



Volvo XC70 (1997 - 2007)

Alleskönner

Autotest | Der "SUV" wird immer populärer. Ein Sports Utility Vehicle kombiniert die Vorteile eines Geländewagens mit denen eines gewöhnlichen PKWs. Aber leider gehören auch die Nachteile eines Geländewagens zu den Bestandteilen dieser Kombination. Der wichtigste Nachteil ist ein hoher Schwerpunkt und eine mäßige Stromlinienform. Der Volvo XC70 gehört zu einer Autokategorie, die das ganz anders anfasst. Der XC70 basiert nicht auf einem Geländewagen sondern auf einem PKW. Man hat hier die starken Punkte eines Geländewagens hinzugefügt, aber keine schwachen. Außerdem ist dieser Volvo seit kurzem auch mit einem Dieselmotor lieferbar, wodurch der Verbrauch jetzt auch wie bei einem PKW ist.

Der Volvo XC70 basiert auf dem Volvo V70, Volvos luxuriösem Kombi. Das Auto hat zwar etwas mehr Fußbodenfreiheit, aber die unbeabsichtigt schnell genommene Serpentine ist kein Problem. Das Wie und Warum des XC70 werden plötzlich ganz klar!

D5 Diesel

Diese robuste Erscheinung ist entweder mit Benzin- oder Dieselmotor lieferbar. Anlass zu unserem Test ist der vor kurzem eingeführte Fünfzylinder Common Rail Diesel. Diesen Motor hat Volvo selbst entwickelt und seitdem ist er in fast allen Volvo-Modellen zu finden. Im XC70 ist der Diesel immer mit dem "geartronic"-Schaltgetriebe verbunden. Das bedeutet, dass der Fahrer ganz nach Wahl, entweder selbst sequentiell schaltet, oder die Arbeit der Automatik überlässt. Die Automatik bevorzugt niedrige Drehzahlen, was den Nachteil hat, dass die

Motordrehzahl oft zu niedrig ist, um den Turbo zu aktivieren und deswegen macht das Auto einen ziemlich "trägen" Eindruck. Wenn man kräftig auf's Gas tritt, wird die Nachricht sofort verstanden und auch mit der Automatik kann man sehr schnell fahren.

In den Bergen ist es angenehmer, selber zu schalten. Dann ist auch eine etwas höhere Drehzahl möglich, um zu klettern und man kann in einem niedrigen Gang wieder runterfahren. Solange der Turbo unterstützt, fühlt sich der Diesel an, wie eine mächtige Maschine. Das elektronisch geregelte Schaltgetriebe führt alle Kommandos schnell aus, womit das Fahrvergnügen (und die Geschwindigkeit) nach und nach zunimmt. Zurück auf der Autobahn fällt auf, dass die Drehzahl bei 100 km/h so niedrig ist, dass der Turbo schon wieder nicht aktiv ist. Bei 120 Km/h ist der Turbo schon aktiv. Das hat zur Folge, dass der Sprint von 120

auf 140 Km/h für das Gefühl viel schneller, als die von 100 auf 120 Km/h, verlaufen. Der 163 PS/ 340 Nm starke Diesel darf einen Anhänger von maximal 1800 Kg ziehen.



Der XC70 ist nicht als echter Geländewagen gedacht, verfügt aber über beschränkte Off-Road Kapazitäten. Das kann gerade recht kommen, wenn das Auto mit einem Anhänger auf einem matschigen Bauernhof oder einem schlammigen Waldweg benutzt wird. Der Allradantrieb hat keine niedrige Übersetzung und wird mit "Haldex"-System vollkommen elektronisch reguliert. Wie das System funktioniert, merkt man, wenn das Auto bewusst mit zwei Rädern in den dicken Schlamm gesetzt wird, während die anderen Räder auf dem Asphalt bleiben. Wenn dann plötzlich Vollgas gegeben wird, sucht das Auto erst ein wenig, aber schließlich kommt der XC70 in einer ordentlich geraden Startlinie aus dem Modder. Auch bei Glätte (auch dort gehört der Weg voll Sand und Schlamm) fühlt man einige Male, wie ein Rad seinen Grip verliert und der Antrieb blitzschnell auf die Räder verteilt wird, die noch Grip haben, um in keinem Moment den gewünschten Kurs zu verlassen. Das etwas erhöhte Fahrgestell (Fußbodenfreiheit: 20 cm) ist so angepasst, dass die Stoßdämpfer die Wagenhöhe bei schwerer Ladung wieder an die eines unbeladenen Wagens angleichen. Nach dem Ausladen kehren die Stoßdämpfer automatisch zum ursprünglichen Zustand zurück.



Prestige

Die Basis des XC70 ist ein Kombi und das bedeutet sehr viel Platz. Der Platz auf der Rücksitzbank ist für ein Auto von diesem Umfang durchschnittlich, der Kofferraum dahinter ist einfach beeindruckend. Die Rücksitzbank kann in drei Teile hochgeklappt werden. Dabei knicken die Kopfstützen, die danach präzise in ihren Platz hinter den Vordersitzen passen. Schließlich entsteht ein enormer Ladeboden, der ganz flach ist und keine Ladekante hat. Wenn auch das noch nicht ausreicht, kann der Beifahrersitz hochgeklappt werden, um noch längere Sachen zu transportieren. Wenn es um die Ausstattung geht, hat Volvo beschlossen mit Sets zu arbeiten. Auf diese Weise entsteht keine Liste voller Varianten, sondern der Käufer stellt selber das Auto zusammen. Selbstverständlich kann man von einem Auto in dieser Preisklasse eine umfangreiche Basisausstattung erwarten. Die nennenswertesten Bestandteile davon sind die Klimaanlage, ein sehr umfangreicher Bordcomputer, Tempomat und separate Ventilation hinten. Der Überblick von aktiven und passiven Sicherheitsanlagen bildet der wichtigste Teil der Ausstattung und ist so umfangreich, dass man einen neuen Artikel darüber schreiben könnte.

Das Testauto ist mit dem "Prestige"-Paket versehen, das unter anderem aus Scheinwerfern mit Sprühdüsen, einem Regensensor und einem automatisch abblendenden Innenspiegel besteht. Ein anderes Extra ist Volvos eigenes Navigationssystem. Dieses System besteht aus einem DVD-ROM-Spieler und einem Bildschirm, der sich automatisch aus dem

Armaturenbrett schiebt. Das System basiert offenbar auf dem neusten Stand der Technik. Es kann z.B. besonders komplexe Tasten schematisch anzeigen, was das Verfolgen von Anweisungen vereinfacht. Die gesprochenen Anweisungen werden - sehr ungewöhnlich - durch eine Männerstimme gesprochen, weil laut Volvo männliche Fahrer nicht so einfach Kommandos von Frauen akzeptieren. Die Ledersitze sind elektrisch verstellbar und beheizt. Die Stoffstruktur ist extra grob ausgeführt, um den abenteuerlichen Charakter des XC70 zu unterstreichen. Das Äußere des XC70 ist mit robusten Kunststoffstoßstangen rundherum und den auffallenden aber auch funktionellen Schutzplatten für den Unterboden verschönert. Das endgültige Resultat ist ein Auto, das sich sowohl in einer abenteuerlichen Hügellandschaft als auch auf einem Parkplatz voller Geschäftswagen zu Hause fühlt.

Fazit

Der Volvo XC70 konnte sich während der Testperiode gut beweisen. Das Konzept eines vorhandenen PKWs, ergänzt um den Allradantrieb und ein angepasstes Fahrgestell, ist gelungen. Die Straßenlage, Ausstattung und Leistungen sind mit denen eines luxuriösen Kombis vergleichbar. Der Allradantrieb garantiert zusätzliche Sicherheit, während die etwas größere Fußbodenfreiheit beschränkte Off-Road Möglichkeiten bietet. Das ist genau das, wozu der SUV bestimmt war, was tatsächlich bedeutet: alle Vorteile eines PKWs, jetzt kombiniert mit den Vorteilen eines Geländewagens. Dank des neulich eingeführten Dieselmotors kommt jetzt auch der Verbrauch eines PKWs dazu, womit der XC70 ganz recht ein "Alleskönner" ist. ■



Technische Daten

Volvo XC70 (1997 - 2007) D5 Summum AWD Benzinbetrieb

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	473 x 186 x 156 cm
Radstand	276 cm
Leergewicht	1.676 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.800 kg
Tankinhalt	70 l
Gepäckraum	485/1641 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	2401 cc
Zylinder / Ventile	5/4
Max. Leistung	185 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	400 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,5 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	210 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7,6 l / 100 km
Vebrauch Stadt	10,2 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6,1 l / 100 km
CO2 Ausstoß	201 gr. / km

Preis

Preis	€ 45.040
Grundpreis	€ 40.420