



Volvo C30 2.0D Momentum Powershift Geartronic (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Der Zweiliter-Dieselmotor des C30 sorgt für gute Fahrleistungen und ist mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (Powershift) kombinierbar, welches saubere Schaltvorgänge vollzieht, aber nicht arg schnell schaltet. Als Besonderheit war der Testwagen mit dem optionalen Alcomat ausgestattet. Für 850 € zuzüglich Einbau kann der Alcomat in einigen Volvomodellen (C30, S40, V50, C70, V70, XC70, S80, XC60) nachgerüstet werden. Durch blasen in einen elektronischen Tester muss der Fahrer seine Fahrtüchtigkeit beweisen, erst dann lässt sich der Motor starten. Dieser Test funktioniert allerdings nicht immer - das Start-Prozedere wird auf Dauer zur lästigen Angelegenheit. Fraglich ist auch, wer einen Fahrzeug-Grundpreis von 27.650 € akzeptiert, um dafür ein Auto zu bekommen, das auch im Unterhalt sehr teuer ist und schon etwas betagt wirkt.

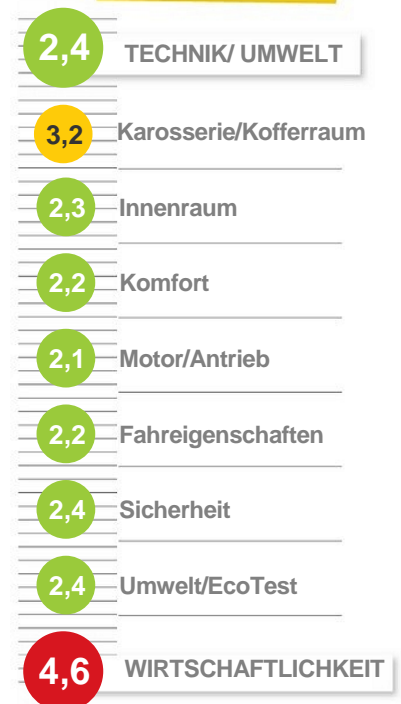
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Opel Astra, VW Golf

+ körpergerechte Sitze, geringe Betriebskosten, gutes Raumangebot vorne, sauberes Abgas, gute Fahrleistungen, standfeste Bremsanlage

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



ADAC-URTEIL



3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7 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, es ist eine Schutzfolie verklebt. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

⊕ Im Innenraum herrscht hoher Qualitätsstandard, mit hochwertigen und passgenauen Kunststoffelementen sowie sauber gearbeiteten Polstern. Die Aluminium-Applikationen sind etwas gewöhnungsbedürftig. Der Motorraum ist komplett verschlossen. Das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Für ein viersitziges Fahrzeug ist eine mögliche Zuladung von 388 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

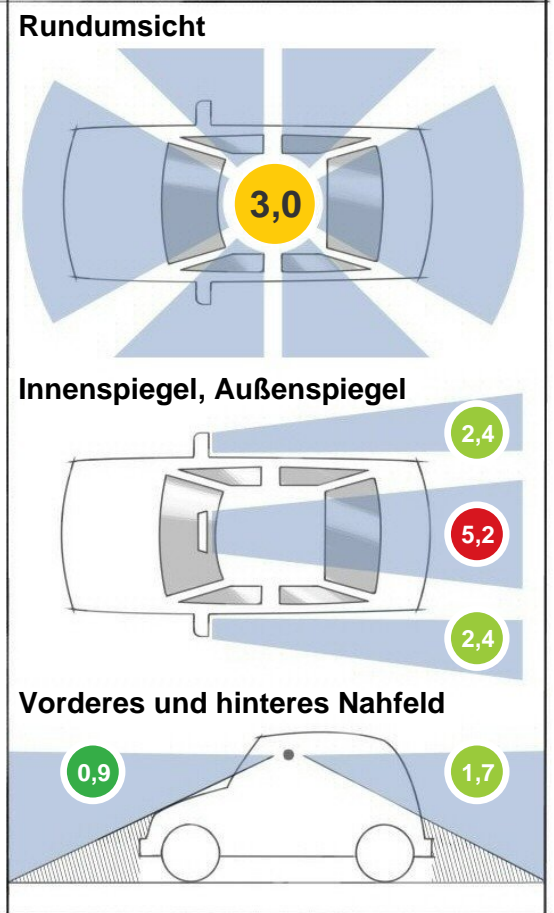
Die Rundumsicht ist passabel, die Kopfstützen liegen in der Flucht mit den Fensterpfosten und stören dadurch nicht zusätzlich.

⊕ 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.



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



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.

3,6

Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, an den weit vorspringenden Türschwelleren verschmutzt man sich jedoch die Kleidung. 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 immerhin 510 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



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

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.

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.

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. Mit dem optionalen Alcolguard muss der Fahrzeugführer vor Fahrtantritt seine Fahrtüchtigkeit beweisen. Ist das Fahrzeug länger als eine halbe Stunde abgestellt, so muss ein neuer Alkoholtest durchgeführt werden. An der Mittelkonsole ist ein Alkomat installiert, in welchen, auf Befehl im Display, geblasen werden muss. Bläst man nicht zu stark und nicht zu schwach und liegt der Promillewert im gesetzlich zulässigen Rahmen, so lässt sich anschließend der Motor starten. Ein Prozedere, das auf Dauer nerven kann.



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.

+ 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.

+ Vorne ist großzügig Platz vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis 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.

2,2 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 Karosserie neigt sich weder um die Längs- noch um die Querachse unangenehm stark. Die Stuckerneigung ist gering.

– Auf kurzweiliger Fahrbahn neigt er regelrecht zum Hoppeln.



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

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.

2,4 Innengeräusch

Das Motorengeräusch des 2,0 Liter-Dieselmotors ist für die Insassen deutlich wahrnehmbar. Auf Dauer stören aber nur Windgeräusche, die am Türscheibenrahmen entstehen.

+ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 68 dB(A) erfreulich niedrig.

1,8 Klimatisierung

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

⊕ 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. Erfreulich ist die gute Heizleistung. Auf allen Plätzen ist eine Raumtemperatur von 22° C bereits nach 12 Minuten erreicht.

⊖ Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht öffnen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Der 136 PS-Diesel sorgt für makellose Fahrleistungen. In Kombination mit dem 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe wirkt der Volvo agil und elastisch.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels geht in Ordnung, auch wenn er in vielen Betriebszuständen zum Brummen neigt.

⊕ Für einen Selbstzünder mit vier Zylindern nehmen die Insassen sehr wenig Vibrationen wahr.

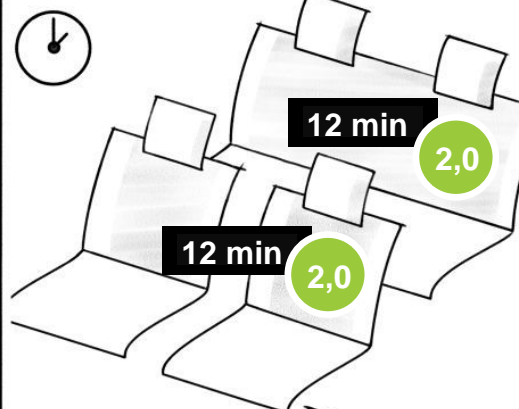
2,1 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe arbeitet weitgehend ruckfrei, die Schaltpunkte liegen gut. Die Gangwechsel werden zwar zügig, für ein Doppelkupplungsgetriebe aber nicht übermäßig schnell vollzogen. Der Wählhebel ist gut bedienbar und gegen Verschalten gut gesichert. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann der Rückwärtsgang geräuschlos eingelegt werden. Wenn man dann aber zu früh Gas gibt, so wird ein brachialer Richtungswechsel vollzogen. Die eingelegten Gangstufen werden dem Fahrer angezeigt.

2,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Auch die Gesamtübersetzung ist noch gut gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit moderaten 2500 Touren.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Durch das hohe Drehmoment des Motors kann auch ESP Traktionsprobleme nicht immer verhindern.

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. 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.

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.

2,5 Lenkung*

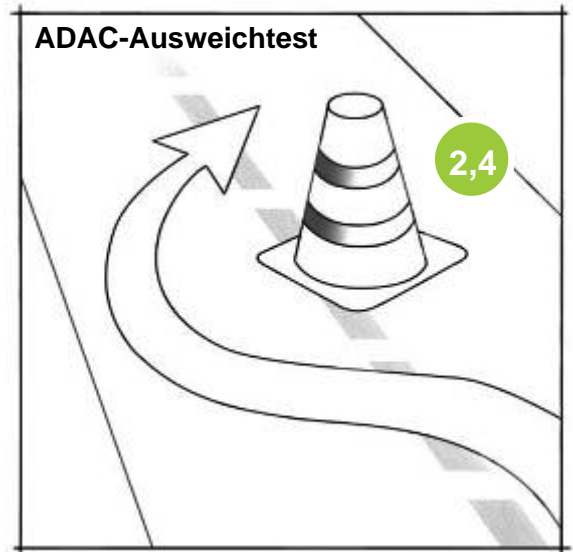
Zielgenauigkeit und Lenkgefühl sind durchschnittlich. Auch der Wendekreis von 11,1 Metern liegt im Klassenmittelfeld.

⊕ 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.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ordentlich dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 36 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).



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.

2,4 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.

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. 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.

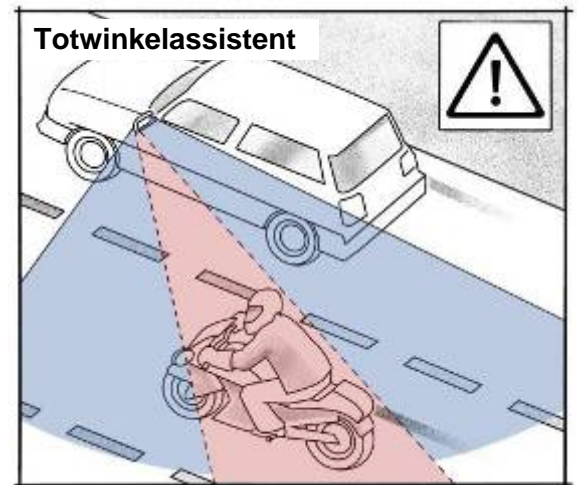
2,6 Kindersicherheit

⊕ 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 38 von 49 Punkten.

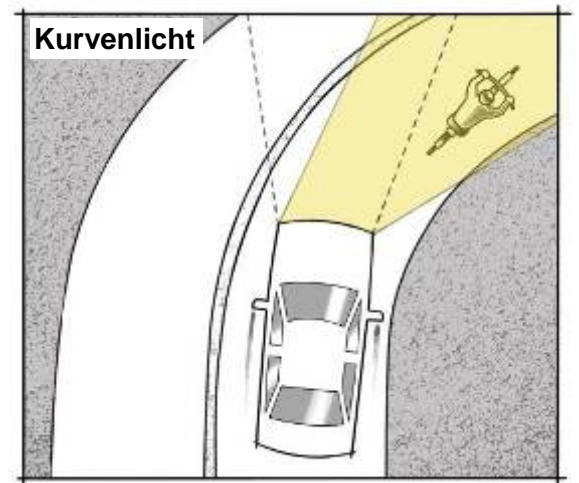
⊖ Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich. Das ISOFIX-Befestigungssystem kostet Aufpreis.

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.



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.



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

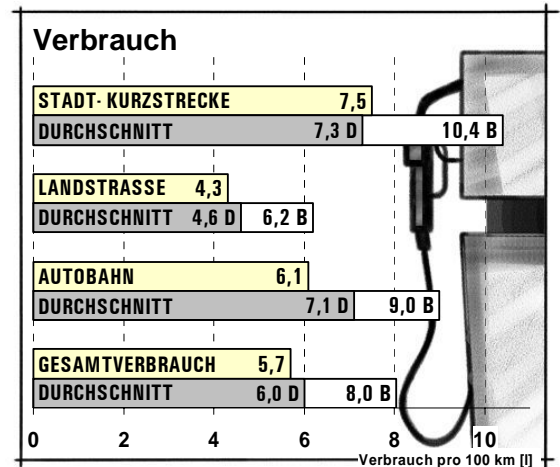
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des Volvo C30 2.0 D Powershift Geartronic liegt bei 5,7 Liter auf 100 km. Im Stadtverkehr konsumiert er 7,5 l/100 km, über Land 4,3 l/100 km und auf der Autobahn 6,1 l/100 km. Der CO₂-Ausstoß beträgt 151 g/km, was ihm im ADAC-EcoTest 28 Punkte beschert.

1,6 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 44 Punkte. Kombiniert mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß reicht es für 72 Punkte und somit vier Sterne.



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

4,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten berechnet. Trotz eines nur durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs sind die Betriebskosten niedrig. Er kann mit günstigem Dieselmotorkraftstoff betankt werden.

5,0 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.

+ Volvo verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der 2,0-Liter Diesel besitzt zwar einen Zahnriemen, der jedoch spätestens erst nach 240.000 km oder zehn Jahren gewechselt wird.

- Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig, was relativ kurze Inspektionsabstände und damit häufigere Werkstattbesuche bedeutet. 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.

4,8 Kosten für Anschaffung*

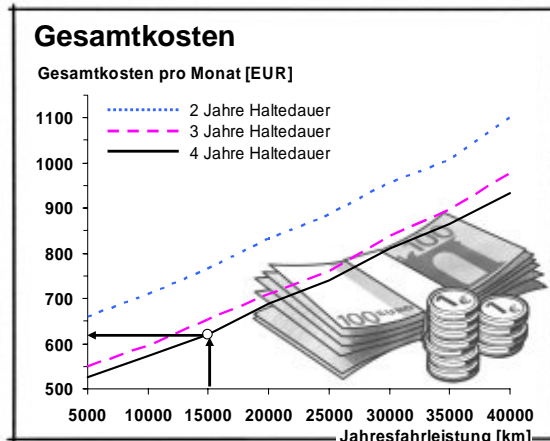
– Mit einem Grundpreis von 27.650 € ist der C30 2.0D Momentum Powershift Geartronic zu teuer. Für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ist der Preis nicht mehr gerechtfertigt.

4,9 Fixkosten*

– Auch die Fixkosten liegen sehr hoch. Die Kfz-Steuer schlägt mit 262 € pro Jahr zu Buche. Die Kfz-Versicherung, insbesondere Haftpflicht und Teilkasko, sind übermäßig teuer.

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten des Volvo sind immens. Daran ändern auch die günstigen Betriebskosten nichts. Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sehr hoch. Aber auch der Wertverlust ist beachtlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 621 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0	2.4i	T5	1.6D DRIVE	2.0D	D5	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	5/2435	5/2521	4/1560	4/1997	5/2400	4/1999
Leistung [kW(PS)]	74(100)	107(145)	125(170)	169(230)	80(109)	100(136)	132(180)	107(145)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	185/4500	230/4400	320/1500	240/1750	320/2000	400/2000	185/4500
0-100 km/h[s]	11,8	9,4	8,1	6,7	11,3	9,4	7,7	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	210	220	240	190	205	225	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	8,0 S	8,8 S	9,4 S	4,9 D	5,7 D	6,4 D	10,8 ET
CO2 [g/km]	167	177	200	203	119	151	164	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/18	14/20/22	14/20/22	17/22/22	17/19/22	17/20/22	17/21/22	14/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	126	154	210	218	152	252	316	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	612	670	756	532	579	647	611
Preis [Euro]	19.900	22.400	24.000	27.500	22.400	24.200	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
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-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/ 4,3/ 6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156g/km / 151g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4266/1782/1447 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	910 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro
Automatikgetriebe (Powershift Geartronic)	1.950 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	910 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	510 Euro ^o
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	910 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	50 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.100 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (50:50)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.080 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Glas elektrisch)	980 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	357 Euro
Monatliche Gesamtkosten	621 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/22
Grundpreis	27.650 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen