



## Volvo V40 T3 Momentum

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**D**er Volvo V40 setzt mit seiner exzellenten Sicherheitsausstattung neue Maßstäbe in der Kompaktklasse. Als weltweit erstes Fahrzeug wird der Schwede serienmäßig mit einem Fußgängerairbag ausgestattet - die Ergebnisse für den Fußgängerschutz sind damit hervorragend. Aber auch im Bereich der aktiven Sicherheit wurden die bereits bekannten Systeme wie Spurhalte- oder Totwinkelassistent weiterentwickelt und deutlich verbessert. Das serienmäßige City-Safety-System funktioniert nun bis 50 km/h, gegen Aufpreis ist ein sehr gut funktionierendes Notbremssystem mit Fußgängererkennung lieferbar. Leider gibt es einige Bereiche, in denen der V40 nicht ganz überzeugen kann. Der kleine Kofferraum und die unübersichtliche Karosserie schränken die Alltagstauglichkeit ebenso ein, wie der extrem große Wendekreis. Der 150 PS starke Basis-Benziner sorgt für mehr als ausreichende Fahrleistungen, auch wenn der Verbrauch recht hoch ausfällt. Trotzdem reicht aufgrund der sehr sauberen Abgase für vier Sterne im EcoTest. Dank guter Geräuschdämmung und bequemen Sitzen zeigt sich der Volvo durchaus langstreckentauglich. Das Kompaktmodell bietet zwar eine gute Serienausstattung, ist aber mit einem Grundpreis von 27.780 Euro zu teuer. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Mercedes A-Klasse, VW Golf.

**+** sehr gute aktive und passive Sicherheit, exzellenter Fußgängerschutz dank Fußgängerairbag, sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen, gute Verarbeitung

**-** extrem großer Wendekreis, kleiner Kofferraum, wenig Platz im Fond, nach hinten unübersichtlich, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,0 Langstrecke

3,1 Transport

2,1 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: September 2012  
Text: D. Silvestro

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Volvo V40 hinterlässt einen weitgehend soliden Eindruck. Die Karosserie ist sauber gefertigt, Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftverwirbelungen. Die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet, damit verschmutzen sie nicht so schnell; vorne gibt's einen ordentlichen Schwellerschutz gegen Kratzer, hinten fehlt dieser leider. Der Innenraum ist sauber verarbeitet, die verwendeten Materialien wirken größtenteils hochwertig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen, der Tankdeckel ist dabei in die Klappe integriert und muss nicht separat abgeschraubt werden. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist nicht möglich.

⊖ Man findet weder Seitenleisten, noch Schutzleisten an Front- und Heckschürzen, welche bei leichten Remplern vor Lackschäden schützen würden.

2,5

### Alltagstauglichkeit

Der V40 besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 465 kg.

⊕ Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 und einer Tankgröße von 62 l sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 1.000 km möglich. Die zulässige Dachlast beträgt gute 75 kg, es gibt aber keine stabile Dachreling.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Immerhin ist gegen Aufpreis auch ein Notrad lieferbar. Nur dann befinden sich ein Wagenheber und ein Radmutternschlüssel an Bord.

2,4

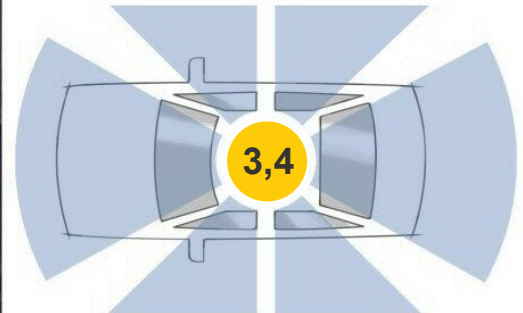
### Sicht

Die Sicht auf den Verkehr ist aufgrund der verhältnismäßig niedrigen Sitzposition nicht ideal. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erhält der V40 ein akzeptables Ergebnis. Die kleine Heckscheibe und die breiten hinteren C-Säulen wirken sich negativ auf die Sicht nach schräg hinten aus. Immerhin lassen sich die Kopfstützen bei Nichtgebrauch umklappen, was die Sicht nach hinten zumindest etwas verbessert. Die Sicht im Innenspiegel fällt nicht besonders gut aus, was auch an der kleinen Heckscheibe liegt.

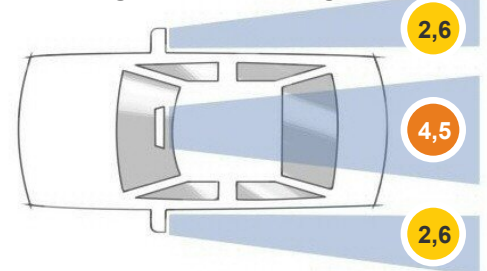


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

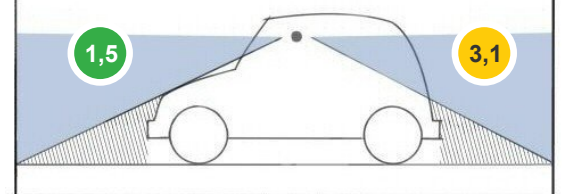
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Sicht nach vorne ist gut. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut abschätzen. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht sind ebenso optional erhältlich, wie ein automatisch abblendender Innenspiegel. Zudem gibt es bei Wahl des Driver Alert (Fahrer-Warnsystem) einen Fernlichtassistenten. Die Sicht in den Außenspiegeln ist befriedigend, der linke Spiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Es finden sich in der Aufpreisliste sowohl Parksensoren für hinten als auch eine Rückfahrkamera. Beide Systeme sind aufgrund der nach hinten unübersichtlichen Karosserie empfehlenswerte Extras. Ebenfalls empfehlenswert ist der Park Assist Pilot, welcher während der Vorbeifahrt seitliche Parklücken vermisst und dem Fahrer mitteilt, ob diese groß genug ist. Möchte man in eine detektierte Parklücke einparken, genügt ein Knopfdruck und das Fahrzeug parkt selbstständig ein. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Als Besonderheit bietet Volvo im V40 einen Cross Traffic Alert an (enthalten im Totwinkelassistenten BLIS). Der Cross Traffic Alert warnt den Fahrer beim Rückwärts ausparken, wenn sich seitlich ein Fahrzeug nähert. Dadurch wird die Gefahr einer Kollision beim Ausparken verringert.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim V40 nicht besonders komfortabel. Besonders der große Abstand zwischen Schweller und Sitz sowie die flach verlaufende Dachlinie stören. Angenehm ist der niedrige Schweller, wodurch die Beine nicht zu weit angehoben werden müssen. Hinten steigt man zufriedenstellend ein, man muss seine Füße aber etwas "einfädeln", da der Türausschnitt im unteren Bereich sehr schmal ist.

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Optional gibt es auch einen schlüssellosen Zugang, der über Sensoren an allen vier Türeg Griffen bedient werden kann (im Testwagen vorhanden). Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg; zusätzlich erhellen auf Wunsch kleine Leuchten an den Unterseiten der Außenspiegel den Boden vor den Türen (Innenraum Lichtpaket, erweitert). Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Bei Wahl des optionalen Brillenfachs entfällt der Haltegriffe auf der Fahrerseite. Die Türbremsen sind vorne wie hinten kräftig genug ausgelegt, um die Türen an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Die vorderen Türen besitzen drei Rasterungen, was in engen Parklücken von Vorteil ist, hinten fällt die Rasterung der Türbremsen aber recht grob aus, nur eine Zwischenposition ist zu wenig.

## 4,0 Kofferraum-Volumen\*

Gegen Aufpreis gibt es einen variablen, weiter oben montierten Gepäckraumboden. Mit dem optionalen zweiten Boden liegt das Kofferraumvolumen bei lediglich 235 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 570 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich zumindest bei umgeklappten Rücksitzen über einen kleinen Bereich bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum mit 235 l Volumen liegt in dieser Fahrzeugklasse deutlich unter dem Durchschnitt.

## 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt ca. 1,80 m hoch auf (größere Personen können sich den Kopf stoßen) und gibt eine zufriedenstellende Öffnung frei. Die Ladekante liegt mit knapp 75 cm recht hoch über der Fahrbahn, weshalb schweres Gepäck weit angehoben werden muss.

Trotz des höher montierten optionalen variablen Ladebodens muss beim Ausladen eine Stufe von rund 13 cm überwunden werden. Das Ladeabteil bietet kein ideales Format, da die Grundfläche im Vergleich relativ klein ausfällt. Bei vorgeklappten Rücksitzen ergibt sich eine ebene Ladefläche.

– Die Beleuchtung im Kofferraum ist schwach, nur eine Leuchte in der Kofferraumklappe ist zu wenig.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert leichtgängig und ohne großen Kraftaufwand. Kleine Utensilien lassen sich mit dem variablen Gepäckraumboden (Aufpreis) gut befestigen: es gibt eine Klappe zum Aufstellen im Kofferraumboden mit Gummihalierung und Verzurrösen. Unter dem variablen Boden findet man weiteren Stauraum mit ca. 25 l Volumen. Gegen Aufpreis ist ein Gepäckraumnetz erhältlich, welches bei umgeklappten Rücksitzen eingehängt werden kann und den Fahrgastraum vom Gepäckraum trennt. Somit sind die Insassen bei einer starken Bremsung oder einem Unfall vor nach vorn fliegenden Gegenständen geschützt.

– Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Die Ergonomie der Bedienungselemente ist insgesamt zufriedenstellend, alle Schalter sind gut erreichbar angeordnet, auch wenn die überfrachtete Mittelkonsole mit den vielen kleinen gleichförmigen Schaltern nicht ideal ist. Die Grundfunktionen des Fahrzeugs findet man relativ schnell, wer Detailsinstellungen vornehmen möchte, benötigt eine gewisse Eingewöhnungszeit.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Das gegen Aufpreis erhältliche TFT-Display anstatt des normalen Tachos ist gut ablesbar und lässt sich individuell konfigurieren. Es gibt drei Anzeigemodi: Elegance, Eco und Performance. Je nach gewählter Anzeigart wird der Bildschirm gestaltet und für diesen Modi besondere Informationen herausgestellt. So wird im Sportmodus zentral ein großer Drehzahlmesser eingeblendet, die Geschwindigkeit wird digital angezeigt. Im Eco-Modus findet man eine zusätzliche Anzeige, welche einen möglichst ökonomischen Fahrstil anzeigt. Der Bordcomputer liefert Informationen zu Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie Restreichweite. Viele Funktionen lassen sich serienmäßig elektrisch betätigen. So sind die Außenspiegeleinsteller, die Sitzeinsteller (optional für Fahrer- und Beifahrerseite) und die Fensterheber elektrisch einstellbar. Serienmäßig gibt es einen Regensensor, der sich gut bedienbar mittels separater Taste am Wischerhebel aktivieren lässt. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Permanentwischschaltung. Einen gut einstellbaren Tempomaten findet man serienmäßig im Fahrzeug, gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes Abstandsregelsystem, welches über Radar vorausfahrende Fahrzeuge erkennt und selbstständig den Abstand regelt. Bei Wahl des optionalen Innenraum Lichtpaket findet man eine gute Innenraumbelichtung vor. Vorn und hinten befinden sich dann Leselampen, auch der Kofferraum ist dann gut ausgeleuchtet. Ein netter Gag ist der beleuchtete Schalthebel. Der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet.



**Solide Verarbeitungsqualität und gute Funktionalität bietet der neue Volvo V40.**



Das optionale Multimedia-System mit Navigationsfunktion lässt sich über Tasten an der Mittelkonsole steuern und bietet neben zahlreichen externen Anschlüssen einen CD-Wechsler und Festplatte sowie eine TV-Funktion (Option). Das ist einzigartig in dieser Fahrzeugklasse. Man findet vorne wie hinten zahlreiche Ablagen, aber auch Becher und kleinere Flaschen finden Platz. Ein Brillenfach gibt es gegen Aufpreis. Als besonderes Highlight gibt es gegen Aufpreis das Volvo On Call Paket. Neben einem automatischen Notruf im Falle eines Unfalls bietet das System eine Menge an weiteren Services. So kann eine App fürs Smartphone heruntergeladen werden, mit welchem sowohl die Betriebszustände des Fahrzeugs (z.B. Tankinhalt, Restreichweite, usw.) abgerufen werden können, als auch die Fahrzeugposition über Google-Maps lokalisiert werden. Zudem lässt sich über die App z.B. die Standheizung programmieren.

⊖ Die Einsteller für die Lordosenstützen sind schlecht erreichbar, da die wuchtige Mittelkonsole im Weg ist.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m genügend Platz. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, auch weil die Innenbreite großzügig ausfällt.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Personen bis knapp 1,80 m einwandfrei sitzen, limitierend ist dabei die Kopffreiheit. Die Innenbreite und das subjektive Raumgefühl sind zufriedenstellend.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind geteilt klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung für die Innenraumvariabilität.

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

+ Der Testwagen verfügte über das Fahrdynamik-Paket, welches unter anderem ein Sportfahrwerk beinhaltet. Die straffe Auslegung des Sportfahrwerks bietet zwar genügend Restkomfort, doch mag es nicht ganz zum Auftritt des V40 passen, vor allem weil er dadurch nicht agiler wirkt, als mit dem Serienfahrwerk. Die Abstimmung des Sportfahrwerks fällt beim Benziner noch etwas straffer aus als beim Dieselmotorenmodell. Selbst mit Sportfahrwerk federt der Volvo feine Unebenheiten überraschend souverän ab, eine Stuckerneigung ist kaum spürbar. Etwas stärker dringen Querfugen und Schlaglöcher zu den Insassen durch. Seitenneigung und Vertikalschwingungen sind gut gedämpft und nicht besonders ausgeprägt vorhanden. Voll beladen spricht die Federung etwas sensibler auf kurze Bodenwellen an.

## 2,1 Sitze

- + Die Vordersitze sind serienmäßig Höheneinstellbar. Der Fahrersitz kann zusätzlich in der Neigung eingestellt werden. Bei Wahl der optionalen elektrisch einstellbaren Sitze sind beide Sitze in der Höhe und Neigung einstellbar, der Fahrersitz besitzt eine Memory-Funktion. Die Lehnen sind hoch und angenehm konturiert und bieten genügend Seitenhalt. Die Sitzflächen sind angenehm gefedert und körpergerecht gestaltet. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Für die Vordersitze gibt es Lendenwirbelstützen, sie sind in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar. Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene zufriedenstellend Platz. Die Sitzflächen sind zufriedenstellend ausgeformt, die Lehnen hoch genug.
- Schweißtreibend wirken im Sommer die Ledersitze, ihnen fehlt eine Perforation für bessere Belüftung. Eine Sitzlüftung ist nicht erhältlich.

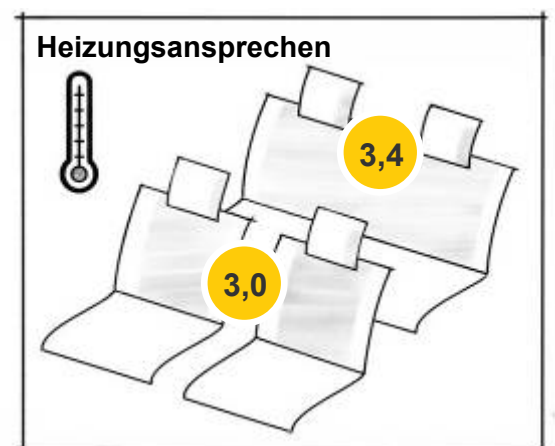
## 2,0 Innengeräusch

- + Der V40 T3 überzeugt durch sein geringes Geräuschniveau im Innenraum. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 67,2 dB(A). Die Motorgeräusche fallen nicht unangenehm auf, selbst bei hohen Drehzahlen zeigt sich der Vierzylinder-Benzinmotor akustisch kaum präsent. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf, erst bei hohen Geschwindigkeiten sind die Windgeräusche deutlicher wahrnehmbar.

## 2,1 Klimatisierung

Die Heizung spricht bei kalten Außentemperaturen vorne wie hinten in akzeptabler Zeit an und erwärmt den Innenraum auf angenehme Temperaturen. Besonders der Fußraum wird vorne wie hinten sehr schnell erwärmt. Das steigert die Reaktionszeit und die Beweglichkeit der Füße während der Fahrt und sorgt für allgemeines Wohlbefinden.

- + Eine Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität gibt es in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann individuell für oben, mitte und unten reguliert werden. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor findet man ebenso an Bord.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

- + Mit dem T3 bietet Volvo einen erstaunlich leistungsstarken Einstiegs-Benziner an. Der Vierzylinder-Motor mit Turboaufladung leistet maximal 150 PS und bietet über ein weites Drehzahlband ein maximales Drehmoment von 240 Nm. Bei voller Leistungsabforderung wird das Drehmoment über eine Overboost-Funktion kurzzeitig sogar auf 270 Nm angehoben. Die Fahrleistungen die damit erzielt werden können sind mehr als ausreichend. Ein Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in nur fünf Sekunden abgeschlossen. Aber auch die Elastizität des Motors ist gut.

Sowohl im vierten als auch fünften Gang überzeugt das Fahrzeug durch guten Durchzug. Nur im lang übersetzten sechsten Gang lässt die Kraft spürbar nach. Dann muss auch schon mal ein Gang zurück geschaltet werden.

## 1,8 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Benziner zeigt insgesamt eine unauffällige Laufkultur. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum und auch bei hohen Drehzahlen wird der Motor nicht unangenehm brummig. Bei sehr niedrigen Drehzahlen dringt unter Last nur leichtes Dröhnen zu den Insassen durch.

## 1,9 Schaltung

+ Die sechs Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Schnelle Gangwechsel klappen gut, es hakt nichts. Die Schaltwege sind akzeptabel. Das Anfahren klappt insgesamt gut, die Kupplung lässt sich fein dosieren. Das Einlegen des Rückwärtsganges funktioniert problemlos, er wird geschwindigkeitsabhängig gesichert und damit ein Verschalten vermieden. Eine Gangempfehlung hilft, möglichst im sparsamsten Gang zu fahren und so Kraftstoff zu sparen. Die Gangempfehlung wird über einen Balken, der nach oben oder unten springt angezeigt. Keine ideale Anzeige, da schlecht ablesbar. Eine Berganfahrhilfe findet man serienmäßig an Bord. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos.

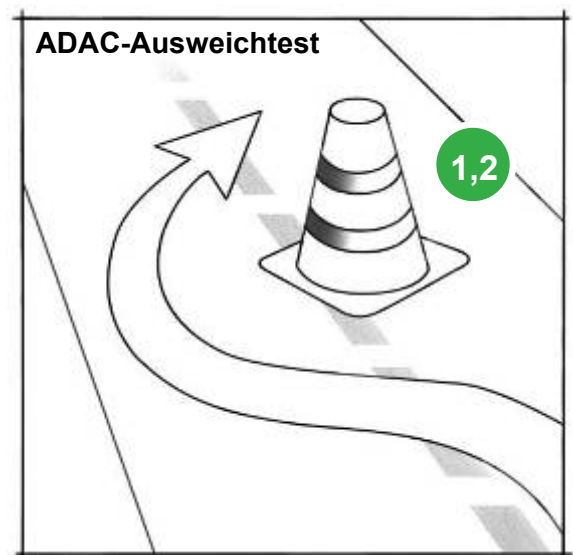
## 2,0 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge zeigen eine zum Motor passende Spreizung. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Durch die lange Gesamtübersetzung fallen auch bei Autobahntempo die Drehzahlen nicht zu hoch aus.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

+ Der Volvo V40 bietet eine gute Fahrstabilität. Spurrillen und Seitenwind beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug leicht um die Mittellage nach, bleibt aber immer sicher und gut beherrschbar. Die Traktion ist auch bei starkem Beschleunigen aus der Kurve gut. Die neuartige "Corner Traction Control" nutzt gezielt die Bremsanlage, um den Effekt eines aktiven Differenzials zu simulieren und die Kraftverteilung zwischen den angetriebenen Vorderrädern zu regeln. Dabei gleicht das System Schlupf-Unterschiede aus und verteilt das Motordrehmoment je nach Fahrsituation und Straßenzustand an die Vorderräder. Im ADAC Ausweichtest überzeugt der V40 mit optionaler 17 Zoll Bereifung und Sportfahrwerk durch sein agiles und sehr sicheres Fahrverhalten.



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.

Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und durchfährt den Ausweichtest neutral, im Grenzbereich etwas stärker untersteuernd, aber stets sicher. Das elektronische Stabilitätsprogramm DSTC greift früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer wirkungsvoll. Der V40 zeigt im Grenzbereich ein weitgehend neutrales Fahrverhalten mit tendenzieller Untersteuertendenz. Dadurch ist das Fahrzeug im Ernstfall auch von wenig geübten Fahrern beherrschbar. Gefährliche Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt vorhanden. Das ESP greift auch hier frühzeitig und effektiv ein, um Schleudern zu verhindern.

## 2,5 Lenkung\*

- + Der Volvo V40 ist mit einer elektrischen Servolenkung ausgestattet. Optional kann die Lenkunterstützung in drei Stufen eingestellt werden. Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, ohne dabei nervös zu wirken. Je nach eingestelltem Lenkkraftmodus wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und somit die Fahrbahnrückmeldung verbessert. Den besten Kompromiss bietet dabei die mittlere Einstellung. Einerseits sind die Lenkkräfte beim Rangieren nicht zu hoch, andererseits erhält der Fahrer auch bei höheren Geschwindigkeiten eine gute Rückmeldung. Im City-Modus sind die Lenkkräfte deutlich reduziert, was im Stadtverkehr sinnvoll ist. Wer es sportlich mag, wird den Sport-Modus bevorzugen. An der Direktheit der Lenkung gibt's nichts auszusetzen.
- Mit 12,5 m fällt der Wendekreis für ein Fahrzeug in dieser Klasse viel zu groß aus und macht das Auto unnötig unhandlich.

## 1,5 Bremse

- + Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V40 durchschnittlich nur 34,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, optionale Breitreifen: Pirelli Cinturato P7 der Größe 225/45R17W). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung sehr standfest. Ansprechbar und Dosierbarkeit sind gut. Der Bremsassistent unterstützt in Notsituationen auch weniger geübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

## 1,5 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Volvo V40 setzt in der aktiven Sicherheit neue Maßstäbe in dieser Fahrzeugklasse. Er verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Das City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen gibt es serienmäßig. In der neuesten Ausbaustufe arbeitet das System bis 50 km/h und kann über einen weiten Bereich Auffahrunfälle komplett vermeiden. Das radarbasierte ACC-System hält nicht nur bei Tempomatbetrieb den nötigen Abstand zum Vordermann ein, sondern umfasst auch eine erweiterte Notbremsfunktion. Das City-Safety-System erreicht in Verbindung mit dem optionalen ACC-Notbremsystem im ADAC Vergleichstest (Test 08/2012) eine sehr gute Beurteilung. Zusätzlich können (innerhalb der sehr engen Systemgrenzen) Personen erkannt werden, vor denen das System dann eine Notbremsung einleitet.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



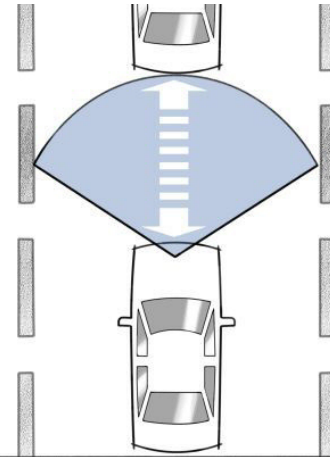
Bis etwa 80 km/h wird eine Bremsung eingeleitet, die die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduzieren kann. Unter 35 km/h soll der V40 noch vor der Person stoppen können und eine Kollision vermeiden. Optional ist ein gegenüber den vorherigen Modellen deutlich weiterentwickelter Totwinkel-Assistent erhältlich. Der nun auf Radarbasis funktionierende Totwinkel-Assistent erkennt auf der Nachbarspur fahrende Fahrzeuge und warnt den Fahrer über eine Leuchte in der A-Säule. Als weitere Neuerung erkennt der Totwinkel-Assistent auch von hinten schnell annähernde Fahrzeuge und warnt den Fahrer, wenn dieser die Spur wechseln möchte. Ebenso optional kann man einen Spurhalteassistent ordern. Auch hier hat Volvo im V40 deutlich zugelegt. Es wird nun nicht mehr akustisch gewarnt (was extrem nervig sein konnte), sondern über Lenkradvibrationen. Zudem ist das System nun in der Lage, selbstständig einen Lenkimpuls einzusteuern und das Fahrzeug bei einer gefährlichen Annäherung an die Fahrbahnmarkierung sanft zurückzulenken. Optional sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und einem Fernlichtassistenten erhältlich. Eine Müdigkeitserkennung (Driver Alert, optional) analysiert den Fahrstil des Fahrers und signalisiert eine Pausenempfehlung, falls die Konzentration nachlässt. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren durch Anlass-Versuche mit eingelegtem Gang ist nicht möglich, da der Motor nur mit getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Speedlimiter (Geschwindigkeitsbegrenzer) ist Serie.

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

## 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

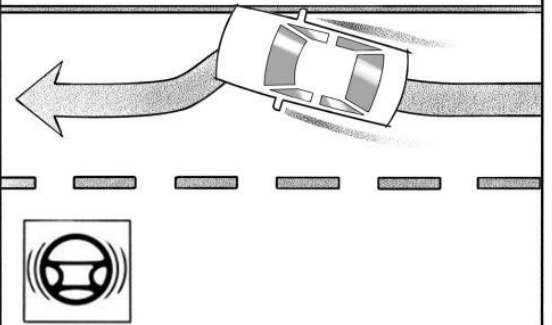
➕ Bei den ADAC Crashtests kann der Volvo V40 hervorragende Ergebnisse einfahren. Es werden 98% der Punkte erreicht. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 einen guten Schutz. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig. Die Kopfstützen hinten bieten Personen bis 1,70 m einen guten Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sollte kleiner sein, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus auf der Rückbank wird der Fahrer über das Instrumentendisplay informiert - wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Alarmsignal. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Volvo bietet im V40 gegen Aufpreis das Volvo On Call Paket an.

### Automatische Abstandsregelung



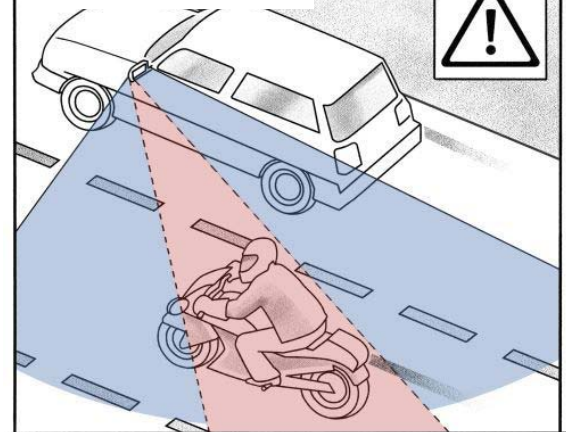
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### 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.

Das Notrufsystem setzt bei einem Verkehrsunfall automatisch einen Notruf ab und übermittelt den Standort des Fahrzeugs. Dadurch ist eine schnelle Rettung im Falle eines Unfalls möglich.

## 2,1 Kindersicherheit

Bis zu zwei Kindersitze können hinten nebeneinander platziert werden - für drei ist der Platz zu knapp.

**+** Bei den ADAC Crashtests zeigt der V40 eine gute Kindersicherheit. 75% der Punkte werden erreicht. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge, Gurtgeometrie und Sitzkontur sind hierfür optimal. Auch Befestigen mit Isofix und Ankerhaken ist möglich. Der Beifahrerairbag ist mit dem Schlüssel abschaltbar (Aufpreis), dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

**-** Dass die Beifahrerairbag-Deaktivierung beim V40 Aufpreis kostet ist nicht mehr zeitgemäß und passt nicht zum hohen Sicherheitsanspruch von Volvo. Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstig angebrachten Gurtanlenkpunkte nicht zum Transport von Kindersitzen. Die Hinweise in der Bedienungsanleitung zu den erlaubten Kindersitzen auf den einzelnen Sitzplätzen sind sehr unübersichtlich und kaum verständlich aufgelistet.

## 1,5 Fußgängerschutz

**+** Im V40 kommt erstmals ein spezieller Fußgängerairbag zum Einsatz, welcher sich im Falle einer Fußgänger-Kollision (Geschwindigkeitsbereich 20 bis 50 km/h) U-förmig über den unteren Teil der Windschutzscheibe und über die A-Säulen legt. Die Ergebnisse beim Fußgängerschutz in den ADAC Crashtests sind hervorragend. Mit 88% der erreichten Punkte erhält der V40 die besten jemals erreichten Ergebnisse beim Fußgängerschutz.

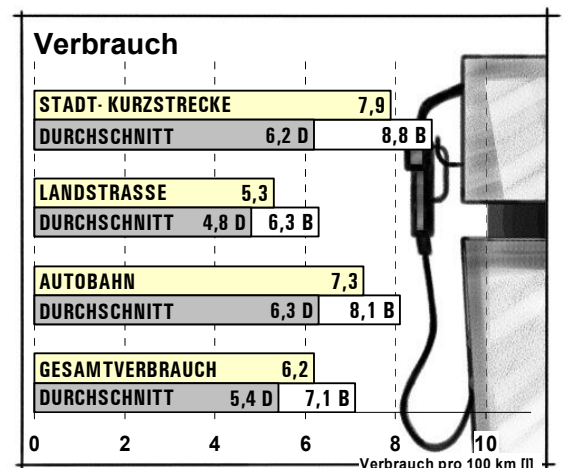
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest erreicht der V40 T3 mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km und einem CO2-Ausstoß von 173 g/km zufriedenstellende 24 Punkte im CO2-Kapitel. Der Benziner benötigt in der Stadt 7,9 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,3 l pro 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

**+** Keine der Schadstoffgruppen zeigt beim anspruchsvollen EcoTest besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 47 Punkte für den Schadstoffausstoß. Aufgrund der guten Abgasnachbehandlung kann der Volvo V40 T3 trotz des nicht besonders niedrigen CO2-Ausstoßes mit 71 Punkten geradeso vier Sterne im ADAC EcoTest einfahren.



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

3,8

## AUTOKOSTEN

4,0

### Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des gegenüber Diesel teureren Super-Kraftstoffs nicht besonders niedrig ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse im erhöhten Bereich.

3,8

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Für den Vielfahrer ist das in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten. Der 1,6-Liter Vierzylindermotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings nur alle 240.000 km oder alle zehn Jahre ausgetauscht werden muss.

+ Volvo verbaut nach eigener Angabe eine langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

3,7

### Wertstabilität\*

Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Volvo V40 T3 kann ein zufriedenstellender bis akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert werden.

4,0

### Kosten für Anschaffung\*

– Der Volvo V40 kostet mit der Einstiegsmotorisierung T3 mindestens 24.680 Euro. die getestete Momentum-Ausstattung schlägt schon mit 27.780 Euro zu Buche. Trotz reichhaltiger Serienausstattung kann man den V40 T3 Momentum nicht als Schnäppchen in seiner Klasse bezeichnen. Gegen Aufpreis gibt es eine Reihe an sinnvollen und sehr empfehlenswerten aktiven Sicherheitsextras, welche den Preis zwar weiter ansteigen lassen, die Verkehrssicherheit aber enorm erhöhen.

3,7

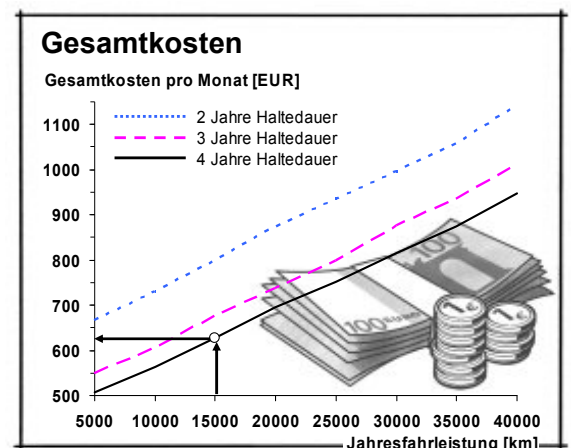
### Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen beim Volvo V40 T3 noch akzeptabel aus. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei lediglich 62 Euro. Die Versicherungsklasseneinstufungen liegen dagegen durchweg im eher ungünstigen Bereich.

3,8

### Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen gradeso noch im akzeptablen Bereich. Vor allem die recht hohen Betriebskosten und der nicht besonders günstige Anschaffungspreis lassen die absoluten Kosten ansteigen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 627 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T3	T4	D2 (DPF)	D3 (DPF)	D4 (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1560	5/1984	5/1984
Leistung [kW(PS)]	110(150)	132(180)	84(115)	110(150)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	270/1750	350/1500	400/1750
0-100 km/h[s]	8,8	7,7	12,3	9,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	190	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	5,5 S	3,6 D	4,3 D	4,3 D
CO2 [g/km]	125	129	94	114	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/19	17/23/19	17/23/21	17/23/21	18/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	70	152	198	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	601	631	552	596	622
Preis [Euro]	24.680	26.980	24.980	26.280	28.980

### 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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1596 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,45/12,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,9/ 5,3/ 7,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125g/km / <b>173g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,2dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4369/1802/1445 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2045 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1445 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>235 l/570 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>129 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>88 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>349 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>627 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/19
Grundpreis	27.780 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	1.700 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.130 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	360 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	450 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Driver Alert)	830 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	540 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.130 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	1.150 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	700 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (nur Panoramadach)	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,1**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen