



## Volvo V40 T3 Kinetic

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

**D**as Blechkleid des V40 ist modern und gefällig. Das Platzangebot ist vorn gut, im Fond sind die Platzverhältnisse allerdings etwas beengt - der Kofferraum erweist sich im Klassenvergleich als klein. Angetrieben wird der Testwagen vom 150 PS starken Basis-Benziner. Damit kann der V40 zwar bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis erzielen, allerdings fällt der Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest mit 6,2 Liter auf 100 km recht hoch aus. Das Fahrwerk ist beim T3 um 10 mm tiefergelegt. Fahrbahnunebenheiten werden daher recht deutlich bis zu den Insassen durchgereicht, der Fahrkomfort ist aber insgesamt noch gut. Technisch zeigt sich der Volvo auf dem neuesten Stand. Er ist serienmäßig mit einem Fußgängerairbag unter der Motorhaube ausgestattet. Ab Werk gibt es auch das City-Safety-System. Dieses kann bis 15 km/h Unfälle vermeiden und bis 50 km/h die Folgen mindern. Gegen Aufpreis sind ein Spurhalte- und Totwinkelassistent sowie ein Notbremssystem mit Fußgängererkennung lieferbar. Bei den Autokosten kann der Volvo jedoch nicht punkten. Der Grundpreis liegt bei hohen 25.680 Euro, zudem ist die Serienausstattung nicht besonders umfangreich. **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 Verarbeitung

**-** extrem großer Wendekreis, nach hinten unübersichtlich, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

3,0 Transport

2,2 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

## 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. Einen Schwellerschutz gegen Kratzer gibt es aber nur vorn, hinten fehlt dieser leider. Auch 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, die bei leichten Remplern vor Lackschäden schützen würden. Die Türverkleidungen und unteren Bereiche der Armaturentafel sind hart und somit kratzempfindlich.

## Alltagstauglichkeit

⊕ Der V40 besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch eher für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 510 kg. Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km und einer Tankgröße von 62 l sind mit einer Tankfüllung Reichweiten bis rund 1.000 km möglich. Die zulässige Dachlast beträgt gute 75 kg, es gibt aber keine stabile Dachreling. Die Anhängelast beträgt gebremst 1.300 Kilogramm (ungebremst 650 kg).

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

## Sicht

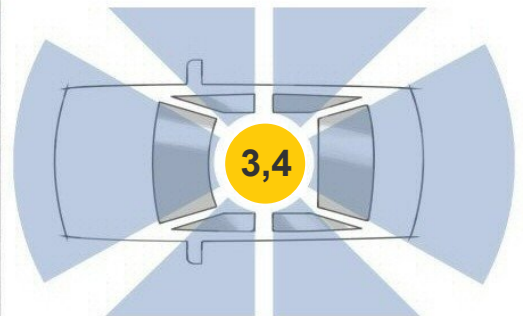
Die Karosserie kann durchschnittlich eingesehen werden, besonders das vordere Ende lässt sich schlecht einschätzen. Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen aufgrund der verhältnismäßig niedrigen Sitzposition nicht ideal überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der V40 ein akzeptables Ergebnis.

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

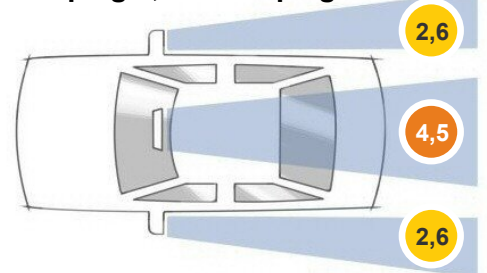


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

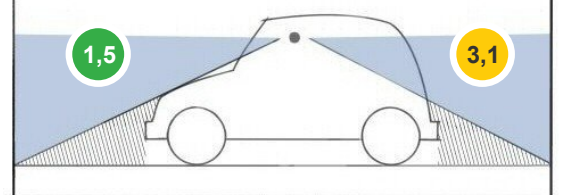
## Rundumsicht



## 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.

umklappen, was die Sicht nach hinten zumindest etwas verbessert. Aufgrund des hohen Hecks lassen sich tief liegende Gegenstände im hinteren Nahbereich schlecht erkennen. Die Sicht in den Außenspiegeln ist befriedigend, der linke Spiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

**+** Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut wahrnehmen. Bei Helligkeit wird man aufgrund des Tagfahrlichts (LED) besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht leuchten die Fahrbahn gut aus. Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (gegen Aufpreis). Bei Wahl des Driver Alert (Fahrer-Warnsystem) gibt es einen Fernlichtassistenten (nicht im Testfahrzeug). Es finden sich in der Aufpreisliste sowohl Parksensoren für das Heck als auch eine Rückfahrkamera. Beide Systeme sind aufgrund der nach hinten unübersichtlichen Karosserie empfehlenswerte Extras. 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 (nicht im Fahrzeug).

**-** Die Sicht im Innenspiegel fällt aufgrund der kleinen Spiegelfläche mäßig aus, was auch an der kleinen Heckscheibe liegt. Die Drähte der beheizbaren Windschutzscheibe verzerren das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge, dies blendet bzw. lenkt den Fahrer ab.

3,0

## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen ist beim V40 nicht besonders komfortabel. 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. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Zusätzlich erhellen kleine Leuchten an den Unterseiten der Außenspiegel den Boden vor den Türen (Innenraum Lichtpaket, optional). Der Schweller liegt niedrig, wodurch die Beine nicht zu weit angehoben werden müssen. 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.

**-** Besonders der große Abstand zwischen Schweller und Sitz sowie die flach verlaufende Dachlinie stören beim Ein- und Aussteigen. Man kann sich versehentlich aussperren, nur die Fahrertür verriegelt im offenen Zustand nicht.

3,6

## Kofferraum-Volumen\*

Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 285 l. Belädt man es bis zum Dach, können bis zu 375 l verstaut werden. Nach dem Umlenken der Rücksitzlehne fasst das Ladeabteil 620 l (gemessen bis zur Fensterunterkante), dachhoch sind es 1030 l.



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

## 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 das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss. Das Ladeabteil bietet kein ideales Format, da die Grundfläche im Vergleich relativ klein ausfällt. Die Beleuchtung fällt mit zwei Lampen (jeweils links und rechts in der Seitenverkleidung) gut bis zufriedenstellend aus.

- ⊕ Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.
- ⊖ Zum Ausladen muss das Ladegut über eine knapp 23 cm hohe Stufe gehoben werden. Sind die Rücksitzlehnen umgelegt, stört eine Stufe am Kofferraumboden.

## 2,6

## Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert leichtgängig und ohne großen Kraftaufwand. Kleine Utensilien lassen sich mit dem Kofferraumboden transportieren, Fächer gibt es dort aber keine. Zur sicheren Ladungsbefestigung gibt es stabile Zurrösen. Gegen Aufpreis ist ein Gepäcksicherungsnetz erhältlich, welches hinter den Vordersitzen montiert werden kann und somit die Insassen bei einer starken Bremsung oder einem Unfall vor nach vorn fliegenden Gegenständen schützt.
- ⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,3

## INNENRAUM

## 2,0

### Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente 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 Anzeigeart wird der Bildschirm unterschiedlich gestaltet und es werden für diesen Modus besondere Informationen herausgestellt. Im Sportmodus wird zentral ein großer Drehzahlmesser eingeblendet, die Geschwindigkeit digital angezeigt. Im Eco-Modus findet man eine zusätzliche Anzeige, die einen möglichst ökonomischen Fahrstil anzeigt. Der Bordcomputer liefert Informationen zu Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie zur Restreichweite. Gegen Aufpreis werden das Licht und die Scheibenwischer sensorgesteuert. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Permanentwischschaltung. Eine Geschwindigkeitsregelanlage befindet sich optional an Bord, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt.

Das optionale Multimedia-System mit Navigationsfunktion lässt sich über Tasten an der Mittelkonsole steuern und bietet neben zahlreichen externen Anschlüssen einen CD-Wechsler und eine TV-Funktion (Option). Das ist einzigartig in dieser Fahrzeugklasse. Bei Wahl des optionalen Innenraum-Lichtpaket findet man eine gute Innenraumbeleuchtung vor. Vorn und hinten befinden sich dann Leselampen, auch der



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

Kofferraum ist dann gut ausgeleuchtet. Zudem ist auch der Schalthebel beleuchtet. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet. Man findet vorne wie hinten zahlreiche Ablagen, aber auch Becher und kleinere Flaschen finden Platz. Ein Brillenfach gibt es gegen Aufpreis. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und die Fensterheber sind ebenfalls elektrisch bedienbar.

– Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten positioniert und unübersichtlich. Der Einsteller für die Lordosenstütze ist schlecht erreichbar, da die wuchtige Mittelkonsole im Weg ist.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 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 der Innenraum-Variabilität.

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

Einzelhindernisse und Querfugen dringen stärker bis zu den Insassen durch.

Der +estwagen ist serienmäßig mit einem dynamisch ausgelegten und um 10 mm tiefergelegten Fahrwerk ausgestattet. Dieses zeigt sich recht straff, bietet aber noch genügend Restkomfort - insgesamt wirkt der V40 aber dennoch etwas nervös. Lange Bodenwellen meistert er souverän, die Karosserie schwingt nicht nach. Feine Fahrbahnunebenheiten dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch, können aber nicht vollkommen ferngehalten werden. Eine Stuckerneigung ist nicht stark ausgeprägt. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als gut gedämpft. Kopfsteinpflasterbeläge dringen nicht zu stark durch, die Insassen werden wenig durchgeschüttelt. Insgesamt kann noch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner an.

---

## 2,2 Sitze

Die Vordersitze sind serienmäßig höheneinstellbar. Der Fahrersitz kann zusätzlich in der Neigung eingestellt werden. Die Lehnen sind hoch und angenehm konturiert und bieten genügend Seitenhalt. Die

+ zflächen sind angenehm gefedert und körpergerecht gestaltet. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Für den Fahrersitz gibt es eine Lendenwirbelstütze, die in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar ist. Der Fahrer findet eine angenehme Sitzposition, zudem kann er seinen linken Fuß fest abstützen - ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene zufriedenstellend Platz. Die Sitzflächen sind zufriedenstellend ausgeformt, die Lehnen hoch genug. Insgesamt sind der Sitzkomfort und die Atmungsaktivität der Sitze gut.

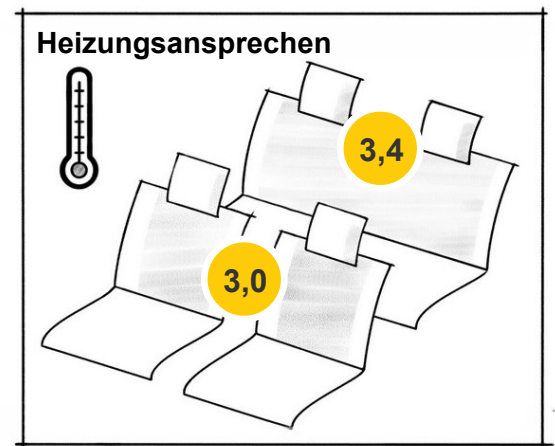
## 2,0 Innengeräusch

+ Der V40 T3 überzeugt durch sein geringes Geräuschniveau im Innenraum. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel lediglich bei 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 sind nicht störend, letztere sind aber bei hohen Geschwindigkeiten deutlich wahrnehmbar.

## 2,1 Klimatisierung

Die Heizung spricht beim ADAC Heizungstest vorn wie hinten zufriedenstellend an. Der Innenraum wird nach akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die Fußräume werden etwas schneller als der restliche Innenraum warm, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

+ 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.

## 2,2 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. Damit können insgesamt gute Fahrleistungen realisiert werden. Ein simulierter Überholvorgang (Beschleunigung 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 weist das Aggregat gute bis zufriedenstellende Werte auf.

- Nur im lang übersetzten sechsten Gang lässt die Kraft spürbar nach, dann muss auch schon mal ein Gang zurück geschaltet werden. Beim Anfahren ist eine gewisse Anfahrschwäche spürbar.

## 2,2 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner zeigt insgesamt eine unauffällige Laufkultur. Vibrationen dringen nicht zu stark in den Innenraum, sind aber leicht an den Pedalen spürbar. Bei hohen Drehzahlen wird der Motor nicht unangenehm laut. Bei sehr niedrigen Drehzahlen dringt unter Last ein leichtes Dröhnen bis zu den Insassen durch.

## 2,1 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, jedoch ist der Druckpunkt etwas gewöhnungsbedürftig. Das Einlegen des Rückwärtsganges funktioniert problemlos, er ist geschwindigkeitsabhängig gesichert. 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. Das ist keine ideale Anzeige, da sie schlecht ablesbar ist. Eine Berganfahrhilfe findet man serienmäßig an Bord. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos.

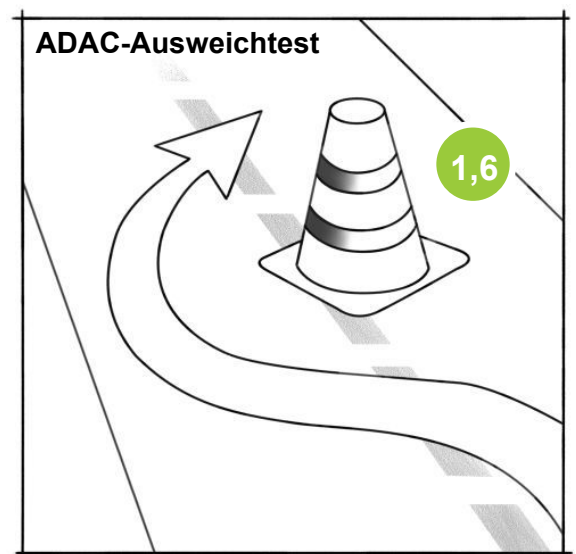
## 2,3 Getriebeabstufung

⊕ 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 dreht der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 2.500 U/min nicht hoch, allerdings sind dann auch kaum Zugkraftreserven vorhanden.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 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 durch sein agiles und sehr sicheres Fahrverhalten (optionale 17 Zoll Bereifung). Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und durchfährt den Ausweichparcours weitgehend neutral, im Grenzbereich etwas stärker untersteuernd, aber stets sicher. Das elektronische Stabilitätsprogramm DSTC greift früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer wirkungsvoll.



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.

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 elektronische Stabilitätsprogramm 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 Lenkkräftemodus 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 recht 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 es 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.

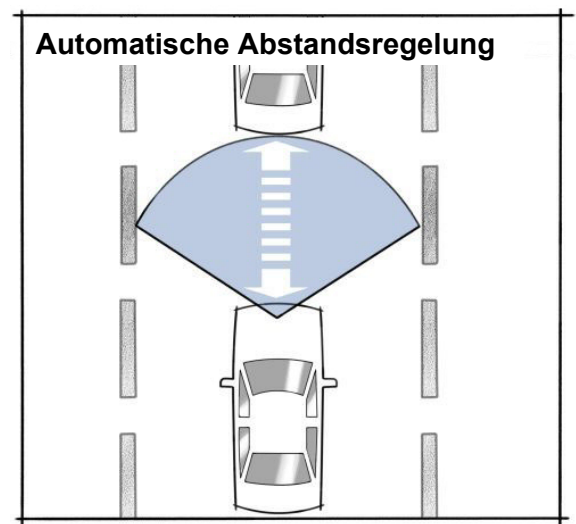
## 1,5 Bremse

⊕ 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 Bereifung: Pirelli Cinturato P7; Größe 225/45 R17 91W). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung sehr standfest. Ansprechen 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.

## 1,6 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 (nicht im Testwagen). Das City-Safety-System erreicht in Verbindung mit dem optionalen ACC-Notbremssystem im ADAC Vergleichstest (Test 08/2012) eine sehr gute Beurteilung.



**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.



**Einschlafwarner**

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

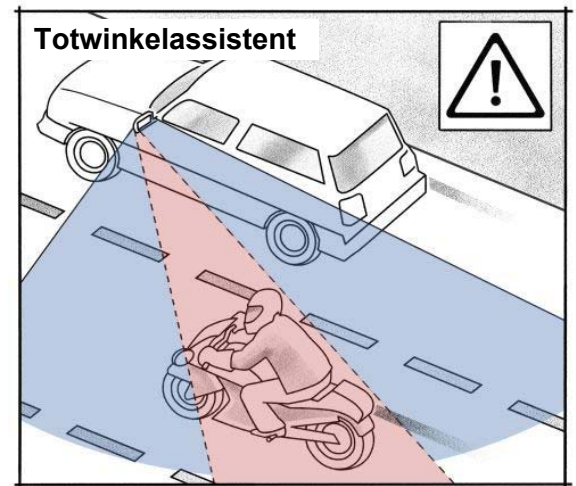


Zusätzlich können (innerhalb der sehr engen Systemgrenzen) Personen erkannt werden, vor denen das System dann eine Notbremsung einleitet. Bis etwa 80 km/h wird eine Bremsung eingeleitet, die die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduzieren kann. Unter 35 km/h soll der V40 noch vor der Person stoppen können und einen Zusammenstoß vermeiden. Optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich (nicht im Testfahrzeug). 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 schnell von hinten herannahende Fahrzeuge und warnt den Fahrer, wenn dieser die Spur wechseln möchte. Ebenso optional kann man einen Spurhalteassistenten ordern (nicht im Testfahrzeug). Das System ist in der Lage, selbstständig einen Lenkimpuls einzusteuern und das Fahrzeug bei einer gefährlichen Annäherung an die Fahrbahnmarkierung sanft zurückzulenken. Optional sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion erhältlich und gegen weiteren Aufpreis auch ein Fernlichtassistent. 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 darauf aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren durch Anlass-Versuche mit eingelegtem Gang ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Speedlimiter (Geschwindigkeitsbegrenzer) ist Serie.

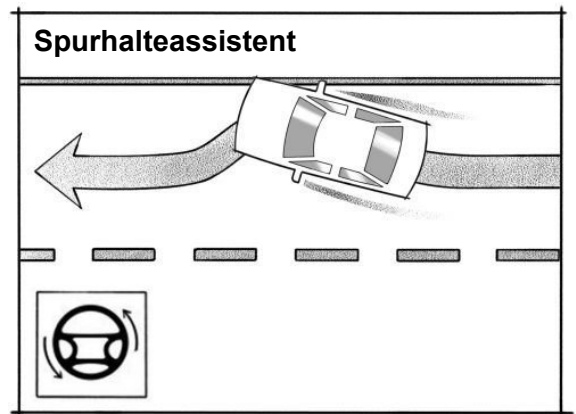
⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in den geöffneten Türen im Dunkeln den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden. Die Blinkerfunktion ist bei aktivierter Warnblinkanlage nicht verfügbar, so dass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann.

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

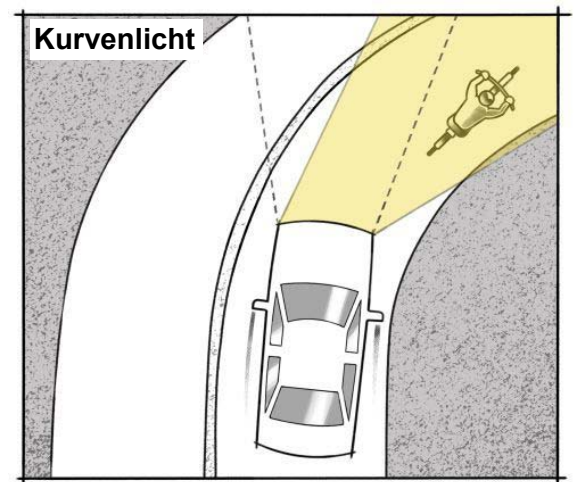
⊕ Bei den ADAC Crashtests kann der Volvo V40 hervorragende Ergebnisse einfahren. Es werden 98% der Punkte erreicht. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 einen guten Schutz. 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 Stütze sollte jedoch 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.



**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.



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer die Fahrspur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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

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 (nicht im Testwagen). 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.

## 2,0 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, es werden 75% der Punkte 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 Gurtenlenkpunkte 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 Fußgängerkollision (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 möglichen Punkte erhält der V40 beste Ergebnisse beim Fußgängerschutz.

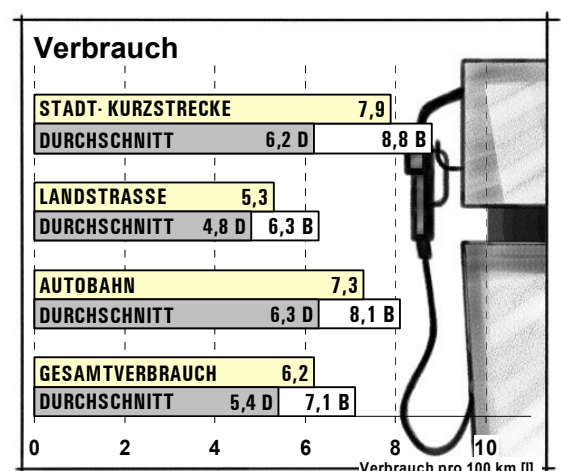
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Im ADAC EcoTest wurde ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 173 g/km ermittelt - das entspricht 24 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km. Der Benziner benötigt in der Stadt 7,9 l/100 km, außerorts konsumiert er 5,3 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 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 CO<sub>2</sub>-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)

---

## 3,7 AUTOKOSTEN

---

### 3,9 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse im erhöhten Bereich.

---

### 3,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Volvo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

### 3,2 Wertstabilität\*

Dem Volvo V40 T3 kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert werden.

---

### 4,0 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Volvo V40 kostet mit der Einstiegsmotorisierung T3 24.680 Euro. Die getestete Kinetic-Ausstattung schlägt schon mit mindestens 25.680 Euro zu Buche. Die Serienausstattung erweist sich als durchschnittlich, sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen weitere 1.070 Euro aufgewendet werden. Darüber hinaus gibt es gegen Aufpreis eine Reihe an sinnvollen und sehr empfehlenswerten aktiven Sicherheitsextras, die den Preis zwar weiter ansteigen lassen, die Verkehrssicherheit aber enorm erhöhen.

---

### 4,2 Fixkosten\*

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer beträgt lediglich 60 Euro.

⊖ Die Versicherungsklasseneinstufungen liegen dagegen durchweg im ungünstigen Bereich. Während die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung noch akzeptabel sind, erweist sich die Vollkaskoeinstufung als sehr teuer (KH: 17; TK: 19; VK: 23).

---

### 3,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen mit 620 Euro gerade so noch im akzeptablen Bereich. Vor allem die recht hohen Betriebskosten, der nicht besonders günstige Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten lassen die absoluten Kosten ansteigen.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T2	T3	T4	T5 Geartronic	D2	D3	D4
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1596	5/2497	4/1560	5/1984	5/1984
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)	132 (180)	187 (254)	84 (115)	110 (150)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	240/1600	360/1800	270/1750	350/1500	400/1750
0-100 km/h[s]	9,9	8,8	7,7	6,1	11,9	9,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	225	250	190	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,3 S	5,5 S	7,9 S	3,4 D	4,3 D	4,3 D
CO2 [g/km]	124	124	129	185	88	114	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/19	17/23/19	17/23/19	17/24/22	17/23/21	17/23/21	18/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	60	60	70	200	152	198	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	594	619	649	798	569	617	646
Preis [Euro]	22.550	24.680	26.980	32.980	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 Otto	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	5,3 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	124 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>173 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4369/1802/1420 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2045 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1400 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>285 l/620 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>131 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>114 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>314 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>620 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/19
Grundpreis	25.680 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	1.800 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.130 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	370 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	110 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	450 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Driver Alert)	950 Euro
Tempomat	320 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent (BLIS)	540 Euro
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
Beifahrerairbag deaktivierbar	80 Euro <sup>o</sup>
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>

2,2

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

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