



Volvo C30 DRIVe Momentum (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

Der Volvo C30 ist nichts Neues mehr auf Deutschlands Straßen. Zum Modelljahr 2010 hat er aber ein Facelift bekommen. Im Mai wurde die komplette Motorenpalette nochmal überarbeitet. Der kleine Dieselmotor, der DRIVe, ist als Sparmotor konzipiert. Mit der Start/Stop-Automatik soll vor allem im Stadtverkehr beachtlich Kraftstoff gespart werden. Außerdem lädt er durch die Bremsenergie-Rückgewinnung erstrangig im Schiebebetrieb die Batterie auf, was zu weiteren Einsparungen führt. Die Rechnung geht auf: Mit einem Testverbrauch 4,3 Litern auf 100 km und einem CO₂-Ausstoß von 113 g/km kann sich der Schwede sehen lassen. Allerdings muss man für das Sparauto der unteren Mittelklasse einen Grundpreis von 24.300 € bezahlen, was so manchen sparsamen Zeitgenossen vom Kauf des C30 abhalten könnte.

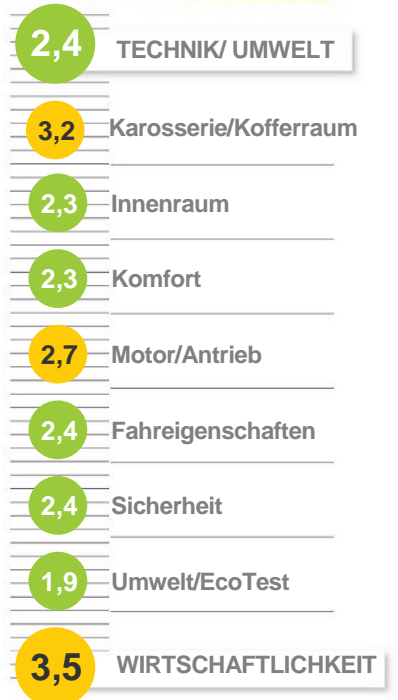
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Opel Astra, VW Golf

+ körpergerechte Sitze, sparsamer Dieselmotor, geringe Betriebskosten, gutes Raumangebot vorne, sauberes Abgas

- kleiner Kofferraum, hoher Anschaffungspreis, schlechter Fußgängerschutz, hohe Werkstatt- und Reifenkosten



ADAC-URTEIL



3,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Die Karosserie ist solide geschaffen, am Finish sind aber Verbesserungen möglich. Die Stoßstangen sind nicht sehr passgenau und die Türen sind für ein Fahrzeug dieser Preisklasse nicht adäquat eingepasst. Gegen Straßenschmutz sind die Türausschnitte oben und unten abgedichtet. Stoßleisten auf den Schwellern fehlen allerdings. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

⊕ Im Innenraum herrscht hoher Qualitätsstandard, mit hochwertigen und passgenauen Kunststoffelementen sowie sauber gearbeiteten Polstern. Der Unterboden ist fast komplett glattflächig und der Motorraum ist komplett verschlossen. Das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Für ein viersitziges Fahrzeug ist eine mögliche Zuladung von 414 kg hervorragend.

⊖ Der Tankverschluss ist nicht an die zentrale Türverriegelung gekoppelt. Die Kunststoffeinlagen und Stoßleisten an den Fahrzeugflanken können ihren Zweck nicht erfüllen. Sie schützen kaum vor geringen Beschädigungen wie z. B. anschlagende Türen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, es ist auch ein schmales Notrad zu haben. Ist kein Notrad an Bord, so wird weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel mitgeliefert.

2,4

Sicht

Die Rundumsicht ist passabel, die Kopfstützen liegen in der Flucht mit den Fensterpfosten und stören dadurch nicht zusätzlich.

⊕ Die weit heruntergezogene Heckscheibe erleichtert rückwärts Einparken. Auch nach vorne ist der Volvo gut abschätzbar. Hindernisse vor dem Fahrzeug sind durch den abfallenden Vorderwagen sehr gut erkennbar. Die asphärischen Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten. Das von den Scheibenwischern gereinigte Feld ist vorne wie hinten groß. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Bi-Xenonscheinwerfer (inklusive dynamischem Kurvenlicht) und eine akustische Einparkhilfe hinten sind als Extra zu haben.

⊖ Im Innenspiegel sieht man wenig. Vor allem die hinteren Kopfstützen blockieren die Sicht.

3,6

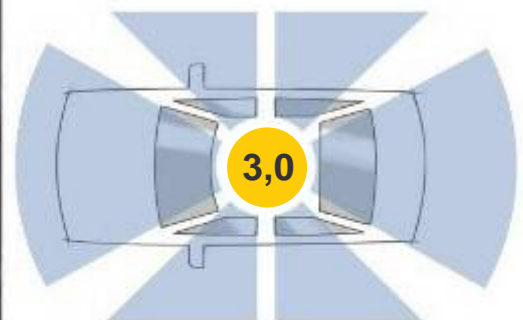
Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, an den weit vorspringenden Türschwelleren verschmutzt man sich jedoch die Kleidung.

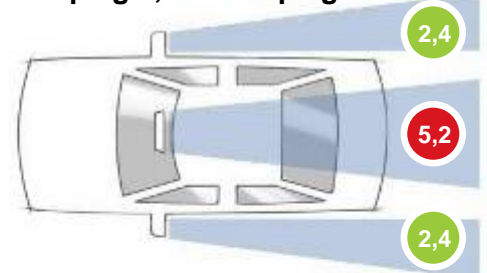


Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach hinten recht passabel.

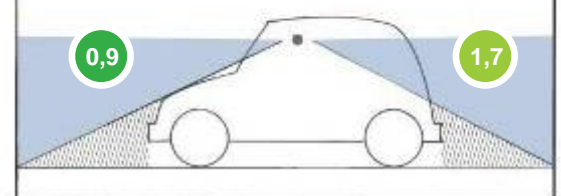
Rundumsicht



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.

Die extra langen Türen öffnen weit, erfordern aber entsprechend Platz zum Nachbarauto. Per Fernbedienung werden die Türen ver- und entriegelt, ebenso können damit die Fenster geschlossen, aber nicht geöffnet werden. Die Türfeststeller könnten etwas fester rasten.

- + Die Schweller sind niedrig, man muss die Beine zum Einsteigen nicht weit anheben. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit an und leuchten den Heimweg aus.
- Aufgrund der tiefgezogenen Dachlinie besteht die Gefahr, dass man sich beim Einsteigen den Kopf stößt. Der Zugang zu den hintern Plätzen gestaltet sich schwierig. Zwar fahren die vorderen Sitze nach vorne und geben Platz zum Durchsteigen frei, sie rasten in der vorderen Stellung aber nicht ein. Weder an den Sitzen, noch an den hinten nicht vorhandenen Haltegriffen kann man sich aus dem Fahrzeug ziehen. Auch bei geöffneten Türen kann das Fahrzeug verriegelt werden. Es besteht die Gefahr des Aussperrens.

4,4 Kofferraum-Volumen*

- Der Kofferraum ist mit 200 l Fassungsvermögen recht klein, bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es aber 510 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss beim Einladen wegen der hohen Bordwand über 84 cm angehoben werden. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen und gibt eine große Öffnung frei. Sie schwingt 1,82 m nach oben und stört somit nur sehr große Personen. Aufgrund der geringen Tiefe des Gepäckraums können auch vorgerutschte Gegenstände gut erreicht werden.
- Die Gepäckraumabdeckung ist absolut unpraktisch. Sie muss per Hand sehr umständlich in den Kofferraum eingehängt werden. Fast 18 cm müssen die Gepäckstücke angehoben werden, um sie aus dem Kofferraum zu befördern. Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach.



Der Kofferraum des C30 ist mit 200 l Volumen nicht von klassenüblicher Größe. Immerhin 510 l stehen bei umgeklappter Rücksitzbank zur Verfügung.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die beiden Rücksitzlehnen lassen sich recht einfach umlegen, anschließend ist der Boden durchgehend eben. Unabhängig davon kann die Mittelarmlehne vorgeklappt werden, um lange Gegenstände durchladen zu können, ohne dass die Lehnen vorgeklappt werden müssen.

- Kleine Gepäckstücke können allenfalls in der Reserveradwanne untergebracht werden.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Die Bedienung von Klimaanlage, Radio und Außenspiegeleinstellung ist durchschnittlich gestaltet. Die Bedienelemente sind klein, die Mittelkonsole ist mit den vielen kleinen Tastern überladen. Das Lautsprechersystem dürfte stärker dimensioniert sein.

+ Der Volvo C30 lässt sich nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienen, die meisten der wichtigen Schalter sind sinnvoll angeordnet und funktionell. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Gut angebracht ist das Zündschloss im Armaturenbrett. Die großen Rundinstrumente sind einfach gehalten und gut abzulesen, der Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der vordere Wischer hat einen Regensensor, der hintere sogar Dauer- und Intervallschaltung. Die Schalter für Licht und Nebelleuchten sind optimal platziert. Auch einen Tempomat gibt es serienmäßig, er lässt sich bequem über große Tasten am Lenkrad einstellen. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Gut im Armaturenbrett platziert ist das Radio. Das Navigationssystem wird durch Bedienelemente auf der Rückseite des Lenkrads (sehr gewöhnungsbedürftig) gesteuert oder auch über eine Fernbedienung.

- Die Drucktasten auf der "schwebenden" Mittelkonsole sind etwas klein geraten, das betrifft vor allem die Tasten für beheizbare Heckscheibe und Umluft. Viel zu tief angebracht sind die Bedienelemente der Klimaautomatik. Es gibt vorne und hinten nur wenige Ablagen. Das Handschuhfach öffnet kaum, ist klein und zerklüftet. Im Fond gibt es keine Leseleuchten. Die breite Mittelkonsole verdeckt die Handräder der Lordosenstützen und erschwert das Angurten.



Die Bedienung des C30 ist weitgehend funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie das optische Highlight der frei stehenden Mittelkonsole kennt man bereits vom Volvo S40/V50.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Vorne ist großzügig Platz vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,97 m Größe zurückschieben. Die üppige Innenbreite und Höhe führen zu einem subjektiv angenehmen Raumgefühl.

3,8 Raumangebot hinten*

Hinten sitzen Erwachsene ziemlich beengt, weil der Abstand zu den Vordersitzlehnen gering ist; bei 1,80 m großen Mitfahrern ist die Grenze erreicht, bis zu der man angenehm sitzen kann (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

- Der C30 ist ein reiner Viersitzer. Die Innenbreite ist im Bereich der Rücksitzbank zu knapp bemessen.



Auf den hinteren beiden Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,3 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt. Einzelhindernisse werden zufriedenstellend geschluckt. Auch bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten nicht übermäßig.

- + Langwellige Fahrbahn meistert der Volvo souverän. Die Karosse neigt sich weder um die Längs- noch um die Querachse unangenehm stark. Die Stuckerneigung ist gering.
- Auf kurzweiliger Fahrbahn neigt er regelrecht zum Hoppeln.

2,0 Sitze

+ Die großen, bequemen Vordersitze bieten genügend Körperunterstützung, nur der Seitenhalt könnte noch besser sein. Sie sind beide in Höhe und Neigung einstellbar. Die Polsterung ist komfortabel, die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen aber in der Breite sehr früh. Für bessere Formgebung im Lendenwirbelbereich gibt es einstellbare Rückenstützen, die aber nicht in der Höhe angepasst werden können. Die Sitzposition des Fahrers ist entspannt, nur das rechte Knie kann unter Umständen schmerzhaften Kontakt zur freistehenden Mittelkonsole aufnehmen. Füße und Beine werden gut unterstützt, wenn auch die Sitzflächen etwas kurz sind. Auch die Fondpassagiere sitzen entspannt und bequem. Nur die Rückenlehnen sind etwas schmal geschnitten und nicht arg hoch.

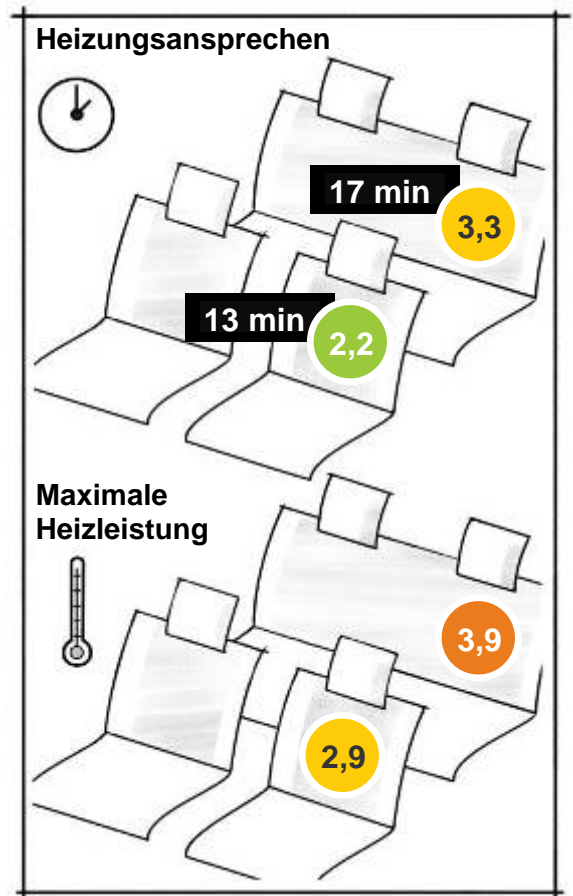
2,8 Innengeräusch

Das Innengeräusch des C30 liegt im Klassendurchschnitt (70 dB (A) bei 130 km/h). Das Motorengeräusch ist deutlich vernehmbar, aber noch nicht übermäßig aufdringlich. Auf Dauer stören nur Windgeräusche, die am Türscheibenrahmen entstehen.

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist im vorderen Bereich relativ kräftig, hinten hingegen ist sie nur durchschnittlich stark. Vorne werden 22° C Raumtemperatur nach 13 Minuten erreicht, hinten dauert es vier Minuten länger.

- + Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet sensibel und situationsangepasst. Sie lässt sich fein einstellen. Sie beinhaltet einen Aktivkohlefilter, welcher die Außenluft von unangenehmen Gerüchen befreit und eine automatische Umluftsteuerung.
- Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht öffnen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Im Bereich Fahrleistungen verpasst der 1,6 Liter Diesel knapp eine gute Bewertung. Dafür ist vor allem der lang übersetzte fünfte Gang verantwortlich. Während die Elastizität im vierten Gang noch gut ist, dauert der Zwischensprint im größten Gang wesentlich länger.

3,5 Laufkultur

Der Dieselmotor läuft nur mäßig kultiviert, klingt bei hoher Leistungsabforderung angestrengt und dröhnt ab 3500 Touren unangenehm. In diesem Drehzahlbereich und auch bei sehr niedrigen Drehzahlen treten deutliche Vibrationen im Innenraum auf.

2,4 Schaltung

Die fünf Gänge lassen sich recht gut schalten, hin und wieder haken sie ein wenig.

⊕ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist, nicht zuletzt aufgrund der kurzen Schaltwege, hoch. Der Rückwärtsgang lässt sich gut und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft eine kraftstoffsparende Fahrweise zu verwirklichen.

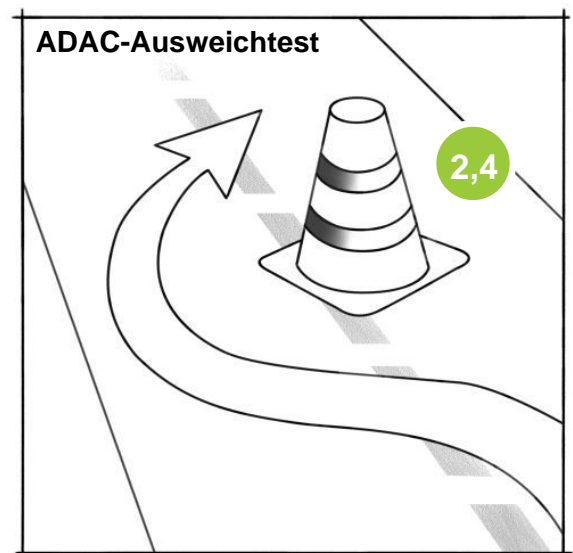
2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Ein sechster Gang würde aber nicht schaden, hätte bessere Fahrleistungen und niedrigere Drehzahlen bei hohem Tempo zur Folge.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig. Beim ADAC-Ausweichtest lenkt der C30 präzise ein und auch beim anschließenden Gegenlenken reagiert er ohne Hektik, folgt zuverlässig dem vorgegebenen Kurs. Nur ganz leicht drängt am Ende des Kurses das Heck nach außen, aber weit entfernt von jedweder Schleudertendenz.



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

⊕ In Kurven untersteuert das Fahrzeug deutlich. Ein Fahrverhalten, das dem Schweden Agilität raubt, aber auch ungeübten Fahrern Fahrsicherheit bietet. Lastwechselreaktionen treten, vor allem durch das früh einsetzende Untersteuern, kaum auf.

2,6 Lenkung*

Zielgenauigkeit und Lenkgefühl sind durchschnittlich. Auch der Wendekreis von 11,5 Metern liegt im Klassenmittelfeld.

⊕ Die Lenkung spricht sehr schnell und nicht nervös an, sie ist direkt übersetzt und ist auch beim Rangieren leichtgängig.

⊖ Beim starken Beschleunigen stellt die Lenkung stärker zurück.

2,6 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ordentlich dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

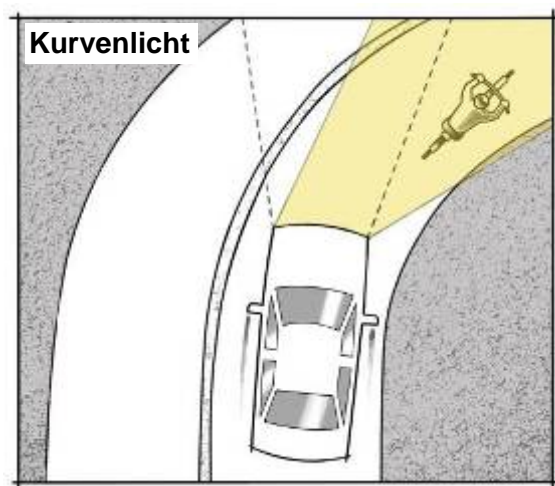
2,4 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

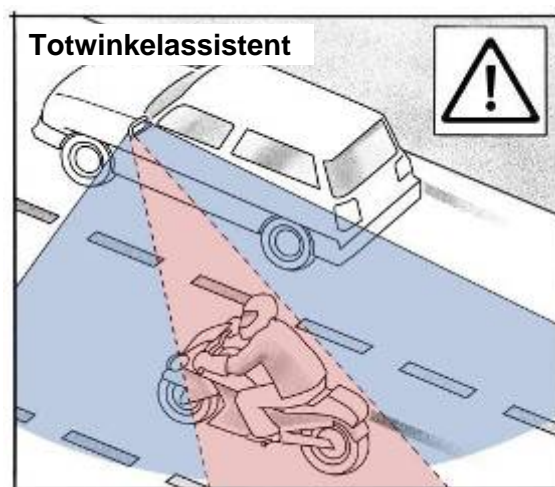
⊕ Zur Erhöhung der Fahrsicherheit ist die Fahrdynamikregelung DSTC (entspricht ESP) in Kombination mit einem Bremsassistent installiert. Optional ist das kamerabasierte Totwinkelschutzsystem BLIS zu haben, das den Fahrer bei Objekten im toten Winkel warnt. Auch Kurvenlicht ist gegen Aufpreis erhältlich. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch automatisch einschaltendes Warnblinklicht gewarnt. Um den Motor anlassen zu können muss die Kupplung gedrückt werden. Ein unbeabsichtigtes Anrollen wird so verhindert.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug besitzt neben zweistufigen Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Beim Euro NCAP-Crashtest erreicht er 34 Punkte und somit fünf Sterne. Bei Missachtung der Anschnallpflicht erinnert an allen Sitzen ein durchdringender Warnton.



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



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.

An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem eventuellen Unfall sehr hohe Zugkraft aufbringen. Die Kopfstützen sind vorn aktiv und für Personen bis ca. 1,80 m ausreichend hoch, der Abstand zum Kopf ist erfreulich gering. Hinten sind sie niedriger und reichen noch bis zu einer Körpergröße von 1,65 m.

– Die hinteren Kopfstützen sind zu weit vom Kopf entfernt. Warndreieck und Verbandkasten sind bei beladenem Kofferraum nicht zu erreichen.

2,6 Kindersicherheit

+ Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den vorhandenen Gurten stabil unterbringen - auch mittels ISOFIX-System. Die Beifahrerairbags sind deaktivierbar. Dann ist das Befestigen einer rückwärtsgerichteten Babyschale erlaubt. Beim Euro NCAP-Crashtest erhält der Volvo C30 von 49 Punkten.

– Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich. Das ISOFIX-Befestigungssystem kostet Aufpreis.

4,1 Fußgängerschutz

– Nur die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube sind entschärft. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind aber noch viel zu aggressiv gestaltet. Lediglich 9 von max. 36 Punkten werden beim Euro NCAP-Crashtest erreicht.

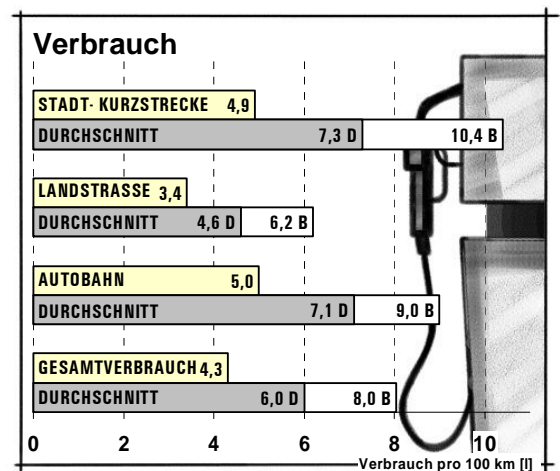
1,9 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

+ Der Volvo C30 ist mit dem 1,6 Liter Dieselmotor sehr sparsam. Innerorts begnügt er sich mit 4,9 l, außerorts mit 3,4 l und auf der Autobahn mit 5,0 Litern Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein erfreulich niedriger Wert von 4,3 l/100 km. Er emittiert 113 g CO2/km und erhält dafür beim ADAC EcoTest 41 Punkte.

1,8 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Die gesundheitsschädigenden Rußpartikel werden von einem Filter absorbiert. Beim ADAC EcoTest erhält er für den geringen Schadstoffausstoß 42 Punkte. Kombiniert mit den Punkten für den CO2-Ausstoß reicht es für 83 Punkte und somit vier Sterne.



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

3,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6

Betriebskosten*

+ Ein geringer Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff beschert dem C30 eine hervorragende Bewertung bei den Betriebskosten.

4,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Für Wenigfahrer bis 10.000 km/Jahr reduziert sich jedoch der Wartungsumfang und somit auch die Kosten. Der Rußpartikelfilter muss nach 120.000 km oder spätestens nach sechs Jahren ausgetauscht werden.

+ Volvo verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der 1,6 Liter Diesel besitzt zwar einen Zahnriemen, der jedoch spätestens erst nach 240.000 km oder zehn Jahren gewechselt wird. Die Kosten für den Reifenersatz befinden sich bei Nutzung der günstigen Seriengröße auf niedrigem Niveau.

- Vor allem die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

3,3

Wertstabilität*

Der C30 kämpft in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie z. B. den VW Golf. Trotz einer Überarbeitung wirkt er auch nicht mehr frisch. Ihm wird ein mittelmäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

4,2

Kosten für Anschaffung*

- Mit einem Grundpreis von 24.445 € ist der C30 DRIVE Momentum zu teuer. Für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ist der Preis sehr hoch angesiedelt.

3,4

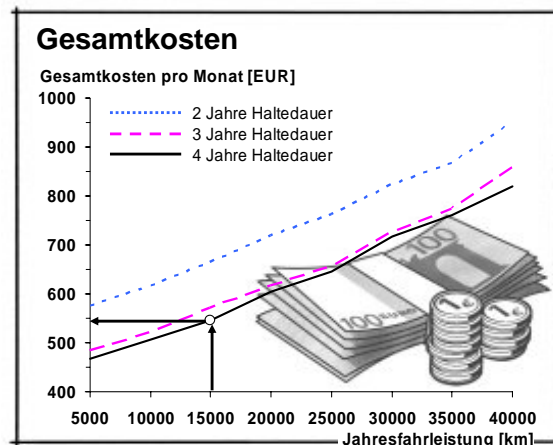
Fixkosten*

Auch bei den Fixkosten liegt der kompakte Schwede nur im Mittelfeld. Die Kfz-Steuer schlägt mit 152 € pro Jahr zu Buche.

- Die Kfz-Versicherung, insbesondere Haftpflicht und Teilkasko sind übermäßig teuer.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten sind nicht gerade erschwinglich. Die günstigen Betriebskosten bewahren den Volvo vor einer noch schlechteren Bewertung. Die Werkstatt- und Reifenkosten und der Wertverlust sind schon beachtlich. Auch die Fixkosten haben nur durchschnittliches Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 547 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0	T5	DRIVE	D2	D3	D4	2.0F
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1999	5/2521	4/1560	4/1560	5/1984	5/1984	4/1999
Leistung [kW(PS)]	74(100)	107(145)	169(230)	80(109)	84(115)	110(150)	130(177)	107(145)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	185/4500	320/1500	240/1750	270/1750	350/1500	400/1750	185/4500
0-100 km/h[s]	11,8	9,4	6,7	11,3	11,3	9,4	8,6	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	210	240	190	195	210	220	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	8,1 S	9,4 S	4,3 D	4,8 D	5,6 D	5,6 D	10,8 ET
CO2 [g/km]	167	177	203	99	114	134	134	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/18	14/20/22	17/22/22	17/19/22	17V/19V/22V	17V/20V/22V	17V/20V/22V	14/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	126	154	218	152	152	218	218	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	614	756	530	531	585	610	611
Preis [Euro]	19.900	22.400	27.500	22.995	22.400	24.950	26.500	22.800

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

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)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/ 3,4/ 5,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / 113g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4266/1782/1437 mm
Leergewicht/Zuladung	1366 kg/414 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1275 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	319 Euro
Monatliche Gesamtkosten	547 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/22
Grundpreis	24.445 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.



Volvo C30 DRiVe Momentum (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	910 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	510 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	910 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (und Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	50 Euro
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.100 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (50:50 geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1080 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	310 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar, einstell- und beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	700 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest