



Volvo V40 T2 Kinetic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Volvo hat die Motorenpalette des V40 erweitert und bietet den Kompaktwagen nun auch mit einem kleinen 1,6-Liter Benzinmotor an, der maximal 120 PS leistet. Das Aggregat wirkt in der Praxis ausreichend kräftig, auch wenn bei höheren Geschwindigkeiten etwas Durchzugskraft fehlt. Bei den Fahrleistungen liefert der V40 T2 also ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Kraftstoffverbrauch aber erweist sich im ADAC EcoTest im Klassenvergleich als durchschnittlich - er liegt bei 5,9 Liter Super auf 100 Kilometer. In Verbindung mit der getesteten Motorisierung ist das Fahrwerk dynamisch ausgelegt und um 10 mm tiefer gelegt. Dadurch werden Fahrbahnunebenheiten recht deutlich bis zu den Insassen durchgereicht. Insgesamt geht der Fahrkomfort aber in Ordnung. Punkten kann der Volvo bei der Sicherheit. Er ist serienmäßig mit dem City Safety-System ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h Auffahrunfälle vermeiden oder die Folgen reduzieren kann. Gegen Aufpreis sind eine Reihe weiterer sinnvoller Assistenzsysteme wie das ACC oder der Driver Alert erhältlich. Insgesamt ist aber der V40 Kinetic im Klassenvergleich recht teuer. Der Grundpreis liegt bei 23.550 Euro. Dabei fällt die Serienausstattung nicht besonders üppig aus. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, KIA Ceed, Mercedes A-Klasse, Seat Leon, VW Golf.

+ gutes Platzangebot vorn, sehr gute aktive und passive Sicherheit, exzellenter Fußgängerschutz dank Fußgängerairbag, sichere Fahreigenschaften

- extrem großer Wendekreis, kleiner Kofferraum, nach hinten unübersichtliche Karosserie, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,1 Langstrecke

3,1 Transport

2,6 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

- +** Der Volvo kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Das Ladeabteil zeigt sich sauber verkleidet und die Heckklappe besitzt auch innen Klarlack. Die Türausschnitte sind nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell - Lackschutzleisten gibt es für die Schweller aber nicht. Der Innenraum ist ebenfalls solide verarbeitet und die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt und die A-Säulen mit Stoff überzogen. Der Motorraum ist vollständig nach unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Doch auch der restliche Unterboden zeigt sich ordentlich verkleidet. Die Motorhaube wird mittels praktischer Gasdruckfeder offen gehalten, der Entriegelungsmechanismus befindet sich jedoch ungewohnt weit rechts (wenn man vor dem Fahrzeug steht). Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und der Tankdeckel in diese integriert. Daher braucht der Verschluss nicht separat abgeschraubt werden. Dank einer Sperrklappe ist ein versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff nicht möglich.
- Kunststoffe die nicht im direkten Fahrersichtfeld liegen, wie die unteren Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen, sind hart und kratzempfindlich. An den Fahrzeugflanken fehlen Leisten, die in engen Parklücken vor fremden Autotüren schützen könnten. Doch auch an den Stoßfängern fehlen Leisten, die bei kleineren Parkremplern schützen könnten. Hinten gibt es zwar einen austauschbaren Einsatz, allerdings ist dieser recht tief angebracht.

- Der V40 kann bei der Alltagstauglichkeit insgesamt noch gut abschneiden. Die maximale Zuladung fällt mit 500 Kilogramm zufriedenstellend aus und auch die zulässige Dachlast liegt im befriedigenden Bereich - es dürfen maximal 75 Kilogramm transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Im Zugbetrieb sind gebremste Lasten bis maximal 1.300 kg und ungebremste bis 650 kg zulässig.
- +** Der Volvo bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (62 l) sind Reichweiten bis rund 1.050 Kilometer möglich.
 - Für den Fall einer Reifenpanne ist der Volvo serienmäßig nur mit einem Pannenhilfeset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Darüber hinaus fehlen Wagenheber und Radmutternschlüssel. Gegen Aufpreis ist ein Notrad inklusive Wagenheber erhältlich (nicht im Testwagen).

Im Sichtkapitel schneidet der V40 noch gut ab, wenn auch die Karosserie nicht besonders übersichtlich ist. So kann die Front nicht und das Heck schlecht eingesehen werden, allerdings lassen sich die Karosseriemasse noch zufriedenstellend abschätzen. Aufgrund der recht niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Volvo trotz klappbarer Fondkopfstützen (außen) nur zufriedenstellend ab.



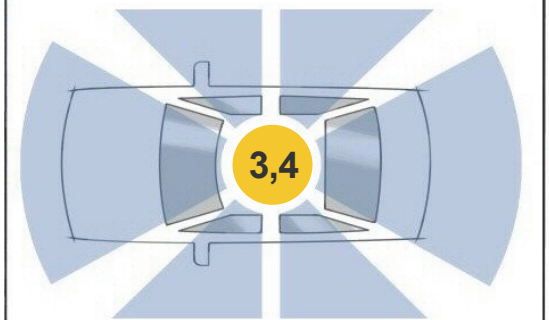
Trotz klappbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

Darüber hinaus fallen die Heckscheibe recht klein und die C-Säulen massiv aus - das beeinträchtigt besonders den Blick nach schräg hinten. Da die Heckscheibenunterkante relativ weit oben ist, lassen sich niedrige Hindernisse im Fahrzeugnahbereich nur zufriedenstellend wahrnehmen. Das Sichtfeld der Außenspiegel geht noch in Ordnung, zudem besitzt der Linke einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Serienmäßig gibt es für den Volvo weder Parksensoren noch eine Rückfahrkamera. Jedoch war der Testwagen mit den optionalen Parksensoren am Heck und einer Rückfahrkamera ausgestattet. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch den Park Assist Pilot mit Sensoren vorn und hinten (nicht im Testwagen). Der Park Assist lenkt das Fahrzeug automatisch in parallel zur Fahrtrichtung liegende Parklücken, der Fahrer braucht lediglich das Gas- und Bremspedal zu bedienen. Darüber hinaus gibt es in Verbindung mit dem Blind Information System (BLIS) den Cross Traffic Alert (CTA) gegen Aufpreis (im Testwagen). Dieser hilft beim Ausparken (Beschreibung siehe Aktive Sicherheit).

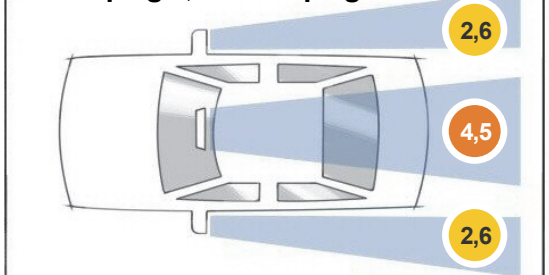
⊕ Aufgrund der flachen Fahrzeugfront lassen sich tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse sehr gut wahrnehmen. Tagsüber wird man aufgrund des Tagfahrlichts besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Ordert man das optionale Licht-Paket, gibt es ein LED-Tagfahrlicht im Stoßfänger und Dual-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion. Der ebenfalls optionale Driver Alert beinhaltet einen Fernlichtassistenten (Active High Beam Control; im Testwagen) der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel (gegen Aufpreis) automatisch ab. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkbereich auf.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel fällt aufgrund der kleinen Spiegel- und Heckscheibenfläche gering aus. Gegen Aufpreis ist das Winter-Paket erhältlich, das u. a. eine Frontscheibenheizung beinhaltet. Diese hat jedoch den Nachteil, dass die feinen Heizdrähte das Scheinwerferlicht des entgegenkommenden Verkehrs verzerren und den Fahrer dadurch irritieren/blenden.

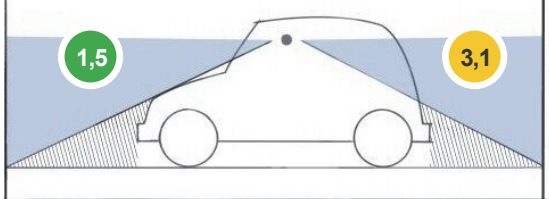
Rundumsicht



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

3,0

Ein-/Ausstieg

In diesem Kapitel schneidet der Volvo V40 zufriedenstellend ab, das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt nicht sehr komfortabel. Die Sitze sind tief angeordnet, so dass man beim Einsteigen relativ weit hinuntersteigen muss. Hinten fallen die Türausschnitte im unteren Bereich zudem schmal aus und der Radlauf ragt etwas in den Einstiegsbereich hinein, hier bleibt wenig Platz für die Füße.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Zentralverriegelung (inkl. Funkfernbedienung) ausgestattet. Im Testwagen war das optionale elektronische Zugangs- und Motorstartsystem (Keyless Drive). Das System beinhaltet Sensoren an allen Türen und an der Heckklappe, so kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Dank des schlüssellosen Zugangssystems ist ein versehentliches Aussperren nicht möglich. Alternativ gibt es auch das Keyless Start System, das nur einen schlüssellosen Motorstart ermöglicht. Die Türen werden dank kräftiger Rasterungen (vorn 3, hinten 2) auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Dank der sehr niedrig liegenden Schweller müssen die Füße zum Ein- und Aussteigen nicht weit angehoben werden.

Darüber hinaus gibt es für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Gegen Aufpreis kann auch ein Brillenfach am Fahrerplatz geordert werden (nicht im Testfahrzeug). Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. Ordert man zusätzlich die Ambientebeleuchtung, gibt es an den Türunterseiten (vorn) zusätzliche Ausstiegsleuchten. Das Licht kann manuell am Fernlichthebel oder an der Funkfernbedienung aktiviert werden.

– Die Türschweller sind breit, so dass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Große Personen können sich am oberen Rand des Türausschnitts leicht den Kopf stoßen, da der Abstand zwischen Sitz und Dachlinie gering ausfällt.

4,1

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gering aus. Dies liegt unter anderem am optionalen Laderaum-Paket (im Testwagen), das einen doppelten Gepäckraumboden beinhaltet. Der Boden lässt sich entweder nach vorn klappen (steht dann parallel zur Rückbank nach oben) oder ausbauen. Das Volumen wurde allerdings mit eingebautem Boden berechnet. Unter dem Kofferraumboden finden noch etwa 35 Liter Platz. Bei umgelegter Rücksitzlehne finden bis zur Fensterunterkante 570 Liter Platz und bis unters Dach 980 Liter.

– Üblicherweise fasst das Ladeabteil nur 235 Liter bis zur Kofferraumabdeckung. Baut man diese aus, lassen sich bis unters Dach 325 Liter verstauen.



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

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht anheben, könnte aber weiter aufschwingen. Es finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,80 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung weist ein durchschnittliches Format auf. Die Höhe geht in Ordnung, die Öffnung könnte aber breiter sein. Die äußere Ladekante liegt mit knapp 75 Zentimetern weit über der Straße, wodurch das Ladegut hoch angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine rund 12,5 Zentimeter hohe Stufe (ohne doppelten Ladeboden 22,5 cm). Das Ladeabteil selbst hat eine relativ geringe Grundfläche.

+ Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Dank dem doppelten Ladeboden entsteht nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen ein ebene Fläche. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen (je eine links und rechts) sowie einer Leuchte in der Heckklappe (innen) gut beleuchtet (optionale Ambientebeleuchtung; im Testwagen).

2,3

Kofferraum-Variabilität

+ Hier kann der V40 noch gut abschneiden. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von kleinen Utensilien ist unter dem Kofferraumboden Platz oder in zwei kleinen Fächern links und rechts. Darüber hinaus entstehen am hochgeklappten Boden drei Haken, an welche man z. B. Einkaufstaschen hängen kann. Zudem gibt es stabile Zurrösen am Boden. In Verbindung mit dem optionalen Laderaum-Paket lässt sich die Beifahrerrückenlehne umlegen, was den Transport langer Gegenstände erleichtert.

In diesem Paket ist auch ein Gepäckraum-Trennnetz enthalten, das bei umgelegter Rücksitzlehne zwischen Lade- und Passagierraum verbaut werden kann. Dadurch sind die Insassen bei einer starken Bremsung oder bei einem Unfall vor nach vorn fliegenden Gegenständen geschützt.

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

2,3 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Cockpit des V40 ist aufgrund der vielen kleinen und gleichförmigen Schalter etwas unübersichtlich, allerdings lassen sich alle Bedienelemente gut erreichen - die Ergonomie der Bedienelemente ist insgesamt zufriedenstellend. Mit den Grundfunktionen des Fahrzeugs kommt man relativ schnell zurecht, wer Detailsinstellungen vornehmen möchte, benötigt eine gewisse Eingewöhnungszeit. Nicht optimal ist auch, dass die eingestellten Klimaparameter nicht direkt bei den Bedienelementen angezeigt werden, sondern deutlich weiter oben im Hauptdisplay.



Solide Verarbeitungsqualität und gute Funktionalität bietet der neue Volvo V40.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber insgesamt etwas höher liegen. Die gegen Aufpreis erhältliche TFT-Display-Instrumentierung anstatt des normalen Tachos ist gut ablesbar und lässt sich individuell konfigurieren. Es gibt drei Anzeigemodi: Elegance, Eco und Performance. Je nach Anzeigart 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 (Regen- und Lichtsensor) werden das Licht und auch das Fernlicht (nur mit Driver Alert) sensorgesteuert. Dann sind auch die Scheibenwischer vorn sensorgesteuert. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Permanentwischschaltung. Eine Geschwindigkeitsregelanlage befindet sich optional an Bord, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Gegen weiteren Aufpreis ist der V40 mit einem aktiven Geschwindigkeits-/Abstandsregelsystem (ACC) ausgestattet - durch längere Betätigung der Aktivierungstaste kann das System auch nur als Tempomat genutzt werden. Das optionale Multimedia-System (High Performance Multimedia) mit Navigationsfunktion lässt sich über Tasten an der Mittelkonsole steuern und bietet neben zahlreichen externen Anschlüssen einen CD-Wechsler und eine TV-Funktion. Das ist einzigartig in dieser Fahrzeugklasse. Bei Wahl der optionalen erweiterten Ambientebeleuchtung findet man eine gute Innenraumbeleuchtung vor. Dann gibt es Leselampen vorn und hinten, eine zusätzliche Kofferraumbeleuchtung, eine Lampe in der Heckklappe und beleuchtete Türablagen. 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. Diese besitzen eine Ab-/ und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird.

– Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten positioniert und unübersichtlich. Bei geöffneten Vordertüren sind die Griffe recht weit weg, wodurch man sich relativ weit aus dem Fahrzeug lehnen muss. Der Einsteller für die Lordosenstütze ist schlecht erreichbar, da die wuchtige Mittelkonsole im Weg ist. Doch auch der Einsteller der Lehnenneigung ist nicht optimal zugänglich.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Platzangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,91 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus. Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als üppig und auch das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

3,7 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es enger zu, hier ist die flache Dachlinie beschränkend. Es finden nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit fällt großzügiger aus (wenn Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt). Die Innenbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich. Das subjektive Raumempfinden fällt zufriedenstellend aus, besonders die kleinen Seitenscheiben, die geringe Kopffreiheit und die direkt neben dem Kopf liegende C-Säule beeinträchtigen das Empfinden etwas.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den V40 werden keine Sitzvarianten angeboten, so dass auch die Innenraum-Variabilität nur ausreichend ist.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

Der Volvo V40 T2 ist serienmäßig mit einem um 10 mm tiefergelegten und dynamisch abgestimmten Fahrwerk ausgestattet. Dieses tendiert recht deutlich in Richtung straff und lässt den Volvo dadurch etwas nervös wirken, bietet aber dennoch genügend Restkomfort. Aufgrund der straffen Auslegung dringen kurzweilige Fahrbahnuntergründe und gröbere Einzelhindernisse deutlich bis zu den Insassen durch. Darüber hinaus werden auch Querfugen deutlich bis zu den Passagieren durchgereicht.

+ Lange Bodenwellen absorbiert der V40 souverän und zeigt keine Nachschwingtendenz. Doch auch Seitenneigungen in schnell durchfahrenen Kurven und Nickbewegungen der Karosserie beim Beschleunigen und Bremsen zeigen sich gut gedämpft. Eine ausgeprägte Stuckerneigung auf ungleichmäßigen Fahrbahnuntergründen kann nicht festgestellt werden. Kopfsteinpflasterbeläge dringen nicht zu stark zu den Insassen durch, schütteln das Lenkrad aber etwas durch. Insgesamt kann ein recht guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen spricht die Federung auf grobe Unebenheiten etwas feiner an.

2,0

Sitze

Beim V40 Kinetic ist der Fahrersitz serienmäßig lediglich in der Höhe einstellbar. Gegen Aufpreis lässt sich der Fahrersitz auch in der Neigung einstellen und ist mit einer manuell in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet (im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis ist der Beifahrersitz in der Höhe einstellbar (im Testwagen). Darüber hinaus kann man noch Vordersitze mit elektrischer Einstellung ordern (nicht im Testwagen).

⊕ Die Vordersitze zeigen sich angenehm konturiert und körpergerecht gestaltet. Die Lehnen sind hoch und bieten dem Rücken eine gute Unterstützung. Das Polster ist vorn etwas straff, aber dennoch bequem. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven geht in Ordnung. Der Fahrer kann seine linken Fuß gut abstützen, wenn auch die Ablage etwas breiter sein dürfte - ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Insgesamt kann der Fahrer eine angenehme Sitzposition einnehmen. Im Fond sind die Sitze zufriedenstellend konturiert und bieten daher nur einen akzeptablen Seitenhalt. Die Lehnen sind im Fond jedoch sehr hoch. Der Sitzkomfort geht auf den weichen Polstern in Ordnung, besonders große Personen wünschen sich aber mehr Oberschenkelauflage.

2,0

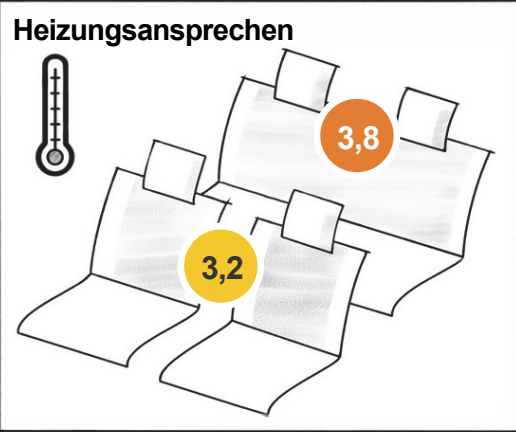
Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist beim V40 T2 gering. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 geringe 67,3 dB(A). Das Aggregat hält sich prinzipiell im Hintergrund, wird aber unter Last im niedrigen Drehzahlbereich etwas präsenter. Auch Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf, ein gewisses Achspoltern ist auf schlechten Fahrbahnnuntermgründen vorhanden. Windgeräusche dringen nicht stark in den Innenraum, steigen mit den Geschwindigkeiten aber etwas an.

3,5

Klimatisierung

Der V40 T2 Kinetic ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist allerdings auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich (nicht im Testwagen). Die Temperatur lässt sich nur für alle Insassen gemeinsam einstellen, wird aber im Display angezeigt. Auch die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, die Austrittsbereiche (oben, mitte, unten) lassen sich aber individuell einstellen. Die Umluftfunktion ist mit einem Timer ausgestattet, so dass nach einer gewissen Zeit automatisch wieder auf Frischluft umgeschaltet wird. Beim ADAC Heizungstest kann der T2 nur ein durchschnittliches bis ausreichendes Ergebnis einfahren. Die Fußbereiche werden zwar vorn wie hinten schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzellen, dennoch könnte der gesamte Aufheizvorgang schneller von statten gehen - besonders im Fond.



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

2,3

MOTOR/ANTRIEB

2,7

Fahrleistungen*

Der V40 T2 kann bei den Fahrleistungen ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Das 1,6-l-Aggregat leistet maximal 120 PS bei 4.500 1/min und entfacht ein Drehmoment von 240 Nm (bei 1.600 1/min). Man fühlt sich mit dem Motor zwar nicht übermotorisiert, für den alltäglichen Gebrauch reicht das Aggregat allerdings vollkommen aus. Der Motor kann im vierten und fünften Gang noch zufriedenstellende Elastizitätswerte und im Sechsten nur ausreichende vorweisen. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Volvo in recht kurzen 6,2 Sekunden.

2,2

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen 1,6-l-Benziners kann sich sehen lassen. Das Aggregat läuft insgesamt vibrationsarm und kultiviert, erzeugt allerdings im unteren Drehzahlbereich (< 1.500 1/min) vor allem unter Last leichte Störfrequenzen. Dann sind auch Vibrationen am Lenkrad und am Schalthebel spürbar. Insgesamt ist das Aggregat aber ein angenehmer Wegbegleiter.

2,2

Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Volvo gut gelungen. Der Schalthebel ist präzise geführt, die Gänge lassen sich knackig schalten. Allerdings muss beim Einlegen ein deutlicher Widerstand überwunden werden, wodurch die Schaltung schon fast zu schwergängig ist. Die Schaltwege fallen akzeptabel aus, schnelle Schaltvorgänge sind möglich, jedoch ist der Schaltwiderstand dann noch etwas größer. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich problemlos einlegen. Das Anfahren klappt auch an Steigungen dank der Berganfahrhilfe problemlos, allerdings ist beim Kuppeln etwas Feingefühl gefragt - sonst ruckelt es. Die Gangempfehlung wird über einen Balken dargestellt, der je nach Betriebszustand zum Hochschalten nach oben und zum Runterschalten nach unten springt - das ist nicht ideal. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, allerdings springt der Motor bei bereits eingelegtem Gang nicht mehr an - man muss den Gang wieder heraus nehmen (Anzeige im Display).

2,0

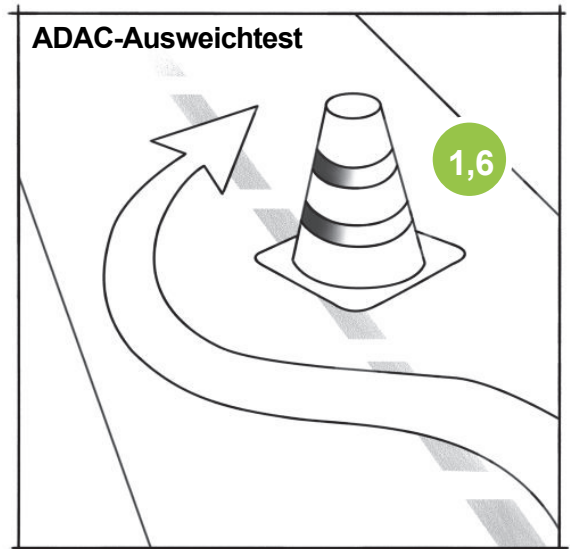
Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestuft, es steht für jeden Geschwindigkeitsbereich ein passender Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat Volvo zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, der Motor dreht bei Tempo 130 mit nur 2.400 1/min. Allerdings hat er dann kaum mehr Zugkraftreserven, möchte man dann beschleunigen muss gelegentlich runter geschaltet werden.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Volvo V40 T2 legt insgesamt eine gute Fahrstabilität an den Tag. Aufgrund der recht straffen Fahrwerksabstimmung wird der Volvo bei Bodenwellen in Kurven zwar leicht versetzt, ist aber jederzeit gut kontrollierbar. Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck kaum nach, allerdings schwingt das Lenkrad um Null leicht durch. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs, einer schrägen Fahrbahn läuft er allerdings leicht nach. Beim ADAC Ausweichtest kann der V40 ein gutes Ergebnis einfahren. Der Volvo lässt sich weitgehend neutral und absolut sicher durch den Parcours manövrieren. Im Grenzbereich regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Bei zu schnell angefahrenen Kurven zeigt der Volvo ein untersteuerndes Verhalten, was auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der V40 etwas mit dem Heck nach, bleibt aber gut beherrschbar. Die Traktion ist auch bei starkem Beschleunigen aus der Kurve gut. Die elektronische Differentialsperre Corner Traction Control (CTC) 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.



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.

2,5 Lenkung*

⊕ Für den V40 ist optional eine adaptive Servolenkung mit drei einstellbaren Lenkkraftmodi (gering, mittel, hoch) erhältlich - die Einstellung kann im Menü geändert werden, das ist etwas umständlich. Je nach eingestelltem Lenkkraftmodus wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und somit die Fahrbahnrückmeldung verbessert. Die Lenkung spricht gut um Null an und vermittelt dem Fahrer im Normal-Modus ein ordentliches und im Hoch-Modus ein gutes Lenkgefühl. Dabei erweist sich die Lenkung als präzise. Der Gering-Modus eignet sich eigentlich nur im Stadt-Betrieb. Hier fallen die Lenkkräfte gering aus, was das Rangieren erleichtert. Zudem sind von Anschlag bis Anschlag nur 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

⊖ Allerdings fällt der Wendekreis für diese Fahrzeugklasse zu groß aus und macht den Volvo unhandlich. Der Wendekreis beträgt 12,5 m.

1,3 Bremse

⊕ Hier kann der V40 punkten. Aus Tempo 100 braucht der Volvo lediglich 34,2 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5; Größe: 205/50 R17 89V). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung sehr standfest. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

1,6

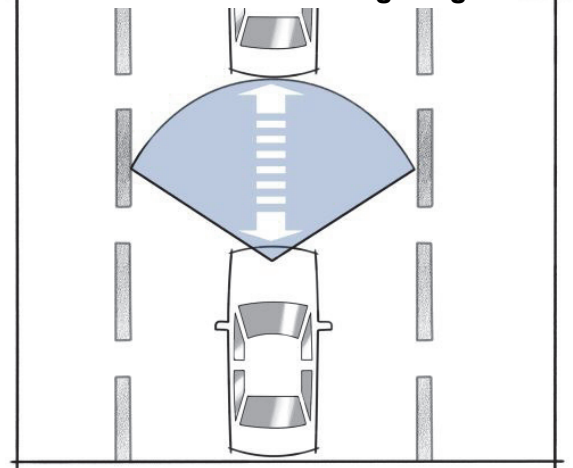
SICHERHEIT

1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

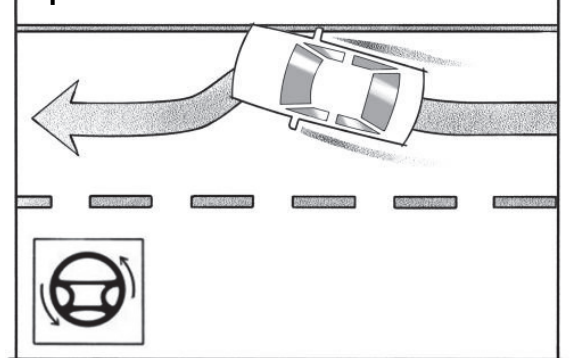
⊕ Der Volvo V40 kann bei der aktiven Sicherheit ein sehr gutes Ergebnis vorweisen. Er ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSTC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Das City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen gibt es ebenfalls serienmäßig. In der neuesten Ausbaustufe arbeitet das System bis 50 km/h und kann über einen weiten Bereich Auffahrunfälle komplett vermeiden. Das optionale radarbasierte ACC-System hält nicht nur bei Tempomatbetrieb den nötigen Abstand zum Vordermann ein, sondern umfasst auch eine erweiterte Notbremsfunktion. Zusätzlich können (innerhalb der sehr engen Systemgrenzen) Fußgänger und Fahrradfahrer 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. Bis 45 km/h kann der Volvo einen Aufprall sogar vermeiden (ADAC Test Fußgänger Notbremsassistenten 2013). Optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich, der nun auf Radarbasis funktioniert. Das System erkennt auf der Nachbarspur fahrende Fahrzeuge und warnt den Fahrer mittels 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. Darüber hinaus gibt es in Verbindung mit dem Blind Information System (BLIS) den Cross Traffic Alert (CTA). Dieser warnt den Fahrer beim rückwärtigen Ausparken, wenn sich Fahrzeuge seitlich annähern. Ebenso optional kann man einen Spurhalteassistenten ordern. 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. Darüber hinaus umfasst der Driver Alert auch eine Verkehrsschilderkennung und einen Fernlichtassistenten. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter mit erhöhter 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.

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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Einschlafwarner



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

– Die Blinkerfunktion ist bei aktivierter Warnblinkanlage nicht verfügbar, so dass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. Rückstrahler oder Rückleuchten, die in den geöffneten Türen im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer warnen könnten, sind nicht vorhanden. Ein Reifendruckkontrollsystem ist für den V40 nicht erhältlich.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

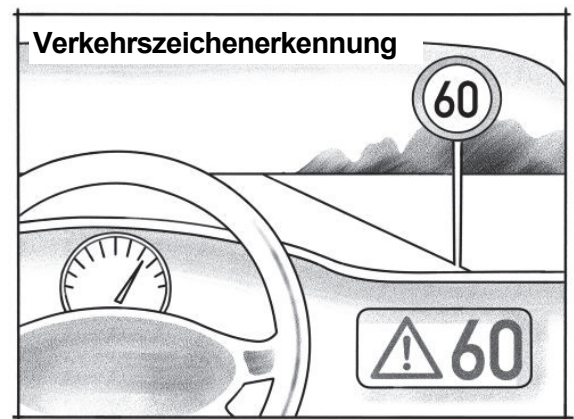
+ Bei den ADAC Crashtests kann der Volvo V40 hervorragende Ergebnisse einfahren. Es werden 98 Prozent der Punkte beim Insassenschutz erreicht. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 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 hinten 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 Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Volvo bietet im V40 gegen Aufpreis das Volvo On Call Paket an (im Testwagen). Das Notrufsystem setzt bei einem Verkehrsunfall automatisch einen Notruf ab und übermittelt den Standort des Fahrzeugs. Dadurch ist eine schnelle Hilfe im Falle eines Unfalls möglich.

– Das Warndreieck ist ganz unten im Kofferraum verstaut und daher im Notfall unter Umständen (beladen) schlecht erreichbar. Doch auch für den Verbandskasten gibt es keine feste Halterung.

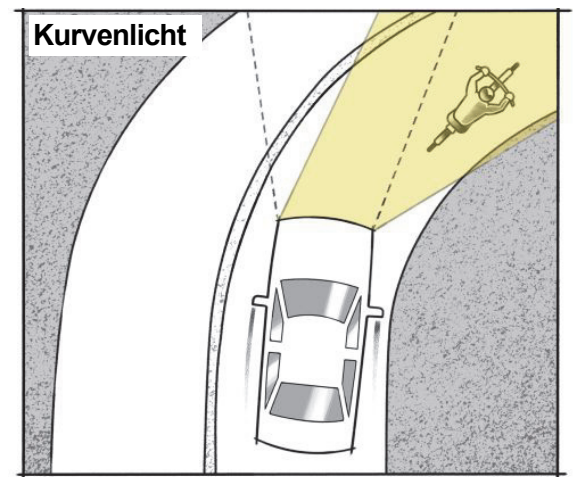
2,0 Kindersicherheit

Der V40 gibt auch bei der Kindersicherheit ein gutes Bild ab, wenn auch auf der Rückbank nur zwei Kindersitze nebeneinander passen. Für drei ist es zu eng.

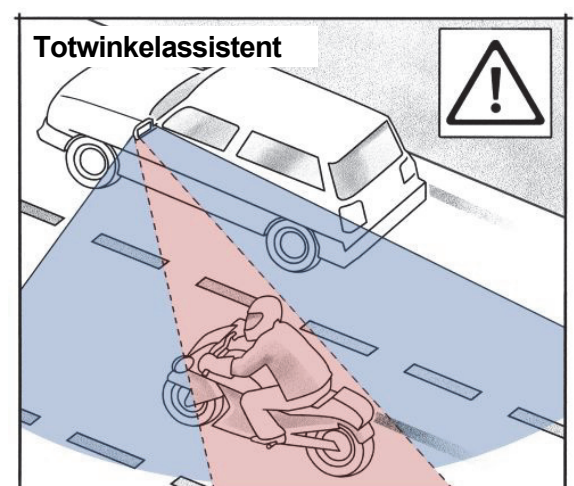
+ Beim ADAC Crashtest schneidet der V40 mit 75 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit gut ab. Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen dank dem Isofix-System (mit Ankerhaken) lagestabil montieren. Alternativ lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen dank langer Gurte und kurzer Gurtschlösser problemlos befestigen. Darüber hinaus sind hier die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und die Abstände groß.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



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



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.

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 zeitgemäß und passt auch nicht zum hohen Sicherheitsanspruch von Volvo. Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstig angebrachten Gurtanlenkpunkte nicht zum Transport von Kindersitzen. Auf den äußeren Fondplätzen ist das Polster recht weich, was eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen erschwert. Die Hinweise in der Bedienungsanleitung zu den erlaubten Kindersitzen auf den einzelnen Sitzplätzen sind sehr unübersichtlich und kaum verständlich aufgelistet. Laut dieser sind auf dem Fondmittelplatz aber keine Kindersitze erlaubt.

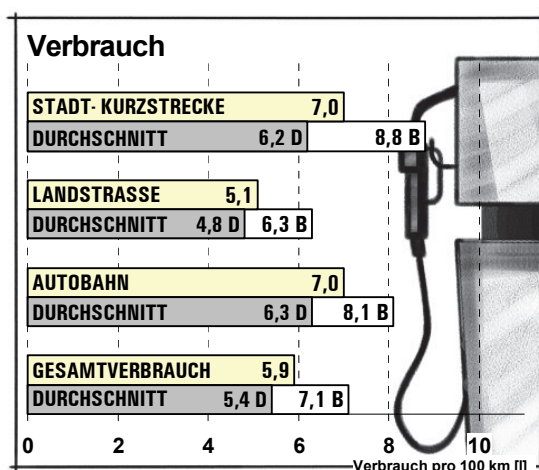
1,5 Fußgängerschutz

+ Im V40 kommt erstmals ein spezieller Fußgängerairbag zum Einsatz, der 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 Prozent der möglichen Punkte erhält der V40 sehr gute Ergebnisse beim Fußgängerschutz.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest wurde eine CO₂-Bilanz von 164 g/km ermittelt - das entspricht 28 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km. Der Benziner benötigt in der Stadt 7,0 l/100 km, außerorts konsumiert er 5,1 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 7,0 Liter pro 100 km.



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

1,8 Schadstoffe

+ Keine der Schadstoffgruppen zeigt im EcoTest besondere Auffälligkeiten, wenn auch der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Volvo 42 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt bringt es der V40 T2 zusammen mit den CO₂-Punkten auf 70 Punkte, was gerade noch vier von fünf Sternen entspricht.

3,9 AUTOKOSTEN

4,0 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenvergleich nicht besonders niedrig liegt, fallen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse erhöht aus.

3,6 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.

3,3 Wertstabilität*

Dem Volvo V40 T2 Kinetic wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

- Der Volvo V40 Kinetic kostet mit dem kleinsten Benziner (T2) mindestens 23.550 Euro - das ist im Klassenvergleich teuer. Zumal die Serienausstattung nicht besonders üppig ausfällt. Selbst ein Regen- und Lichtsensor kostet Aufpreis. Darüber hinaus gibt es 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 KFZ-Steuer fällt mit 90 Euro pro Jahr noch überschaubar aus.
- 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).

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen mit 642 Euro hoch. Vor allem die 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]	90	90	100	230	152	228	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	641	666	698	845	609	657	685
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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1596 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,1/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	124 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	164 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4369/1802/1420 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1410 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	1050 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	642 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/19
Grundpreis	23.550 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

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (mit Notbremsassisten)	1.800 Euro ^o
aktives Fußgängerschutzsystem (Fußgängerairbag)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Driver Alert)	950 Euro ^o
Kollisionswarnung (Driver Alert)	950 Euro ^o
Kurvenlicht (mit Xenon)	1.130 Euro ^o
Müdigkeitserkennung (Driver Alert)	950 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	110 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	450 Euro ^o
Spurassistent (Driver Alert)	950 Euro ^o
Totwinkelassistent (BLIS)	540 Euro ^o
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1.130 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	180 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	1.150 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	700 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen