

Volvo V70 2.0D Summum (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Das weltweit meistverkaufte schwedische Fahrzeug, der Volvo V70, geht in die dritte Runde und glänzt mit zahlreichen Modifikationen und Verbesserungen. Qualitativ befindet sich der Kombi auf sehr hohem Niveau, innen wie außen. Der 2-Liter-Dieselmotor aus dem Hause Peugeot verhilft dem schweren Fahrzeug zu erstaunlich guten Fahrleistungen und bleibt beim Verbrauch im Rahmen - einen Partikelfilter gibt's serienmäßig. Auch auf dem Gebiet der Sicherheit liegt der Schwede ganz oben, fünf Sterne im Crashtest, ein weltweit einzigartiges Schultertrauma-Schutzsystem und zahlreiche innovative Fahrerassistenzsysteme sorgen für maximale aktive und passive Fahrsicherheit. Einziger Wermutstropfen ist der mit über 40.000 Euro recht hohe Preis, der allerdings in der Variante "Summum" bereits viele wertvolle Extras beinhaltet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Saab 9-5 SportCombi, Subaru Legacy Kombi.



- + außen und innen solide
 - + sehr großer Kofferraum
 - + übersichtliche Karosserie
 - + meist sinnfällige Bedienung
 - + bequeme Sitze
 - + komfortable Federung
 - + günstig in Verbrauch und Unterhalt
 - + Partikelfilter Serie
 - + hoher Sicherheitsstandard
- hoher Anschaffungspreis

Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

Verarbeitung

Note: 1,4

- + 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 Echtholz sieht es sehr nobel aus. Die Dachlast ist mit 100 kg hoch, eine Dachreling



Die Sicht nach schräg hinten ist beim neuen Volvo V70 gut. Die hinteren vorklappbaren Kopfstützen sorgen für einen noch besseren Blick nach hinten.

ist gegen Aufpreis zu haben. Der geschlossene und glattflächige Unterboden wirkt sich auf den Verbrauch positiv aus und verhindert das Eindringen von grober Verschmutzung. Erfreulich auch die nach außen abgedichteten Türschweller, die verschmutzte Kleidung beim Einsteigen verhindern.

- Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht erhältlich; ein Reifen-Reparaturset ist Standard, optional gibt es nur ein Notrad. Die Karosseriefanken und Stoßfänger besitzen nur unzureichende und in Wagenfarbe lackierte Schutzleisten, so dass bereits bei kleinen Parkremplern teure Reparaturen die Folge sein können.

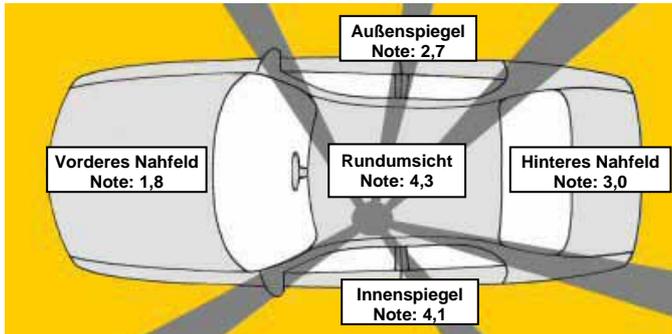
Sicht

Note: 2,4

- + Die immer noch ein wenig kantige Form des V70 hat Vorteile: Die Fahrzeug-Abmessungen lassen sich gut abschätzen und im vorderen und hinteren Nahbereich übersieht man Hindernisse nicht so leicht. Die Kopfstützen der Rückbank können vorgeklappt werden und stören dann nicht mehr beim Blick nach hinten. Für leichteres Rangieren ist eine akustische Einparkhilfe an Bord (Aufpreis), wahlweise nur hinten oder zusätzlich auch vorne. Bi-Xenonscheinwerfer, die die Fahrbahn ausgezeichnet ausleuchten, sind Serie beim Modell Summum, optional gibt es dynamisches Kurvenlicht. Der Innenspiegel blendet selbsttätig ab, der Außenspiegel besitzt auf der Fahrerseite einen asphärischen Bereich, der Objekte im toten Winkel sichtbar macht. Optional bietet Volvo für die meisten Modelle (auch den V70) das "BLIS"-

System an, das mit Hilfe von Videokameras Objekte im toten Winkel erkennt und dem Fahrer die Gefahr durch jeweils eine Warnleuchte im Bereich der Außenspiegel signalisiert.

- Durch besonders breite A- und B-Säulen schneidet der V70 in der ADAC-Rundumsichtmessung nur mäßig ab.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- + In den neuen V70 steigt man recht bequem ein. Das Niveau der Türschweller ist erfreulich niedrig und die Dachkanten verlaufen nicht zu tief, zumindest hinten. Vorne ist die Dachlinie recht flach, so dass man den Kopf bei Einsteigen einziehen muss. An der Fernbedienung der Zentralverriegelung befindet sich eine "Panik-Taste". Mit ihr kann man im Notfall auf sich aufmerksam machen, indem die optisch und akustisch auffällige Alarmanlage des Fahrzeugs aktiviert wird.
- Die etwas zu schwach ausgelegten Türaufhalter können die Türen nicht immer sicher fixieren.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,8

- + 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.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum um 10 l größer als beim Vorgänger. Somit ist der den Konkurrenten Audi A6 (415 l) bzw. BMW 5er (395 l) weiterhin überlegen, nur bei den 550 l Kofferraumvolumen einer Mercedes E-Klasse hat auch der Volvo keine Chance.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,3

- + Die Kofferraumklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck automatisch (Serie bei Summum), 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.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,5

- + 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.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,3

- + Die Bedienung des Volvo ist überwiegend praktisch - man kommt bereits nach kurzer Zeit mit den meist sinnfälligen Schaltern zurecht. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich und sitzt perfekt. 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, beim Modell Summum serienmäßig mit Memory-Funktion. 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 oder vergessenes Angurten. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich mit einer Fernbedienung einfach handhaben; das versenkbare Farbdisplay steht jedoch ungünstig schräg auf dem Armaturenbrett. Die hochwertige Audio-CD-Anlage ist serienmäßig. Der Tempomat ist ebenfalls ohne Mehrpreis an Bord und lässt sich bequem vom Lenkrad aus einstellen; optional wird für die stärkeren Motorisierungen eine radargestützte automatische Abstandsregelung angeboten. Das Angebot an Ablagen ist jetzt besser als beim Vorgänger. Ergonomie und Eingewöhnung sind beim V70 insgesamt sehr gut.



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.

- Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders ärgerlich, wenn die Lichtautomatik aktiviert wurde und der Fahrer nicht weiß, ob das Licht wirklich eingeschaltet ist. Auch für die Nebelscheinwerfer fehlt diese Kontrolle, es gibt sie jeweils nur im Schalter, wo sie kaum zu sehen ist. Die Einsteller für die Lordosenstütze sind sehr schlecht zugänglich, weil darüber ein Ablagekasten liegt.

Raumangebot vorne* **Note: 2,1**

- + Vorn sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist groß. Der Fahrersitz lässt sich für 1,95 m große Personen einstellen, die Kopffreiheit ist noch üppiger.

Raumangebot hinten* **Note: 2,6**

- + Die Rücksitzbank ist für zwei Personen ausgeformt, der Notsitz dazwischen recht schmal. 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.

Komfort **Note 2,1**

Federung **Note: 2,4**

- + Das Fahrwerk ist komfortabel und tendenziell weich abgestimmt, es schluckt unterschiedliche Bodenwellen gut, die Relativbewegungen der Karosserie sind dabei gering. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist durchschnittlich, Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind mitunter recht ausgeprägt. Eine Niveauregulierung gibt es gegen Aufpreis.

Sitze **Note: 1,8**

- Der Seitenhalt ist auf dem rutschigen Leder nicht besonders gut, durch die Perforation wird aber verhindert, dass man ins Schwitzen gerät.
- + 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, der Fahrersitz mit Memory-Funktion. Beide haben eine einstellbare Lordosenstütze. Die vorderen Insassen sitzen sehr entspannt. Hinten sitzt man auch bequem, nur könnte der Abstand von der Sitzfläche zum Boden etwas größer sein. Für alle außen sitzenden Insassen sind Haltegriffe an Dach vorhanden.



Die komfortablen Vordersitze bieten guten Seitenhalt und sind durch die weiche Polsterung für lange Fahrten bestens geeignet.

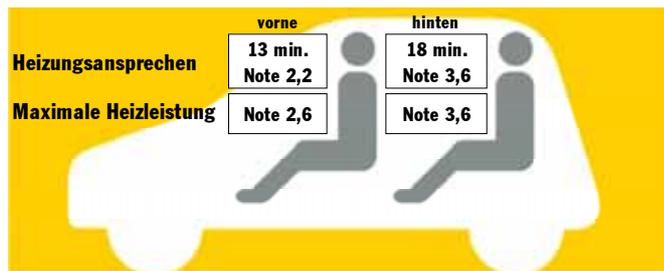
Innengeräusch **Note: 1,6**

- + Der gemessene Geräuschpegel ist bis 130 km/h niedrig. Auch subjektiv empfindet man das Fahrgeräusch als gut gedämpft und nicht störend, selbst bei hohem Tempo.

Heizung, Lüftung **Note: 2,1**

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

- + Die Heizung ist vorne relativ kräftig und spricht schnell an, die Dieselmodelle sind mit einer Zusatzheizung ausgestattet. Hinten vergeht etwas mehr Zeit, bis sich angenehme Temperaturen einstellen. Die Insassen im Fond verfügen über eigene Luftausströmer seitlich an der B-Säule. Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet sehr feinfühlig und zugfrei. Vorne gibt es standardmäßig beheizbare Sitze.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,8**

Fahrleistungen* **Note: 2,3**

- + Obwohl es sich um den kleinsten Dieselmotor handelt, kann der "nur" 136 PS starke Selbstzünder aus dem Peugeot-Regal den großen Volvo zügig bewegen, die Fahrleistungen sind gut und auch aus niedrigen Drehzahlen kann man zügig und komfortabel beschleunigen. Nur aus dem Stand braucht der Motor etwas, bis genügend Ladedruck vorhanden ist, man bemerkt eine leichte Anfahrtschwäche.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in allen Drehzahlbereichen kultiviert und ohne nennenswerte Vibrationen.

Schaltung **Note: 1,3**

- + Die Vorwärtsgänge und auch der Rückwärtsgang lassen sich sehr gut schalten.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

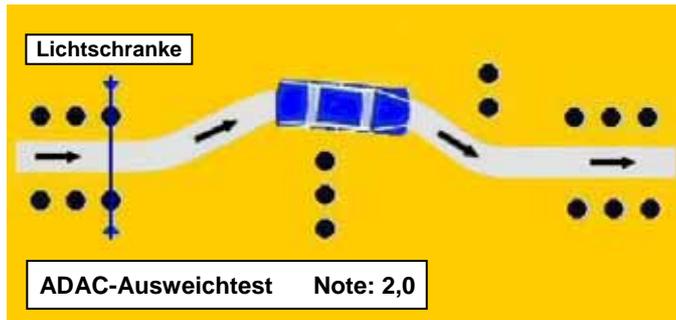
- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei schneller Fahrt nicht zu hoch.

Fahreigenschaften **Note 1,9**

Fahrstabilität **Note: 1,7**

- + 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 schlägt sich der Volvo gut, er durchfährt den Parcours sicher, nur mäßig untersteuernd und zeigt praktisch keine Tendenz zum Ausbrechen mit dem Heck. DSTC arbeitet effektiv und hält den V70 sicher auf Kurs. Das maximale Tempo ist aber nur durchschnittlich, fährt man

schneller, schiebt der schwere Wagen über die Vorderachse und man kommt nicht durch die Gasse, ohne eine Pylone zu berühren.



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.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Die Kurvenlage ist deutlich untersteuernd ausgelegt, nicht nur für weniger Geübte sicher. Auch hier hilft DSC dem Fahrer, in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren und wirkt Schleuderbewegungen entgegen.

Lenkung*

Note: 2,5

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 ausreichende Zielgenauigkeit und vermittelt genügend Fahrbahnkontakt. Erfreulich auch die angenehme Leichtgängigkeit, der allerdings viel Kurbelei durch eine recht indirekte Auslegung gegenüber steht.

Bremse

Note: 1,5

- + Der Bremsweg von 37 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand ist erfreulich kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar; der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 1,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + 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 jetzt in LED-Technik ausgeführt und blinken bei starker Verzögerung (adaptives Bremslicht); dadurch ist die Gefahr vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu sehen. Darüber hinaus sind für den neuen Volvo V70 folgende Fahrerassistenzsysteme erhältlich, teils allerdings nur für die stärkeren Motorisierungen: Reversible Gurtstraffer zur Reduktion der Insassenvorverlagerung bei drohendem Auffahrunfall, radargestützte automatische Abstandsregelung mit autonomer Teilbremsung bei drohendem Auffahrunfall, dynamisches Kurvenlicht für verbesserte Sicht bei Nacht, sowie ein Spurverlassenswarner mit Müdigkeitsassistent. Der Totwinkelassistent

(BLIS) warnt vor potenziell zu übersehenden Fahrzeugen im toten Winkel. In den geöffneten Türen vorne und hinten befinden sich Rückleuchten.

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

Volvo BLIS (Blind Spot Information System)

Mit Hilfe von Digital-kameras in beiden Außenspiegeln überwacht BLIS den Verkehr zu beiden Seiten. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,6

- + 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 Schleudertraumaschutzsystem 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 jetzt stabile Bügeltürgriffe hat, die nach einem Unfall das Öffnen verklemmter Türen erleichtern. Seatbelt-Reminder besitzt der V70 für alle Insassen.
- Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m.

Kindersicherheit

Note: 1,4

- + Der Volvo bietet sichere Befestigungsmöglichkeiten für Kinder-rückhaltesysteme, hinten auch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Halterungen; auf dem Beifahrersitz gibt es diese in Verbindung mit einem abschaltbaren Airbag 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 aktivieren. Alle Fenster besitzen einen zuverlässigen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

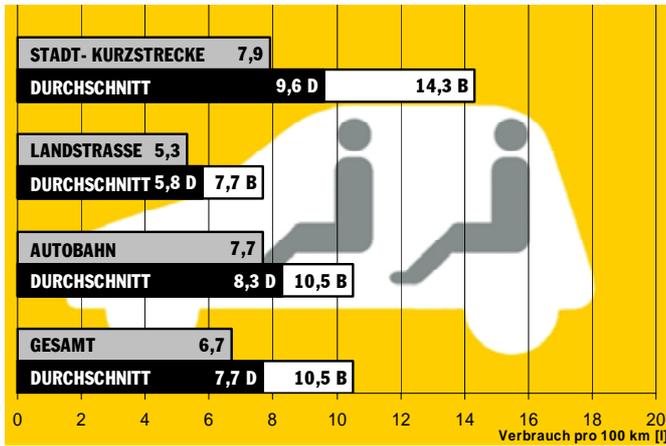
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,0

- + Der Verbrauch des V70 ist mit dem 2-Liter-Dieselmotor für die Fahrzeugklasse niedrig. Innerorts verbraucht der Volvo 7,9 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,7 Liter Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,7 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf niedrigem Niveau. Den Ausstoß gesundheitsgefährdender Rußpartikel verhindert der serienmäßige Partikelfilter.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,6

Betriebskosten

Note: 0,6

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,1

- 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 2-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach spätestens 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.
- + Volvo verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz befinden sich bei Nutzung der Seriengröße noch auf

relativ niedrigem Niveau.

- Die jährliche Inspektion bedeutet, gerade für den Normal- oder Wenigfahrer, häufigere Werkstattaufenthalte. Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,5

- + Dem soliden Kombi aus Schweden kann ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden. Positiv wirkt sich auch die moderne Dieselmotor-technologie aus dem Hause Peugeot mit serienmäßigem Partikelfilter aus.

Kosten für Neuanschaffung

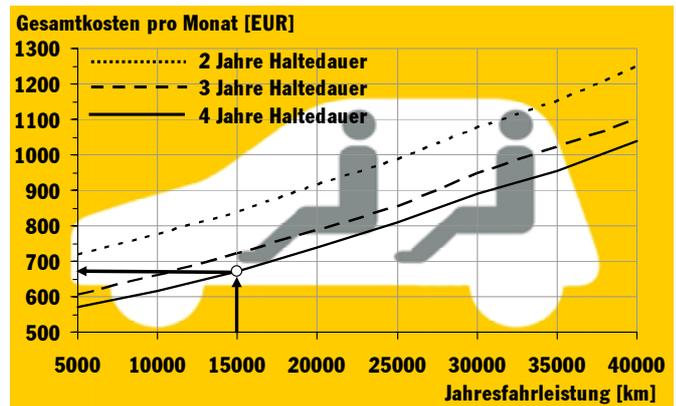
Note: 3,4

Mit einem Grundpreis von über 40.000 Euro ist der Volvo V70 2.0 D alles andere als ein Schnäppchen, liegt klassenbezogen aber gerade noch im Schnitt. Allerdings handelt es sich bei dem von uns getesteten Modell um die gut ausgestattete Summum-Variante.

Fixkosten

Note: 2,4

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.
- + Die relativ günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- sowie Vollkaskoversicherung sorgen für niedrigere Versicherungsbeiträge sowie eine gute Benotung der Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 672 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	V70 2.0	V70 2.5T	V70 3.2	V70 T6	V70 2.0D	V70 2.4D	V70 D5	V70 2.0F
Aufbau/Türen	KB/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	5/2521	6/3192	6/2953	4/1997	5/2400	5/2401	4/1999
Leistung [kW(PS)]	107(146)	147(200)	175(238)	210(285)	100(136)	120(163)	136(185)	107(146)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	185/4000	300/1500	320/3200	400/1500	320/2000	340/1750	400/2000	185/4000
0-100 km/h[s]	12,1	8,1	8,4	7,2	11,4	9,9	8,9	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	230	235	245	195	210	225	200
Verbrauch pro 100 km [l]	9,5S	10,2S	11,4S	12,2S	6,7D	7,3D	7,3D	11,2ET
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/22/24	17/24/24	17/24/24	17/21/23	17/23/24	17/23/24	17/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	135	175	216	202	308	370	386	135
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	677	778	897	1.017	619	682	697	673
Grundpreis [Euro]	32.820	37.550	41.650	49.410	34.890	37.670	38.950	33.220

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

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

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
ET = Bio-Ethanol

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	7,9/5,3/7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	157 g/km/ 173 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4838 mm/1861 mm/1547 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1745 kg/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1045 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	386 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	672 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	40.060 Euro

Ausstattung

Technik

Totwinkelassistent ("BLIS")	620 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Bremsassistent)	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
LED-Bremsleuchten (adaptiv)	Serie
Niveauregulierung	720 Euro
Parkhilfe, elektronisch	ab 510 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (inkl. Müdigkeitswarner).....	700 Euro°
Tempomat.....	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite (vorne) / Kopf (vorne/hinten).....	Serie
DVD-Multimediasystem (zwei 7"-TFT-Displays hinten).....	2100 Euro
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (elektr. mit Memory)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (inkl. Regen-/Lichtsensoren)	Serie
Isifix-Kindersicherungssystem (Beifahrer 50 Euro)	Serie
Keyless Entry ("PCC").....	750 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (DVD mit Farbdisplay).....	2410 Euro°
Sitzbezüge, Leder (mit Sitzheizung vorn).....	Serie
Skisack/Durchladelupe.....	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-, beheiz- und klappbar	Serie
Dachreling.....	250 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch).....	1020 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,1
Verarbeitung	1,4
Sicht.....	2,4
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	1,3
Kofferraum-Variabilität	1,5
Innenraum	2,0
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität.....	4,0
Komfort	2,1
Federung	2,4
Sitze.....	1,8
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	2,1
Motor/Antrieb	1,8
Fahrleistungen*	2,3
Laufkultur	2,0
Schaltung.....	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,9
Fahrstabilität	1,7
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,5
Bremse	1,5
Sicherheit	1,8
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen.....	1,6
Kindersicherheit.....	1,4
Fußgängerschutz.....	3,0
Umwelt	1,9
Verbrauch*.....	2,0
Abgas	1,9
Wirtschaftlichkeit*	1,6
Betriebskosten*	0,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	1,5
Kosten für Neuanschaffung*	3,4
Fixkosten*	2,4

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2008.