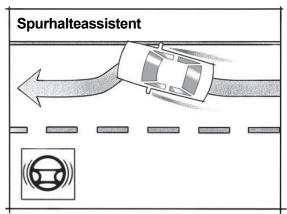
2,0 SICHERHEIT

Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

🚹 Mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSTC 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 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 gibt es serienmäßig, Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner und eine auf Kamera basierende Verkehrszeichenerkennung gibt es als Optionen. Der aufpreispflichtige Totwinkelassistent (BLIS) warnt vor potenziell zu übersehenden Fahrzeugen im toten Winkel. Während der City Notbremsassistent bei niedrigen Geschwindigkeiten serienmäßig Kollisionen verhindern kann, werden gegen Aufpreis auch bei höheren Geschwindigkeiten Kollisionswarnungen ausgegeben, im Notfall selbständig gebremst, wenn nötig der Bremsdruck erhöht und auch Fußgänger und Radfahrer erkannt und vor ihnen gebremst. Steht der Automatik-Wählhebel in D, so kann der Motor nicht gestartet werden - dadurch wird ein versehentliches Anfahren verhindert.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



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.

Die elektrische Handbremse kann im Notfall nicht vom Beifahrer bedient werden. Es warnen weder Rückstrahler noch Rückleuchten vor geöffneten Türen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann.

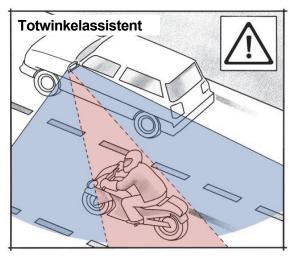
2,1

Passive Sicherheit - Insassen

Das Schutzpotenzial im Bereich der passiven Sicherheit ist gut.

Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags bietet der Wagen seinen Insassen ein Höchstmaß an passiver Sicherheit und erhält alle fünf Sterne beim ADAC Crashtest (Stand 12/2007). Mit dem Schleudertrauma-Schutzsystem WHIPS, welches eine besonders ausgeklügelte, aktive Sitz-Kopfstützen-Kombination darstellt, ist Volvo auch für den Fall eines Heckaufpralles bestens gerüstet. Zahlreiche Tests ergaben eine sehr gute Wirksamkeit bei dieser Unfall-Konstellation, auch wenn die Höhe der Kopfstützen nur durchschnittlich ist (bis 1,77 m Körpergröße). Erfreulich auch, dass der V70 stabile Bügeltürgriffe hat, die nach einem Unfall hohe Zugkräfte zum Öffnen der Türen ermöglichen. Für die vorderen Plätze sind aktive Gurtwarner vorhanden, zusätzlich wird dem Fahrer der Anschnallstatus der Rücksitzbank angezeigt. Eine Notruffunktion holt auf Knopfdruck oder im Falle eines Unfalls automatisch Hilfe und baut eine Sprechverbindung zu den Passagieren auf.

Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,68 m. Warndreieck und Verbandskasten haben zwar definierte Halter, diese sind allerdings unter dem Kofferraumboden und bei beladenem Fahrzeug nicht zu erreichen.



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.



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

1,5

Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erreicht der V70 im Bereich Kindersicherheit 41 von 49 möglichen Punkten. Ordert man das Familien-Paket, hat er auf den äußeren Rücksitzen in die Rücksitzbank integrierte Kindersitze. 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 90 Euro Aufpreis. Das Angurten auf den hinteren Sitzen ist mühelos möglich, weil die Gurtschlösser fest installiert sind. Auf dem hinteren Mittelsitz ist der Gurt etwas knapp für ausladende Rückhaltesysteme, zudem sind dort die Gurtschlösser nicht gut gestaltet. Mehr als zwei Kindersitze finden aber auf der Rücksitzbank sowieso keinen Platz. Die Kindersicherung für die Hintertüren lässt sich vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren. Alle Fenster besitzen einen zuverlässigen Einklemmschutz. Auch sehr hohe Kindersitze können auf allen Plätzen sorgenfrei eingebaut werden. Volvo erlaubt den Einbau vieler Rückhaltesysteme, aber nicht aller. Man muss sich genau informieren, welche für den V70 freigegeben sind.

Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

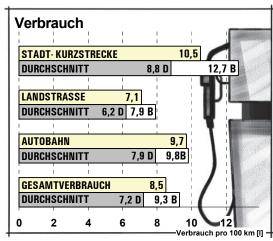
3,3 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall des ADAC Crashtest schneidet der Wagen mit 16 von 36 Punkten nur durchschnittlich ab. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind etwas zu aggressiv.

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Dass der schwere Kombi mit der kräftigen Turbomaschine Verbrauchsrekorde aufstellt, das hätte sicher niemand erwartet. Und tatsächlich landet er nur im hinteren Mittelfeld seiner Klasse. Beim ADAC EcoTest verbraucht der V70 durchschnittlich 8,5 Liter Super auf 100 Kilometer. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 232 Gramm pro Kilometer, was nur zu 21 Punkten reicht. In der Stadt verbraucht der Volvo trotz Start-Stopp-System 10,5 l/100 km, auf Landstraßen 7,1 Liter und auf der Autobahn 9,7 Liter.



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

2,4 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch auf niedrigem

Niveau. Er erfüllt die Euro6-Schadstoffklasse. Trotzdem treten im Autobahnzyklus erhöhte CO-Werte auf. Im ADAC EcoTest reicht es zu 36 Punkten und somit nur zu drei Sternen.

3,6 AUTOKOSTEN

3,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Durch den nicht gerade geringen Spritverbrauch landen auch die Betriebskosten nur im Mittelfeld.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

😝 Volvo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

5,1 Wertstabilität*

Trotz Facelift ist der V70 ist in die Jahre gekommen, ein Modellwechsel im vierjährigen Berechnungszeitraum wahrscheinlich. Deswegen wird dem Volvo ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 51.230 € ist der Volvo V70 T5 Summum Geartronic in seiner Fahrzeugklasse nicht gerade ein Schnäppchen. Will man eine der Fahrzeugklasse standesgemäße Ausstattung, so muss man im vierstelligen Bereich weiter investieren.



Fixkosten*

Die Fixkosten sind erschwinglich. Für die Kfz-Steuer muss man j\u00e4hrlich 148 € aufwenden. Die Versicherungsklassen liegen allesamt im Mittelfeld (KH: 17/VK: 22/TK: 22).



Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen nicht gerade gering aus, daran können auch die günstigen Fixkosten nichts ändern.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	T4	T5 Geartronic	T6 AWD Geartronic	D2	D3	D4	D5
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1969	6/2953	4/1560	5/1984	4/1969	5/2400
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	180 (245)	224 (304)	84 (115)	100 (136)	133 (181)	158 (215)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	350/1500	440/2100	270/1750	350/1500	400/1500	420/1500
0-100 km/h[s]	8,7	6,7	6,9	11,9	10,6	8,6	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	230	250	190	200	220	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 S	6,4 S	10,2 S	4,2 D	4,5 D	4,3 D	4,8 D
CO2 [g/km]	139	149	237	109	119	113	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/22	17/22/22	17/22/22	17/19/22	18/19/22	17/19/22	17/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	120	148	344	180	238	226	290
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	954	1107	1370	865	904	940	1024
Preis [Euro]	36.580	43.880	54.740	34.550	36.650	40.300	43.440

Aufbau

ST = Stufenheck

= Kombi

= Schrägheck = Coupe

= Cabriolet = Roadster

= Kleintransporter = Transporter = Großraumlimousine = Bus = Geländewagen RU = Pick-Up

Versicherung

= KFZ-Haftpfl. = Vollkasko = Teilkasko

Kraftstoff

= Nomalbenzin = Superbenzin = SuperPlus

= Diesel = Flüssiggas D = Erdgas = Strom

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1969 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	235/40R18 W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,65/12,75 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrst	tufe D) 4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangab	e 6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Su	
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/	BAB 10,5/7,1/9,7 I
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	232 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4823/1861/1547 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außensp	
Leergewicht/Zuladung	1790 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 I/845 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	701
Reichweite	820 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	115 Euro
Monatlicher Wertverlust	772 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.114 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/22
Grundpreis	51.230 Euro

NOTENSKALA	ı		
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	AusreichendMangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG	
TECHNIK	
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	2.000 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Driver Alert)	1.000 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Niveauregulierung	720 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Driver Alert)	1.000 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro°
Xenonlicht	Serie
INNEN	
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	750 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Dachreling	ab 330 Euro°

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

Schiebe-Hubdach (Glas elektr.)

TESTURTE	IL		
		AUTOTEST ¹	,3
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,4	Lenkung*	2,5
Sicht	2,3	Bremse	1,6
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsyste	-
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Kindersicherheit	1,5
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	3,3
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	3,2
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO2*	3,9
Raumangebot hinten*	2,3	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0		_, -
Komfort	2,1		
Federung	1,9		26
Sitze	2,2	AUTOKOSTEN	3,6
Innengeräusch	1,4	Betriebskosten*	3,5
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	5,1
Fahrleistungen*	1,6	Kosten für Anschaffung*	3,9
Laufkultur	1,8	Fixkosten*	2,0
Schaltung	2,5	Monatliche Gesamtkosten*	3,7
Getriebeabstufung	1,3	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassen	ıbezogen

ab 900 Euro°

1.150 Euro°