

Datum	Kilometerstand	Preis	Verkäufer

Worauf es ankommt: Fünfzylinder (2010-2013) oder Drive-E (ab 2014)? Beim Drive-E ist der Ölverbrauch das zentrale Thema. Vor der Besichtigung nach Nachfüllmengen und Motorseriennummer fragen.

VOR DER BESICHTIGUNG

Motorvariante klären

Die T5-Bezeichnung umfasst zwei Motoren: den 2,5-Liter-Fünfzylinder (2010-2013) und den 2,0-Liter-Drive-E (ab 2014). Das Kolbenringproblem betrifft nur den Drive-E. Produktionsdatum auf dem Türrahmen-Aufkleber hilft bei der Zuordnung.

Rückrufstatus bei Volvo prüfen

Mit der Fahrgestellnummer (FIN) beim Volvo-Händler anfragen. Besonders wichtig: der Kühlmittelleck-Rückruf (2010-2015) wegen Brandgefahr und der Gurtanker-Rückruf (2011-2018).

Wartungshistorie anfordern

Ölwechsel alle 12 Monate oder 15.000 km mit Synthetiköl prüfen. Bei Drive-E-Modellen gezielt nach Öl-Nachfüllmengen zwischen den Services fragen. Lückenlose Historie stärkt die Verhandlungsposition.

AM FAHRZEUG

Reifen und Karosserie

Profiltiefe, DOT-Alter und ungleichmäßigen Verschleiß prüfen. Gängige Größen sind 215/50 R17 oder 235/45 R18. Hintere Reifen verschleiben bei Frontantrieb gleichmäßiger, aber Spurabweichung kann auf verschlissene Quirlenkerbuchsen hindeuten.

Kaltstart und PCV-Geräusche

Motor komplett kalt starten lassen. Bei laufendem Leerlauf auf ein Pfeifen aus dem Motorraum achten. Wenn der Öleinfülldeckel geöffnet wird und das Pfeifen aufhört, muss das PCV-System (Kurbelgehäuseentlüftung) erneuert werden.

Ölstand prüfen (Drive-E)

Peilstab ziehen und Ölstand kontrollieren. Steht der Pegel deutlich unter Maximum, kann das auf das Kolbenringproblem hindeuten. Fragen Sie den Verkäufer, ob zwischen den Services Öl nachgefüllt werden musste.

Kühlmittelstand kontrollieren

Ausgleichsbehälter im Motorraum prüfen. Niedriger Stand oder braune Verfärbung kann auf eine defekte Wasserpumpe hindeuten. Unter dem Fahrzeug auf rosa oder orangefarbene Kühlmittelspuren schauen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

Getriebe gründlich testen

Mindestens 20 Minuten fahren, damit das Getriebe warm wird. Bei Powershift-Automatik auf Ruckeln bei niedrigen Geschwindigkeiten, Zögern beim Anfahren und Schlagen beim Rückwärtsgang achten. Einen Hangstart testen, falls möglich.

Fahrwerk und Lenkung

Über Kanaldeckel und Unebenheiten fahren und auf Poltern achten. Ausgeschlagene Quirlenkerbuchsen sind beim V60 ab 80.000 km häufig und verursachen ein unpräzises Lenkgefühl. Lenkung sollte direkt und spielfrei ansprechen.

Infotainment und Klimaanlage

Sensus-System während der ganzen Fahrt nutzen. Navigation, Bluetooth und Klimasteuerung testen. Wenn der Bildschirm einfriert oder neu startet, ist das ein bekanntes Problem. Klimaanlage auf volle Kühlung stellen und prüfen, ob kalte Luft kommt.

DIESER AUTO AUF EINEN BLICK

Schwedischer Premium-Kombi mit zwei Motorvarianten. Der Fünfzylinder ist robuster, der Drive-E effizienter, aber mit Ölverbrauchsrisiko.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Ölverbrauch (Drive-E)

Kolbenringdefekt, ab 70.000 km möglich
€3.000-8.000

Powershift-Getriebe

Ruckeln und Kupplungsschlupf
€1.500-3.500

PCV-System

Pfeifen, Öllecks, alle 80-120 Tkm
€350-600

Turbo-Aktuator

Festsitzen bei schonender Fahrweise
€500-2.500

Wasserpumpe

Elektrisch, fällt ab 70-100 Tkm aus
€500-900

NOTIZEN

