



Volvo C70 Cabriolet D5 Summum (DPF)

Zweitürige Cabriolet der oberen Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

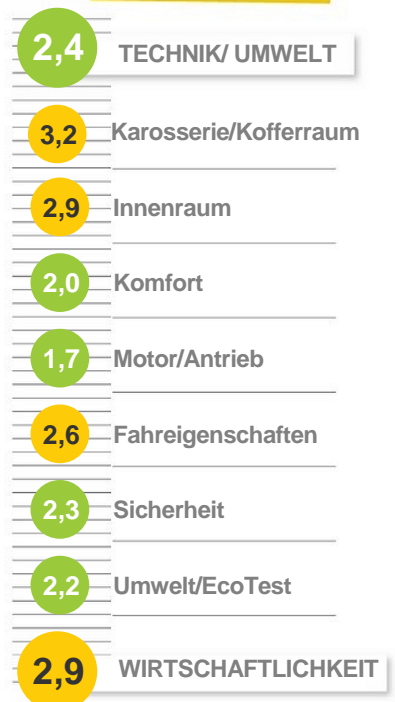
Volvo hat seinem Cabrio C70 ein Facelift verpasst, das vor allem an der modifizierten Front erkennbar ist. Unterm Blech hat sich nicht viel getan, der 2,4-l-Fünfzylinder-Turbodiesel setzt sich etwas träge in Bewegung (Anfahrtschwäche), schiebt dann aber umso vehementer voran, begleitet vom typischen heiser-rauem Fünfzylinder-Klang. Beim Verbrauch hält er sich zurück, um die Euro5-Norm sollte sich Volvo schnell kümmern. Ansonsten bietet das Schweden-Cabrio viel Komfort und eine umfangreiche Serienausstattung. Die passive Sicherheit ist gut, den ADAC-Ausweichtest sollte der C70 souveräner und mit weniger wildem Übersteuern durchfahren. Insgesamt aber ein gutes Angebot und ein angenehmes Cabrio. Zum Preis ab 43.150 Euro für die getestete Variante. **Karosserievarianten:** Limousine S40, Kombi V50, Cabrio C70 **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er Cabrio, VW Eos

+ gute Verarbeitung, ausgeklügeltes Verdeck, hoher Fahrkomfort, ausgezeichnete Sitze, auch hinten bequem, gute Straßenlage, gute Crashesicherheit

- nach hinten unübersichtlich, hinten enger Zustieg, verwechselbare Schalter, Dieselmotor brummig, zu leichtgängige, gefühllose Lenkung



ADAC-URTEIL



3,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen weitgehend guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Bei offenem Dach merkt man, dass die Verwindungssteifigkeit der Karosserie nicht allzu hoch ist, bei geschlossenem Verdeck zittert die Karosserie deutlich weniger. Das dreigeteilte Dach öffnet und schließt vollautomatisch, jeweils innerhalb von etwa 35 Sekunden. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Die Türausschnitte hat Volvo recht gut nach außen abgedichtet, damit verschmutzen sie nicht so schnell. Die Kunststoffe im Innenraum sind sauber verarbeitet, wirken stellenweise bei genauem Hinsehen aber nicht besonders hochwertig. 375 kg Zuladung sind für vier Leute mit etwas Gepäck völlig ausreichend - allzuviel Platz bietet der Innenraum ohnehin nicht.

⊖ Das Verdeck kann nur im Stillstand geöffnet und geschlossen werden - das können manche Konkurrenten schon besser. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können.

2,9

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der C70 nur zufriedenstellend bis ausreichend ab. Die A-Säulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, auch die C-Säulen sind nicht ausgesprochen breit, jedoch wird die Sicht nach hinten durch die hohen Fensterunterkanten grundsätzlich etwas eingeschränkt. Auch stören die hinteren Kopfstützen, die sich nicht versenken lassen. Parksensoren hinten sind serienmäßig, für vorne leider nicht verfügbar.

⊕ Die Sicht nach vorne ist sehr gut, weil die Front steil abfällt. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht-Funktion sind serienmäßig. Ebenso der selbsttätig abblendende Innenspiegel. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, beide sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

⊖ Das auf der Armaturenbrettoberseite ausgeführte Display des Navigationssystems ist sichtbehindernd.

Rundumsicht



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.

3,2

Ein-/Ausstieg

Die Türausschnitte sind für ein Cabrio mit Blechdach groß, allerdings müssen beim Ein- und Aussteigen ziemlich breite Türschweller überwunden werden. Bei offenem Dach ist der Zustieg viel bequemer, die weit nach hinten reichenden Fensterholme stören aber etwas.

- ⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg; zusätzlich erhellen kleine Leuchten an den Unterseiten der Außenspiegel den Boden vor den Türen.
- ⊖ Trotz der (elektrischen) Einstieghilfen steigt man bei geschlossenem Dach hinten beschwerlich ein und aus.

3,7

Kofferraum-Volumen*

Bei geschlossenem Verdeck fasst der Kofferraum akzeptable 390 Liter. Das Kofferraumvolumen ist nicht erweiterbar.

- ⊖ Geöffnet liegt das Dach zusammen gefaltet im Kofferraum und nimmt viel Platz weg, so dass nur noch 200 l bleiben.

3,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Bei geschlossenem Verdeck kann das Gepäck dank großer Öffnung mühelos verstaut werden. Bei offenem Dach ist der Kofferraum viel flacher und die Öffnung entsprechend kleiner, weil das Gepäck unter das zusammengefaltete Dach muss. Um besser zum Restkofferraum zu gelangen, lässt sich das zusammengefaltete Dach elektrisch anheben.

- ⊖ Besonders beim Ausladen stört die innere Bordwand von 31 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss. Der Kofferraumboden ist nicht eben, damit kann man das Ladeabteil nicht optimal nutzen.

3,9

Kofferraum-Variabilität

Viele Variationsmöglichkeiten bietet der Kofferraum nicht. Eine Durchreiche erlaubt den Transport langer und schmaler Gegenstände. Ansonsten gibt es noch Verzurrösen und Netz, das man über den Kofferraumboden spannen kann - jedoch hängt das Netz etwas über den zerklüfteten Kofferraumboden, so dass dessen Nutzen für kleine Gegenstände beschränkt bleibt.

2,9

INNENRAUM

2,0

Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente ist recht gut, Schalter und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und logisch untergebracht, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienganleitung zurecht. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente liegen gut im Blickfeld, im Display sind auch Momentan- und Durchschnittsverbräuche abzulesen. Vieles funktioniert elektrisch wie die Außenspiegeleinsteller, die Sitzeinsteller und die Fensterheber. Auch der große Doppel-Schalter, um das Blechdach zu öffnen und zu schließen, liegt sehr gut zur Hand. Das serienmäßige Radio lässt sich einfach bedienen. Das optionale Sound-System klingt auch bei hoher Lautstärke gut, eine wichtige Eigenschaft bei einem Cabrio, um auch offen Musik genießen und Nachrichten verstehen zu können. Der Wischer und das Fahrlicht schalten sich serienmäßig auf Wunsch automatisch ein. Vorn und hinten (an den Seitenwänden) befinden sich Leselampen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion.

⊖ Die Drucktasten in der Mittelkonsole sehen zwar hübsch aus, sind aber unnötig klein geraten und leicht zu verwechseln. Es gibt etliche Ablagen, jedoch sind die meisten recht klein geraten und damit wenig praktikabel. Auch das Handschuhfach ist klein. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung, den hinteren Fensterhebern fehlt eine Aufwärtsautomatik.



Die Bedienung des C70 ist weitgehend funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie als optisches Highlight die frei stehende Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

3,2

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m gut Platz. Das subjektive Raumempfinden ist gut, auch wenn die Innenbreite recht knapp ausfällt.

4,6

Raumangebot hinten*

⊖ Der C70 hat insgesamt vier vollwertige Sitze, wobei hinten nur recht wenig Platz für Erwachsene bleibt. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten noch Leute bis zu einer Größe von 1,75 m Platz, dann geht die Kopffreiheit aus und auch an den Knien wird es eng. Subjektiv ist die Rückbank recht eng, weil die Seitenwände hoch liegen - wem es gefällt, dem vermittelt es auch ein gewisses Gefühl der Geborgenheit.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz.

2,0

KOMFORT

2,2

Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist recht ausgewogen, tendiert deutlich Richtung weich - stimmig für ein komfortorientiertes Cabrio. Lange Fahrbahnwellen werden gut geschluckt, etwas nachschwingen darf aber nicht stören. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse absorbiert das Fahrwerk gut. Die Seitenneigung und die Vertikalbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sind etwas ausgeprägter, sie fallen zufriedenstellend aus. Auch beladen bleibt bleibt der C70 gutmütig auf der Straße.

2,0

Sitze

⊕ Die Vordersitze verfügen über Sitzhöhen- und Sitzneigungseinstellung, auf der Fahrerseite elektrisch unterstützt. Die Lehnen sind hoch und ordentlich konturiert, die Sitzflächen verfügen über eine relativ weiche Federung und gute Konturen. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Für die Vordersitze gibt es Lendenwirbelstützen, sie sind über Drehräder in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar. Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene zufriedenstellend Platz, etwas störend ist nur, dass man die Füße jeweils leicht nach außen positionieren muss, da man nicht direkt hinter den Vordersitzen Platz nimmt, die Füße aber mittig unter die Sitze eingefädelt werden müssen. Die Sitzflächen sind gut konturiert und die Lehnen hoch genug.

⊖ Schweißtreibend wirken im Sommer die Ledersitze, ihnen fehlt eine Perforation für bessere Belüftung.

2,0

Innengeräusch

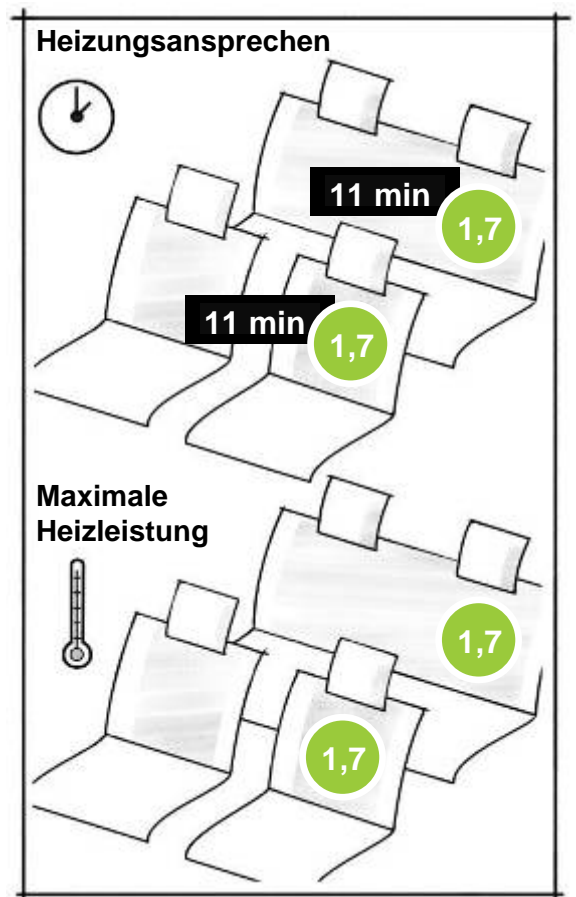
⊕ Bei geschlossenem Dach ist der Geräuschpegel niedrig. Windgeräusche treten erst bei sehr schneller Fahrt hervor, sind aber nicht zu störend. Der Motor läuft relativ dezent, wird erst bei höheren Drehzahlen mit kernigem Fünfzylinder-Geräusch präsent.

1,6

Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung arbeitet kräftig, vorne wie hinten können schnell angenehme Temperaturen erreicht werden, weil sowohl Heizansprechen als auch Heizwirkung gut bis sehr gut sind. Die Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann individuell für oben, mitte und unten reguliert werden. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor sind serienmäßig.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Mit seinen 180 PS ist der Volvo C70 flott unterwegs. Nach einer deutlichen Anfahrschwäche schieben die 400 Nm ordentlich an, so dass auch schaltfaules Fahren gut möglich ist. Wer die Gänge ausdreht, kann Überholmanöver in Windeseile erledigen - alles in allem eine souveräne Motorisierung für das Cabrio.

1,7 Laufkultur

⊕ Vom teilweise etwas rauen Motor-Klang darf man sich nicht täuschen lassen, Vibrationen dringen kaum in den Innenraum. Leichte Brummfrequenzen treten nur bei ganz niedrigen Drehzahlen auf. Insgesamt bietet das Triebwerk eine gute Laufkultur, kann den Sechszylindern der Konkurrenz aber nicht ganz das Wasser reichen.

2,0 Schaltung

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltbox sind relativ präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Schnelle Gangwechsel klappen recht gut, es hakt nichts. An den Schaltwegen gibt es nichts auszusetzen, besonders kurz sind sie aber nicht. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos.

1,0 Getriebeabstufung

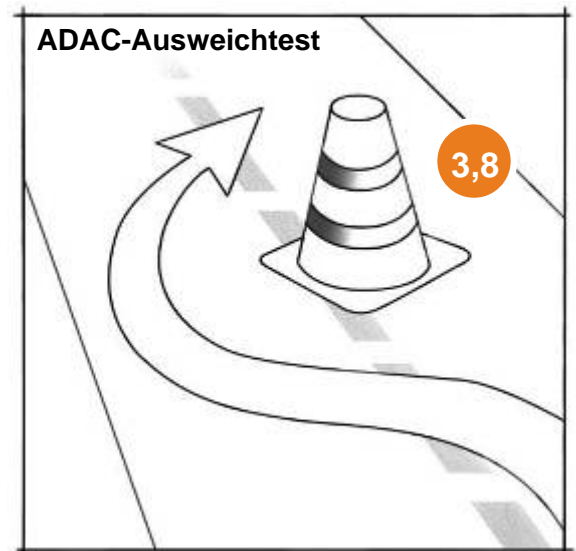
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo nicht zu hoch.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest gibt der C70 kein so gutes Bild ab: zunächst reagiert er ordentlich auf Lenkbefehle, in der 2. Phase fängt das Heck aber deutlich das Ausbrechen an und ESP greift zu spät ein. Dadurch ergibt sich ein deutlich übersteuerndes Fahrverhalten.

⊕ Die Richtungsstabilität auf der Autobahn ist gut, der Wagen hält Kurs. Nur dürfte die Lenkung bei hohem Tempo straffer anfühlen und stärker in die Mittellage zentrieren. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst die Antriebsräder, wenn bei zu hohem Leistungseinsatz ein Durchdrehen einsetzt.



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.

2,3

Kurvenverhalten

⊕ Schnell durchfahrene Kurven geht der C70 untersteuernd an, der Grenzbereich kündigt sich rechtzeitig durch "Reifenquietschen" an. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve schiebt das Cabrio etwas mit dem Heck nach außen. Auch beladen bleibt der Volvo sicher.

2,7

Lenkung*

Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend, ebenso die Übersetzung. Man wünscht sich etwas mehr Rückmeldung beim Fahren. Bei hohen Geschwindigkeiten sollte die Lenkung stärker zentrieren, das würde lange Strecken entspannter machen. Der Wendekreis liegt mit 12,2 m im durchschnittlichen Bereich.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern ordentlich an. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad sehr gering.

2,1

Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der C70 durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/45 R17). Die Bremse zeigt sich auch bei hoher Belastung standfest. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut bis zufriedenstellend. Der Bremsassistent unterstützt in Notsituationen auch weniger geübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,3

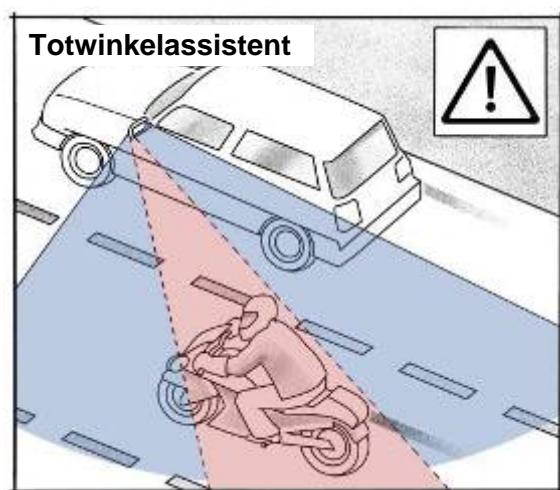
SICHERHEIT

2,2

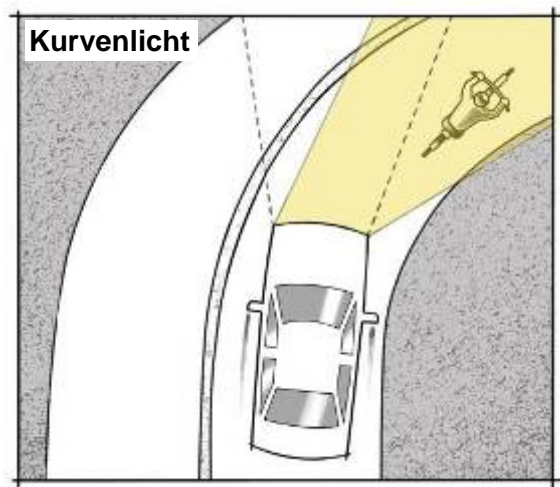
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der C70 verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich ab unter 30 km/h die Wanrblinkanlage ein. Optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich, der auf Kamera-Basis arbeitet und nicht auf Radar-Basis wie die Systeme der Konkurrenz; damit kann das Volvo-System nicht so zuverlässig arbeiten wie mit Radar-Sensoren. Unbeabsichtigtes Anfahren durch Anlass-Versuche mit eingelegtem Gang sind nicht möglich, da der Motor nur mit getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden.



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.



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

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der C70 basiert auf dem V50. Es ist davon auszugehen, dass auch das Crashverhalten ähnlich gut ist, zumal Volvo großen Wert auf gute Sicherheit legt. Der V50 heimste nach EuroNCAP alle fünf der möglichen Sterne ein. An den sehr stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Vorne sind die Kopfstützen für maximal ca. 1,80 m große Personen ausgelegt. Durch das WHIPS-Schleudertrauma-Schutzsystem werden Halswirbel-Verletzungen bei einem Heckaufprall deutlich reduziert. Bei einem Überschlag fahren die hinteren, massiv ausgeführten "Rops"-Überrollbügel blitzschnell aus der Verankerung nach oben, um die Mitfahrer zu schützen.
- Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis zu einer Größe von etwa 1,60 m guten Schutz.

2,3 Kindersicherheit

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge, Gurtgeometrie und Sitzkontur sind hierfür optimal. Auch Befestigen mit Isofix ist möglich. Der Beifahrer-Airbag ist mit dem Schlüssel abschaltbar, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.
- Wegen der räumlichen Beengtheit und der ungünstigen Gurtschlossanbringung ist das Befestigen der Kindersitze auf den Rücksitzen beschwerlich. Den hinteren Fenstern fehlt ein Einklemmschutz.

3,1 Fußgängerschutz

Die ähnlich gestalteten S40 und V50 schneiden beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm durchschnittlich ab. Für den C70 ist mit einem vergleichbaren Ergebnis zu rechnen. Harte Motorbauteile befinden sich nicht direkt unter der Motorhaube.

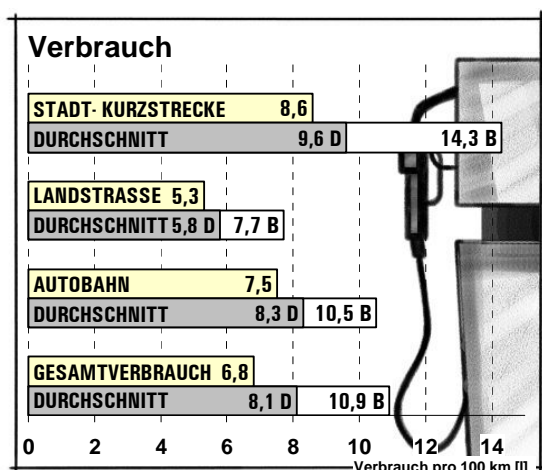
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

- + Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des C70 mit dem 2,4-l-Dieselmotor und 180 PS liegt bei 6,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 180 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 37 Punkte (klassenabhängig). Innerorts benötigt das Cabrio 8,6 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,5 l pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, ein sehr gutes Resultat kann der Volvo aber nicht erreichen. Und so erzielt er 40 von 50 möglichen Punkten (klassenunabhängig) im EcoTest. Insgesamt kann er so 77 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.



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

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

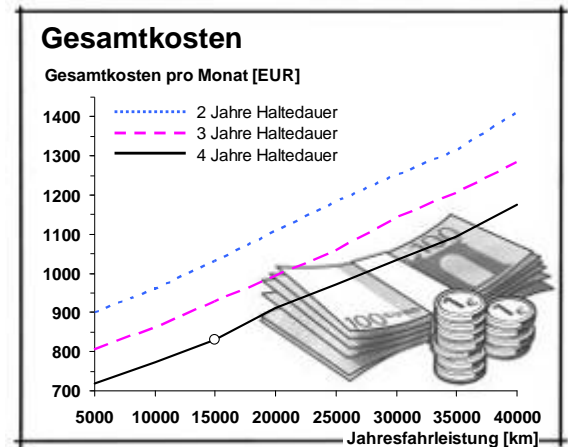
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch recht niedrig liegt, kann der C70 hier eine gute Bewertung erzielen.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Für Wenigfahrer bis max. 15000 km pro Jahr reduziert sich jedoch der Wartungsumfang und somit die Kosten. Der 2,4 Liter Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der nach 180.000 km oder nach spätestens 6 Jahren ausgetauscht werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

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

⊖ Die jährliche Inspektion bedeutet gerade für Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Die Werkstattstundenpreise sind verhältnismäßig teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 831 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,1 Wertstabilität*

⊕ Dem C70-Cabrio in Kombination mit dem genügsamen und kräftigen Dieselmotor wird ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert.

3,3 Kosten für Anschaffung*

Über 43.000 Euro als Grundpreis (für das getestete Modell) sind eine Menge Geld, jedoch ist die Ausstattung sehr umfangreich, im Bereich der Sicherheit ist alles wichtige an Bord und mit Luxus wie Lederausstattung kann das Cabrio auch serienmäßig aufwarten.

2,8 Fixkosten*

Die festen Kosten bewegen sich im üblichen Rahmen für ein Auto dieser Klasse, Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung liegen im zufriedenstellenden Bereich, leiglich die Teilkaskoversicherung kommt verhältnismäßig teuer. Die KFZ-Steuer geht mit 336 Euro pro Jahr in Ordnung für ein Dieselfahrzeug dieser Leistungsklasse.

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, kann sich der C70 im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Treibend bei den Kosten sind der absolute Wertverlust, der im Monat mit über 500 Euro zu Buche schlägt (in der durchschnittlichen Beispielrechnung).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4	2.4i	T5	2.0D	D5
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	5/2435	5/2435	5/2521	4/1997	5/2400
Leistung [kW(PS)]	103(140)	125(170)	169(230)	100(136)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	220/4000	230/4400	320/1500	320/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	11,0	9,1	7,6	11,0	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	240	205	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,2 S	9,2 S	9,3 S	6,2 D	6,8 D
CO2 [g/km]	212	215	209	158	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/24	16/21/24	16/25/24	17/22/24	17/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	234	240	230	266	336
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	758	780	885	720	772
Preis [Euro]	32.900	34.500	39.900	36.250	38.550

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2400 ccm
Leistung	132 kW(180 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45/R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/ 5,3/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	174g/km/ 180g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4615/1820/1400 mm
Leergewicht/Zuladung	1755 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/390 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	60 l
Reichweite	880 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	530 Euro
Monatliche Gesamtkosten	831 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/24
Grundpreis	43.150 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	1740 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	620 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2100 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Windschott	370 Euro

AUSSEN

Lackierung Metallic	700 Euro°
---------------------	-----------

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen