



Volvo V50 1.6D DRIVE Start-Stop Momentum (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(80 kW / 109 PS)

Die 4-Liter-Marke soll er beim Verbrauch unterbieten, der V50 DRIVE von Volvo - ein ambitioniertes Versprechen, dass er dann im ADAC EcoTest nicht ganz halten kann, jedoch sind die ermittelten 4,7 l/100 km ein beachtliches Ergebnis. Denn bei diesem Auto handelt es sich um einen vollwertigen Kombi, bei dem die Insassen keine Abstriche machen müssen, weder beim Komfort noch bei der Sicherheit. Der 1,6-l-Diesel arbeitet recht kultiviert, eine Start-Stop-Automatik unterstützt ihn zusätzlich beim Spritsparen. Die Fahrleistungen gehen in Ordnung. Die fünf Gänge sind etwas weit gespreizt, ein enger gestuftes Sechsganggetriebe würde besser passen. Fazit: Ein Auto für Individualisten mit hohem Sicherheitsanspruch, das sich auch durch sparsamen Verbrauch auszeichnet. Der Preis beginnt bei 28.690 € mit umfangreicher Ausstattung.

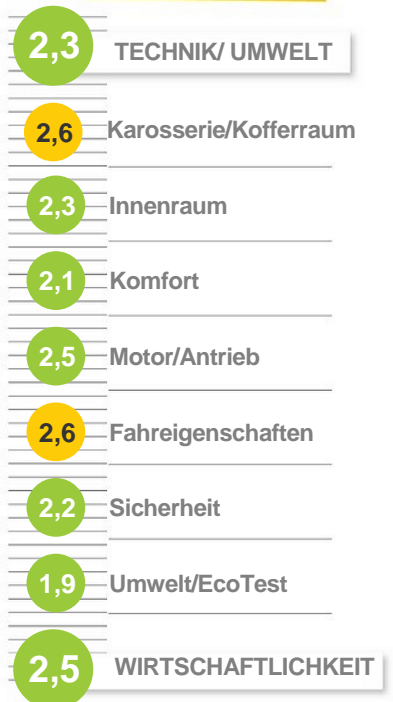
Karosserievarianten: Limousine und Kombi **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Tunier, VW Golf Variant

+ gute Verarbeitung, ordentliche Ausstattung, komplettes Sicherheitspaket, niedriger Verbrauch, gute Eignung für Kindersitze

- hinten enger Zustieg, hinten wenig Knieraum



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt. Eine Dachreling in schwarz kostet 250 Euro extra. Serienmäßig gibt es ein Reifenreparaturset, ohne Aufpreis kann auch ein Notrad geordert werden.

⊕ Die Karosserie ist gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Türausschnitte und -schweller sind gegen Verschmutzen aufwendig abgedichtet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die Materialien wirken teilweise nicht ganz premium-mäßig und sind schwer zu reinigen (z.B. Türverkleidung), es ist aber alles sauber und geräuschfrei verbaut. Besonders ist das extravagant gestylte Armaturenbrett mit der "schwebenden" Mittelkonsole und den Aluminium-Einlagen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich gut verkleidet, um die Aerodynamik zu verbessern. Es können bis über 440 kg (inkl. Fahrer) zugeladen werden.

⊖ Die Schürzen an Front und Heck sind kratzempfindlich und können nicht kostengünstig repariert werden, weil keine Einlagen für partielle Reparaturen vorhanden sind. Die Seitenleisten sind zwar lackiert, bieten aber einen gewissen Schutz vor teuren Beulen.

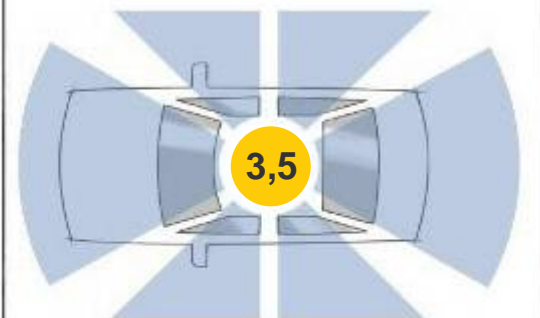
2,8

Sicht

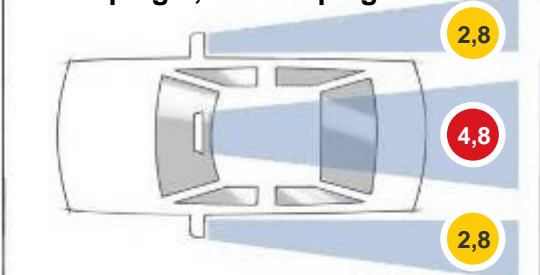
Gegen Aufpreis sind eine akustische Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich. Auch ein Warnsystem zur Überwachung des toten Winkels (genannt BLIS) findet sich in der Ausstattungsliste. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der V50 zufriedenstellend ab; die Dachpfosten sind nicht besonders breit, die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten aber deutlich ein und verhindern eine bessere Bewertung. Für das Heck gibt's eine akustische Einparkhilfe, diese ist teuer, aber empfehlenswert.

⊕ Nach vorn auf den Boden ist die Sicht sehr gut, dafür sorgt die nach vorne abfallende Front. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Sowohl der linke als auch der rechte Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, der einen besseren Blick in den toten Winkel erlaubt. Die hellen Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, die Lichtverteilung ist recht homogen.

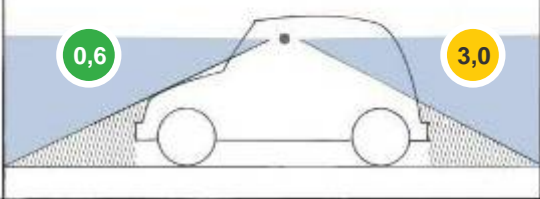
Rundumsicht



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.



Besonders die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

2,6 Ein-/Ausstieg

Vorne sind die Schweller zwar angenehm niedrig, die Sitzfläche aber auch - damit muss man recht weit nach unten einsteigen, dabei sollte man auch auf seinen Kopf achten, weil die Dachkante recht tief verläuft. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen zufriedenstellend, Erwachsene müssen ihre Füße "einfädeln", weil der Platz hinter den Vordersitzen recht knapp ausfällt.

⊕ Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Zugangssystem, dann kann die Fernbedienung in der Hosentasche bleiben. Ein sinnvolles Extra, das der Sicherheit dient: Mit der Panikfunktion (extra Knopf auf der Fernbedienung) lässt sich die Alarmanlage in Gang setzen, um Aufmerksamkeit zu erregen und eventuelle Angreifer in die Flucht zu schlagen. Die Türbremsen arbeiten kräftig genug, um auch an leichten Steigungen die Türen offenhalten zu können. Für alle Außensitzenden stehe Haltegriffe am Dachhimmel zur Verfügung.

2,9 Kofferraum-Volumen *

Der Kofferraum fasst unter dem Rollo akzeptable 340 Liter. Er lässt sich durch Vorklappen der Rückbank auf 690 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante).

⊕ Sperrige Gegenstände haben gut Platz, da die Heckscheibe des V50 recht steil steht und damit ein Beladen bis zum Dach über einen weiten Bereich erlaubt.



Der Kofferraum ist mit 340 l Volumen von durchschnittlicher Größe.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladefläche ist mit 62 cm über der Straße niedrig und es stört keine Bordwand, über die das Gepäck beim Einladen gehievt werden müsste. Außerdem ist die Ladeöffnung groß. Auch wenn die Rückbank vorgeklappt ist, bleibt der Boden eben.

⊖ Am abstehenden Schloss der nicht hoch genug öffnenden Kofferraumklappe (nur 1,75 m) kann man sich leicht den Kopf stoßen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und klappbar. Um lange Gegenstände im Innenraum transportieren zu können, lässt sich auch die Beifahrerlehne vorklappen. Das serienmäßige Trennnetz befindet sich in einer Kassette, die an der rechten Rücksitzlehne befestigt ist; das Netz kann so leicht herausgezogen und am Dach eingehängt werden. Es gibt dafür zwei Positionen dafür. Für kleine Gegenstände gibt es hinten links und rechts kleine Vertiefungen im Boden; in der Kofferraum-Mitte kann man eine Klappe aufstellen, so dass beispielsweise Einkaufskörbe nicht bis zur Rücksitzlehne hinterrutschen, sondern wieder bequem ausgeladen werden können.

– Um die Rücksitzlehnen vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden. Auch dürfen sich die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden. Bei unvorsichtigem Zurückklappen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Eine Durchladeluke ist nicht erhältlich.

2,3 INNENRAUM

1,9 Bedienung

+ Prinzipiell lässt sich der V50 recht einfach bedienen, einen gewissen Gewöhnungsaufwand erfordert seine Knopfansammlung auf der Mittelkonsole aber schon. Zunächst aber kann man sich das Lenkrad gut in Höhe und Reichweite anpassen. Die Pedale und der Schalthebel liegen günstig. Die Audio-Anlage verfügt über ein ganzes Knopfarsenal, das zwar günstig erreichbar ist, aber viel Aufmerksamkeit erfordert; über das Lenkrad kann die Bedienung auch erfolgen. Die Sitze können auch ohne die optional erhältliche Elektromotorisierung mühelos eingestellt werden (bis auf die Lordosenstütze). Die großen Rundinstrumente sind sehr gut abzulesen; ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Wischer hat einen Regensensor. Vorn und hinten sind Leseleuchten vorhanden. Es gibt zahlreiche Ablagen vorne und hinten, vernünftige Getränkehalter fehlen aber. Die Fensterheber funktionieren mit Antippautomatik, die Außenspiegel lassen sich mit einem praktischen kleinen Joystick elektrisch einstellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken).



Die Bedienung des V50 ist weitgehend funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie als optisches Highlight die frei stehende Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

– Die Drucktasten auf der "schwebenden" Mittelkonsole sind etwas klein geraten, störend ist das vor allem beim Einschalten der beheizbaren Heckscheibe und der Umluft. Die Bedienung des Navigationsgeräts über hinten am Lenkrad versteckte Knöpfe ist eigentlich eine Zumutung angesichts des Aufpreises - hier fällt auf, dass es erst nachträglich in das Fahrzeugkonzept aufgenommen wurde. Das Handschuhfach sollte größer ausfallen.

2,4 Raumangebot vorne*

+ Der Platz auf den vorderen Sitzen ist großzügig bemessen, besonders aufgrund der üppigen Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu 1,90 m Größe zurückschieben. Die Innenbreite könnte etwas üppiger ausfallen, das subjektive Platzgefühl ist aber angenehm.

3,2 Raumangebot hinten*

Auf der für zwei Personen ausgeformten Rücksitzbank geht es nicht ganz so geräumig zu. Mitfahrer über 1,85 m Größe stoßen mit den Knien an den Vordersitzlehnen (Vordersitz für 1,85 m große Person eingestellt) und mit dem Kopf am Dach an.



Auf den äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,85 m Körpergröße noch ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

2,1 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Fahrwerksauslegung ist ein gelungener Kompromiss, die etwas straffere Auslegung durch die leichte Tieferlegung macht sich nicht störend bemerkbar. Meist werden die Unebenheiten der Fahrbahn gut geschluckt, dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Gelegentlich wirkt die Federung jedoch ein wenig stößig, vor allem bei einzelnen gröberen Unebenheiten. Die Seitenneigung hält sich in Grenzen, das gilt auch für die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln, die allerdings etwas besser gedämpft sein könnten. Bei Beladung schwingt die Karosserie etwas mehr nach und schluckt Bodenwellen besser.

1,9 Sitze

Auf der Rücksitzbank kann man recht bequem sitzen, nur für große Erwachsene fehlt es an Oberschenkelunterstützung. Die Lehne ist hoch genug und die Konturen ordentlich, eine Mittelarmlehne kann ausgeklappt werden.

⊕ Im Testwagen waren elektrisch einstellbare Vordersitze verbaut. Damit verfügen beide Sitze neben der Höhen- auch über eine Neigungseinstellung. Die Lehnen sind günstig geformt und bieten dem Rücken eine gute Unterstützung; Lordosenstützen geben zusätzlichen Halt im Lendenwirbelbereich. Der Sitzkomfort ist auch dank der angenehmen Sitzflächen insgesamt gut - was fehlt ist ordentlicher Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven.

2,5 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel gut bis zufriedenstellend. Der Motor bleibt im Hintergrund, aber stets vernehmbar. Nur bei sehr hohen Drehzahlen wird laut. Windgeräusche sind vor allem am Fahrerfenster etwas höher, hier könnte die Ursache an den kleinen Kameras an den Außenspiegeln für den Totwinkelassistenten liegen.

2,1 Klimatisierung

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

Vorn ist die Luft durch die ausreichend kräftige Heizung schnell erwärmt. Hintern dauert es etwas länger und die möglichen Temperaturen sind auch etwas geringer.

⊕ die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung. Hinten kann sie nicht so gute Werte erzielen, liegt aber dennoch im zufriedenstellenden Bereich - für ein so sparsames Diesel-Fahrzeug geht die Leistung in Ordnung. Eine Zweizonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig, sie regelt fein und situationsabhängig und sorgt auch an heißen Tagen für einen kühlen Kopf. Mit ihr liefert Volvo auch einen Aktivkohlefilter, der Geruchsbelästigungen von außen deutlich reduziert. Der Pollenfilter dürfte vor allem Allergiker freuen. Die Luftverteilung lässt sich mit den als Person stilisierten Tasten individuell regulieren.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben öffnen nur zu etwa zwei Dritteln.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der bekannte 109-PS-Diesel sorgt im V50 DRIVe für zufriedenstellende Fahrleistungen. Dreht man die Gänge aus, werden Überholmanöver nicht zum Risikoakt. Die Elastizität leidet vor allem im fünften Gang unter der langen Übersetzung.

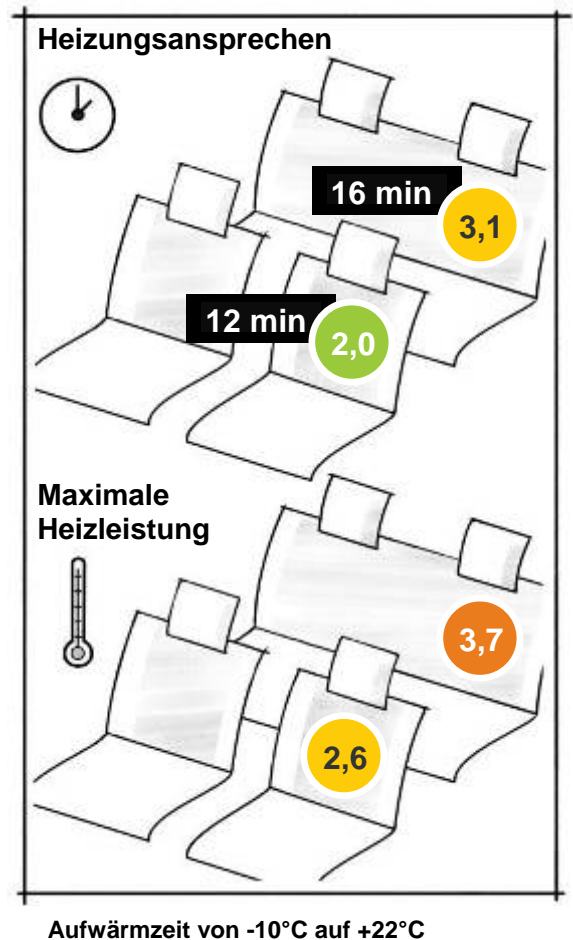
2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft über einen weiten Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, nur bei niedrigen Drehzahlen zeigt er sich etwas brummig. Er bleibt also meistens als Vierzylinder-Diesel erkennbar, ohne aber störend aufzufallen.

2,0 Schaltung

Die Schaltebenen sind sauber geführt, bei schnellem Gangwechsel stört aber ein gewisses Haken.

⊕ Die Schaltung ist recht präzise geführt, aber etwas schwergängig - das ist hinderlich bei schnellen Gangwechseln. Die Schaltwege sind aber angenehm kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusch, er ist aber nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgegrenzt.



2,3 Getriebeabstufung

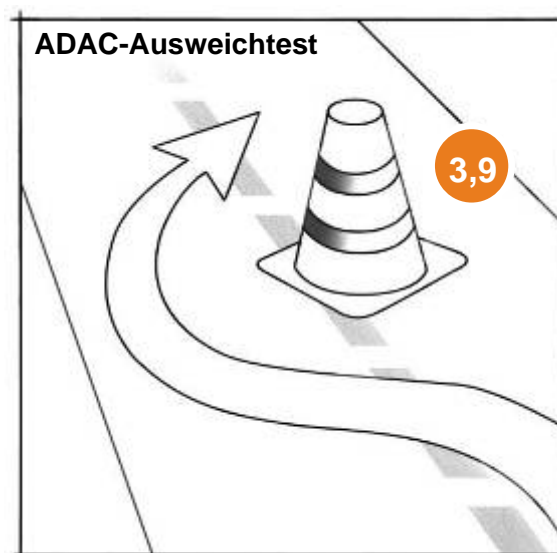
⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen noch gut zur Leistungscharakteristik des Motors, länger dürften die Übersetzungssprünge zwischen den Gängen aber nicht sein. Ein etwas enger gestuftes Sechsganggetriebe wäre sinnvoller.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

⊕ Der V50 hält gut den Kurs, Seitenwind und Fahrbahnebenheiten beeindrucken ihn wenig. Nur die Lenkung ist bei hohem Tempo etwas zu leichtgängig, was das Gefühl hoher Sicherheit etwas einschränkt. Die elektronische Schlupfregelung sorgt dafür, dass die Räder bei starkem Beschleunigen auf weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchdrehen.

⊖ Beim ADAC-Ausweichtest patzt der V50: heftiges Ausweichen quittiert er mit deutlichem Übersteuern. Sein elektronisches Stabilitätsprogramm DSTC greift zu spät ein und kann hier nur noch Schleudern verhindern, ein souveränes Durchfahren ist so aber nicht möglich.



2,2 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Das DSTC hilft dem Fahrer in kritischen Situationen, das Fahrzeug zu stabilisieren und wirkt Schleuderbewegungen entgegen. Auch beladen bleibt das Fahrverhalten unkritisch, das Heck drängt dann aber etwas stärker nach außen.

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.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und ist auch genügend zielgenau. Der Fahrbahnkontakt für den Fahrer könnte besser sein, geht aber insgesamt in Ordnung. Die recht direkt ausgelegte und leichtgängige Auslegung vereinfacht das Rangieren. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für einen Fronttriebler ordentlich aus, das erleichtert das Wenden auf engen Plätzen deutlich.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V50 DRIVE durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Das ist nur ein mäßiges Ergebnis, die Bremsanlage an sich zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest. Das durchwachsene Resultat dürfte vor allem auf die Energiespar-Reifen zurückzuführen sein. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind gut. Der Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das voll Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der V50 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm DSTC und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis gibt es Kurvenlicht für die Xenonscheinwerfer und einen Totwinkel-Assistenten.

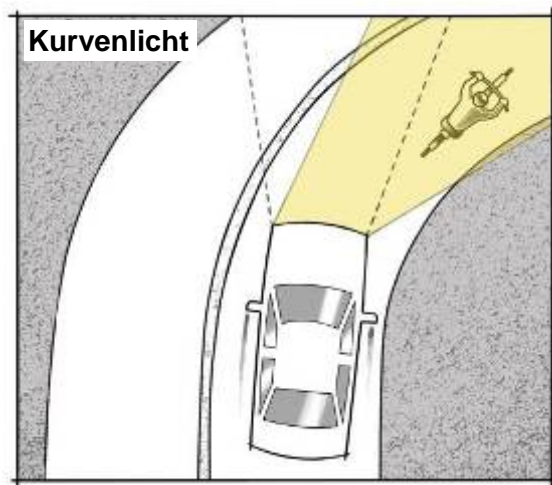
⊖ Es gibt weder Rückstrahler noch Rückleuchten in den Türenverkleidungen vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

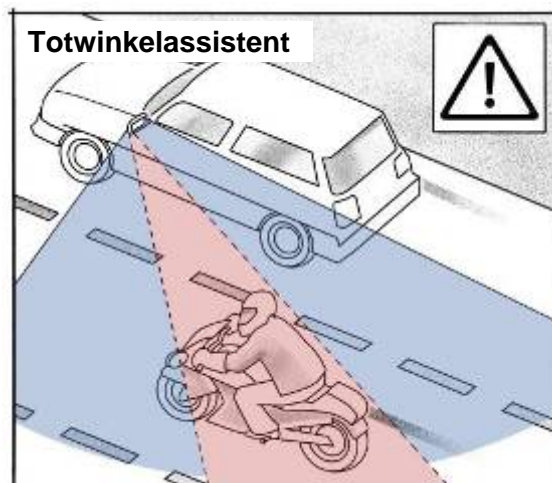
Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,80 m große Personen. Sie sind so günstig gestaltet, dass bei einem Heckaufprall das Risiko einer Schleudertraumas gering gehalten wird.

⊕ Der bis auf den Kofferraumbereich baugleiche Volvo S40 erreichte beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash 34 Punkte und damit alle fünf möglichen Sterne (Ergebnis von 2004). Insassen auf den vordern Plätzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; hinten wird dem Fahrer der Anschnall-Status im Display mitgeteilt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Die Kopfstützen der Rückbank sind recht kurz, sie bieten nur Personen bis 1,70 m Größe einen guten Schutz. Auch der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sollte geringer ausfallen.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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.

1,4

Kindersicherheit

Als Extra bietet Volvo integrierte Kindersitze hinten links und rechts an.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der technisch eng verwandte S40 vier von fünf möglichen Sternen. Isofix und Ankerhaken sind auf den äußeren hinteren Plätzen serienmäßig. Aber auch das Angurten von Kindersitzen klappt sehr gut, weil die Gurtlängen großzügig dimensioniert sind, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander liegen und die Gurtschlösser flach genug gehalten sind. Bei Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, damit sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber arbeitet sensibel und zuverlässig.

3,1

Fußgängerschutz

Beim im Frontbereich identischen S40 durchgeführten simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) war das Ergebnis mit geradeso zwei von vier Sternen durchschnittlich.

1,9

UMWELT/ECOTEST

1,6

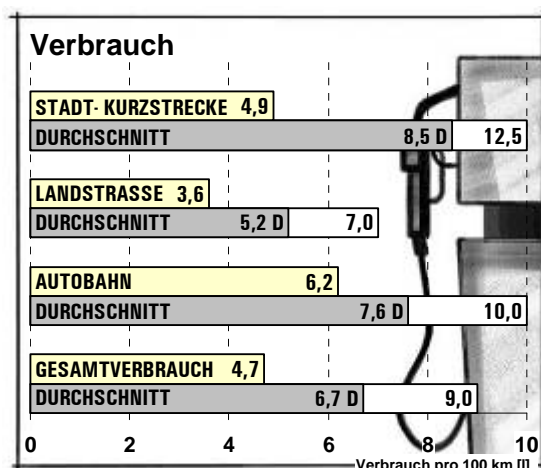
Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des V50 DRIVe liegt bei niedrigen 4,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 123 g pro Kilometer. Im EcoTest ergeben sich damit 44 Punkte. Innerorts benötigt der mit Start-Stopp-Automatik ausgestattete Motor 4,9 l, außerorts 3,6 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel pro 100 km. Für einen geräumigen und praktischen Kombi sind das erstaunlich gute Werte, zumal sich der technische Aufwand in Grenzen hält.

2,2

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt noch niedrig, allerdings zeigen sich die Stickstoffoxid-Werte etwas auffällig - ein typisches Problem sparsamer Dieselmotoren. Und so erhält der Volvo V50 damit auch nur 38 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt sich ein beachtliches Ergebnis von 82 Punkten und damit vier von fünf möglichen Sternen.



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

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für Kraftstoff. Da der V50 DRIVE mit dem Sprit knausert, kann der Besitzer hier günstig unterwegs sein.

2,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 1,6 Liter Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 240.000 km oder nach spätestens 10 Jahren ausgetauscht werden muss. Der Rußpartikelfilter muss bei 120.000 km oder spätestens nach sechs Jahren ersetzt werden.

⊕ Volvo verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz befinden sich bei Nutzung der günstigen Seriengröße auf sehr niedrigem Niveau.

⊖ Die jährliche Inspektion bedeutet gerade für Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Bei Fahrleistungen unter 10.000 km pro Jahr reduziert sich jedoch der Wartungsumfang und somit auch die Kosten. Die Werkstattstundenpreise sind verhältnismäßig teuer.

4,3

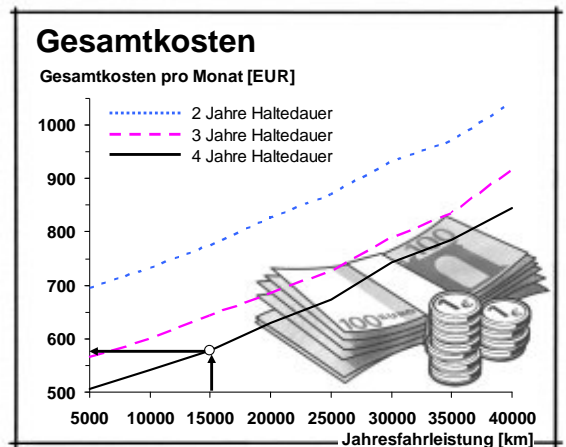
Wertstabilität*

⊖ Um den Werterhalt steht es bei V50 nicht so gut - Grund ist hier auch der zu erwartende Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums.

3,1

Kosten für Anschaffung*

Der Einstandspreis für das getestete Modell liegt bei stattlichen 28.690 Euro. Immerhin ist die Sicherheitsausstattung umfangreich und auch im Komfortbereich erhält man die üblichen Annehmlichkeiten, die man bei einem Premium-Modell erwartet. Natürlich bietet die Aufpreisliste noch mannigfaltige Aufrüstungsmöglichkeiten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 578 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,0

Fixkosten*

⊕ Die Kosten für die Haftpflichtversicherung bewegen sich im zufriedenstellenden Rahmen, die Vollkasko ist relativ günstig, eine reine Teilkaskoversicherung eher teuer. Profitieren kann der V50 DRiVe bei der KFZ-Steuer von der neuen CO₂-Komponente, die Abgabe verringert sich auf 152 Euro im Jahr.

2,3

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Dank günstiger Kraftstoffkosten und nicht zu teurer Fixkosten kann sich der V50 bei den absoluten monatlichen Kosten im vorderen Bereich seiner Klasse einreihen - ein weiteres Argument für den praktischen Kompakt-Kombi.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	2.4	2.0	2.4i	T5	2.0D	D5
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1798	5/2435	4/1999	5/2435	5/2521	4/1998	5/2400
Leistung [kW(PS)]	74(100)	92(125)	103(140)	107(145)	125(170)	169(230)	100(136)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	165/4000	220/4000	185/4500	230/4400	320/1500	320/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	12,0	11,0	10,7	9,6	8,3	6,9	9,6	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	200	210	220	240	205	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,7 S	7,9 S	9,2 S	8,1 S	9,1 S	9,3 S	6,1 D	6,6 D
CO ₂ [g/km]	171	174	217	177	203	203	153	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/18/20	18/18/20	18/18/20	17/19/23	17/19/23	16/19/22	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	134	144	244	154	216	218	256	320
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	579	609	705	649	708	791	615	685
Preis [Euro]	23.460	25.080	28.590	26.850	28.470	33.790	28.060	30.660

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/ 3,6/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	104g/km/ 123g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4522/1770/1447 mm
Leergewicht/Zuladung	1458 kg/442 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	1105 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	355 Euro
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/22
Grundpreis	28.690 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	350 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	510 Euro ^o
Regensensor	100 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reifen-Reparatur-Set (Notrad ohne Mehrpreis)	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	920 Euro ^o
Xenonlicht	650 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	620 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2100 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	310 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	Aufpreis
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	300 Euro ^o
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	980 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	3,1
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,5}	
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	2,4	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	3,2	Umwelt/EcoTest	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,6
Komfort	2,1	Schadstoffe	2,2
Federung	2,2		
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,5
Klimatisierung	2,1	Betriebskosten*	0,6
Motor/Antrieb	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Fahrleistungen*	3,2	Wertstabilität*	4,3
Laufkultur	2,0	Kosten für Anschaffung*	3,1
Schaltung	2,0	Fixkosten*	2,0
Getriebeabstufung	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	2,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen