

## Volvo S40 2.0D Summum (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Volvo hat seinem S40 für das Modelljahr 2008 ein Facelift verpasst. Äußerlich wurde das Design der Karosserie mehr an die größeren Volvo-Modelle angelehnt, gegen Aufpreis gibt es das am Testwagen verbaute sportliche RDesign-Paket mit geänderten Schürzen und Schwellern und großen Alufelgen; im Innenraum hat sich nicht so viel geändert. Bekannt und bewährt ist auch der 2-Liter-Dieselmotor von Peugeot, der sich mit ordentlicher Leistung, sauberen Abgasen (Partikelfilter Serie) und angemessenem Verbrauch zeigt. Das Fahrwerk weiß mit einem gelungenen Kompromiss aus Komfort und sportlicher Direktheit zu überzeugen. Sicherheit ist eine typische Volvo-Domäne, die auch der S40 mit sechs Airbags, Stabilitätsprogramm und stabilen Karosserie-Strukturen erfüllt. Bei seinen relativ kompakten Außenmaßen darf man natürlich keine Wunder im Innenraum erwarten, hinten wird es für Erwachsene schon etwas enger. Alles in allem ist der Volvo S40 aber eine überzeugende Limousine etwas abseits des langweiligen Mainstreams, die aber auch ihren Preis hat: für den Testwagen über 35.000 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi (V50).

**Konkurrenten:** Alfa Romeo 159, Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Ford Mondeo, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Vectra, Peugeot 407, Saab 9-3, VW Passat.

- + gute Sitze
- + kultivierter Motor
- + ausgewogene Fahrwerksabstimmung
- + hoher Sicherheitsstandard
- + standfeste Bremse
- + angemessener Verbrauch
- + Partikelfilter Serie

- hinten knappes Platzangebot
- Schwächen beim ADAC-Ausweichtest
- hohen Anschaffungskosten



### Karosserie/Kofferraum

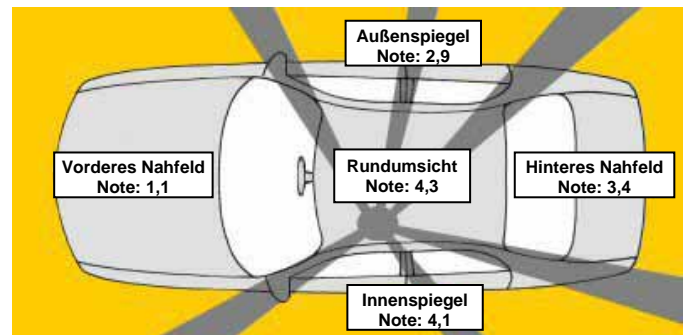
**Note 2,5**

#### Verarbeitung

**Note: 2,1**

- + Bei der Karosserie hinterlassen Verarbeitung und Finish einen guten Eindruck. Die äußeren Türleisten an den Karosseriefanken sind zwar lackiert, bieten aber dennoch einen gewissen Schutz für das empfindliche Blech und können so Reparaturkosten deutlich reduzieren. Der ordentliche Eindruck setzt sich auch im Innenraum fort, der sich solide gefertigt zeigt und vor allem mit unkonventionellen Details wie der frei stehende Mittelkonsole zu gefallen weiß. Die Kunststoffe besitzen ein gefälliges Muster, die Aluapplikationen auf der Mittelkonsole sollen für etwas sportlichen Flair sorgen - insgesamt bleibt optisch und haptisch aber der Abstand zu den teureren und größeren Volvo-Modellen gewahrt, die etwas hochwertiger wirken. Die Tankdeckel-Entriegelung ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen, es befindet sich aber ein gut erreichbarer Entriegelungsschalter am Armaturenbrett beim Lichtschalter. Fast vollständig nach unten abgeschottet zeigt sich der Motorraum, das reduziert das Eindringen von Straßenschmutz und sorgt dank weniger Luftverwirbelungen für einen etwas niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Sehr positiv: die Türausschnitte sind unten nach außen vollständig abgeschottet und verschmutzen damit

- nicht. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.
- Das Auswechseln der elektrischen Sicherungen unter dem Handschuhfach ist sehr umständlich und kompliziert. Bei einer Reifenpanne steht normalerweise nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Notrad kostet Aufpreis, ein vollwertiges Reserverad



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.

ist nicht lieferbar, weil es in der kleinen Reserveradmulde keinen Platz findet.

### Sicht

**Note: 2,7**

- + Eine akustische Einparkhilfe für den Heckbereich gibt es gegen Aufpreis, serienmäßig dagegen erhält der Kunde bei der getesteten Ausstattungslinie "Summum" die Bi-Xenonscheinwerfer - auf Wunsch gibt's für diese auch Kurvenlichtfunktion. Wiederum Serie ist der automatisch abblendende Innenspiegel.
- Wegen der unübersichtlichen Karosserie lassen sich die Fahrzeugenden nur erahnen, was besonders beim Einparken störend ist. Die breiten Mittelpfosten (B-Säule) behindern die Sicht zur Seite. Die hinteren Pfosten sowie die nicht wegklappbaren hinteren Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten ein - so erzielt der Volvo S40 bei der ADAC-Rundumsichtmessung kein gutes Ergebnis. Auch die Sicht im Innenspiegel lässt zu wünschen übrig.



Breite Dachsäulen sowie nicht klapp- oder versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten doch erheblich ein.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,7**

- Vorn ist der Zustieg in Ordnung, die Höhe der Sitzfläche über der Straße mit 55 cm akzeptabel, ebenso die Höhe des Türausschnittes. Sehr angenehm ist der im vorderen Bereich abgesenkte Schweller bei den Vordertüren. Hinten steigt man deutlich beengter ein und aus, da die Türausschnitte enger sind (u.a. wegen hinterem Radlauf und abfallender Dachkante).
- + Die Fernbedienung dient nicht nur zum Ver- und Entriegeln der Türen, sondern auch zum Öffnen und Schließen der Fenster. Eine sinnvolle Sicherheitsfunktion: Mit dem "Panikknopf" an der Fernbedienung lässt sich die Alarmanlage in Gang setzen, um Aufmerksamkeit zu erregen und eventuelle Räuber in die Flucht zu schlagen. Angenehm: Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
  - Die vorderen Türbremsen sind zu schwach ausgelegt.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,5**

Der Kofferraum fasst 400 l Gepäck - nur ein durchschnittlicher Wert. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 765 l.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,4**

- + Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, die Entriegelung arbeitet elektrisch unterstützt. Mit 66 cm fällt die Landekante recht niedrig aus, nur die Bordwand innen stört mit ihren gut 10 cm etwas. Der Kofferraum an sich hat mit seiner glattflächigen Form ein zweckmäßiges Format und lässt sich gut nutzen.
- Wegen der kleinen Luke und der großen Tiefe kommt man an manches nach vorn gerutschte Gepäckstück nicht so leicht. Auch können sperrige Gegenstände manchmal schon gar nicht eingeladen werden. Beim Schließen der Kofferraumklappe kann man sich

die Hände verschmutzen, wenn man von oben zudrücken muss.



Der Kofferraum ist mit 400 l Volumen von klassenüblicher Größe. Störend ist die wegen der weit nach hinten ragenden Heckscheibe sehr klein geratene Ladeöffnung.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,5**

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen. Damit kleineres Gepäck im Kofferraum nicht vor und zurück rutscht, kann ein Teil des Kofferraumbodens wie ein Raumteiler aufgestellt werden.
- Eine Durchladeluke in der Rücksitzlehne ist nicht erhältlich. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer. Um die Rücksitzlehnen vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden. Dabei dürfen auch die Vordersitze nicht zu weit nach hinten geschoben sein.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,1**

- + Ein wenig Eingewöhnung braucht es, aber dann lässt sich der Volvo ohne Probleme bedienen; einige Funktionen werden anders als bei deutschen Modellen üblich gesteuert, aber in sich logisch. Die meisten Knöpfe und Schalter sind sinnvoll und funktionell angeordnet. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale und Schalthebel zeigen sich günstig platziert und gut erreichbar. Der Scheibenwischer kann per Sensor gesteuert werden. Der Lichtschalter ist günstig links am Armaturenbrett untergebracht, direkt darunter die Knöpfe für Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte. Die Tasten für die Radiobedienung sind in sinnvoller Höhe in der



Die Bedienung des S40 ist weitgehend funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie das optische Highlight der frei stehenden Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

Mittelkonsole angeordnet, jene für die Klimaregelung befinden sich etwas zu tief, zudem sind die Tasten teilweise sehr klein und schlecht abgegrenzt. Gut ablesbar dagegen zeigen sich die Instrumente, einen Bordcomputer mit Momentan- und Durchschnittsverbrauchsanzeige gibt es serienmäßig. Alle vier Fensterheber arbeiten elektrisch mit Ab- und Aufwärtsautomatik und verfügen über einen wirksamen Einklemmschutz. Die elektrisch einstellbaren, beheizbaren und anklappbaren Außenspiegel kann man bequem über einen Schalter in der Fahrertür bedienen. Ebenfalls serienmäßig: die Sitzheizung für Fahrer- und Beifahrersitz sowie die elektrische Sitzeinstellung für die Fahrerseite. Die helle Innenbeleuchtung bringt nachts Licht in den dunklen Innenraum.

- Die Drucktasten auf der "schwebenden" Mittelkonsole sind etwas klein geraten, störend ist das vor allem bei der beheizbaren Heckscheibe und der Steuerung der Umluftkontrolle, die immerhin über einen Automatikmodus verfügt. Im Bereich der Vordersitze gibt es mit dem Facellift zum Modelljahr 2008 größere Ablagen, diese verfügen aber nach wie vor nur über das Mindestmaß in der Klasse - ein Flaschenhalter fehlt noch immer. Die Bedienung des Navigationssystems ist umständlich, es wird entweder über eine Infrarot-Fernbedienung, für die es keine eigene Halterung im Innenraum gibt, oder über einen Bediensatelliten, der auf der Rückseite des Lenkrads platziert ist und dessen Tastenbeschriftungen damit während der Fahrt nicht lesbar sind, gesteuert. Das Handschuhfach ist sehr klein. Eine Fehlkonstruktion für nettes Design: Beim Lösen der Handbremse kann man sich die Finger einwickeln. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind.

**Raumangebot vorne\* Note: 2,6**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen finden auch 1,90 m große Personen bequem Platz, besonders wegen der großen Kopffreiheit. Die Innenbreite fällt nur zufriedenstellend aus. Dennoch lässt sich auch am subjektiven Raumgefühl nichts aussetzen.

**Raumangebot hinten\* Note: 3,9**

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, wird es hinten schon etwas knapper mit dem Raumangebot – bis 1,75 m Größe finden Insassen gut Platz, darüber wird es eng für den Kopf und die Knie. Auch um die Innenbreite ist es eher knapp bestellt, und so kann der mittlere Sitzplatz nur als Notsitz oder Kindersitz durchgehen. Die hohe Fensterkante sorgt auch subjektiv für ein eher mäßiges Raumgefühl.

**Komfort Note 2,1**

**Federung Note: 2,1**

- + Das Fahrwerk ist recht ausgewogen, tendenziell straff abgestimmt, aber dennoch nicht unkomfortabel. Kurze wie lange Bodenwellen werden gut pariert, bisweilen spricht die Federung etwas hart auf kleine Unebenheiten wie abgesenkte Kanaldeckel und Quertugen an. Meist liegt der Wagen verhältnismäßig ruhig auf der Straße, erst bei Geschwindigkeiten ab 180 km/h zeigt sich eine gewisse Stuckerneigung bei regelmäßigen Bodenwellen. Die Seitenneigungen in Kurven fallen gering aus, ebenso die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen. Auch beladen ändert sich die Federung nur wenig.

**Sitze Note: 1,9**

- + Fahrer- wie Beifahrersitz verfügen über Höhen- und Neigungseinstellung (elektrisch Fahrerseite Serie, Beifahrerseite Aufpreis). Die Vordersitze sind insgesamt straff und bequem gepolstert, sie bieten ordentlichen Komfort und trotz Lederbezug guten Seitenhalt, da die Sitzwangen mit einem raueren und damit weniger rutschigen Kunstleder bezogen sind. Die Lehnen sind hoch genug, die Sitzflächen lang genug und gewähren damit eine vernünftige Beinabstützung. Serienmäßig sind verstellbare Lordosenstüt-

zen für Fahrer und Beifahrer. Auf allen vier Außenplätzen gibt's Haltegriffe am Dachhimmel. Auch hinten bieten die äußeren Sitze einen ordentlichen Komfort für Personen bis ca. 1,80 m. Gegen Aufpreis lassen sich hinten die zwei Sitzflächen hochklappen und damit zwei Kindersitze "simulieren".

- Erwachsene haben hinten zu wenig Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche zu niedrig und zu wenig nach hinten geneigt ist. Im Sommer zeigen sich die glatten Lederbezüge schweißtreibend.

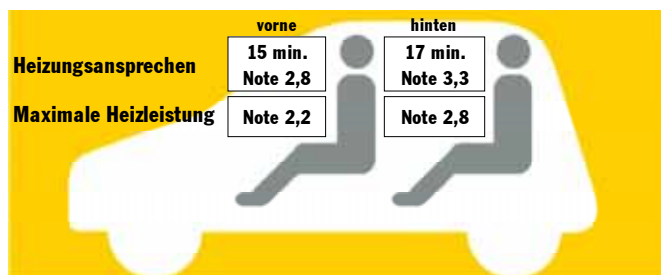
**Innengeräusch Note: 1,6**

- + Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel sehr niedrig. Aber auch bei hohen Geschwindigkeiten hält sich das Fahrgeräusch im Rahmen und es stören keine lästigen Geräusche. Der Dieselmotor bleibt fast immer kaum hörbar im Hintergrund.

**Heizung, Lüftung Note: 2,4**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten sind das Ansprechen und die Wirkung der Heizung etwas schlechter, aber immer noch im befriedigenden Bereich.

- + Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Serie) können sich Fahrer und Beifahrer ihre gewünschte Temperatur separat einstellen. Nur bei der Luftverteilung und der Luftmenge müssen sie sich einig sein.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

**Motor/Antrieb Note 1,6**

**Fahrleistungen\* Note: 1,6**

- + Mit seinen 2 Litern Hubraum und seinen 136 PS auf dem Papier schindet der S40 2.0D zunächst wenig Eindruck, ist man dann aber unterwegs, zeigt sich die Motorisierung als völlig ausreichend, um flott voran zu kommen. Überholmanöver sind rasch erledigt und auch an der Elastizität gibt es dank 320 Nm maximalem Drehmoment nichts auszusetzen - so ist auch schaltfaules Fahren problemlos möglich.

**Laufkultur Note: 2,0**

- + Wenn immer wieder von Mitfahrern die Frage aufkommt, ob das ein Benzin- oder ein Dieselmotor sei, dann spricht das ohne Zweifel für die Laufkultur des Dieselmotors. Nur selten ist er überhaupt zu hören, dann aber nie störend. Auch Vibrationen sind kaum auszumachen. Für einen Vierzylinder-Dieselmotor läuft er sehr kultiviert und ruhig.

**Schaltung Note: 2,0**

- + Die Gänge lassen sich leicht und sauber geführt schalten, auch an der Präzision gibt es wenig auszusetzen. Die kurzen Schaltwege unterstreichen den sportlichen Anspruch der kleinen Limousine.

**Getriebeabstufung Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors, der sein volles Temperament entwickeln kann und dennoch bei hohem Tempo über Drehzahlreserven verfügt. Auch die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig und ermöglichen sowohl schnelles Beschleunigen als auch ruhiges Fahren mit frühem Hochschalten.

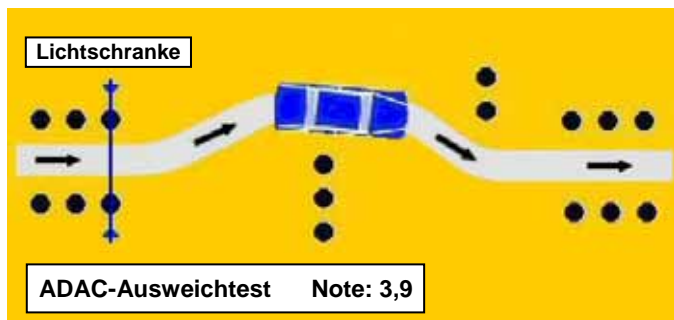
## Fahreigenschaften

Note 2,1

### Fahrstabilität

Note: 2,8

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl, das sich aber bei hohen Geschwindigkeiten wegen der nicht optimalen Lenkung langsam verabschiedet. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Tempo plötzlich ausweichen muss, greift die elektronische Stabilitätskontrolle (DSTC) korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist; durchdrehende Räder bei ferschem Anfahren kann sie aber nur mit Verzögerung einbremsen.
- Beim ADAC-Ausweichtest kann der S40 nicht ganz überzeugen, er fühlt sich zwar agil an, zeigt aber deutliches Übersteuern; auch ESP fängt ein ausbrechendes Heck nur unzureichend ein.



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.

### Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + In schnell durchfahrenen Kurven zeigt der S40 lange ein neutrales Fahrverhalten, das im Grenzbereich in gut beherrschbares Untersteuern übergeht. Das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm DSTC hilft dem Fahrer, das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo etwas zu hoch ist, indem es Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen wirkt.

### Lenkung\*

Note: 2,4

- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an und arbeitet insgesamt recht präzise. Sie ist recht direkt ausgelegt und unterstützt in Kombination mit ihrer Leichtgängigkeit die Handlichkeit der kleinen Limousine; so fällt Rangieren leicht, der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering.
- Gerade bei Autobahntempo vermittelt die Lenkung dem Fahrer keinen optimalen Kontakt zur Fahrbahn, in Kombination mit den schwachen Rückstellkräften und der zu hohen Servounterstützung ist das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten weniger angenehm. In den unteren Gängen zeigen sich bei hoher Leistungsforderung vom Motor deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung, sie stellt dann kaum noch zur Nulllage zurück.

### Bremse

Note: 1,5

- + Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der S40 etwa 37 m (Serienbereifung mit Rdesign-Paket, halbe Zuladung, Mittel aus 10 Vollbremsungen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest, es ist kein Brems-Fading messbar. Nur das Pedalgefühl leidet deutlich und wird schwammig, vor dem Bremsentest dagegen zeigte sich die Bremse gefühlvoll dosierbar und spontan ansprechend.

## Sicherheit

Note 1,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,9

- + Der Volvo S40 verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSTC), einen Bremsassistenten und über LED-Bremslichter, die bei einer Notbremsung schnell Blinken; zudem schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis gibt's einen Totwinkel-Assistenten, der vor dem Spurwechsel vor Hindernissen schräg hinter oder neben dem Auto warnt, und dynamisches Kurvenlicht in Verbindung mit den Bi-Xenon-Scheinwerfern.

#### Volvo BLIS (Blind Spot Information System)

Mit Hilfe von Digital-kameras in beiden Außenspiegeln überwacht BLIS den Verkehr zu beiden Seiten. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



### Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Volvo S40 alle fünf möglichen Sterne und zeigt sich damit als sehr sicheres Auto. Die Kopfstützen vorne sind zwar nicht in der Höhe einstellbar, bieten aber Personen bis 1,80 m sehr guten Schutz, zudem ihr Horizontalabstand zum Kopf sehr gering ist. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m, größere Menschen werden aber auch gut geschützt, weil das Dach weit herunter gezogen ist und somit auch eine gewisse Schutzfunktion übernehmen kann. Personen auf den Vordersitzen werden zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

### Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den Rücksitzen lassen sich bis zwei Kindersitz-Systeme unterbringen - am besten mit Isofix, weil die Gurte bei einigen Systemen weniger günstig liegen. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Gegen Aufpreis gibt es zwei integrierte Kindersitze hinten links und rechts sowie eine Abschaltmöglichkeit für den Beifahrersitz, wodurch dann auch rückwärtsgerichtete Kindersitze dort erlaubt sind.

### Fußgängerschutz

Note: 3,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP-Norm schneidet der Volvo S40 mit zwei von vier möglichen Sternen nur durchschnittlich ab.

## Verbrauch/Umwelt

Note 1,6

### Verbrauch\*

Note: 2,0

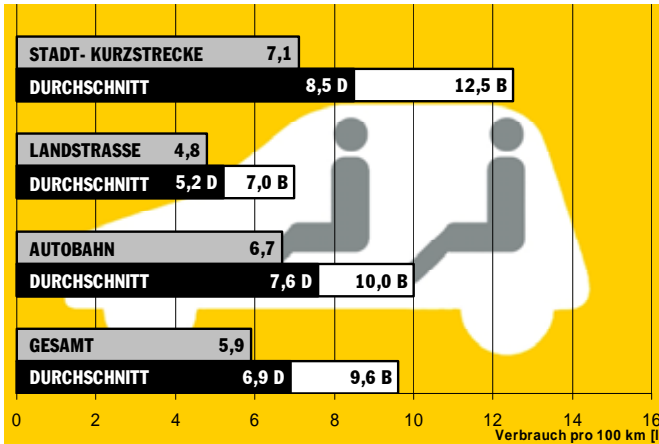
- + Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei 5,9 l Diesel pro 100 km. Dieser Wert setzt sich zusammen aus 7,1 l innerorts, 4,8 l außerorts und 6,7 l alle 100 km auf der Autobahn. Bei sehr zurückhaltender Fahrweise sind Verbrauchswerte um 5,5 l/100 km in der Praxis problemlos erreichbar. Auf schnell gefahrenen Autobahnetappen steigt der Dieselskonsum aber auf fast 10 l/100 km.

### Abgas

Note: 1,3

- Mit einem gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 156 g pro km liegt der S40 2.0 D noch etwas über dem angestrebten Ziel von 130 g/km.

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, Rußpartikel werden effektiv von einem geschlossenen Partikelfilter zurückgehalten.



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

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 3,4**

Limousinen von Volvo sind in Deutschland traditionell nicht so beliebt wie die praktischeren Kombis, deshalb fällt die Wertstabilität des S40 nur recht mäßig aus. Zudem ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ein grundlegende Modellüberarbeitung oder -neuentwicklung zu erwarten.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 3,7**

Günstig ist anderswo: einen Volvo zu kaufen, ist nie ein billiger Spaß, schließlich erhält man auch eine gewisse Exklusivität und nordischen Flair abseits des grauen Mainstreams. Mit 34.410 Euro zeigt sich schon der Grundpreis für das getestete Modell nicht von schlechten Eltern, wobei die Ausstattung u.a. mit Xenonlicht, Klimaautomatik, großen Leichtmetallfelgen und Lederpolsterung recht umfangreich ausfällt. Beim Testwagen kamen noch unter anderem knapp 2.000 Euro für das Navigationssystem hinzu sowie 1.750 Euro für das R-Design-Paket - so sind über 40.000 Euro kein Problem.

### Fixkosten

**Note: 3,0**

Der S40 2.0 D ist weder bei der bekannt hohen Steuer noch bei den Versicherungen günstig. Für die Teilkaskoabsicherung verlangen die Assekuranzen viel Geld, die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherungen befinden sich auf durchschnittlichem Niveau.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,8**

### Betriebskosten

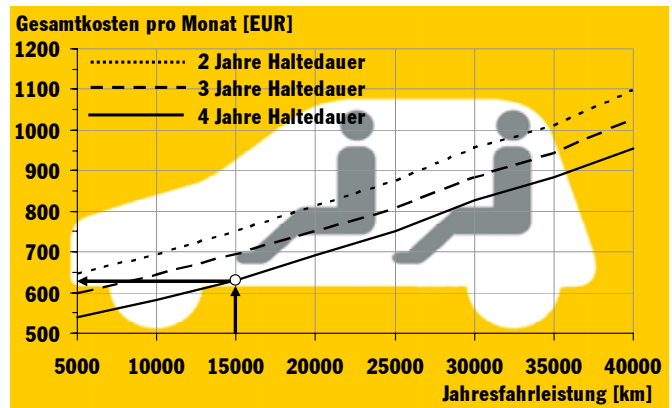
**Note: 1,3**

- + Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, die Pauschale für Fahrzeugreinigung fällt kaum ins Gewicht. Da der hier getestete Volvo relativ genügsam mit dem Dieselmotor umgeht, erreicht er in diesem Kapitel eine sehr gute Note.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,2**

- Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Die jährliche Inspektion bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - mehr Werkstattaufenthalte, allerdings reduziert sich bei einer Jahresfahrleistung von max. 10.000 km der Wartungsumfang und somit auch die Kosten. Der Rußpartikelfilter muss nach 120.000 km ersetzt werden.
- + Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach max. 240.000 km oder alle zehn Jahre ausgetauscht werden muss. 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 noch auf relativ günstigem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 629 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten (Diesel)

## in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6D	2.0D	D5
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1560	4/1998	5/2400
Leistung [kW(PS)]	80(109)	100(136)	132(180)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	240/1750	320/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	12,0	9,5	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	225
Verbrauch pro 100 km [l]	5,0D	5,9D	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/22	16/18/22	18/22/23
Steuer pro Jahr[Euro]	247	308	370
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	505	571	635
Grundpreis[Euro]	23.360	26.010	28.600

### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = 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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1998 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11 m/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,1/4,8/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	153 g/km/ <b>155 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4476 mm/1770 mm/1454 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1490 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>400 l/765 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>880 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>113 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>69 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>88 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>359 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>629 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/22
Grundpreis	32.110 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	510 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	620 Euro
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Navigationssystem	1980 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

### Außen

Lackierung Metallic	610 Euro°
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	910 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	2,1
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>
Bedienung	2,1
Raumangebot vorne*	2,6
Raumangebot hinten*	3,9
Innenraum-Variabilität	3,0
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>
Federung	2,1
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	2,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	1,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Fahrstabilität	2,8
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	2,4
Bremse	1,5
<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,0
<b>Umwelt</b>	<b>1,6</b>
Verbrauch*	2,0
Abgas	1,3
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>2,8</b>
Betriebskosten*	1,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,2
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Neuanschaffung*	3,7
Fixkosten*	3,0

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand April 2008.