



Volvo XC40 T5 R Design AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (182 kW / 247 PS)

Mit dem neuen XC40 ist Volvo erstmals im Segment der kompakten SUV vertreten. Der 4,43 m lange Schwede ist damit nach dem XC60 und XC90 das dritte SUV im Modellprogramm. Zum ADAC Autotest tritt das derzeitige Topmodell an, der 247 PS starke XC40 T5. Dieser rollt stets mit Allradantrieb und Achtstufen-Automatikgetriebe vom Band. Antriebsseitig lässt das SUV kaum Wünsche offen. Die Fahrleistungen liegen auf dem Niveau von Kompaktportlern à la Ford Focus ST, allerdings lässt sich der Schwede dafür auch entsprechend entlohnen. Mit 8,6 l/100 km ist der 1,7 Tonnen schwere XC40 alles andere als genügsam. Zudem fallen die CO-Emissionen im anspruchsvollen Autobahnzyklus zu hoch aus.

Die kantige Karosserie überzeugt mit sorgfältiger Verarbeitung und gutem Platzangebot. Das Fahrwerk kann ebenfalls überzeugen. Auch ohne adaptive Dämpferregelung und trotz Sportfahrwerk samt optionaler 20-Zöller bietet der XC40 T5 einen angenehmen Federungskomfort bei gleichzeitig sehr sicheren Fahreigenschaften. Weniger gut gefällt uns hingegen das Bediensystem, das sich in dieser Form in allen neueren Volvo-Modellen befindet. Zwar wirkt das Armaturenbrett durch die Konzentration der meisten Funktionen auf einen großen Touchscreen aufgeräumt, manche Bedienschritte sind dadurch aber unnötig umständlich.

Insgesamt ist der neue XC40 eine auch optisch erfrischende Neuerscheinung, die sich vor der deutschen Konkurrenz nicht verstecken muss. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- + LED-Scheinwerfer serienmäßig, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, gute Verarbeitungsqualität
- hoher Verbrauch, unter Last erhöhter CO-Ausstoß, teils umständliches Bediensystem

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,8 |
| | Stadtverkehr | 3,5 |
| | Senioren | 2,6 |
| | Langstrecke | 2,5 |
| | Transport | 2,7 |
| | Fahrspaß | 2,6 |
| | Preis/Leistung | 2,8 |

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Der Volvo XC40 liefert zum Premiumpreis auch eine Verarbeitung auf Premiurniveau. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Bei der Materialauswahl merkt man allerdings den Klassenunterschied zum größeren XC60. Im Gegensatz zum Mittelklasse-SUV sind beim Kompakten die Türverkleidungen sowie das Armaturenbrett im unteren

Bereich nicht geschäumt. Auch der Mittelunnel ist mit hartem Kunststoff überzogen. Den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz muss er allerdings nicht scheuen.

Der Unterboden präsentiert sich ebenfalls tadellos. Der Motorraum und die seitlichen Bereiche sind verkleidet, Korrosionsschutz ist sorgfältig aufgetragen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der mit 54 Litern recht kleine Tank hat zur Folge, dass der XC40 T5 mit einer Füllung nur rund 625 km weit kommt (auf Basis des ADAC EcoTest). Im Falle eines Reifenschadens steht ein Pannenset zur Verfügung. Gegen Aufpreis gibt es zumindest ein Notrad. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug dabei.

⊕ Der XC40 eignet sich dank des Allradantriebs und der hohen Anhängelast bestens als Zugfahrzeug: Ist der Hänger gebremst, darf der Schwede maximal 2,1 Tonnen an den Haken nehmen. Ohne Zusatzbremse sind bis zu 750 kg drin. Die Stützlast ist mit 110 kg ebenfalls großzügig bemessen. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden.

2,6 Licht und Sicht

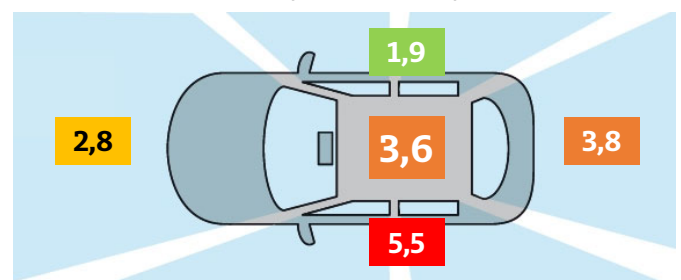
Wegen der steilen Heckpartie und der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört.

Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Der dank den optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die extrem breiten C-Säulen gegenüber, die bis in die hinteren Seitenfenster ragen und den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Ab Werk bietet der XC40 lediglich Parksensoren hinten, gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn, ein Parklenkassistent sowie eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera zu haben.

⊕ Der XC40 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten, Abbiegelicht und automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es noch eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie dynamisches Kurvenlicht, das sich in beide Richtungen um bis zu 30 Grad mit dem Lenkrad mitbewegt.

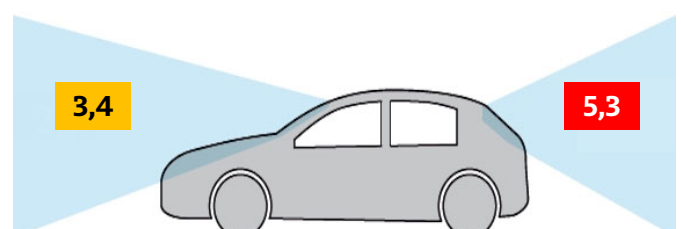
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Letztere lassen sich jedoch elektrisch abklappen (aufpreispflichtig) - eine sinnvolle Investition.

Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Ausleuchtung homogener sein.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel sind

groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden ebenso wie der Innenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

2,4 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten.

Der Testwagen ist mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dann sind auch Spots in allen vier Türgriffen dabei, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erleuchten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann.

⊕ Serienmäßig ist beim XC40 der Red Key. Damit kann der Wagen auf einfache Weise mit anderen Personen geteilt werden, ohne dabei den physischen Schlüssel zu übergeben. Möglich wird das private Carsharing durch Volvo On Call. Sobald die Volvo On Call App auf dem Smartphone des Fahrzeugentleihers installiert ist, kann der Besitzer einen Gast-Zugang senden, mit dem er den Red Key aktivieren, den Volvo XC40 entriegeln und für den Fahrbetrieb freischalten kann. Nach der Fahrt wird das Fahrzeug dann durch die Volvo On Call App verriegelt und der Red Key wieder deaktiviert. Der physische Red Key kann also die ganze Zeit im Volvo XC40 bleiben.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 320 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 485 Liter oder neun Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 715 Liter (bis Fensterunterkante) bzw. 1265 Liter (dachhoch) hinein.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante ist mit 77 Zentimeter sehr hoch.

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp über 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen ist mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe sowohl von außen per Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste in der Fahrertür betätigen. Das optionale schlüssellose Zugangssystem betrifft auch den Kofferraum. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des XC40 von klassenüblicher Größe. Viele Kombimodelle bieten hier jedoch deutlich mehr Platz.

sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lässt sie sich unter dem Ladeboden verstauen.

Mit drei Lampen wird der Kofferraum nachts hell ausgeleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche bietet der Volvo. Gegen Aufpreis geschieht dies auch per Tastendruck im Kofferraum, die hinteren Kopfstützen sind dann elektrisch umklappbar.

Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des

Ladeguts lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann.

Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zu recht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist beim XC40 stets als 12,3 Zoll großer Bildschirm ausgeführt. Es bietet eine gute

Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.



Einer Verarbeitungsqualität auf Premiumniveau kann die Materialanmutung im Innenraum nicht ganz folgen. Die Bedienung des Volvo wird fast ausschließlich über den großen, zentral angeordneten Touch-Screen-Monitor gesteuert. Hier verstecken sich die Funktionen in diversen Untermenüs, nicht einmal die Heizung bzw. Klimatisierung besitzt eigene, vom Bildschirm unabhängige Funktionstasten. Dies erfordert nicht nur eine intensive Auseinandersetzung mit der Bedienungsanleitung, sondern führt auch zu stetiger Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio samt acht Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig.

Ebenfalls serienmäßig ist Volvo On Call, das für die Online-Anbindung des Infotainments sorgt. Auch die automatische Notruffunktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC40 sind damit möglich. Die ersten drei Jahre sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die

Nutzungsdauer verlängert werden - die Notruffunktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeug-ortung). Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Digitalradio und die Smartphoneintegration via Apple CarPlay oder Android Auto kosten Aufpreis. Gleiches gilt für das Premium-Soundsystem von Harman Kardon mit 13 Lautsprechern und den 12-Volt-Anschluss im Kofferraum.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für größere Insassen ausreichen. Das gute

Raumgefühl wird nur durch die hohe Seitenlinie sowie das recht hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert.

2,6 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe fallen die Platzverhältnisse gut aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht das Platzangebot für bis zu 1,90 m große Mitfahrer. Die aus Designgründen im hinteren unteren Bereich verdeckten Seitenscheiben beeinträchtigen das generell recht gute Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, Ein-Liter-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

sich ein Smartphone problemlos verstauen. Die großen Türfächer sind so gestaltet, dass sogar ein Laptop dort Platz findet. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und klimatisierbar (in Verbindung mit Zweizonen-Klimaautomatik).

⊕ Vorn bietet der XC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, hier lässt

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Auch mit dem beim R Design serienmäßigen Sportfahrwerks bietet der XC40 einen bemerkenswert guten Federungskomfort. Auch ohne adaptive Dämpferregelung und trotz der optionalen 20-Zoll-Bereifung spricht das Fahrwerk recht sensibel auf Unebenheiten aller

Art an. Selbst im Stadtverkehr kommen Unebenheiten nur gut gefiltert zu den Insassen durch. Auf der Autobahn liegt der XC40 angenehm ruhig und eignet sich bestens für lange Etappen.

2,3 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond geht in Ordnung. Verbesserungswürdig sind die steile Lehne sowie die geringe Oberschenkelauflage.

bei gleichzeitig angenehmer Polsterung und Kontur. Eine elektrische Höhen- und Sitzneigungseinstellung kostet Aufpreis, wohingegen die elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze ebenso serienmäßig ist wie die ausziehbare Oberschenkelauflage.

⊕ Die beim R Design serienmäßigen Sportsitze des Testwagens sind sehr bequem. Sie bieten guten Seitenhalt

2,7 Innengeräusch

Mit 68,3 dB(A) liegt der gemessene Innengeräuschpegel des Testwagens auf durchschnittlichem Niveau. Der Motor hält sich akustisch zurück, solange nicht hohe Drehzahlen

abgefordert werden. Abroll- und Windgeräusche treten nicht in den Vordergrund.

2,3 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der XC40 R Design mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Optional sorgt eine Zweizonen-Klimaautomatik im Sommer für angenehme Temperaturen an Bord. Für Wohlbefinden an kalten Tagen

sorgt die serienmäßige Sitzheizung vorn. Gegen Aufpreis gibt es zusätzlich eine Sitzheizung für die äußeren Fondsitze, Lenkrad- und Standheizung sowie eine beheizbare Windschutzscheibe.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der 247 PS starke Turbobenziner hat mit dem Volvo XC40 wenig Mühe und sorgt für sportliche Fahrleistungen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in flotten 4,1 s. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 6,5 s an, die Höchst-

geschwindigkeit beträgt 230 km/h.

Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In einer Sekunde ist man von 15 auf 30 km/h.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo gibt sich viel Mühe, die in den aktuellen Modellen meist verwendeten Vierzylinder-Motoren abzuschotten und einen gediegen-komfortablen Antriebskomfort zu bieten. Dies gelingt auch gut, es bleibt aber ein Respektsabstand zu einem Sechs- oder Achtzylinder. Gerade wenn man den ziemlich spontan ansprechenden

Motor bei höheren Drehzahlen fordert und die volle Leistung abrufen will, kann sich der T5 das typische Vierzylinder-Dröhnen nicht ganz verkneifen. Die Vibrationen hat Volvo gut entkoppelt, im Innenraum ist davon kaum etwas zu spüren.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik von Aisin reagiert spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Die Gänge können alternativ auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad vorgewählt werden. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h der Freilauf aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, um das Schleppmoment des Motors zu umgehen. Das Fahrzeug rollt dann mit verringertem Fahrwiderstand und spart dadurch

Kraftstoff. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min.

Ordert man die optionalen Schaltwippen nicht, hat man keine Möglichkeit, in den Schaltvorgang einzugreifen. Die Schaltkulisse des Automatikgetriebes weist leider keine manuelle Schaltgasse auf.

Neben einer Berganfahrhilfe ist der XC40 zusätzlich mit einer Autohold-Funktion ausgestattet.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der XC40 überzeugt im ADAC Ausweichtest mit einem sehr sicheren Fahrverhalten. Dank kräftiger, aber gezielter ESP-Eingriffe folgt der Volvo erstaunlich präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Hütchenparcours dirigieren. Kurven nimmt das SUV zwar mit deutlicher Wankneigung, aber dank der optionalen 20-Zoll-Bereifung des Testwagens erstaunlich

flott.

Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen.

Der beim Topmodell T5 serienmäßige Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion. Allerdings dauert es einen merklichen Moment, ehe die Hinterachse bei durchdrehenden Vorderrädern hinzugeschaltet wird.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung im XC40 arbeitet recht präzise und setzt Lenkbefehle auch dank der 20-Zoll-Bereifung spontan um. In schnell durchfahrenen Kurven geht die Wankneigung etwas zu Lasten der Präzision. Die Lenkkräfte befinden sich auf niedrigem Niveau, das Lenkgefühl ist dadurch etwas entkoppelt. Wenig zu kritisieren gibt es hingegen an der guten Zentrierung, die für entspanntes Fahren auf der Autobahn sorgt.

2,9 Bremse

Mit einem gemessenen Bremsweg von 36,3 m aus Tempo 100 fällt die Verzögerung nur durchschnittlich aus. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut und lässt sich zweistufig verstellen.

1,6 SICHERHEIT



0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC40 kümmern sie sich um das Image und bauen schon serienmäßig eine Armada an aktiven Assistenten ein.

Wichtigster Baustein ist der Notbremsassistent, der nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Tiere, Fußgänger und Radfahrer erkennt. City Safety ist ab 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch und akustisch vor drohenden Kollisionen. Falls man nicht mehr rechtzeitig reagiert, bremst City Safety automatisch. Bis zu einem Geschwindigkeitsunterschied von 60 km/h können Unfälle so vollautomatisch vermieden werden. Zusätzlich erkennt der Volvo Gegenverkehr beim Linksabbiegen oder beim Verlassen der eigenen Fahrspur. Vor dem unbeabsichtigten Verlassen der eigenen Spur warnt der Spurhalteassistent und lenkt bei Bedarf das Auto auch wieder zurück in die Spur. Bei nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers wird ebenfalls gewarnt. Die Kamera hinter der Frontscheibe erkennt Verkehrszeichen und zeigt dem Fahrer erkannte Informationen an. Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen warnt der Schwede auch vor potentiell herumlaufenden Kindern in der Nähe von Schulen oder Bushaltestellen. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützt den Fahrer zusätzlich. Der Begrenzer wird auf Wunsch auf die von der Kamera erkannte, erlaubte Geschwindigkeit eingestellt.

Alle genannten Systeme sind serienmäßig, zusätzlich gibt es noch weitere Helfer wie den Pilot Assist. Dieser enthält im Wesentlichen einen Abstandsregeltempomaten und

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Option |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremsystem | Serie |
|  | vorausschauendes Notbremsystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Serie |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Option |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head Up Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

ermöglicht in Kombination mit dem Spurhalteassistenten ein teilautonomes Fahren.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, der nicht nur vor Autos auf der Nachbarspur

warnen, sondern im Zweifel auch einen korrigierenden Lenkeingriff vornimmt. Beim Rückwärtsausparken warnen die Radarsensoren des Systems auch vor Querverkehr.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts lag noch kein Euro NCAP Crashtest vor.

⊕ Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man im XC40 auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtkraftbegrenzer findet man auf allen fünf Sitzplätzen, ein Gurtstraffer wird lediglich auf dem mittleren Fondsitz vermisst. Die Kopfstützen vorn sind für 1,90 Meter große Personen hoch genug und bieten einen sehr guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben gutes Schuttpotential und schützen immerhin Personen bis 1,75 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

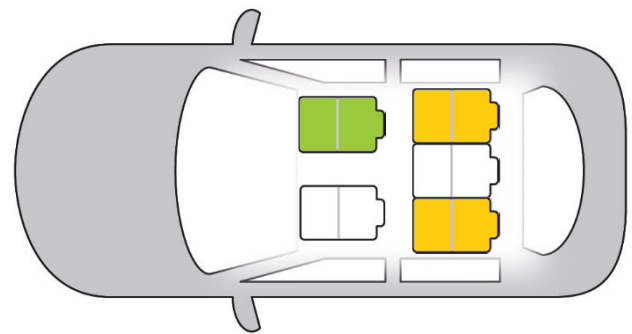
Der XC40 ist serienmäßig mit einer Festbremsautomatik ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Ebenfalls Serie ist das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie

je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. "Volvo On Call" sorgt dafür, dass nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt wird.

Optional und im IntelliSafe Surround-Paket enthalten ist die Heckaufprallabschwächung, die vor einem drohenden Heckaufprall das Auto festbremst, die Gurte strafft und das Warnblinklicht aktiviert.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,5 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzplätzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen hat man aber auch: So findet man am Beifahrersitz keine Isofix-Bügel und die ungünstigen Anlenkpunkte verhindern ein leichtes Befestigen von Kindersitzen per Gurt. Auch stehen die nicht demontierbaren Kopfstützen sehr hohen Kindersitzen eventuell im Weg.

Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf ratsam. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der hinteren Türen vom Fahrerplatz aus elektrisch betätigen.

2,6 Fußgängerschutz

Ein Euro NCAP Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts noch nicht vor. Die weich gestaltete Fahrzeugfront und der ausreichende Abstand zwischen Motorhaube und -block sollten für ein nicht allzu großes Verletzungsrisiko sorgen.

⊕ in automatisches Notbremssystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut.

4,0 UMWELT/ECOTEST

5,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit einer CO₂-Bilanz von 231 g/km geht der Testwagen aus dem ADAC EcoTest, das entspricht einem Verbrauch von 8,6 Litern Benzin. Damit ist natürlich keine gute Bewertung zu erwarten: Der Volvo erhält nur 6 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: innerorts 8,8 Liter, außerorts 7,3 Liter und auf der Autobahn 10,4 Liter auf 100 Kilometer.

2,6 Schadstoffe

Den Partikelaustritt, oft ein größeres Problem bei direkt einspritzenden Benzinern, hat Volvo mit Hilfe eines Partikelfilters gut im Griff. Abzüge gibt es aber im durch den hohen Vollgasanteil anspruchsvollen Autobahnzyklus des EcoTest: Hier fettet der Volvo unter hoher Last das Benzin-Luft-Gemisch an, um die Verbrennungstemperatur zu sen-

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 8,8 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 7,3 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 10,4 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 8,6 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

ken. Resultat ist ein erhöhter CO-Ausstoß. So gibt es lediglich 34 von 50 Punkten für die Schadstoffe. Die insgesamt erreichten 40 Punkte genügen für nur zwei Sterne.

3,1 AUTOKOSTEN

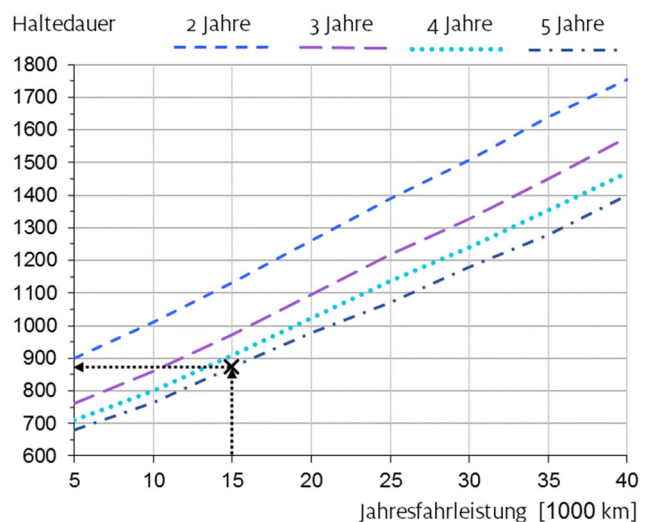
3,1 Monatliche Gesamtkosten

Das derzeitige Topmodell der XC40-Baureihe ist ein teures Vergnügen: 48.350 Euro verlangen die Schweden für den XC40 T5 R Design mit Allradantrieb und Automatikgetriebe (beides serienmäßig). Zumal das Kompakt-SUV gut, aber bei weitem nicht opulent ausgestattet ist. In puncto Sicherheit bringt der Volvo zahlreiche Features wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem und Spurhaltassistenten bereits ab Werk. Die Komfortausstattung dürfte jedoch umfangreicher sein: Parksensoren vorn und hinten, automatisch abblendender Innenspiegel sowie Zweizonen-Klimaautomatik gibt es nur gegen Aufpreis.

Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 178 Euro zu Buche, die ungünstigen Versicherungseinstufungen sind ebenfalls kein Pappenstiel. Zur Wartung muss der Volvo alle zwölf Monate oder 30.000 km. Die Fahrzeuggarantie beträgt zwei Jahre. Gegen Durchrostung geben die Schweden zwölf Jahre, auf den Lack eine zweijährige Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 871 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | T3 | T4 Geartronic | T5 AWD Geartronic | D3 | D4 AWD Geartronic |
|-------------------------------------|-----------|---------------|-------------------|-----------|-------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1477 | 4/1969 | 4/1969 | 4/1969 | 4/1969 |
| Leistung [kW (PS)] | 114 (156) | 140 (190) | 182 (247) | 110 (150) | 140 (190) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 265/1850 | 300/1400 | 350/1800 | 350/1800 | 400/1750 |
| 0-100 km/h [s] | 9,4 | 8,4 | 6,5 | 9,9 | 7,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 200 | 210 | 230 | 200 | 210 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 6,3 S | 6,7 S | 7,1 S | 5,0 D | 5,0 D |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 146 | 156 | 164 | 127 | 133 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/23/20 | 18/23/20 | 18/23/20 | 18/23/20 | 18/23/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 132 | 162 | 178 | 254 | 266 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 664 | 721 | 840 | 661 | 733 |
| Preis [Euro] | 31.350 | 36.150 | 44.850 | 34.150 | 41.350 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

| | |
|--|-------------------------------|
| 4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Partikelfilter | |
| Hubraum | 1.969 ccm |
| Leistung | 182 kW/247 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | 350 Nm bei 1.800 1/min |
| Kraftübertragung | Allrad permanent |
| Getriebe | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 230 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 6,5 s |
| Verbrauch pro 100 km | 7,1 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 164 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,56 m ² /0,34 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 235/55 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.425/1.863/1.652 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.772/448 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 460/1.336 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/2.100 kg |
| Stützlast/Dachlast | 110/75 kg |
| Tankinhalt | 54 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Belgien, Gent |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 4,1 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.200 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 245/45 R20 103V |
| Reifenmarke Testwagen | Pirelli P Zero |
| Wendekreis links/rechts | 11,7/11,8 m |
| EcoTest-Verbrauch | 8,6 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 8,8/7,3/10,4 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 195 g/km (WTW* 231 g/km) |
| Reichweite | 625 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,3 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.040 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.730/490 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 320/715/1.265 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 144 Euro | Werkstattkosten | 95 Euro |
| Fixkosten | 123 Euro | Wertverlust | 509 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 871 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 178 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/23/20 | | |
| Basispreis XC40 T5 R Design AWD Geartronic | 48.350 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 08.01.2018 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 59.220 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 4.550 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|------------------------------|------------------------------------|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | Serie/540 Euro° |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/1.520 Euro° (im Paket) |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 410 Euro°/Serie |
| Parklenkassistent | 650 Euro° |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | 450 Euro°/990 Euro° |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 420 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|----------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | Serie/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | 540 Euro° (im Paket) |

INNEN

| | |
|--|-------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/300 Euro° |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 1.170 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | 150 Euro°/300 Euro° |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/240 Euro° |
| Lenkradheizung | 210 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung (teilelektrisch) | 1.130 Euro° |
| Metalliclackierung | ab 700 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.350 Euro° |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,1

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,5 | Motor/Antrieb | 1,6 |
| Verarbeitung | 2,0 | Fahrleistungen | 1,4 |
| Alltagstauglichkeit | 2,8 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 2,1 |
| Licht und Sicht | 2,6 | Schaltung/Getriebe | 1,5 |
| Ein-/Ausstieg | 2,4 | Fahreigenschaften | 2,5 |
| Kofferraum-Volumen | 2,8 | Fahrstabilität | 2,1 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,2 | Lenkung | 2,3 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,3 | Bremse | 2,9 |
| Innenraum | 2,6 | Sicherheit | 1,6 |
| Bedienung | 2,7 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,8 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,2 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,6 |
| Raumangebot vorn | 2,2 | Kindersicherheit | 2,5 |
| Raumangebot hinten | 2,6 | Fußgängerschutz | 2,6 |
| Innenraum-Variabilität | 3,3 | Umwelt/EcoTest | 4,0 |
| Komfort | 2,4 | Verbrauch/CO ₂ | 5,4 |
| Federung | 2,4 | Schadstoffe | 2,6 |
| Sitze | 2,3 | | |
| Innengeräusch | 2,7 | | |
| Klimatisierung | 2,3 | | |

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl