



Volvo EX30 Twin Motor Performance Cross Country Ultra AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (315 kW/428 PS)

Der Volvo EX30 Cross Country ist die abenteuerlich angehauchte Variante des eigentlich urban gestalteten Elektro-SUV. Optional gibt es für den Stromer sogar grobstollige All-Terrain-Reifen und einen robusten Dachkorb - ganz im Stil eines Offroaders. Im Test tritt der Schwede, der als Cross Country ausschließlich mit Allradantrieb und dem 69 kWh großen Akkupaket ausgeliefert wird, aber in seiner zivilen Form mit normaler Bereifung an. Er überzeugt mit einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung, welche keiner weiteren Sonderausstattungen bedarf. Zudem gefällt der kompakte Stromer mit einer guten Verarbeitung und einer nachhaltigen Materialauswahl im Innenraum. Beeindruckend sind die Fahrleistungen: Mit bis zu 315 kW/428 PS erzielt er Beschleunigungswerte wie einst nur waschechte Sportwagen. Allerdings offenbart er deutliche Schwächen in der Bedienung und einen hohen Gewöhnungsaufwand. Darüber hinaus ermöglicht die leichtgängige Lenkung zwar ein müheloses Fahren in der Stadt, bringt auf der Autobahn aber unnötig Nervosität ins Auto. Das Preisniveau ist zudem hoch: Die getestete Version startet bei stolzen 57.290 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Kia EV3, Mini Countryman Electric, smart #1, Skoda Elroq.

- + sehr umfangreiche Sicherheitsausstattung, gute Verarbeitung, außerordentliche Fahrleistungen, gute Stütz- und Anhängelast, AC-Laden mit 22 kW
- Bedienung mit deutlichen Schwächen und großem Gewöhnungsaufwand, gefühllose Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,9**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem guten Niveau, die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen. Im Unterschied zum normalen EX30 besitzt das Cross Country-Modell Schutzverkleidungen aus unlackiertem Kunststoff an den Radhäusern. Die Unterbodenverkleidung fällt hingegen nicht umfangreicher oder stabiler aus, um beispielsweise im leichten Gelände besseren Schutz zu bieten. Erfreulich: Die Frontklappe wird von zwei Gasdruckfedern unterstützt, was die Handhabung beispielsweise beim Nachfüllen des Wischwassers erleichtert. Der Kofferraum ist an den Seiten bis zur Fensterlinie mit Stoff ausgekleidet, die Ladekante ist dagegen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Öffnet man die Frontklappe, kann der EX30 sein bisher hohes Verarbeitungsniveau nicht mehr halten. Hier blickt der Betrachter seitlich auf Blechteile ohne Klarlack, zudem kann man am Seitenteil bis hinunter zur Radhausverkleidung blicken. Beim Plattformbruder smart #1 hat man sich hier mehr Mühe gegeben, dessen Vorderwagen ist optisch ansprechend vollverkleidet. Unverkleidete Bereiche am Unterboden gibt es nur seitlich an den Schwellerenden. Ansonsten ist der Unterboden bis auf den hintersten Abschnitt

nahezu vollständig verkleidet - sogar an den Querlenkern der Hinterachse. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut. Besonders die metallisierten Türöffner gefallen mit ihrer Solidität, auch sonst gibt es kaum Knarzgeräusche oder schlecht montierte Bauteile. Abzüge bei der Verarbeitungsqualität gibt es allerdings für teilweise unzureichend entgratete Kanten. Diese finden sich an der Becherhalter-Maske in der Mittelkonsole, an den Griffmulden für das Klappfach in der Mittelkonsole und an der Entriegelung der Rücksitzbank. Dort ist es besonders ausgeprägt und stört bei Benutzung. Die Materialqualität erfüllt die Erwartungen an einen Volvo weitgehend. Die obere Hälfte von Instrumententafel und Türverkleidungen ist mit Stoff bespannt bzw. unterschäumt, die unteren Teile sind laut Hersteller aus Kunststoffen mit hohem Recyclinganteil, fühlen sich aber wie gewöhnliches Hartplastik an. Positiv: Der Stoff der Sitzbezüge findet sich auch in den Türverkleidungen bis hinunter in die Türfächer wieder und verhindert so Klappergeräusche. Die A-Säulen und die Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen, ab der B-Säule wird harter Kunststoff verbaut.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Volvo EX30 verfügt über vier vollwertige Sitzplätze sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 425 kg - bei vier Personen à 80 kg reicht das noch für ausreichend Gepäck. Die maximale Dachlast liegt bei 75 kg, eine Reling gibt es nicht. Mit dem optionalen Cross Country Experience Paket verfügt der Volvo über einen Dachkorb, der sich auf den mitgelieferten Dachträgern befestigen lässt. Die zulässige Stützlast der optionalen Anhängerkupplung misst großzügige 100 kg, dies reicht locker für einen Fahrradträger mit zwei schweren E-Bikes. Auch als Zugfahrzeug eignet sich der EX30: Mit eigener Bremse darf der Anhänger 1.600 kg wiegen, ohne eigene Bremse 750 kg. Dank der kompakten Abmessungen (4,23 m Länge; 2,01 m Breite inkl. der Außenspiegel) und dem gemessenen Wendekreis von 11,2 m, ist der EX30 auch in beengten Umgebungen noch gut handhabbar. Im praxisgerecht gestalteten Messverfahren des ADAC-ECOTEST (u.a. Klimaanlage an, zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der Schwede eine Reichweite von rund 365 km - das ist für diese Klasse noch ein ordentlicher Wert. Die Lithium-Ionen-Batterie des EX30 Twin Motor (Nettokapazität: 65 kWh, Bruttokapazität: 69 kWh, Spannung: 400 V) kann serienmäßig mit Wechselstrom (Steckertyp 2, 22 kW, dreiphasig) und Gleichstrom (Steckertyp CCS) geladen werden. Das Vollladen an der Haushaltssteckdose mit 230 V dauert zwischen 33

und 58 Stunden. Das Laden mit 11 kW, beispielsweise an der heimischen Wallbox, gelingt in rund 7 Stunden. An einer 22 kW starken Wechselstromquelle benötigt man für die Vollladung lediglich dreieinhalb Stunden - das schaffen nur wenige Konkurrenten. Das volle Ladepotential entfaltet sich an einer ausreichend leistungsfähigen Schnellladesäule: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann 29 Minuten. Die maximale Ladeleistung beträgt im Test 156 kW, die durchschnittliche Ladeleistung 110 kW (s. Ladekurve vorletzte Seite). Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Um dem entgegenzuwirken, besitzt der EX30 eine Batterieheizung, die über die Navigation zu einer Schnellladesäule aktiviert wird. Eine manuelle Aktivierung ist nicht möglich, eine gesonderte Anzeige (Batterietemperatur, Ladeprognose, Aufheiz-Symbol) gibt es ebenso nicht. Ein Wagenheber, ein Radmutternschlüssel sowie ein vollwertiges Ersatzrad sind nicht verfügbar. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset behelfen, das nur bei kleinen Schäden eine Weiterfahrt ermöglicht.

⊖ Zum Laden müssen Schutzkappen von den Ladeports abgezogen werden - eine abgedichtete Ladeklappe oder Scharnierklappen würden die Handhabung erleichtern.

2,7 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist dank der gerade abfallenden Karosserie gut. Hinten zeigt die Unterkante des Heckfensters in etwa das tatsächliche Fahrzeugende an, die vordere Abschlusskante lässt sich nur erahnen. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition ebenfalls gut. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut überblicken, hinten fällt es auf Grund der hohen Fensterunterkante deutlich schwerer. Die Rundumsicht ist nur ausreichend, die breiten C-Säulen beeinträchtigen das Sichtfeld aus dem Volvo erheblich. Allerdings ist der EX30 in der Ausstattungsvariante "Ultra" auch mit allen verfügbaren Parkassistenten ausgestattet. Somit zählen die Einparkhilfe vorn und hinten, eine 360-Grad-Kamera sowie ein teilautonomer Einparkassistent zur Serienausstattung. Der EX30 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, allerdings sollte das moderne Design nicht über die recht rudimentäre Funktionalität hinwegtäuschen. So verfügt das LED-Licht über einen einfachen Fernlichtassistenten, der auf- und abblendet, aber andere Verkehrsteilnehmer nicht aus dem Fernlichtkegel ausblenden kann. Darüber hinaus gibt es keine Adaptiv-Funktionen und auch kein Kurven- oder Abbiegelicht. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist dennoch gut, lediglich das Abblendlicht hat eine scharfe Hell-Dunkel-Grenze. Positiv: Bei aktivem Tagfahrlicht leuchten die Rückleuchten ebenfalls - dies sorgt für eine bessere Sichtbarkeit. Zudem sind die Bremsleuchten in LED-Technik ausgeführt, was ein schnelles Aufleuchten ermöglicht. Um die Blendung durch rückwärtige Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit zu reduzieren, blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel serienmäßig automatisch ab - für den Spiegel auf der Beifahrerseite ist die Funktion nicht verfügbar. Eine Bordsteinautomatik, bei der das Spiegelglas nach unten klappt, gibt es ebenfalls nicht.

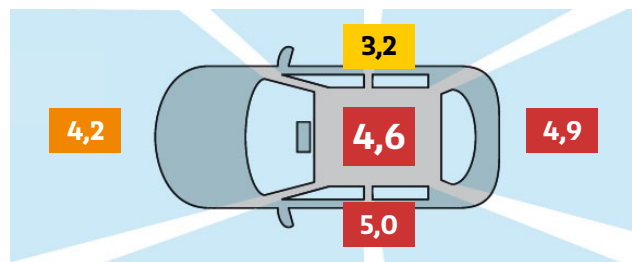
⊖ Die Leuchtweitenregulierung erfolgt nicht automatisch und lässt sich zudem nicht einfach mit einem haptischen Regler bedienen. Stattdessen muss die Einstellung manuell in den Tiefen des Fahrzeugmenüs vorgenommen werden. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, vermissen wir.



Die breiten D-Säulen blockieren die Sicht nach schräg hinten.

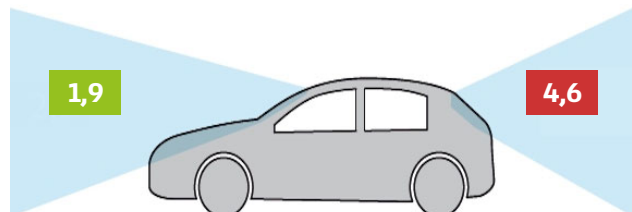
Rundumsicht

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.



2,3 Ein-/Ausstieg

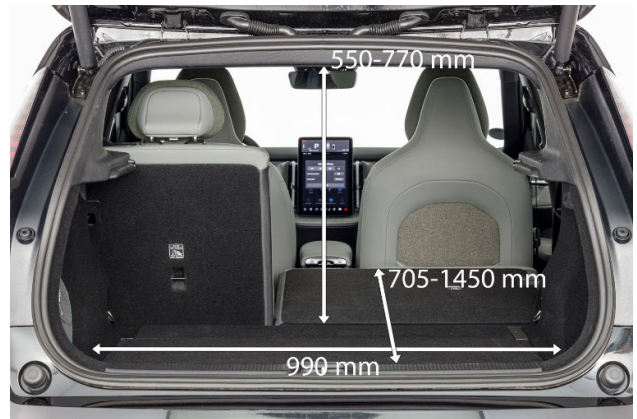
Der Einstieg in die etwas erhöhte Karosserie gelingt mühelos, der Schweller stellt keine besondere Hürde dar und ist weder zu hoch noch zu breit. Die Sitzposition liegt mit 54 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) ebenfalls in einer Höhe, die einen komfortablen Einstieg fördert. Im Vergleich mit dem konventionellen EX30 liegt der Cross Country zwei Zentimeter höher. Der Zustieg in die zweite Sitzreihe ist beengt. Der schmale Ausschnitt im Fußraum und der deutlich in den Türausschnitt ragende Radlauf limitieren die Einstiegsöffnung. Auf Haltegriffe im Dachhimmel verzichtet der Schwede komplett. Die Zentralverriegelung lässt sich nicht klassisch über Tasten an der Funkfernbedienung betätigen. Volvo liefert hier nur einen kleinen schwarzen Kasten, den man bei sich tragen muss, um den EX30 entweder per Annäherung und Entfernung oder mittels berührungssensitivem Feld am Türgriff der Fahrtür zu öffnen und zu schließen. Leider verbaut Volvo

diese Sensorik ausschließlich an diesem einen Türgriff - in der Regel verbauen die Hersteller die Funktion zumindest noch an der Beifahrerseite, hier wird offensichtlich gespart. Möchte man den EX30 von der Beifahrerseite aus Öffnen und hat die Annäherungsfunktion deaktiviert, muss man auf die Fahrerseite wechseln. Alternativ lässt sich der Volvo mittels Schlüssel und NFC-Karte an der B-Säule der Fahrerseite oder via Smartphone-App öffnen.

⊕ Auf Grund der Fahrzeugarchitektur stört in der zweiten Sitzreihe kein Mitteltunnel, was das Durchrutschen von Fahrgästen erleichtert. Darüber hinaus beleuchten LEDs in den Außenspiegeln und die Hauptscheinwerfer das Umfeld beim Einsteigen. Das Keyless-System ist sicher. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,0 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Volvo EX30 fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 320 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, der als Klappe verwendet und nach oben versetzt werden kann, um 80 l Volumen vom Kofferraum nach unten hin abzutrennen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 10 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 410 l. Alternativ lassen sich fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 685 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.115 l Stauvolumen verfügbar.



Der Volvo EX30 bietet ein Standardvolumen von 320 Litern, sowie einen variablen Ladeboden, mit maximal 1.115 Litern bei umgeklappter Rückbank.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Dies geschieht entweder am Taster an der Heckklappe oder vom Innenraum aus, wobei es keine klassische Taste, sondern nur ein schlecht erreichbares Touchfeld im Zentraldisplay gibt. Eine Öffnung via Funkschlüssel ist auf Grund fehlender Tasten ebenso wenig wie durch einen Fußkick möglich. Die Heckklappe lässt sich in ihrer Öffnungshöhe einstellen, stellt bei ihrer maximalen Öffnungshöhe aber für Personen ab etwa 1,85 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar. Die Ladekante liegt mit rund 80 cm sehr hoch, in der oberen Stellung des Ladebodens stellt die Bordwand mit 5 cm keine allzu große Hürde dar. Liegt der Ladeboden in der tiefen Position, ist die Bordwand knapp 19 cm hoch und erschwert dann das Ausladen. Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist gut, allerdings lässt sich der variable Ladeboden in der aufgestellten Position nicht arretieren, weshalb man ihn



Die Ladekante fällt mit rund 80 cm hoch aus. Komfortabel: Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch betrieben.

immer mit einer Hand halten muss. Positiv: Legt man die Rückbank um, ergibt sich eine ebene Ladefläche, die nur leicht ansteigt.

⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich ab und birgt damit ein Verletzungspotenzial - immerhin ist es mit Kunststoff

ummantelt. Zudem ist das Ladeabteil nur mit einer LED links schwach ausgeleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich von der zweiten Sitzreihe aus geteilt asymmetrisch umklappen, verfügt aber nicht über eine Durchladefunktion. Die Gurte werden dabei in Halterungen geführt, um beim Zurückklappen nicht eingeklemmt zu werden. Im Kofferraum gibt es pro Seite eine kleine Aussparung für Utensilien und je einen Taschenhaken. Darüber hinaus kann ein Gepäcknetz im Zubehör bestellt und mit Hilfe der

Verzurrösen eingespannt werden. Das Staufach unter der Frontklappe ist mit 10 l Volumen klein gehalten, das mitgelieferte Typ-2-Ladekabel kann hier nicht wirklich praxisgerecht verstaut werden und muss damit lose im Kofferraum oder unter dem variablen Ladeboden untergebracht werden.

3,1 INNENRAUM

3,8 Bedienung

Mit der Bedienung des EX30 Cross Country sollte man sich vor der Fahrt eingehend vertraut machen - nicht umsonst legt der Hersteller eine mehrseitige Info-Broschüre bei, um die "Kreativität" der Entwickler zu erklären. Die Steuerung erfolgt über das 12,3-Zoll große zentrale Touchdisplay, zwei Hebel am Lenkstock und zwei Tastenfelder am Lenkrad. Zusätzlich befinden sich in der Überkopfbedieneinheit zwei weitere Tasten, eine für den Warnblinker, die zweite für die Frontscheibenbelüftung. Allerdings: Diese beiden Tasten sind Dubletten der Touchfelder auf dem Zentralmonitor, denn auch hier lassen sich die beiden Funktionen steuern. Die Auslagerung nimmt Volvo vor, um bei einem Ausfall des zentralen Monitors die beiden Funktionen weiterhin bedienbar zu halten. Doch als ob es noch nicht genügend Möglichkeiten gäbe die Frontscheibenbelüftung zu aktivieren, erscheint ein weiteres Touchfeld in der sich dynamisch anpassenden Schnellwahlleiste, die je nach Betriebszustand die passenden Funktionen anbieten möchte. Doch statt Erleichterung bringt sie das Gegenteil: Das Bereitstellen von wichtigen Funktionen an mehreren Orten, teils veränderlich, verzögert die Gewöhnung. Ebenfalls gewöhnen müssen sich Benutzer an die Positionierung der Taste für die Heckscheibenheizung. Diese liegt versteckt im Klima-Menü und damit nicht unmittelbar erreichbar. Zudem ungewohnt: Die Einstellung der Außenspiegel geschieht über das Menü und nicht über einen klassischen Einsteller in der Tür. Ein weiterer Beleg dafür, dass weniger manchmal nicht mehr ist, ist die Bedienung des Fahrlichts. Es gibt zwar eine Fahrlichtautomatik, doch kommt diese, beispielsweise bei Nebel, an ihre Grenzen. So muss der Fahrer über die Fahrzeugeinstellungen im Zentraldisplay das Licht aktivieren, was nicht nur umständlich ist, sondern weitere Konsequenzen mit sich zieht: Eine Ermahnung durch die Fahreraufmerksamkeitserkennung. Und selbst ein mehr oder weniger kurzer Blick auf den viel zu klein dargestellten Ladezustand reicht: Der EX30 fordert dazu auf, den Blick auf die Straße zu richten. Fahren ohne



Die Bedienung erfolgt nahezu vollständig über das Zentraldisplay. Haptische Tasten gibt es zu wenige.

Ermahnung klappt erst, wenn man sich beinahe blind auf dem Display auskennt und das Auge in geübter Manier Wichtiges von Unwichtigem trennt. Leider erschwert einem der Volvo das unnötig, da die Instrumentenkombination nicht wie üblich hinter dem Lenkrad positioniert ist, sondern ins obere Drittel des Zentraldisplays integriert wurde. Weitere Einschränkungen müssen Nutzer bei der teils verschachtelten Bedienung von Abstandstempomaten und Spurhaltefunktionen hinnehmen. Einen klassischen Drehregler für die Lautstärke vermisst man ebenfalls. Die Fensterheber sind nicht wie gewohnt in den Türen, sondern in der Mittelarmlehne verortet. Zur Bedienung der rückwärtigen Fenster von vorn gibt es einen schlecht reagierenden Touch-Button zum Umschalten. Die Einstellung der Sitze geschieht mit dem sogenannten "Multischalter". Dieser Vierwege-Schalter kombiniert die Sitzeinstellung geschickt, wenngleich die Bedienung eine Gewöhnung benötigt - das Zentraldisplay hilft mit einer Anzeige.

⊕ Immerhin positiv: Der Gangwahlhebel ist an der Lenksäule angebracht und damit einwandfrei erreichbar. Auch das

Lenkrad und die Sitze lassen sich dank der separaten Bedienelemente schnell und problemlos einstellen.

⊖ Der EX30 limitiert mit seinem Bedienkonzept unnötig den Zugang zu wichtigen Einstellungen und zwingt den Benutzer, sich ihm anzupassen, anstatt die Hürde für eine einfache Bedienung niedrig zu setzen. Hilfreiche Maßnahmen wären eine Anzeige der unmittelbar fahrrelevanten Informationen hinter dem Lenkrad mittels eines zusätzlichen

Kombiinstrumentes (s. Plattformbruder smart #1), die Integration eines Head-up-Displays oder zumindest eine Anpassung der Bediensoftware. In Summe ist der EX30 nach einer erheblichen Eingewöhnungszeit ausreichend gut bedienbar, aber zu wenig für den Nutzer gedacht. Dass Volvo es selbst besser weiß und das Bediensystem im EX30 eine Kostenfrage ist, zeigt das Flaggschiff, der EX90. Dieser hat u.a. ein zusätzliches Kombiinstrument und einen Drehregler für die Lautstärke.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimediaausstattung ist in der Variante "Ultra" sehr umfangreich. Das Android basierte Infotainmentsystem beinhaltet ein Digitalradio (DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine vollständige Google-Vernetzung mit der erweiterten Sprachsteuerung "Google Assistant", Zugriff auf Apps über den Google Playstore und die Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten über Google Maps. Zudem integriert das Navigationssystem Ladesäulen in die Routenführung und gibt die verbleibende Reichweite sowie den Ankunfts- und Abfahrtsladestand an der Ladesäule und am Zielort an. Mit der Volvo-App lassen sich zahlreiche Komfortfunktionen steuern, beispielsweise die Statusabfrage über das Smartphone, die Bedienung der Standklimatisierung,

die Fahrzeugortung sowie die Ladestandsabfrage und -steuerung. Smartphones können über Android Auto und Apple CarPlay (mit oder ohne Kabel) verbunden werden. Weiter gibt es eine induktive Ladeschale für Smartphones, je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie eine 12-V-Steckdose im Kofferraum. Eine neuartige Ansatz: Volvo hat die HiFi-Lautsprecher von den vorderen Türen in eine zentrale Soundbar von Harman/Kardon auf die Instrumententafel verlegt, welche für einen guten Klang sorgt. Die Einstellungen zum Datenschutz sind durch die Google-Integration sehr umfangreich und detailliert. Das Löschen von privaten Daten innerhalb der angelegten Profile ist einfach.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen über zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite ist ordentlich bemessen und engt auf der ersten Sitzreihe nicht ein. Zudem lässt das große serienmäßige Panorama-Glasdach viel Licht in

den Innenraum. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung ist ebenfalls serienmäßig verbaut und hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit an. Die hohe Seitenlinie und die dunklen Dachsäulen hingegen schmälern das subjektive Raumgefühl etwas.

3,7 Raumangebot hinten

Im Fond ist das Raumangebot nur noch ausreichend bemessen. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter noch eine Person mit maximal 1,80 m Größe Platz, wobei dann noch eine großzügige Kopffreiheit gegeben ist. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen wird es allerdings eng, zumal die beiden äußeren Passagiere schon mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung anstehen. Das subjektive Raumgefühl leidet unter der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenfenstern. Immerhin ist der Kopf seitlich nicht von der C-Säule verdeckt. Pluspunkt: Das großzügige Glasdach schließt die komplette zweite Sitzreihe mit ein. Die Ambientebeleuchtung hingegen wird in der zweiten Sitzreihe nicht fortgesetzt.



Bei 1,85 m Fahrergröße ist dahinter bis 1,80 m Passagiergröße mit guter Kopffreiheit Platz. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene ausreichend.

3,2 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des EX30 Cross Country zeigt sich in puncto Ablagemöglichkeiten recht variabel. In der Mittelkonsole gibt es tief unten ein Klappfach, unter dem sich die USB-Anschlüsse verbergen. Der farblich abgesetzte Einleger lässt sich herausnehmen und damit bei Bedarf einfach reinigen. Dasselbe gilt für das von Volvo "Mülleimer" genannte Fach unter der Mittelarmlehne, das von den Rücksitzen aus zugänglich ist. Aus der Mittelarmlehne oben lässt sich in raffinierter Bauart ein Becherhalter ausfahren, der auf Wunsch beide oder nur einen Becherhalter freigibt. Die Maske, welche die Becher sichert, lässt sich auch separat zurückfahren, um den Getränkehalter zum

Staufach umzuwandeln. Das Handschuhfach wandert von der Beifahrerseite in die Mitte und ist damit deutlich besser zugänglich. Allerdings: Die Öffnung erfolgt via Taste auf dem Zentraldisplay, etwas kontraintuitiv. Zudem ist es weder beleuchtet noch abschließbar.

⊕ Die Türfächer sind mit dem gleichen Wollstoff wie die Sitze ausgekleidet und verhindern so ein Klappern von kleinen Gegenständen.

⊖ Die Türfächer vorn wie hinten sind klein und nehmen keine 1-l-Flaschen auf. Hinten gibt es keine Becherhalter.

2,5 KOMFORT

2,7 Federung

Der EX30 verfügt über eine Vorderachse in McPherson-Bauweise und eine Fünflenker-Hinterachse; die Dämpfer sind passiv und kommen ohne Regelungsfunktion aus. Das Fahrwerk schafft dafür einen ausgewogenen Kompromiss aus Komfort und Straffheit. Dabei überzeugt der EX30 beispielsweise auf der Landstraße mit einem guten Federungskomfort. Auf der Autobahn ist der Fahrkomfort ordentlich, die Souveränität und Ruhe seiner größeren Volvo-Brüder erreicht er aber nicht. Im

Stadtverkehr bietet der Schwede für seine Klasse einen angemessenen Komfort. Tiefere Einzelhindernisse wie abgesenkte Gullydeckel oder Frostaufbrüche entschärft er recht gut, kürzere Wellen im Fahrbahnbelag übertragen sich jedoch teilweise deutlich auf den Aufbau. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster weiß der EX30 dann wieder zu überzeugen. Die Anregungen sind gut isoliert, das Lenkrad lässt nur geringfügig Vibrationen durch.

2,6 Sitze

Die Sitze des EX30 Cross Country sind in der Ausstattungsvariante "Ultra" serienmäßig elektrisch einstellbar und bieten zudem eine Memory-Funktion auf der Fahrerseite. Wird die Sitzposition verändert, schlägt der Volvo ein Abspeichern der neuen Einstellung vor. Der Einstellumfang beinhaltet neben Höhe, Lehnenneigung und Längsposition auch eine Einstellung der Sitzneigung. Die elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze gibt es allerdings nur auf der Fahrerseite. Die Kopfstützen sind auf den vorderen Sitzplätzen nicht einstellbar. Die Einstellung der Sitze geschieht mit dem sogenannten "Multischalter". Dieser Vierwege-Schalter kombiniert die Sitzeinstellung geschickt, wenngleich die Bedienung eine Gewöhnung

benötigt - das Zentraldisplay hilft mit einer Anzeige. Die Kontur der Vordersitze ist körpergerecht und bequem gestaltet, zudem bieten sie einen guten Seitenhalt. Die Mittelarmlehne lässt sich nicht in der Höhe oder der Längsposition verstellen, für die Gurte der ersten Reihe gibt es eine Höheneinstellung.

⊖ Auf der zweiten Sitzreihe bieten die Sitze nur noch einen ausreichenden Seitenhalt, zudem ist der Kniewinkel spitz und damit unbequem. Eine Mittelarmlehne gibt es hinten nicht, die Abstützmöglichkeit oben auf der Türverkleidung ist nicht komfortabel. Der Mittelsitz ist hart und damit nur für kurze Strecken geeignet.

2,2 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 65,5 dB(A) - ein guter Wert. Damit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Die Windgeräusche sind in Geschwindigkeitsbereichen oberhalb der 130

km/h aber recht deutlich wahrnehmbar. Die Fahrgeräusche sind ordentlich gedämmt, wenngleich beispielsweise Kiesel in den Radkästen klar wahrgenommen werden können. Das Motorgeräusch hält sich elektroauto-typisch angenehm zurück.

2,1 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik lässt sich in drei Intensitätsstufen einstellen und verfügt über ein Luftqualitätssystem, das die Luft reinigt und die

Partikelbelastung anzeigt. Die Sitzheizung sowie die Lenkradheizung sind jeweils in drei Stufen einstellbar und serienmäßig an Bord. Eine Sitzheizung für die Fondplätze gibt

es nicht. Die Standklimatisierung kann im Fahrzeug oder über die Volvo-App vorprogrammiert oder gestartet werden. Hinten gibt es lediglich unter den Vordersitzen Lüftungsdüsen, mittlere Luftausströmer sucht man vergebens. Gegen Aufpreis erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung - die 400 Euro Aufpreis sind allerdings happig. Eine

Frontscheibenheizung ist nicht lieferbar. Das großflächige Glasdach verfügt im Gegensatz zum Plattformbruder smart #1 nicht über eine Sonnenblende. Volvo gibt an, dass nur 3,9 Prozent des Lichts durch das Glas dringen und der Einsatz einer Sonnenblende damit überflüssig wird. Zudem blockiert es laut Angabe rund 80 Prozent der UV-Strahlung.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Im Vergleich zu der konventionellen Variante des EX30, welche wahlweise mit einem reinem Heckantrieb angeboten wird, besitzt die Cross Country-Variante immer den potenten Allradantrieb. Dieser vereint den Heckmotor (200 kW/272 PS) mit einem zusätzlichen permanenterregten Elektromotor (115 kW/156 PS) an der Vorderachse. Insgesamt ist der EX30 Cross Country im Stande 315 kW/428 PS sowie ein maximales Drehmoment von 543 Nm zu abzurufen. Was sich auf dem Papier - vor allem für die untere Mittelklasse - schon gewaltig anhört, spiegelt sich auch in den Fahrleistungen wider. So geht es schon aus dem Stand unverschämt schnell los und für den Sprint von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,5 s. Auch

Überholmanöver schüttelt der EX30 nur so aus dem Ärmel: In 2,0 s spurtet er von 60 auf 100 km/h und in 2,4 s von 80 auf 120 km/h. Die zwei Elektromotoren haben mit den 1,9 t des Schweden so leichtes Spiel, dass er in allen drei Messwerten schneller ist, als ein kürzlich getesteter Porsche Taycan mit 435 PS und Heckantrieb - eine echte Ansage. Allerdings ist der Vergleich nur einseitig, denn: Abgesehen von der brachialen Beschleunigung vermittelt der EX30 keinen sportlichen Eindruck. Die Werksangaben: Von null auf 100 km/h braucht der Schwede 3,7 s, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich kaum Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die beiden Motoren ziehen vom Start weg

mit großem Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen erst spät in ihrer Kraft nach.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EX30 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt ohne merkliche Verzögerung. An die Bedienung über den kurzen Wählhebel an der Lenksäule hat

man sich schnell gewöhnt. Es gibt drei Rekuperationsstufen, die über das Zentraldisplay eingestellt werden: niedrig, hoch oder aus. Im höchsten Modus verzögert der EX30 bis in den Stillstand. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität Volvo EX30 Cross Country ist ordentlich, wobei die Höherlegung die ohnehin schon deutlichen Aufbaubewegungen noch weiter vorantreibt. Die Lenkung zentriert nach einem kräftigen Impuls am Lenkrad rasch, es erfolgt nur eine geringfügige Richtungsänderung. Der Aufbau hingegen kommt ordentlich in Bewegung, stabilisiert sich aber ebenfalls zügig. Der Geradeauslauf ist bei passender Einstellung der Lenkunterstützung ordentlich, der kurze Radstand und die wenig zentrierende Lenkung gehen aber zu Lasten der Spurstabilität (s. Lenkung). Geht man in schnell gefahrenen Kurven abrupt

vom Fahrpedal, drängt das Heck merklich. Da das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) aber rechtzeitig stabilisierend eingreift, bleibt der EX30 gut kontrollierbar. Im ADAC Ausweichtest folgt er der eingeschlagenen Linie recht zielgenau. Reißt man am Lenkrad, schiebt der Volvo deutlich über die Vorderräder und lässt großzügige Aufbaubewegungen zu, das Heck bleibt dabei aber stabil. Ein Verhärten der Lenkung tritt nicht auf. Die Fahrdynamik des Volvos ist ordentlich - wächst aber im Vergleich zum 272 PS starken Serienmodell nicht entsprechend der Leistung mit. Beim Durchfahren des

Pylonenkurses mit maximal möglicher Geschwindigkeit erreicht der Volvo gute Durchfahrtsgeschwindigkeiten. Geht man es zu ambitioniert an, beginnt er zu untersteuern, der Grenzbereich kündigt sich dabei mit quietschenden Rädern an. Lenkkorrekturen sind dann kaum noch möglich. Das ESP regelt

dabei aber sensibel. Beim Anfahren auf trockenem sowie nassem Asphalt hilft der Allradantrieb mit guter Traktion. Gibt es in Anbetracht der üppigen Leistung doch mal Regelungsbedarf, schreitet die Traktionskontrolle schnell ein.

3,5 Lenkung

Die Lenkung des EX30 ist ganz klar unter einer Prämisse abgestimmt: müheloses Manövrieren. Die Lenkungsunterstützung lässt sich in drei Stufen einstellen: "leicht", "mittel" und "schwer". Allerdings liefert sie in allen drei Einstellungen zu wenig Rückmeldung, fühlt sich synthetisch und indifferent an. In anderen Worten: Man spürt nicht, was die Vorderräder tatsächlich machen. Im Innerstädtischen Betrieb gefällt die Lenkung in der Stufe "leicht" mit ihrer Leichtgängigkeit, auch das Abbiegen und Rangieren klappt dank der direkten Übersetzung mühelos (2,7 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag). Fährt man in dieser Einstellung auf die Autobahn oder bewegt sich zügig auf kurvigen Landstraßen, lässt sie merklich

an Fahrzeugkontrolle vermissen. Hier empfiehlt es sich, den Lenkungsmodus "schwer" einzustellen. Hinzu kommt, dass sich die Mittellage der Lenkung kaum erfüllen lässt und man so vor allem auf der Autobahn immer ein wenig am Ausmitteln ist - das ist auf Dauer störend und wirkt, vor allem im leichten Modus, nervös. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, leidet jedoch ebenfalls unter dem entkoppelten Lenkgefühl.

⊖ Nach dem Fahrzeugstart setzt die Unterstützung der Lenkung mit einer kurzen Verzögerung ein. Möchte man zügig losfahren, bleibt das Lenkrad einen Moment hart.

2,7 Bremse

⊕ Der EX30 Cross Country kann bei der Bremswegmessung ein gutes Ergebnis erzielen - aus 100 km/h bis in den Stillstand benötigt der Schwede 35,3 m (Mittel aus zehn Messungen). Allerdings fühlt sich die Bremse recht synthetisch an und spricht mit einer minimalen Verzögerung an.

⊖ Bestellt man das optionale "Cross Country Experience Paket", wird der Volvo mit All-Terrain-Reifen ausgeliefert, bei denen von einem deutlich längeren Bremsweg auszugehen ist. Vor allem bei Nässe konnte ein ausführlicher ADAC Test von verschiedenen All-Terrain-Reifen (05/2025) teils massive Einbußen in der Bremsleistung nachweisen.

1,5 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Da es den EX30 Cross Country nur in der höchsten Ausstattungsvariante "Ultra" gibt, ist bereits alles an Bord was Volvo an aktiver Sicherheitsausstattung für dieses Modell anbietet. Der Volvo warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel, vor Querverkehr (Heck und Front), vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Objekten in der Zielspur. Er leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch in Kreuzungsszenarien und beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter bietet er einen manuellen Geschwindigkeitsbegrenzer, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt die Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an, bietet aber keine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Geschwindigkeitswarnung beim Überschreiten von Tempolimits kann mittels einfachem Tastendruck auf die frei belegbare Taste am Lenkrad deaktiviert werden. Die Spurfunktionen des EX30 reichen vom Spurhalteassistenten bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Zusätzlich bietet der EX30 eine Spurwechselautomatik, welche die Fahrspur nach dem Fahrerbefehl eigenständig wechselt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Volvo so einen Autobahnassistenten namens "Pilot Assist". Die Verantwortung liegt dabei aber weiterhin beim Fahrer. Dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen - eine kapazitive Lenkungserkennung wäre die bessere Lösung. Im Falle einer Gefahrensituation signalisiert der EX30 eine Notbremsung mit flackernden Bremslichtern und aktiviert unterhalb einer Geschwindigkeit von 10 km/h die Warnblinkanlage. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer mittels Kamera an der Lenksäule permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Erkennt das System einen handlungsunfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent den Volvo sicher abzubremsen. Praxisgerecht: Der verpflichtende Geschwindigkeitsassistent (ISA) lässt sich mit nur einem Klick deaktivieren.

⊖ Die Fahreraufmerksamkeitserkennung kollidiert mit der ungünstigen Positionierung der Instrumentenkombination im

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	Serie
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Zentraldisplay. Verharrt der Blick auch nur ein wenig zu lang auf der Fahrgeschwindigkeit oder dem unübersichtlichen Monitor, ermahnt der Volvo seinen Fahrer, den Blick auf die Straße zu richten. Darunter leidet auch das assistierte Fahren: Die erste Warnkaskade ist rein optischer Natur und liegt außerhalb des Fahrerblickfelds. So bekommt der Fahrer die

Aufforderung, seine Anwesenheit über eine kleine Lenkradbewegung zu signalisieren, immer erst bei "deutlicher Ermahnung" mit, die dann mit einem - bewusst störenden - Warnton einhergeht. Ein Head-up-Display könnte diese Diskrepanz zwischen den beiden Konzepten lösen, ist aber vom Hersteller nicht vorgesehen.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Volvo EX30 erzielte beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 88 Prozent der erreichbaren Punkte für seine Insassensicherheit (Test 12/2024). Er verfügt über Front- und Seitenairbags, einen Centerairbag vorn, einen Knieairbag für den Fahrer sowie Kopfairbags in der ersten und zweiten Reihe. Hintere Seitenairbags oder einen Knieairbag für den Beifahrer gibt es dagegen nicht, allerdings gibt Volvo an, dass die Kopfairbags auch den Schulterbereich schützen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,85 m große Insassen weit genug ausziehen. Die mittlere Fondkopfstütze bietet weniger Schutz, diese kann nicht so weit herausgezogen werden wie die äußeren. Die Sitzbelegungserkennung zeigt auf allen Sitzplätzen die Belegung und den Anschnallstatus und ermahnt

dementsprechend sich anzugurten. Mit Hilfe der E-Call-Funktion wird bei einem Unfall automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Crashvorbereitende Maßnahmen sorgen für einen erhöhten Schutz der Insassen bei einem Aufprall und sind serienmäßig. Um Folgekollisionen zu vermeiden, bremst der Volvo nach einem Zusammenstoß selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab. Zudem sorgt die Heckaufprallabschwächung durch schnelles Aufleuchten des Warnblinklichts, Festbremsen des Fahrzeugs und Straffen der Gurte dafür, die Folgen eines Auffahrunfalls abzumildern. Um die Insassen vor der Ladung zu schützen, bietet Volvo ein Trennnetz im Zubehör, welches auch hinter den Vordersitzen eingehängt werden kann.

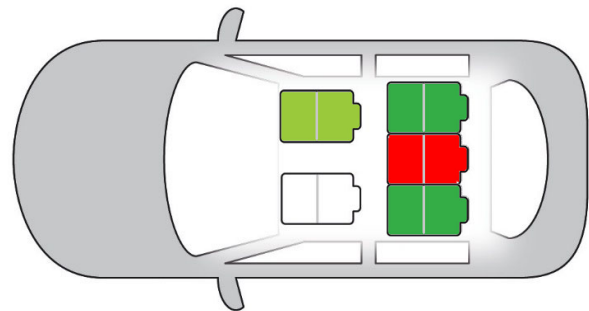
2,1 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte als gut bewertet (Test 12/2024). Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen gut geeignet, eine Isofix-Halterung ist aber nicht verbaut. Der Beifahrerairbag kann mittels Drehschalter an der Seite der Instrumententafel deaktiviert werden. Im Fond auf den äußeren Sitzplätzen kann man Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung montieren. Es können prinzipiell auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten befestigt werden. Dennoch empfiehlt sich immer eine Probemontage vor dem Kauf. Wenn man Babyschalen mit einer Basis und Stützfuß verbaut, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für die Montage von Kindersitzen, da die Gurtanlenkpunkte sehr ungünstig liegen und es keine Isofix-Halterung gibt.

⊖ Die Kindersicherung in den Fondtüren lässt sich nur mit einem Werkzeug (z.B. Schraubendreher lt. Betriebsanleitung) betätigen.

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

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der EX30 79 Prozent der erreichbaren Punkte für den Fußgängerschutz (Test 12/2024) - ein ordentliches Ergebnis. Ein

Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer

Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 22 kW (32 A). Im Vergleich zum ebenfalls getesteten "normalen" EX30 mit Twin Motor-Antrieb verbraucht die Cross Country-Variante also 1,3 kWh/100 km mehr (Test 11/2024). Um die 65-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 75,5

kWh benötigt. In der Ultra-Variante besitzt der EX30 serienmäßig eine Wärmepumpe, welche die Beheizung des Innenraums effizienter gestaltet. Aus den 20,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 103 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 49 von maximal 60 Punkten.

2,1 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. Mit einem Stromverbrauch von 20,6 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 84 mg/km verbunden.

Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der EX30 gut da und erreicht in dem Kapitel Schadstoffe 39 Punkte. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel ergibt sich eine Gesamtpunktzahl von 88 Punkten. Damit verpasst der Schwede die vollen fünf Sterne nur knapp und kommt in Summe auf vier Sterne im ADAC Ecotest.

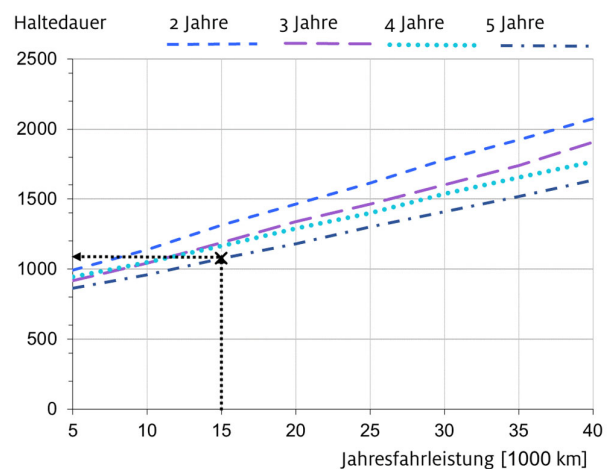
3,9 AUTOKOSTEN

3,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Volvo EX30 Twin Motor Performance Cross Country Ultra AWD startet ab 57.290 Euro. Die Anzahl an Zusatzoptionen fällt gering aus, da die Ultra-Variante nahezu alle Features bereits serienmäßig an Bord hat. Der Testwagenpreis von 58.940 Euro ist für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse, trotz der sportwagenähnlichen Fahrleistungen, happig. In Summe zählt ein gut ausgestatteter EX30 im Konkurrenzumfeld zu den teuren Vertretern. Immerhin: An Kfz-Steuer werden jährlich nur 68 Euro fällig und momentan sind Elektroautos von dieser Steuer noch befreit. Die Einstufungen bei der Versicherung sind angesichts der hohen Leistung moderat, die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko und Vollkasko bei 20 bzw. 22. Die Ausgaben für die Wartungen sollten im Vergleich zu Verbrennern überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Volvo gibt auf das Fahrzeug eine Garantie von drei Jahren bzw. 100.000 km. Die Garantie für den Hochvoltsspeicher läuft acht Jahre bzw. 160.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1075 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EX30 Single Motor Essential	EX30 Single Motor Extended Range Core	EX30 Twin Motor Performance Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	200 (272)	315 (428)
Max. Drehmoment [Nm]	343	343	543
0-100 km/h [s]	5,7	5,3	3,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,0 kWh E	17,0 kWh E	17,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	17/20/20	17/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	802	900	1013
Preis [Euro]	38.490	44.990	51.890

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	168/359/584
• Dachlast/Anhängelast [kg]	39/838
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,78
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	57,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	119

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	315 kW/428 PS
Maximales Drehmoment	543 Nm
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.233/1.838/1.567 mm
Leergewicht/Zuladung	1.960/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	318/1.000 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (netto)	65 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	China, Zhangjiakou

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h	2,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R 19 99V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance SUV
Wendekreis links/rechts	10,9/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	20,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	65,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1910/425 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/685/1.115 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	155 Euro	Wertverlust	693 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1075 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/20		
Basispreis EX30 Twin Motor Performance Cross Country Ultra AWD	57.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 21.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.969 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	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.250 Euro
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
AUTOKOSTEN	3,9

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	315 kW (428 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	116 kW
maximales Drehmoment	543 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,6 kWh/100km/367 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	69 kWh/65 kWh
komplette Vollandung mit Ladeverlusten	75,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	
Stufen / Einstellung	3/Menü

KLIMATISIERUNG

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

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	58 - 33 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	58 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-			
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	18,5 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 175 kW	29 min*

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	19 % SoC
2. Warnung	7 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Fahrzeug aufsperrern

LADEKABEL

ANSCHLUSS

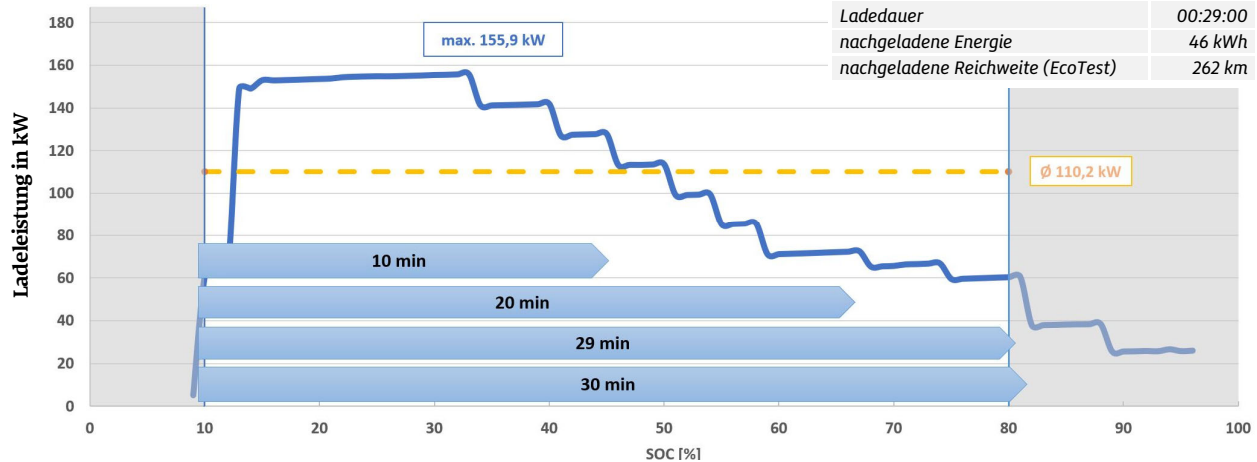
SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

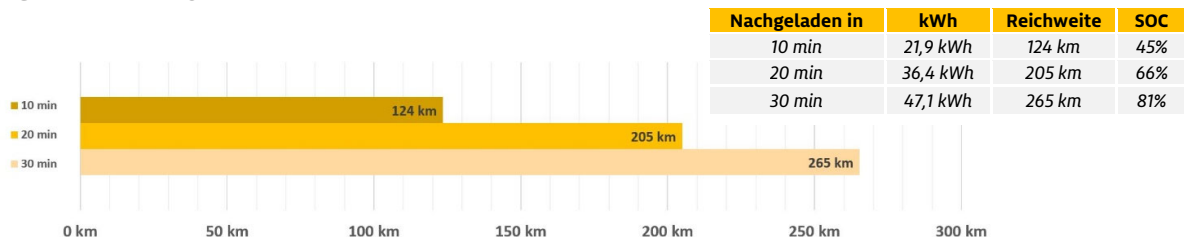
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung ja (kW, A wenn Ladestrombegrenzung aktiv)	
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messungskursiv