



Volvo XC40 Recharge Pure Electric Twin Pro AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (300 kW / 408 PS)

Der XC40 von Volvo zählt erstaunlicherweise wie auch nachvollziehbar zu den meistverkauften kompakten SUVs in Europa. Erstaunlicherweise deshalb, weil er alles andere als günstig ist. Nachvollziehbar aber, weil er ein gutes Gesamtkonzept bietet. So hat man trotz seiner moderaten Außenmaße ein gutes Platzangebot im Innenraum, vier Erwachsene und ihr Gepäck können bequem reisen. Zum Reisen ist der kompakte Volvo auch prädestiniert, weil er einen angemessenen Fahrkomfort bietet und dank zahlreicher Assistenzsysteme sehr sicher unterwegs ist. Überhaupt ist bei der getesteten Pro-Variante so gut wie alles Verfügbare an Bord, und das sogar serienmäßig. Das hat natürlich seinen Preis, der mit etwa 65.000 Euro ziemlich üppig ausfällt.

Nun ist in diesem hohen Kaufpreis nicht nur eine sehr umfangreiche Ausstattung enthalten, sondern auch ein Elektroantrieb mit einer großen 78 kWh-Batterie (75 kWh nutzbar). Von daher relativiert sich der Preis etwas, auch im Hinblick auf vergleichbare Konkurrenten. Denn die zwei Elektromotoren mit jeweils 204 PS und 330 Nm machen das Kompakt-SUV sozusagen zum "Volvo im Schafspelz". So harmlos der XC40 auf den ersten Blick wirkt, so enorm beschleunigt er, wenn man das Pedal durchdrückt. Normalerweise sind 2,2 Tonnen Eigengewicht ein hoher Ballast, die Elektromotoren lassen sich davon aber nicht beeindrucken. Sie wuchten das SUV beispielsweise in nur 2,4 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Bei spätestens 180 km/h wird der XC40 Recharge wie alle aktuellen Volvos abgebremst. Das macht im Elektro-XC40 sogar Sinn, denn bei höheren Geschwindigkeiten steigt der Verbrauch in höchste Sphären. Dabei sind die im Ecotest ermittelten 28,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) für sich schon ein hoher Wert, der sich im gemischten Betrieb bei warmen Temperaturen ergibt. Wird es kälter, steigt der Verbrauch weiter und ist die im Test ermittelte theoretische Reichweite von 310 km nicht mehr zu schaffen. Der Verbrauch ist eigentlich der Hauptkritikpunkt am Elektro-XC40, denn da können die Unterhaltskosten niedrig bzw. inklusive sein, wer diese Strommengen am Ende zahlen muss, wird sich an ein V8-Modell erinnern fühlen. Aber gut, eine vergleichbar hohe Leistung bietet der XC40 Recharge Electric Twin ebenfalls. **Konkurrenten:** u.a. BMW iX3, Mercedes EQA 350 4matic, Polestar 2, Skoda Enyaq, VW ID.4.

- +** hohe aktive und passive Sicherheit, sehr umfangreiche Ausstattung, schöne und praktische Details im gut verarbeiteten Innenraum, ausgezeichneter Antriebskomfort, enorme Antriebsleistung
- Remote-Dienste (App) noch ausstehend, hoher Anschaffungspreis, sehr hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,6**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Wie auch bei den Varianten mit Verbrennungsmotor liefert der XC40 Pure Electric zum Premiumpreis eine Verarbeitung auf hohem Niveau. Im Klassenumfeld braucht er sich absolut nicht verstecken, im Vergleich zu seinen größeren (und noch teureren) Volvo Geschwistermodellen muss man aber schon ein paar Abstriche machen. Klar, die Karosserie wie auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Aber bei der Materialauswahl geht es schlichter zu; so sind die Verkleidungen im unteren Bereich nicht geschäumt und auch die Teppiche etwas dünner. Gerade den Dachhimmel hätte

man wertiger gestalten können - immerhin verläuft der „Stoffüberzug“ auch noch über die A-Säulen. Trotz dieser Kritik, den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz muss er nicht scheuen. Der Unterboden präsentiert sich annähernd perfekt verkleidet. Wer die Motorhaube öffnet (dank Gasdruckfedern sehr bequem), staunt nicht schlecht: Rund um das mittige Fach zur Aufbewahrung der Ladekabel ist alles mit Kunststoffverkleidungen abgedeckt - so wirkt er ehemalige Motorraum maximal aufgeräumt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die 78-kWh-Batterie (75 kWh netto, 90 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des XC40 Pure Electric kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist dabei, das Kabel mit Typ 2 Stecker gibt es alternativ oder zusätzlich gegen Aufpreis. Beide Kabel können unter der Fronthaube in einer Wanne mit abgedichtetem Deckel verstaut werden - das ist durchaus praktisch, wenn auch die Öffnungsprozedur etwas umständlich ist, weil vergleichbar mit einer klassischen Motorhaube. Die Kabel sind dort aber unabhängig von der Beladung des Kofferraums gut erreichbar.

Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 36 bis 40 Stunden, macht also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht bis elf Stunden (bei 11 kW dreiphasig), wobei gegen Ende nur noch ganz langsam geladen wird. Bei 7,2 kW einphasig dauert es 12 bis 15 Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 35 bis 40 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung recht bald bei steigender Batterieladung (SOC) und wird bei niedrigen Temperaturen (unter 10 °C) und nicht durchgewärmter Batterie auch nicht erreicht. Die Ladedauern verlängern sich entsprechend.

Mit seiner Länge von 4,43 m ist der XC40 angenehm kompakt,

seine Breite ist mit 2,04 m (inkl. Außenspiegel) noch moderat. Der Wendekreis beträgt 11,8 m - angesichts der Fahrzeuggröße nichts Besonderes.

Die maximale Zuladung des fast 2,2 t schweren Testwagens beträgt 480 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 90 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker reicht. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der XC40 Pure Electric bis zu einem Gewicht von 1,5 Tonnen - das ist für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von gut 310 km - für ein neues Elektroauto mit einer so "großen" Batterie ein schlechter Wert, zumal dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Volvo verspricht 414 km maximale Reichweite (nach WLTP), das ist eine Abweichung von etwa 25 Prozent. Grund für den überschaubaren Aktionsradius ist der hohe Verbrauch von 28,8 kWh pro 100 km (inkl. Ladeverluste). Im Ecotest wird die hohe Leistung des XC40 gar nicht genutzt - wer sie auskostet, muss mit Verbräuchen zwischen 40 und 60 kWh/100 km rechnen. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten zwischen 350 und 400 km möglich. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

2,3 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der erhöhten Sitzposition erwartungsgemäß gut. Dank der steilen Heckpartie und der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug vorn anfängt und hinten aufhört. Die

Rundumsicht insgesamt fällt nicht sonderlich gut aus, wie die ADAC Messung zeigt: Vor allem nach schräg hinten sieht man kaum raus, weil die C-Säulen sehr voluminös sind und sich überdies nach unten auch noch verbreitern - sehr hinderlich

beim Rechtsabbiegen. Dank der serienmäßig elektrisch klappbaren Fondkopfstützen ist die Sicht durchs Heckfenster dagegen gut.

Als Pro-Version bietet der XC40 Parksensoren vorn und hinten sowie 360-Grad-Kameras als Serienausstattung.

⊕ LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und einen Fernlichtassistenten bringt der Schwede serienmäßig mit, ebenfalls dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Lichtverteilung etwas homogener sein. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die günstige Sitzhöhe von 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der günstig positionierten Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in allen vier Türgriffen, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Serienmäßig sind beim XC40 zwei Schlüssel mit edlem Lederüberzug. Später soll ein "Verleihen" des Volvos auch über eine neue App möglich sein, diese gibt es aber leider zum Testzeitpunkt noch immer nicht.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein Bewegungssensor integriert, der nach ein paar Minuten die Sendeeinheit abschaltet; so kann zumindest ein abgelegter Schlüssel nicht mehr überbrückt werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

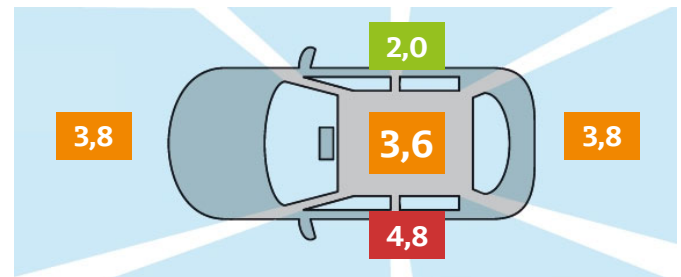
Der XC40 ist in der Länge recht kompakt - trotzdem bietet er ein angemessenes Gepäckraumvolumen, auch weil die Antriebskomponenten wie Heckmotor oder Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 320 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung,



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Letztere lassen sich jedoch elektrisch abklappen.

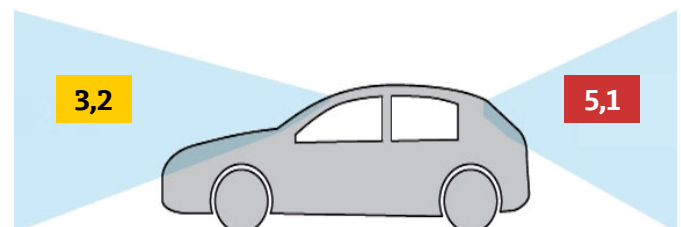
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des XC40 von klassenüblicher Größe. Viele Kombimodelle bieten hier jedoch deutlich mehr Platz.

passen bis zum Dach 485 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 715 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.265 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 75 Liter Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz mehr, weil der Platz ungleichmäßig unter dem Boden verteilt ist.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim Elektro-XC40 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze öffnen und schließen lässt - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Selbst für viele Großgewachsene dürfte die Klappe weit genug öffnen, um sich nicht den Kopf zu stoßen - erst ab einer Größe von knapp 1,90 m sollte man auf seinen Kopf achten. Die Ladekante liegt mit 75 cm sehr hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des

praktischen Formats gut nutzen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus. Der Boden ist dreigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass kleinere Gepäckstücke damit fixiert oder daran eingehängt werden können.

⊖ Die starre Hutablage ist ungewöhnlich unpraktisch; sie wird zwar angehoben von der Heckklappe, steht aber immer noch im Weg, wenn man den vorderen Bereich des Kofferraums erreichen will. Wenigstens lässt sie sich unter dem Kofferraumboden verstauen, wenn sie nicht gebraucht wird.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche in der Mitte der Rücksitzlehne bietet der Volvo. Serienmäßig klappen die Kopfstützen elektrisch entriegelt nach vorn. Das Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts ist ebenfalls Serie und lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im Zubehör ist

zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend: links und rechts seitlich zwei Fächer sowie zwei Taschenhaken. Ebenso sind vier stabile Verzurrösen vorhanden.

2,4 INNENRAUM

2,8 Bedienung

⊕ Wer sich im bisherigen XC40 zurechtgefunden hat, wird das auch in der Elektro-Variante können. Alle Bedienelemente sind soweit bekannt und weitgehend ergonomisch platziert. Ein auffälliger Unterschied zeigt sich aber schon nach dem Einsteigen, denn es gibt keinen Startknopf mehr (dort befindet sich eine wenig charmante Abdeckung). Sobald der Elektro-XC40 eine Person auf dem Fahrersitz und den Schlüssel im Auto erkennt, startet der Tritt auf das Bremspedal den Stromer. Der Blick fällt auf den 9 Zoll großen Mittelmonitor, dessen Menüstruktur sich teilweise und das Design recht deutlich geändert hat; außer die Position des Klimamenus erinnert kaum noch was an die bisherigen Volvo Menüs.

Der XC40 Recharge kommt mit dem neuen Auto-Betriebssystem von Google. Das lässt sich gut bedienen, bietet aber weit weniger Einstellmöglichkeiten als die meisten Konkurrenten. Insofern ist es einfacher zu steuern, wenn man die Strukturen mal verinnerlicht hat. Die geringe Menütiefe, die sich aus dem Wegfall vieler Einstellmöglichkeiten ergibt, lässt das Bediensystem sehr schlank wirken. Wer sein



Die Verarbeitungsqualität liegt auf Premiurniveau, die Materialanmutung ist durchaus ansehnlich. Die Bedienung wird hauptsächlich über den großen, zentralen Touchscreen-Monitor gesteuert. Einige Funktionen stecken zwar in den Menüs, das neue Google-Betriebssystem für Autos arbeitet aber mit weniger umfangreichen Untermenüs. Das macht die Bedienung prinzipiell einfacher und übersichtlicher, es gibt jedoch deutlich weniger Einstellmöglichkeiten. Das senkt das Ablenkungs-, aber auch das Individualisierungspotenzial.

Auto gern individualisiert und die Systeme gern nach eigenen Vorstellungen arbeiten lässt, wird allerdings weniger glücklich werden - man muss sich an vielen Stellen mit den Standardeinstellungen zufrieden geben, wo beispielsweise in bisherigen Volvos individuelle Anpassungen gemacht werden konnten. Die meisten Funktionen des XC40 werden über das große Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere befindet sich in den Menüs. Eine gewisse Nähe zu Android-Smartphones lässt sich nicht leugnen. Insgesamt fällt der Gewöhnungsaufwand geringer als bei manchen Konkurrenten aus, weniger technikaffine Personen dürften aber dennoch einiges erlernen müssen.

Ein separates Klimabedienteil gibt es nicht - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das jedes Mal Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich mit dem Multimediasystem, da die verschiedenen Quellen über Apps aufgerufen werden. Immerhin gibt es weiterhin Tasten zum Senderwechsel am Lenkrad und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist die Menüauswahl des Bordcomputers nicht selbsterklärend. Kurzzeit- und

Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt, manuell zurückgestellt werden kann nur der Langzeit-Speicher.

Die automatisch regelnden Systeme funktionieren insgesamt gut und erleichtern die Bedienung des Fahrzeugs im täglichen Betrieb. Erfreulicherweise bietet Volvo in der getesteten Pro-Ausstattung alles serienmäßig.

⊖ Die Tempoanzeige im Instrumentendisplay könnte prominenter platziert und größer angezeigt werden - immerhin ist es eine wichtige Information, die nicht zwischen den zahlreichen anderen Infos untergehen sollte. Zum Testzeitpunkt war das Betriebssystem noch nicht ganz fertig, dennoch sind keine nennenswerten Softwarefehler aufgefallen. Schmerzlich vermisst wird neben der Reichweitenanzeige im Kombiinstrument noch immer die App zur Steuerung der Ladevorgänge, Standklimatisierung und dergleichen, bei einem Elektroauto - erst recht in dieser Preisklasse - ist das essentiell. Volvo verspricht die Nachlieferung, ist aber eigentlich schon in Verzug. Immerhin kann der Hersteller alles Nötige über Over-the-Air-Updates nachträglich aufspielen. Offensichtlich musste das Auto aber so früh wie irgend möglich auf den Markt. Der volle Funktionsumfang der Sprachsteuerung steht nur bei Einrichtung eines Google-Kontos zur Verfügung.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimediaausstattung ist in der Pro-Linie sehr umfangreich. Das Android Infotainmentsystem beinhaltet ein Radio samt DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio und mit WLAN-Hotspot. Das funktioniert vier Jahre kostenfrei über die verbaute SIM-Karte und das inkludierte Datenvolumen (Notrufdienste zehn Jahre), aber auch über ein gekoppeltes Smartphone und/oder über einen SIM-Karten-Steckplatz. Zahlreiche weitere Komfortfunktionen sind beispielsweise die Statusabfrage über das Smartphone, die

Bedienung der Standklimatisierung oder Fahrzeugortung sowie die Ladestandsabfrage und -steuerung. Als Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation dient Google Maps, momentan beschränkten sich die Anbindungsmöglichkeiten auf Android Auto (Serie), Apple CarPlay soll noch folgen. Ein CD-Player oder ein TV-Tuner sind nicht lieferbar. Dafür gibt es eine induktive Ladeschale für Smartphones und das Harman Kardon Soundsystem ohne Aufpreis. Mehrere USB-Anschlüsse und 12 V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sind ebenfalls dabei.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig, vor allem nach oben hat man gut Luft. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit auch für Zwei-Meter-Riesen. Die wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das serienmäßige Panorama-Schiebedach ist groß und lässt viel Licht in den Innenraum.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf angemessenem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von fast 1,90 m, wobei das Schiebedach den Platz ein wenig reduziert. Die Beinfreiheit fällt großzügiger aus, erst knapp 1,95 m große Personen würden mit ihren Knien an die Vorder Sitzlehnen reichen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden breiten C-Säulen eingeschränkt. Das große Panorama-Schiebedach lässt viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der XC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, darin lässt sich ein Smartphone problemlos verstauen. Die großen Türfächer sind so gestaltet, dass sogar ein Laptop dort Platz findet. Das Handschuhfach hingegen

ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und klimatisierbar. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-Liter-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Die Elektroversion des XC40 gibt es nur mit Standard-Fahrwerk. Auch wenn Volvo den Zusatz "dynamisch ausgelegt" vermerkt, ist die Abstimmung ein durchaus gelungener Kompromiss zwischen Agilität und Komfort und insgesamt gut zum Fahrzeug passend.

Innerorts wie außerorts bietet die Federung ein angemessenes Schluckvermögen; kleinere Unebenheiten werden gut absorbiert, größere immerhin gut gefiltert. Kanten und einzelne Hindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel federt der Schwede zumindest passabel ab, hier sind die großen und schweren Räder

nicht unbedingt von Vorteil. Kopfsteinpflaster regt die Karosserie leicht an, unangenehmes Dröhnen ergibt sich jedoch nicht. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel kann das Fahrwerk auch dank seiner größeren Federwege recht gut wegstecken. Auf der Landstraße wie auf der Autobahn bleibt der XC40 ruhig auf Kurs. Lange Autobahnetappen sind sein Element, hier federt das Kompakt-SUV beflissen, ohne Unruhe aufkommen zu lassen. Insgesamt ein angenehmer Reisewagen.

2,3 Sitze

⊕ Der XC40 Recharge ist serienmäßig mit Stoff bezogenen Sitzen ausgestattet. Beide Vordersitze sind u. a. in der Höhe einstellbar und besitzen eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. Der Fahrersitz lässt sich zusätzlich in der Neigung einstellen. In der getesteten Pro-Ausstattung kann man Fahrer- und Beifahrersitz auch elektrisch justieren, dann mit zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite und Neigungseinstellung für den Beifahrersitz. Sitzlüftung, elektrisch einstellbare Seitenwangen oder eine Massagefunktion gibt es für den XC40 nicht. Teil- oder Volllederbezüge gibt es gegen Aufpreis. Die Sitze bieten einen guten Seitenhalt und eine angenehme

Rückenunterstützung, so dass man auch lange Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht einstellbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind wie üblich weniger ausgeprägt konturiert, außerdem ist die Lehne recht steil positioniert. Leider lässt sich die Neigung nicht wie bei manchen Konkurrenten verstellen. Der Kniewinkel ist nicht optimal, aber die vergleichsweise große Beinfreiheit kann das teilweise kompensieren. Auf dem hinteren Mittelsitz ist die Polsterung straff und es stört der ausgeprägte Mittel tunnel - dieser Platz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,3 dB(A). Somit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der E-Motor nur mit leisem Surren zu hören - ansonsten fährt der XC40 ausgesprochen kultiviert und leise. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, sie gehen in den

allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Eine Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) gibt es für den XC40 nicht, das in der Pro-Ausstattung verbaute Panoramaschiebedach kann bei hohen Geschwindigkeiten für ein höheres Innengeräuschniveau verantwortlich sein.

1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Hinten gibt es unter den Vordersitzen und mittig auf Kniehöhe Lüftungsdüsen, wobei letztere justierbar sind. Angenehmes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Die Standklimatisierung des Fahrzeugs kann vorprogrammiert

werden oder künftig auch über die versprochene App bedient werden. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, die Sitzheizung für hinten gibt es für den Recharge Pure Electric nicht. Eine Sitzlüftung oder Rollos in den hinteren Türen sind nicht verfügbar. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung. Eine Frontscheibenheizung ist vorerst nicht lieferbar.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Hier verbirgt sich beinahe die größte Überraschung des XC40 Recharge Pure Electric - denn er kommt wie ein gewöhnliches Kompakt-SUV daher, ohne durch protzende Ornamente seine Leistung zur Schau zu stellen. Die hat er aber, und das nicht zu knapp. In nur 2,4 Sekunden kann er von 60 auf 100 km/h beschleunigen. Kaum länger dauert es von 80 auf 120 km/h, hierfür nimmt er sich lediglich 3,1 Sekunden Zeit. In der

Stadt in den fließenden Verkehr einfädeln - kein Problem, 15 auf 30 km/h ist in nur 0,6 Sekunden erledigt. Volvo verspricht von 0 auf 100 km/h eine Zeit von 4,9 Sekunden, das stellt man nicht in Frage. Wie bei allen Volvos wird die Höchstgeschwindigkeit aber bei 180 km/h abgeregelt. Die Motoren könnte sicher noch mehr leisten, dem Verbrauch und damit der Reichweite kommt diese Grenze aber entgegen.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche, nur ein leises Surren ist zu vernehmen. Die Motoren ziehen vom Start weg mit enormem Nachdruck an,

sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum in ihrer Vehemenz nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der XC40 Recharge kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg treiben die Motoren den XC40 gleichmäßig und nachdrücklich an, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den kurzen Wählhebel auf der Mittelkonsole hat man sich schnell gewöhnt. Es gibt leider nur

Rekuperationsstufen, die über das Infotainmentmenü eingestellt werden. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist die höhere Rekuperationsstufe geeignet. Eine adaptive automatische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer gibt es für den XC40 nicht. Paddels am Lenkrad sind ebenfalls nicht verfügbar. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest kann der XC40 in der Elektroversion voll überzeugen. Er ist einerseits sicher, andererseits durchaus agil unterwegs. Dabei folgt er gut den Lenkbefehlen und hält sicher den Kurs, bei zu hohem Tempo geht er in moderates Untersteuern über, bleibt aber im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten beherrschbar. Die ESP-Eingriffe erfolgen gezielt und effektiv, der Volvo folgt angesichts seines Gewichts und seines Aufbaus erstaunlich

präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Parcours dirigieren. Allgemein nimmt das Kompakt-SUV Kurven zwar mit deutlicher Wankneigung, aber erstaunlich flott.

Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen. Die Traktion ist dank zweier angetriebener Achsen und einer fein regelnden Traktionskontrolle einwandfrei.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung im XC40 arbeitet angemessen präzise und setzt Lenkbefehle recht spontan um. In schnell durchfahrenen Kurven geht die Wankneigung etwas zu Lasten der Präzision. Gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist die Lenkung fast etwas zu leichtgängig; im "Sportmodus", also der Einstellung

mit geringerer Lenkkraftunterstützung, ist das etwas besser. Aber in der Standardeinstellung wirkt die Lenkung entkoppelt und eher gefühllos. Trotzdem kann man mit der Zentrierung im Alltag insgesamt gut leben. Von Anschlag zu Anschlag braucht man am Lenkrad 2,8 Umdrehungen.

1,9 Bremse

⊕ Im XC40 Recharge ist zwar keine Brembo-Bremsanlage wie im Polestar 2 mit Performance-Paket verbaut, die Bremsleistung ist aber dennoch richtig gut. Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nur 33,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein

dosieren, der Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und Radbremsen ist fein gelöst und beinahe unmerklich. Lediglich kurz vor dem Anhalten können sensible Naturen einen Übergang spüren.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der XC40 Recharge bietet eine sehr umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die schon in der Grundausstattung komplett an Bord ist. Eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug. Das System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremsssystem, das selbst Wildtiere erkennt, und den Crash-vorbereitenden Maßnahmen, wie im Notfall Gurte straffen und Fenster schließen, auch eine cloudbasierte Warnung vor rutschigen Fahrbahnen oder gestrandeten Fahrzeugen mit Warnblinker. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung mit Abgleich der Navidaten ist Serie. Der Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht, ist ebenso dabei wie auch ein Totwinkel- und Spurwechselassistent sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Wenn der Fahrer während der Fahrt nicht mehr reagiert, hält der XC40 automatisch an (Emergency Stop Assist). Ein Headup-Display gibt es nicht.


0,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Volvo widmet auch der passiven Sicherheit traditionell viel Aufmerksamkeit. Daher kann der XC40 in den Crashtests überzeugen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der XC40 97 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2018). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das Kompakt-SUV immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen äußeren Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der XC40 im Bereich Kindersicherheit mit 87 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

geeignet, beim Recharge ist sogar eine Isofix-Halterung montiert. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend.

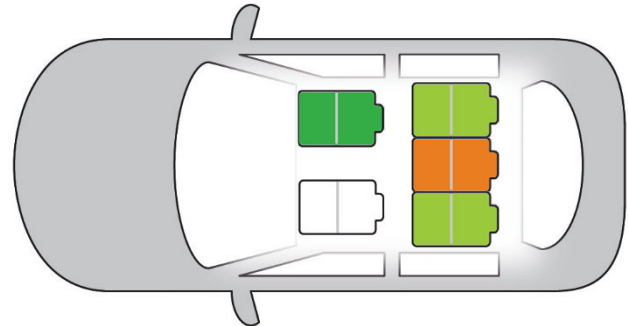
Im Fond lassen sich Kindersitze über die großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt iSize-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können prinzipiell auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte nicht optimal positioniert, was bei manchen Kindersitzmodellen eine stabile Montage erschwert. Es empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis und Stützfuß verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Serienmäßig sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrtür.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind

und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mittelunnels findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,1 Fußgängerschutz

Im Fußgänger-Crashtest kommt der XC40 auf 71 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche über den Scheinwerfern recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Die A-Säulen stellen aber wie bei den meisten Autos ein hohes Verletzungsrisiko dar. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernot-

bremsystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann. Die Geräuschemissionen bei niedrigen Geschwindigkeiten sind recht gering, aber leicht zu "überhören" ist der Elektro-XC40 deswegen nicht.

3,1 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 28,8 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 78-kWh-Batterie (netto 75 kWh) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 90 kWh benötigt. Der XC40 Recharge gehört damit leider zu den wenig effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft. Denn die Verbrauchsermittlung im Ecotest erfolgt bei 22 °C und damit unter günstigen Bedingungen. Sinkt die Temperatur, steigt der Verbrauch weiter an.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektro-XC40 mit der 78 kWh-Batterie (brutto) eine theoretische Reichweite von gut 310 km. Aus den 28,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 144 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht im Bundesanzeiger Ende 2020, für das Berichtsjahr 2021). Das

ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest mäßige 35 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 27,8, außerorts bei etwa 28,1 und auf der Autobahn bei etwa 32,2 kWh/100 km.

Eine Reichweitenanzeige im Instrumentendisplay fehlt, es wird nur der Ladestand der Batterie in Prozent angezeigt. Erst wenn die Batterie in den Reservebereich kommt, wird die Restreichweite, meist ab 50 km abwärts, angegeben. Besser Bescheid weiß offenbar das Google Betriebssystem im Auto, denn man kann über Sprachbedienung nachfragen, welche Restreichweite prognostiziert wird. Google Maps im Infotainmentsystem kalkuliert mit eben diesem Wert die Routen und plant nötige Ladestopps ein. Die erwartete Restkapazität der Batterie am Ziel bzw. an den Zielen wird im Navigationsmenü angezeigt (nach bisheriger Fahrweise kalkuliert) und auch dynamisch während der Fahrt angepasst. So hat man stets im Blick, ob die ausgewählte Ladestation noch erreicht werden kann oder langsamer gefahren werden muss.

Das ist schon mal sehr hilfreich. Diese Planung und Kalkulation funktioniert auch über mehrere Ladepunkte, wenn man lange Touren fährt.

3,7 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 28,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 117 mg/km verbunden - gute Euro 6d-Diesel haben

inzwischen einen 90 % geringeren Ausstoß. Für einen so hohen Wert gibt es etliche Punkte Abzug, so dass der XC40 Recharge im Bereich Schadstoffe nur noch 23 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der Elektro-XC40 nur zufriedenstellend da, für ein Elektroauto nicht besonders gut: Er erzielt insgesamt 58 Punkte - das reicht im Ecotest lediglich für drei von fünf Sternen.

3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Die teuerste Variante des XC40 von Volvo ist die rein elektrisch angetriebene. Allerdings ist diese Version auch die mit Abstand potenteste. Der Grundpreis von knapp 65.000 Euro ist für ein Kompakt-SUV erheblich und mag erstmal abschrecken. Allerdings ist die getestete Variante bis auf Kleinigkeiten wie Metallic-Lackierung, Lederpolsterung, getönte Scheiben oder Anhängerkupplung voll ausgestattet. Auch die Umweltprämie kann aktuell vom Anschaffungspreis noch abgezogen werden (Hersteller 2.500 Euro netto, Staat 6.000 Euro). Überdies sind für drei Jahre bis 100.000 km neben der Herstellergarantie auch die Wartung inklusive Verschleißteile dabei und sogar die Versicherung mit Vollkaskoschutz inkludiert. Auf die Batterie gibt Volvo acht Jahre bis 160.000 km Garantie. Angesichts der Motorleistung, der Ausstattung und der enthaltenen Zusatzleistungen relativiert sich der sehr hohe Anschaffungspreis dann doch, denn entsprechend aufgerüstet ist ein XC40 T5 Recharge (Plugin-Hybrid) sogar teurer.

Die Fixkosten für die Elektro-Variante sind relativ günstig,

denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind angesichts der Leistung moderat, die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko und Vollkasko bei 23 bzw. 21. Die Ausgaben für die Wartungen nach Ablauf des Servicepakets sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hoch sind sicher auch die Stromkosten, denn bei Verbräuchen um 30 kWh/100 km liegen die Ausgaben bei 9 bis 10 Euro pro 100 km und damit über denen eines sparsamen Dieselaautos.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T2 Mo- mentum Core	T3 Mo- mentum Core	B4 Mo- mentum Geartronic	B5 In- scription AWD Gear- tronic	Recharge Plug-in Hybrid T4 Inscrip- tion Ex- pression DKG	Recharge Plug-in Hybrid T5 Inscrip- tion Ex- pression DKG	Recharge Pure Elec- tric Twin Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1477	3/1477	4/1969	4/1969	3/1477	3/1477	-/-
Leistung [kW (PS)]	95 (129)	120 (163)	145 (197)	184 (250)	155 (211)	192 (261)	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	245/1600	265/1850	300/1500	350/1800	405/1600	425/1500	660/0
0-100 km/h [s]	10,9	9,3	8,4	6,4	8,5	7,3	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/6,8 S	6,3/6,8 S	6,3/6,9 S	6,5/7,5 S	1,8/2,0 S	1,8/2,0 S	23,8/23,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	142/154	142/154	144/156	147/169	41/45	41/45	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/23	17/20/23	17/20/23	17/20/23	17/20/23	17/20/23	18/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	161	161	176	214	30	30	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	725	748	837	952	763	799	952
Preis [Euro]	31.800	34.200	40.800	52.050	47.550	49.550	60.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	300 kW(408 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	160 kW
maximales Drehmoment	660 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	28,8 kWh/100km/312 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	78 kWh/75 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	90,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei 50 km, dann intensivierend
Leistungsreduzierung	ja, dynamisch nach Abforderung, deutlich ab 7%, bei Notfallstrecke bei Neustart ca. 500 m, maximal 15 km/h

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	über Schlüssel, über Taste

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

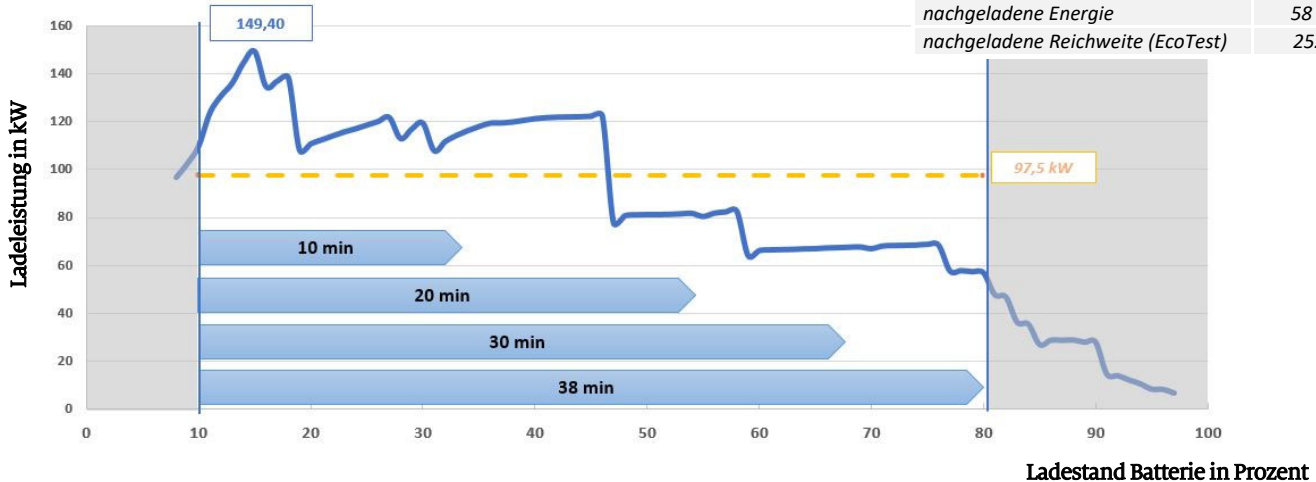
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	69 - 39 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 48 A	1,3 - 11 kW	69 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	3,9 - 11 kW	23 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 150 kW	38 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %

Ø Ladeleistung	97,5 kW
Ladedauer	00:38:00
nachgeladene Energie	58 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	252 km

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	19,8 kWh	86 km	33%
20 min	37,1 kWh	161 km	54%
30 min	48,5 kWh	210 km	68%

HERSTELLERANGABEN

Elektroantrieb, 2 Permanentmagnet-Synchronmotoren	
Hubraum	-
Leistung	300 kW/408 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	660 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	23,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,56 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19/255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.863/1.652 mm
Leergewicht/Zuladung	2.188/462 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	414/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	75 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V XL/255/45 R19 104V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,8 m
EcoTest-Verbrauch	28,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 144 g/km)
Reichweite	310 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	2.170/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/715/1.265 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	106 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	660 Euro
Monatliche Gesamtkosten	997 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/23		
Basispreis XC40 Recharge Pure Electric Twin Pro AWD	64.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.623 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	930 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	0,8
Verarbeitung	1,7	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	1,9
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,2
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	0,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,3	Verbrauch/CO ₂	2,5
Federung	2,6	Schadstoffe	3,7
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,9		