ADAC

Autotest

Volvo V40 D4 Cross Country Summum Geartronic (DPF)

EcoTest ★★★☆☆

Fünftürige Schrägheckklimousine der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Volvo bietet mit dem Cross Country eine auf Geländewagen getrimmte Version des V40 an. Die etwas höher gelegte Karosserie und die wuchtige Beplankung samt angedeutetem Unterfahrschutz sind die wichtigsten Merkmale des Cross Country. In der Praxis bietet die Schrägheckklimousine im Offroad-Style aber eine kaum bessere Geländetauglichkeit als der normale V40. Gelände-Gimmicks wie eine Bergabfahrhilfe gibt es nur für die Benziner-Modelle, die als einziges auch mit Allradantrieb erhältlich sind. So bleibt am Ende nur die Optik, die einen Geländewagen suggeriert. Ob einem das zusätzliche 1.800 Euro wert ist, muss jeder selbst wissen. Wie auch beim normalen V40 überzeugt der Cross Country mit einem guten Platzangebot vorne - der Kofferraum fällt dagegen recht klein aus. Der kräftige 177-PS-Dieselmotor bietet in Verbindung mit dem Automatikgetriebe immer ausreichend Leistung, beim Verbrauch könnte sich der Fünfzylinder-Diesel aber etwas mehr zurückhalten - 5,8 l/100 km sind nicht rühmenswert. Insgesamt ist der V40 Cross Country zu teuer. Die getestete Variante kostet mindestens 36.440 Euro.
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** VW Cross Golf.

⊕ **sehr gute aktive und passive Sicherheit, exzellenter Fußgängerschutz dank Fußgängerairbag, sichere Fahreigenschaften, gute Verarbeitung, kräftiger Dieselmotor**

⊖ **großer Wendekreis, nach hinten unübersichtlich, hoher Verbrauch, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis**

ADAC-URTEIL

2,3	AUTOTEST
5,0	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9	Familie
3,2	Stadtverkehr
3,1	Senioren
2,0	Langstrecke
3,2	Transport
2,2	Fahrspaß
3,7	Preis/Leistung

Stand: April 2013
Text: D. Silvestro

2,9 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

Der Volvo V40 zeigt sich insgesamt gut verarbeitet. Die Cross Country Version wurde optisch so gestaltet, dass durch die zusätzliche Beplankung sowie den angedeuteten Unterfahrschutz eine bessere Geländetauglichkeit suggeriert wird. In der Praxis zeigt sich das Fahrzeug aber kaum geländetauglicher als der normale V40. Einzig die leicht höher gelegte Karosserie sorgt für etwas mehr Bodenfreiheit.

⊕ Der Verarbeitung des Volvo V40 hinterlässt einen weitgehend soliden Eindruck. Die Karosserie ist sauber gefertigt, Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet, das reduziert kraftstofferhöhende Luftverwirbelungen. Die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet, damit verschmutzen sie nicht so schnell. Der zusätzliche Schwellerschutz verhindert, dass die Türeinstiege verkratzen. Auch der Innenraum ist sauber verarbeitet, die verwendeten Materialien wirken größtenteils hochwertig. In der getesteten Ausstattungsvariante findet man serienmäßig ein sich hochwertig anfühlende Lederausstattung an Bord. 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 Benzin anstatt Diesel ist nicht möglich.

⊖ Die Türverkleidungen und unteren Bereiche der Armaturentafel sind nicht geschäumt und fühlen sich dadurch billig an.

2,4 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des V40 Cross Country ist gut. Der Volvo bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte.

⊕ Dank des 60 l Tanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.000 km realisieren. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten von maximal 75 kg transportiert werden. Die Anhängelast beträgt gebremst 1.500 Kilogramm (ungebremst 750 kg).

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 440 kg nicht besonders üppig aus. 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 Radmutternschlüssel an Bord.

2,6 Sicht

Die Karosserie kann durchschnittlich eingesehen werden, besonders das vordere Ende lässt sich schlecht einschätzen. Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen dank der gegenüber dem normalen V40 leicht erhöhten Sitzposition zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht 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. 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

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

© ADAC e.V.

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 in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßigen 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 zudem einen Fernlichtassistenten, der insgesamt zuverlässig funktioniert. 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.

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

Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim V40 Cross Country vorne wie hinten zufriedenstellend. Die gegenüber dem normalen V40 leicht erhöhte Sitzposition sorgt zwar für etwas leichteres Einsteigen, doch gleichzeitig wirkt sich der durch die zusätzliche Beplankung sehr breit geratene Schweller negativ aus. 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 Türengriffen bedient werden kann (im Testwagen vorhanden). 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). 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.

4,1 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) - bis zum Dach sind 325 l. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 570 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Belädt man den V40 über die gesamte Fläche bis zum Dach, passen immerhin 980 l in den Kofferraum.

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

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen und gibt eine zufriedenstellende Öffnung frei. Personen bis rund 1,80 m Körpergröße finden unter der geöffneten Heckklappe Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Die Ladekante liegt mit ca. 79 cm zu hoch über der Fahrbahn, weshalb das Gepäck zum Einladen 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. Der Kofferraum ist mit zwei Lampen (jeweils links und rechts in der Seitenverkleidung) gut beleuchtet.

⊕ Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert leichtgängig und ohne großen Kraftaufwand. Kleine Utensilien kann man mit dem variablen Gepäckraumboden (Aufpreis) gut befestigen: es gibt eine Klappe zum Aufstellen im Kofferraumboden mit Gummihalterung und Verzurrösen. Unter dem variablen Boden findet man weiteren Stauraum mit ca. 25 l Volumen. Gegen Aufpreis ist ein Gepäckraumnetz erhältlich (nicht im Testwagen), 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 schützt.

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

2,3 INNENRAUM

2,0 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 Detaileinstellungen vornehmen möchte, benötigt eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite

Solide Verarbeitungsqualität und gute Funktionalität bietet der Volvo V40 Cross Country.

einstellen, Pedale und Automatikwählhebel 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 Modi 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 serienmäßig 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. Dank des in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Innenraum-Lichtpaket findet man eine gute Innenraumbeleuchtung vor. Vorn und hinten befinden sich Leselampen und auch der Kofferraum ist gut ausgeleuchtet. Zudem ist der Schalthebel beleuchtet. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche Ablagen, 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 Klimaanlagenbedienteil 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.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Fahrwerksauslegung des Cross Country kann weitgehend überzeugen. Lange Bodenwellen werden problemlos und auch bei voller Beladung kaum nachschwingend abgefedert. Bei groben Fahrbahnunebenheiten kann der Cross Country zwar überzeugen, bietet aber nicht den Komfort eines adaptiven Fahrwerks, wie z.B. im XC70 erhältlich ist. Das Fahrwerk schluckt Unebenheiten recht komfortabel, spricht aber nicht immer ganz feinfühlig an. Lange Etappen lassen sich trotzdem stressfrei bewältigen. Feine Fahrbahnunebenheiten dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch, können aber trotzdem nicht vollkommen ferngehalten werden. Eine Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven sind zufriedenstellend gedämpft. Kopfsteinpflasterbeläge dringen nicht zu stark durch, die Insassen werden wenig durchgeschüttelt. Insgesamt kann dem V40 ein durchschnittlicher Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen ändert sich das Ansprechen der Federung kaum.

2,0 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind serienmäßig höheneinstellbar. Der Fahrersitz kann zusätzlich in der Neigung eingestellt werden. Wählt man die im Testwagen vorhandene elektrische Sitzeinstellung, sind sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz elektrisch in der Höhe und Neigung einstellbar. 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 beide Vordersitze gibt es eine Lendenwirbelstütze, die in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar ist. Der Fahrer findet schnell 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.

⊖ Die in der Ausstattungsvariante "Summum" serienmäßigen Ledersitze sind unperforiert. Dadurch neigt man bei warmen Temperaturen schnell zum Schwitzen.

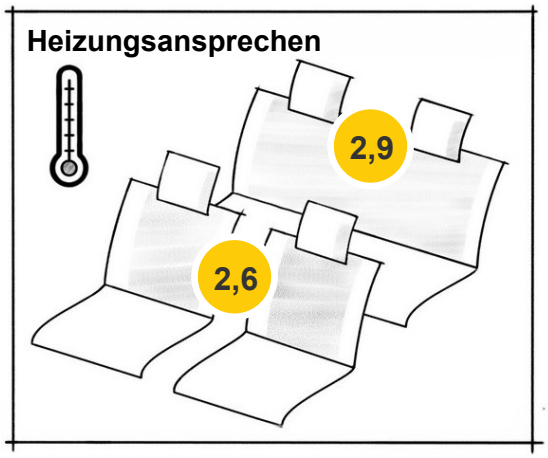
2,3 Innengeräusch

⊕ Der V40 D4 Cross Country überzeugt durch sein recht geringes Geräuschniveau im Innenraum. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei niedrigen 68,5 dB(A). Die Motorgeräusche fallen nicht unangenehm auf, bei hohen Drehzahlen und beim Kaltstart ist der Diesel akustisch aber präsent. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf, erst bei hohen Geschwindigkeiten sind die Windgeräusche deutlicher wahrnehmbar.

2,0 Klimatisierung

Der V40 D4 zeigt vorne wie hinten eine gute bis zufriedenstellende Heizleistung, was nicht zuletzt auf den bei allen Dieselmodellen serienmäßigen Zuheizer zurückzuführen sein sollte.

⊕ 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 kosten zwar leider Aufpreis (im Testwagen verbaut), doch erreicht man damit, dass im Innenraum stets eine saubere und angenehme Luftqualität herrscht.



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der kräftige Dieselmotor mit 2,0 l Hubraum und 177 PS sorgt in Verbindung mit dem Automatikgetriebe für flotte Fahrleistungen. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden, so vergehen für den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h nur 5,1 s. Dank des frühzeitig anliegenden maximalen Drehmoments von 400 Nm steht auch bei niedrigen Drehzahlen immer genügend Kraft zur Verfügung.

2,0 Laufkultur

⊕ Es dringen zwar leichte Vibrationen in den Innenraum, doch insgesamt kann man mit der Laufkultur des Fünfzylinder-Selbstzünders durchaus zufrieden sein. Er zeigt sich stets als angenehmer Begleiter und ist in keinem Drehzahlbereich auffällig rau oder dröhnend unterwegs. Einzig wenn man im manuellen Modus des Automatikgetriebes fährt und dann bei niedrigen Drehzahlen Leistung abfordert, neigt das Aggregat zu leichtem Brummen.

2,1 Schaltung

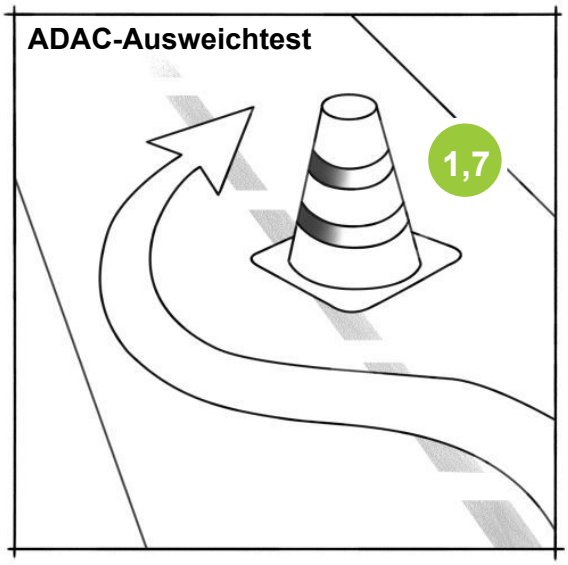
⊕ Die Sechs-Gang-Automatik kann insgesamt durch harmonische und ausreichend schnelle Schaltvorgänge überzeugen. Die Gänge werden weitgehend spontan und ruckfrei geschaltet. Einzig die etwas zu sensible Reaktion auf Gasbefehle stört. Oft wird sofort ein oder zwei Gänge zurückgeschaltet, ohne dass das früh anliegende maximale Drehmoment des kräftigen Diesels ausgenutzt werden würde. Dank der sensible einsetzenden Kriechfunktion des Automatikgetriebes lässt es sich entspannt anfahren und rangieren. Die Start-Stopp-Automatik reagiert bei erneutem Motorstart recht schnell, wodurch eine zügige Weiterfahrt gewährleistet ist.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Automatikgetriebes passen einwandfrei zum Motor. Beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Allerdings verfügen die Automaten mancher Konkurrenten inzwischen über sieben oder acht Schaltstufen und erreichen damit eine noch bessere Spreizung der Gänge. Die Gesamtübersetzung wurde zum Motor passend gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.300 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität



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 Volvo V40 Cross Country bietet eine ähnlich gute Fahrstabilität wie der normale V40. Die leicht höher gelegte Karosserie merkt man im normalen Fahrbetrieb so gut wie gar nicht. 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 kann der V40 Cross Country dank seines agilen und sicheren Fahrverhaltens eine gute Beurteilung einfahren. 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. 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.

⊖ Auch wenn der Cross Country optisch an einen Geländewagen erinnert, ist die Geländetauglichkeit kaum besser als beim normalen V40. Nicht einmal eine Bergabfahrhilfe ist erhältlich. Allrad gibt es nur in Verbindung mit der Top-Motorisierung T5.

2,4 Lenkung*

⊕ Der 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 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.

⊖ Der Wendekreis von 11,9 fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch zu groß aus und macht das Auto unnötig unhandlich.

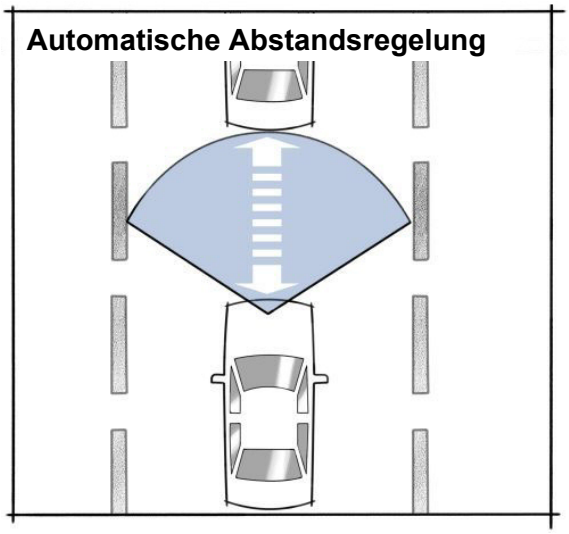
2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V40 Cross Country 36,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, optionale Bereifung: 225/45 R18, Pirelli PZero 95W). 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.

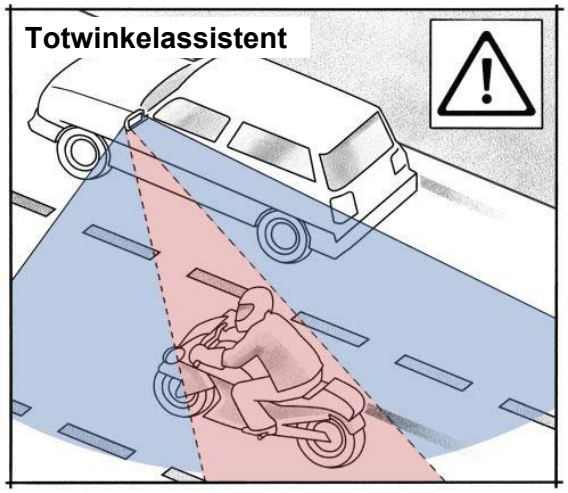
1,5 SICHERHEIT

1,2 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-Notbremssystem 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. 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 eine 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. Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion sind beim Summum Serie. Zudem gibt es optional einen Fernlichtassistenten.



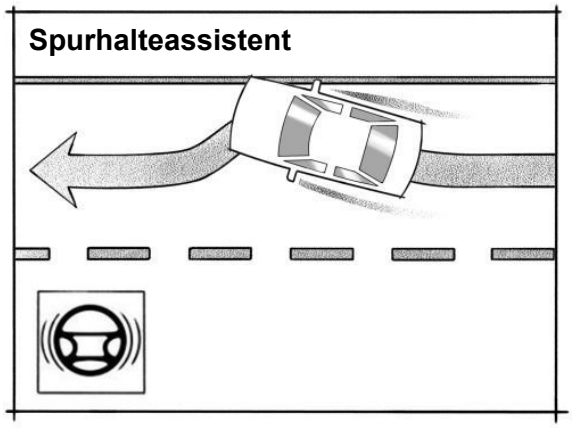
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



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.

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. 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.



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.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

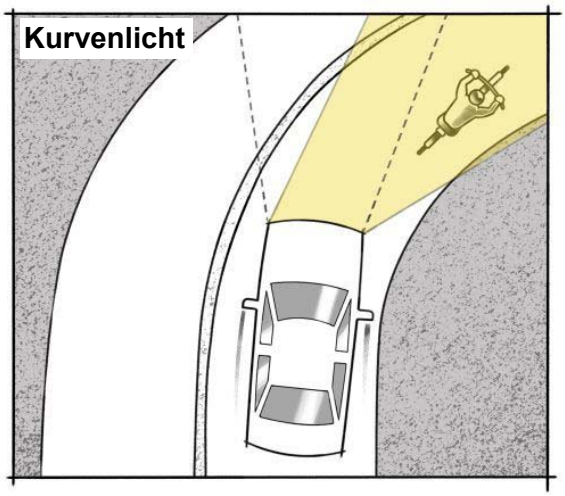
⊕ Bei den ADAC Crashtests kann der Volvo V40 hervorragende Ergebnisse einfahren. Die Ergebnisse des normalen V40 sollten auf den Cross Country übertragbar sein. Es werden 98% der Punkte erreicht. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen 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. 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. 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.

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

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.



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

⊖ 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.

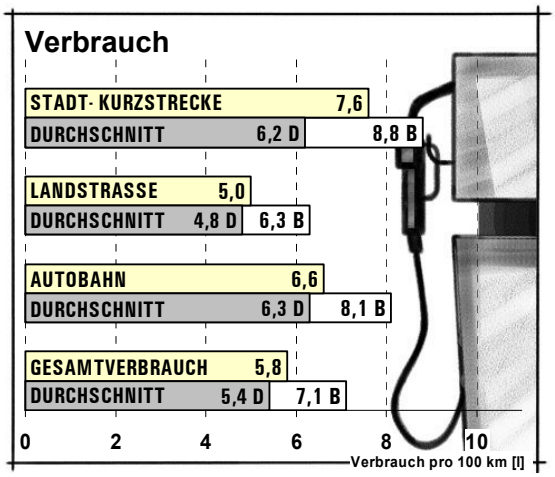
1,5 Fußgängerschutz

⊕ Im V40 kommt erstmals ein spezieller Fußgängerairbag zum Einsatz, welcher sich im Falle einer 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.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

⊖ Nicht ganz überzeugen kann der V40 Cross Country D4 beim Verbrauch. Im ADAC EcoTest langt es aufgrund der schlechten CO2-Bilanz von 187 g/km nur für magere 20 Punkte. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km ermittelt. In der Stadt sind es nicht gerade niedrige 7,6 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,6 l pro 100 km.



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

2,4 Schadstoffe

Auch bei den Schadstoffen kann der V40 D4 nicht durchgehend glänzen. Vor allem der hohe Ausstoß an Stickoxiden auf der Autobahn kostet dem Volvo wertvolle Punkte im Schadstoff-Kapitel des EcoTest (36 Punkte). Insgesamt verpasst der V40 D4 Cross Country deutlich die vier Sterne im EcoTest und muss sich mit 56 Punkten und drei Sternen zufriedengeben.

5,0 AUTOKOSTEN

3,3 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch liegt zwar nicht gerade niedrig, doch aufgrund des gegenüber Benzin günstigeren Dieselkraftstoffs kann der V40 D4 bei den Betriebskosten eine zufriedenstellende Note einfahren.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,9 Wertstabilität*

Dem neu auf dem Markt erhältlichen Volvo V40 D4 Cross Country mit optisch auffälligem Offroad-Paket kann ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

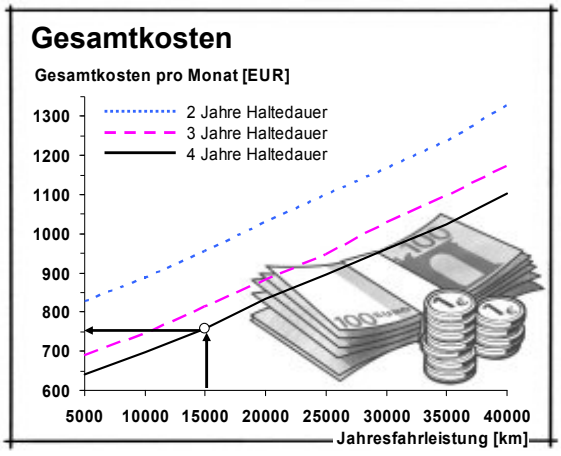
⛔ Der Volvo V40 D4 Cross Country kostet inklusive Automatikgetriebe und Summum-Ausstattung stolze 36.440 Euro. Das ist trotz der guten Serienausstattung ein für einen Kompaktwagen nicht akzeptabler Preis. Gegen Aufpreis gibt es eine Reihe an sinnvollen und sehr empfehlenswerten aktiven Sicherheitsextras, die den Preis zwar weiter ansteigen lassen, die Verkehrssicherheit aber enorm erhöhen.

5,5 Fixkosten*

⛔ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei stolzen 244 Euro. Dazu gesellen sich die Kosten für die sehr ungünstigen Versicherungsklasseneinstufungen. Während die Haftplicht- und Teilkaskoeinstufung noch einigermaßen akzeptabel sind, erweist sich die Vollkaskoeinstufung als extrem teuer (KH: 18; TK: 21; VK: 24).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

⛔ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen mit 747 Euro im sehr hohen Bereich. Vor allem der sehr hohe Anschaffungspreis sowie die teuren Fixkosten lassen die absoluten Kosten stark ansteigen. Dazu kommen hohe Aufwendungen für die Werkstattaufenthalte und den Reifenersatz.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 747 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T4	T4 AWD	T5 AWD Geartronic	D2 (DPF)	D3 (DPF)	D4 (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	5/1984	5/2497	4/1560	5/1984	5/1984
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	132 (180)	187 (254)	84 (115)	110 (150)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	300/2700	360/1800	270/1750	350/1500	400/1750
0-100 km/h[s]	7,7	8,2	6,4	11,9	9,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210	185	205	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	8,0 S	8,3 S	3,8 D	4,4 D	4,4 D
CO2 [g/km]	129	187	194	99	117	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/19	17/23/19	17/24/22	17/23/21	17/23/21	18/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	70	194	218	152	204	204
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	661	764	824	594	632	658
Preis [Euro]	28.780	31.580	35.780	26.780	28.080	30.780

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter
SR	= Schrägheck	TR	= Transporter
CP	= Coupe	GR	= Großraumlimousine
C	= Cabriolet	BU	= Bus
RO	= Roadster	GE	= Geländewagen
KB	= Kombi	PK	= Pick-Up

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin
S	= Superbenzin
SP	= SuperPlus
D	= Diesel
FG	= Flüssiggas
G	= Erdgas

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	**225/45R18W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,65/11,9 m**
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**5,1 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,6 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**5,8 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,6/5,0/6,6 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**187 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,5 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4370/1802/1458 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2045 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1600 kg/440 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**235 l/570 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	**1030 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**119 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**78 Euro**
Monatliche Fixkosten	**137 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**413 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**747 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/21
Grundpreis	36.440 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 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 CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	1.800 Euro°
Automatikgetriebe	1.800 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	370 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	450 Euro°
Spurassistent (Driver Alert)	950 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	540 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie°

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	700 Euro°
Schiebe-Hubdach (nur Panoramadach)	1.150 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,9**
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	2,4
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	4,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	**2,3**
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	3,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,1**
Federung	2,3
Sitze	2,0
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,0
Motor/Antrieb	**1,9**
Fahrleistungen*	1,7
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,1
Getriebeabstufung	1,8

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung*	2,4
Bremse	2,2
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	1,5
Umwelt/EcoTest	**3,2**
Verbrauch/CO2*	4,0
Schadstoffe	2,4

AUTOKOSTEN **5,0**

Betriebskosten*	3,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.