



Volvo C40 Recharge Pure Electric Single Motor Ultimate

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

Wenn die Modellbezeichnung eines Volvo-Modells mit dem schönen Buchstaben C beginnt, dann handelt es sich traditionell um ein Coupé oder ein Cabrio. Man denkt dabei an solche Charaktertypen wie den C30, der ein Nachfahre des legendären "Schneewittchensargs" P1800 ES ist. Auch das elegante Cabrio C70 aus den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts trug stolz das C vorneweg. In der Neuzeit aber ist einiges anders, Traditionalisten würden sagen: aus den Fugen geraten. So ist es heutzutage keine Seltenheit, einen Kompaktwagen höher zu legen, um ein SUV daraus zu basteln und dann auch noch eine Coupé-Linie in das Dach zu meißeln. So hat es nun auch Volvo gemacht, den XC40 umgestrickt und das Auto C40 genannt. Wobei du chaus betont werden muss, dass das Design gefällig ist. Im Innenraum trumpft der C40 dann ohnehin auf, wie man es von aktuellen Volvos gewöhnt ist: Klares Design, gute Materialien und saubere Verarbeitung. Natürlich legen die größeren Volvo-Modelle noch eine gute Schippe drauf bei der Anmutung, aber am C40 muss man als Auto der unteren Mittelklasse erstmal vorbei in Sachen Qualitätsanmutung. Auch beim Fahren merkt man schon, dass hier mit Anspruch entwickelt wurde. Man hat mit dem C40 einen entspannten, kraftvollen Alltagsbegleiter, der einen auffällig unauffällig umsorgt. Als getesteter C40 Single Motor hat man einen permanentenregten Elektromotor mit 231 PS an der Vorderachse, dessen Leistung und Drehmoment (330 Nm) in allen Lebenslagen vollkommen ausreicht. Wenn man aber mehr als nur ausreichend unterwegs sein will, gibt es noch die Allradvariante mit über 400 PS - dann hat man auf Wunsch brachialen Vortrieb. Diesen bezahlt man dann nach unseren Erfahrungen mit einem derart motorisierten Volvo XC40 - aber mit einem deutlich höheren Strombedarf als beim Single Motor, der im ADAC Ecotest mit 19,2 kWh auf 100 km inklusive Ladeverluste einen recht niedrigen Verbrauch hat. Mit einer Batteriefüllung kommt er damit gut 400 km weit. Überhaupt gefällt der Testwagen durch die Bank, denn eine wirkliche Schwäche erlaubt er sich nicht, sogar die Armada an Assistenzsystemen und alle Komfortfeatures sind beim C40 Ultimate serienmäßig. Eine Ausnahme bestätigt aber auch hier die Regel, denn das dicke Ende kommt zum Schluss: Der C40 Ultimate mit Frontantrieb kostet fast 60.000 Euro - das Auto ist also nur von den Außenmaßen her in der unteren Mittelklasse angesiedelt. **Konkurrenten:** u.a. BMW iX1, Cupra Born, Mercedes EQA, Polestar 2, VW ID.3.

+ hohe aktive und passive Sicherheit, sehr umfangreiche Ausstattung, schöne und praktische Details im gut verarbeiteten Innenraum, ausgezeichneter Antriebskomfort

- hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★★**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Wie bei Volvo gewohnt, liefert der C40 zum Premiumpreis auch 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 und das Fach an sich hat noch einen gesonderten Deckel - so wirkt der ehemalige Motorraum maximal aufgeräumt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von gut 410 km. Die 69-kWh-Batterie (67 kWh netto, 79 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des C40 Single Motor 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 zum Beispiel unter der Fronthaube in der 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 gut 34 Stunden, ergibt 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 sieben Stunden (bei 11 kW dreiphasig), wobei gegen Ende nur noch ganz langsam geladen wird. Bei 7,2 kW einphasig dauert es über zehn Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 30 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 Ladezeiten verlängern sich entsprechend. Mit seiner Länge von 4,44 m ist der C40 angenehm kompakt, seine Breite ist mit 2,04 m (inkl. Außenspiegel) noch moderat. Der Wendekreis beträgt 11,7 m - angesichts der Fahrzeuggröße nichts Besonderes. Die maximale Zuladung des fast exakt 2,0 t schweren Testwagens beträgt 474 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 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker reicht. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der C40 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. Nimmt man den stärkeren C40 mit zwei Elektromotoren, darf man sogar bis zu 1,8 t ziehen.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

2,5 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der erhöhten Sitzposition erwartungsgemäß gut. Dank der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug vorn anfängt - wo es hinten aufhört, erkennt man nur, wenn man sehr groß ist und den Heckflügel sieht. 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 in der Ultimate-Ausstattung serienmäßig elektrisch klappbaren Fondkopfstützen ist die Sicht durchs Heckfenster dagegen gut. Als Ultimate bietet der C40 außerdem Parksensoren vorn und hinten sowie 360-Grad-Kameras als Serienausstattung.

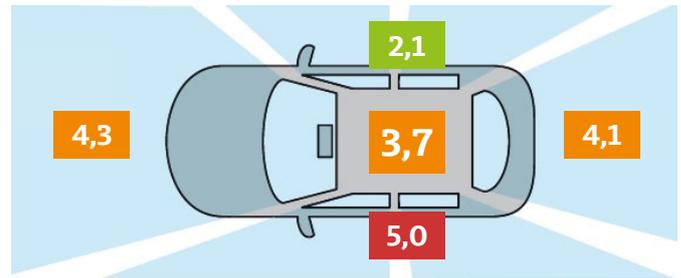
⊕ LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und einen Fernlichtassistenten bringt der Schwede serienmäßig mit, ebenfalls dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, 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.

2,5 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. Zudem schränkt die coupéhafte Dachlinie die Kopffreiheit beim Ein- und Aussteigen ein. 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 C40 zwei Schlüssel, den edlen Lederüberzug gibt es leider nicht mehr.

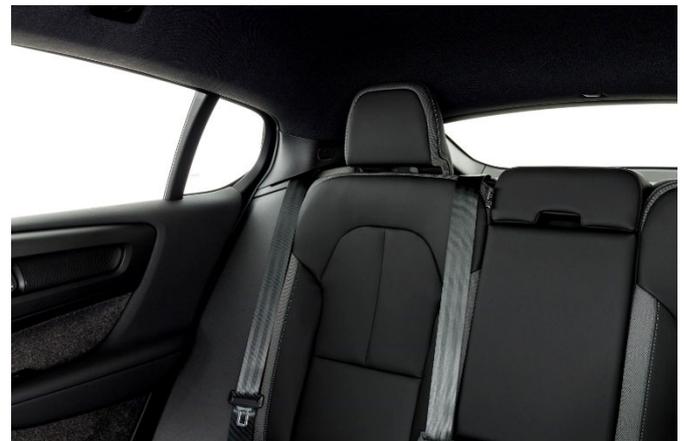
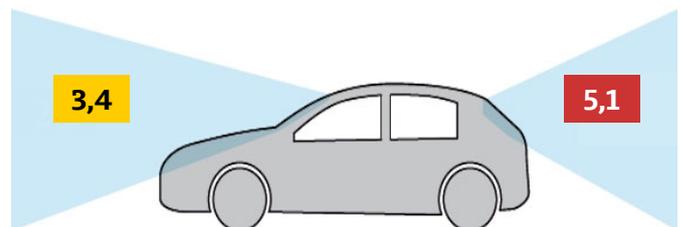
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

⊖ 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 Sendeinheit 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 C40 ist in der Länge recht kompakt - trotzdem bietet er ein angemessenes Gepäckraumvolumen, auch weil die Antriebskomponenten wie die Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 340 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 410 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 785 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.255 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.

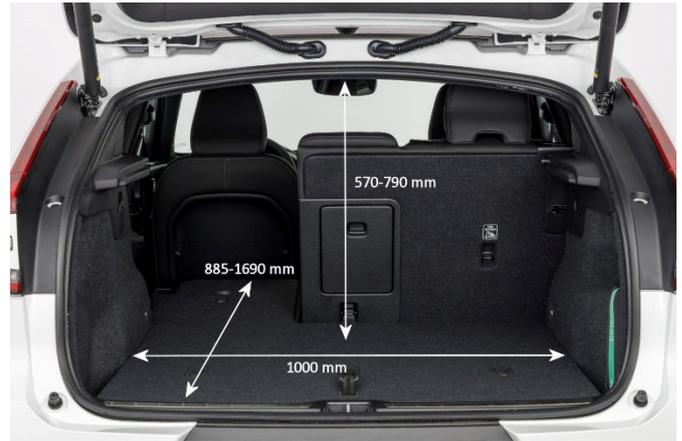
2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim C40 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. Aber auch, wenn man die Heckklappe komplett öffnet, muss man ab einer Größe von knapp 1,85 m 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 von der Heckklappe angehoben, steht aber immer noch im Weg, wenn man den vorderen Bereich des

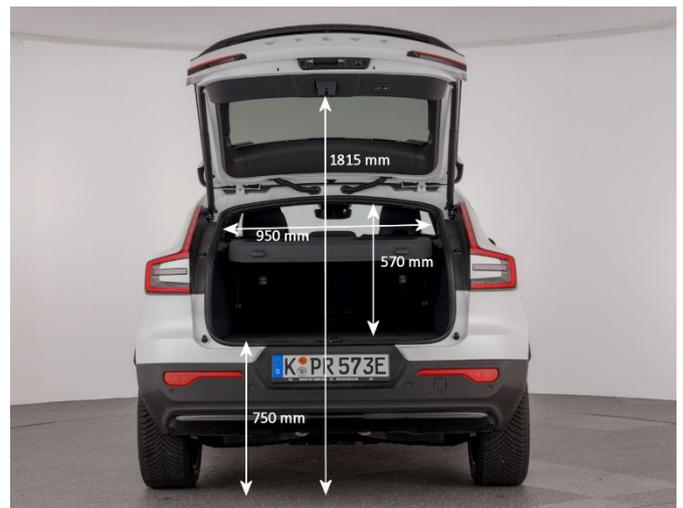
2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ 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



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des C40 von klassenüblicher Größe.

Kofferraums erreichen will. Wenigstens lässt sie sich unter dem Kofferraumboden verstauen, wenn sie nicht gebraucht wird.



Mit 75 cm liegt die Ladekante relativ hoch. Das Be- und Entladen wird zu einer mühsamen Angelegenheit.

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.

2,5

INNENRAUM

2,8

Bedienung

⊕ Im C40 findet man sich ordentlich zurecht - ein bisschen Erfahrung mit aktuellen Volvo-Modellen ist aber von Vorteil. 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-Volvo 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 C40 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 Einstellungsmöglichkeiten ergibt, lässt das Bediensystem sehr schlank wirken. Wer sein 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 C40 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 Ultimate-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. Schmerzlich vermisst wird die Reichweitenanzeige im Kombiinstrument. Der volle Funktionsumfang der Sprachsteuerung steht nur bei Einrichtung eines Google-Kontos zur Verfügung.



Die Verarbeitungsqualität liegt auf Premiumniveau, 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 Einstellungsmöglichkeiten. Das senkt das Ablenkungs-, aber auch das Individualisierungspotenzial.

1,3

Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimediaausstattung ist im C40 Ultimate 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 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.

3,0 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf angemessenem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von fast 1,85 m, wobei das Schiebedach den Platz ein wenig reduziert. Die Beinfreiheit fällt großzügiger aus, erst über zwei Meter große Personen würden mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen 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 1,85 m ausreichend Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der C40 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

Den C40 gibt es nur mit Standard-Fahrwerk. 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 C40 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

⊕ Im C40 sind serienmäßig mit Stoff bezogene Sitze verbaut. Beide Vordersitze sind u. a. in der Höhe einstellbar und verfügen über eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. Der Fahrersitz lässt sich zusätzlich in der Neigung einstellen. In der getesteten Ultimate-Ausstattung kann man Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch justieren, dann mit zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite und einstellbarer Sitzneigung für den Beifahrersitz. Sitzlüftung, elektrisch einstellbare Seitenwangen oder eine Massagefunktion gibt es für den C40 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 Mitteltunnel - dieser Platz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

2,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,6 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 C40 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 C40 nicht, dass in der Ultimate-Ausstattung verbaute Panorama-schiebedach 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 auch über die App bedient werden. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, eine Sitzheizung für hinten gibt es 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.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Selbst die getestete Variante mit "nur" 231 PS ist schon völlig ausreichend motorisiert, den bärenstarken C40 Twin Motor mit 408 PS brauchen wirklich nur Beschleunigungs-Junkies. Der getestete Single Motor kann in nur 3,8 s von 60 auf 100 km/h beschleunigen. Kaum länger dauert es von 80 auf 120 km/h, hierfür nimmt er sich lediglich 4,9 s Zeit. In der Stadt in den fließenden Verkehr einfüden - kein Problem, 15 auf

30 km/h ist in nur einer Sekunde erledigt. Volvo verspricht von 0 auf 100 km/h eine Zeit von 7,4 s. Anders als bei den meisten Volvos wird die Höchstgeschwindigkeit aber nicht bei 180, sondern bei 160 km/h abgeregelt. Es ginge sicher mehr, 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. Der

Motor zieht vom Start weg mit enormem Nachdruck an, gibt die Leistung gleichmäßig ab und bringt den Volvo zügig bis zur Höchstgeschwindigkeit.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der C40 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Der Volvo schiebt 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 zwei Rekuperationsstufen, die über das Infotainmentmenü eingestellt werden. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist die höhere Rekuperationsstufe. Eine adaptive automatische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer gibt es für den C40 nicht. Paddels am Lenkrad sind ebenfalls nicht verfügbar. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest kann der C40 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 okay, die Schlupfregelung könnte den Kraftfluss an die Vorderräder aber feiner regeln - gerade angesichts des Elektroantriebs.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung im C40 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 2,7 Umdrehungen.

2,5 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nur 35,2 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.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der C40 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 Notbremssystem, 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 C40 automatisch an (Emergency Stop Assist). Ein Head-up-Display gibt es nicht.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Volvo widmet auch der passiven Sicherheit traditionell viel Aufmerksamkeit. Daher kann der C40 in den Crashtests überzeugen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der C40 92 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 05/2022). 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.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren beiden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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)

1,9 Kindersicherheit

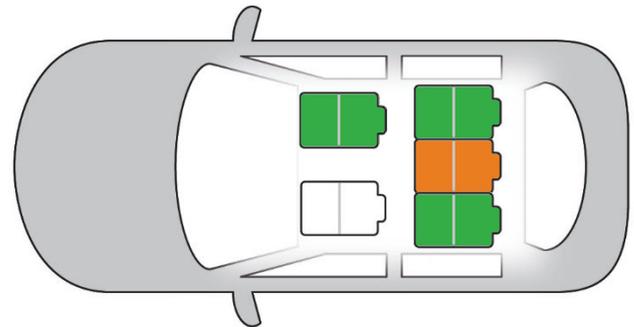
⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der C40 im Bereich Kindersicherheit mit 89 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen geeignet, sogar eine Isofix-Halterung ist serienmäßig montiert. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Im Fond lassen sich Kindersitze problemlos einbauen. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze außer mit dem Gurt auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es empfiehlt sich dennoch natürlich stets 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 lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrertür steuern.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen

Mitteltunnels 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)

3,2 Fußgängerschutz

Im Fußgänger-Crashtest kommt der C40 auf 70 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 Fußgänger-

notbremssystem 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-C40 deswegen nicht.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,2 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 69-kWh-Batterie (netto 67 kWh) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 79 kWh benötigt. Der C40 gehört damit - was die Ladeverluste betrifft - leider zu den wenig effizienten Elektroautos. Der Verbrauch passt aber dennoch: Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den C40 eine theoretische Reichweite von gut 410 km. Aus den 19,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 96 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 51 von 60 Punkten. 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 Ladestops 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.

1,9 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 19,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 78 mg/km

verbunden - gute Euro 6d-Diesel haben inzwischen einen 90 % geringeren Ausstoß. Bei der Schadstoffbetrachtung gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der C40 im Bereich Schadstoffe nur noch 42 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 C40 aber richtig gut da: Er erzielt insgesamt 93 Punkte - das reicht im Ecotest für volle fünf Sterne.

3,4 AUTOKOSTEN

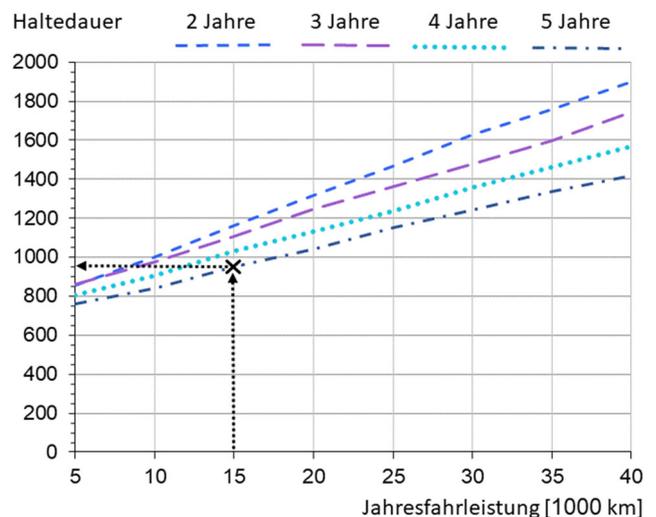
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis von knapp 58.950 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 Anhängerkuppelung voll ausgestattet. Auch die Umweltprämie kann aktuell vom Anschaffungspreis noch abgezogen werden. 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. Die Fixkosten für die Elektro-Variante sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind noch 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 ausnutzt und damit die Vorderreifen 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 950 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

Elektromotor, eine permanenterregte Synchronmaschine	
Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	330 Nm
Kraftübertragung	Vorderradantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19 / 255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.440/1.873/1.591 mm
Leergewicht/Zuladung	2.037/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	413/1.205 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität	67 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103H
Reifenmarke Testwagen	Michelin CrossClimate 2 SUV
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	19,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.996/474 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/785/1.255 l

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

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	654 Euro
Monatliche Gesamtkosten	950 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/23		
Basispreis C40 Recharge Pure Electric Single Motor Ultimate	58.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.09.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.192
Km-Stand bei Testbeginn	965 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. † Steuer nach WLTP.

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 C40 Recharge Pure Electric Single Motor Ultimate

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/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/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/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/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	960 Euro
Metalllackierung	ab 790 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach festes Panorama-Glasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,4

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	170 kW (231 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	80 kW
maximales Drehmoment	330 Nm
Ecotest Verbrauch / Reichweite	19,2 kWh/100km / 414 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	69 kWh/67 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	79,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie:
 RRW 50km "Reserve", 12% Batt. gelb, RRW 20km "Geringe RRW/Ladestation suchen?", 5% Batt. rot, RRW 5km Schildkröte

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja, AC
Position der Ladeklappe	Hinten links
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladebuchse

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

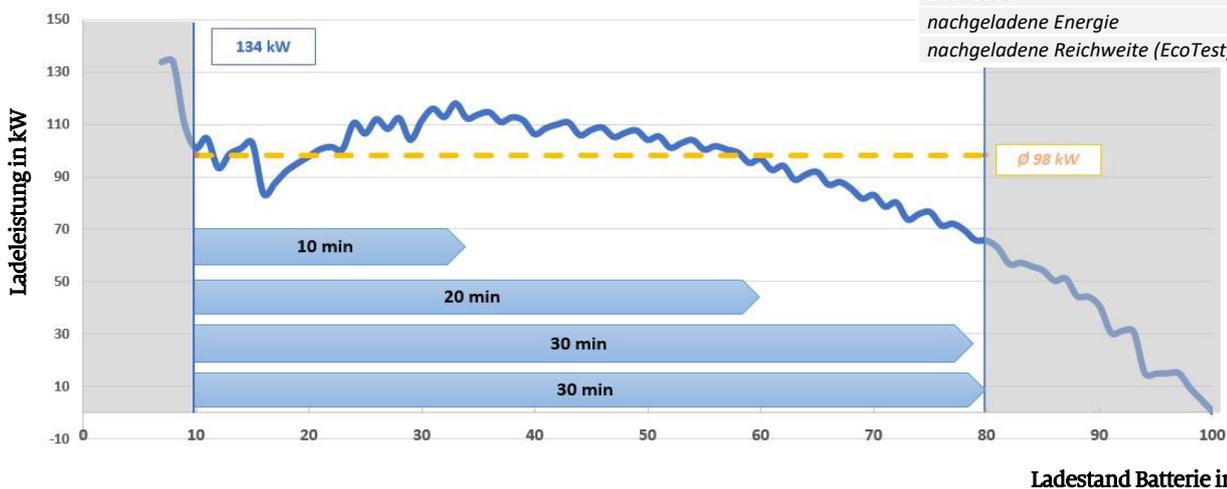
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja A, km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja Nur Ja/Nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	61 h - 34,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	61 h - 10,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC		6 - 16 A	4,1 - 11 kW	19,5 - 7 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 150 kW	30 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	98 kW
Ladedauer	00:30:00
nachgeladene Energie	49 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	313 km

NACHGELADENE REICHWEITE

