

# autotest



# **Volvo XC40 B3 Plus Dark DKG**

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

er XC40 ist nun auch schon wieder sechs Jahre auf dem Markt, Anfang 2022 bekam der kleinste Volvo ein kleines Facelift, das sich aber optisch auf kleine Retuschen beschränkt. Unter der Haube tat sich etwas mehr, denn nach und nach führt Volvo mildhybridisierte Modelle ein. Im Falle des getesteten B3 und auch beim stärkeren B4 bedeutet das einen in die Motor-/Getriebeeinheit integrierten Elektromotor. Dieser gewinnt nicht nur elektrische Energie beim Verzögern, sondern greift dem Turbobenziner auch etwas unter die Arme, indem er mit 14 PS und 40 Nm beim Auffüllen des Turbolochs hilft. Das klappt gut, der Antrieb zieht immer kräftig an. Was nicht so gut funktioniert, ist die Abstimmung des Doppelkupplungsgetriebes, dieses ist beim Anfahren erst verhalten und überrascht dann mit einem zackigen Sprint: Spontanes, aber dosiertes Anfahren ist einfach schwierig umzusetzen. Die schnellen Gangwechsel beim normalen Dahinrollen gefallen, soll es aber mal zügiger vorangehen wie bei einem Überholvorgang, braucht es erst eine Gedenksekunde. Spontanität ist einfach nicht die Sache des mit 163 PS absolut ausreichend starken Antriebs. Deswegen und wegen des Ecotest-Verbrauchs von 7,1 l Super auf 100 km ist es ratsam, die Zügel nicht zu fest anzuziehen. Rollt man entspannt dahin, kann man ohnehin das wertige Interieur besser genießen, zudem benötigt man eh etwas freie Kapazität im Kopf für die Bedienung des Android-basierten Infotainmentsystems. Die Sicherheitsausstattung des XC40 ist immer gut, gegen immerhin nicht ausufernden Aufpreis vollständig. Auch der Fahrkomfort und das Platzangebot gefallen - der Volvo ist ein gutes Auto. Man muss nur mit seinem Bankkonto aushandeln, ob man rund 50.000 Euro für einen Wagen der Kompaktklasse anlegen will und kann. Konkurrenten: u.a. Audi Q2, BMW X1, Kia Niro, Mercedes GLA, Mini Countryman, VW Tiguan.

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

 teure Anschaffung, hoher Verbrauch, unharmonisches Getriebe, ablenkungsintensives Infotainment

# **ADAC-Urteil**

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN

# Zielgruppencheck

Familie 2,8

City Stadtverkehr 3,5

60<sup>†</sup> Senioren 2,6

Langstrecke 2,7

Transport 2,7

Fahrspaß 2,1

€ Preis/Leistung 2,8



# 2,4

# KAROSSERIE / KOFFERRAUM

# 1,7

#### Verarbeitung

① Wie bei Volvo gewohnt, liefert der XC40 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.

#### 3,0 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 7,11 Super auf 100 km fällt mit 760 km ordentlich aus - der Benzintank ist 54 l groß. Im Falle eines Reifenschadens steht ein Pannenset zur Verfügung. Gegen Aufpreis gibt es zumindest ein Notrad. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug dabei. Zuladen darf der Testwagen 545 kg - das reicht für fünf Personen und Gepäck.

① Der XC40 ist ein ordentliches Zugfahrzeug: Ist der Hänger gebremst, darf der Schwede maximal 1,6 Tonnen an den Haken nehmen. Ohne Zusatzbremse sind bis zu 750 kg drin. Die Stützlast ist mit 110 kg äußerst großzügig bemessen. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden.

# 2.4 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. 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 sehr hinderlich beim Rechtsabbiegen. Dank der in der Plus-Ausstattung serienmäßig elektrisch klappbaren Fondkopfstützen ist die Sicht durchs Heckfenster dagegen gut. Der XC40 Plus Dark bietet außerdem Parksensoren vorn und hinten sowie optional 360-Grad-Kameras.

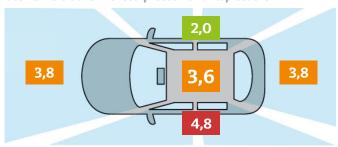
EED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und einen Fernlichtassistenten bringt der Schwede serienmäßig mit, ebenfalls dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn,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



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Letztere lassen sich jedoch elektrisch abklappen (aufpreispflichtig) - ebenso wie die Rückfahrkamera eine sinnvolle Investition ist.

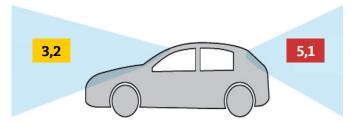
#### Rundumsicht

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

Die günstige Sitzhöhe von 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der günstig positionierten Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in allen vier Türgriffen, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen. Serienmäßig sind beim XC40 zwei Schlüssel. Erhältlich ist noch ein sogenannter Surf Key, der besonders

#### 2.8 Kofferraum-Volumen

Der XC40 ist in der Länge recht kompakt - trotzdem bietet er ein angemessenes Gepäckraumvolumen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 320 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 485 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 715 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.265 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 60 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet.

#### 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

 Beim XC40 gehört außer in der Basisausstattung eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels "Fußkick" unter die Heckschürze öffnen und schließen lässt - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Selbst für viele Großgewachsene dürfte die Klappe weit genug öffnen, um sich nicht den Kopf zu stoßen erst ab einer Größe von knapp 1,90 m sollte man auf seinen Kopf achten. Die Ladekante liegt mit 75 cm sehr hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus. Der Boden ist dreigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass kleinere Gepäckstücke damit fixiert oder daran eingehängt werden können.

○ Die starre Hutablage ist ungewöhnlich unpraktisch; sie wird zwar von der Heckklappe angehoben, steht aber immer noch im Weg, wenn man den vorderen Bereich des Kofferraums erreichen will. Wenigstens lässt sie sich unter dem Kofferraumboden verstauen, wenn sie nicht gebraucht wird. klein ist und deshalb bei sportlichen Ausflügen leichter mitgeführt werden kann. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Über eine App ist auch ein "Verleihen" des Volvos möglich.

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



Mit 320 I Volumen ist der Kofferraum des XC40 von klassenüblicher Größe.



Die Ladekantenhöhe von 75 cm erschwert das Be- und Entladen des Fahrzeugs.

#### 2.0 Kofferraum-Variabilität

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

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

# 2,4

#### **INNENRAUM**

# 2,7

#### **Bedienung**

Im XC40 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. Der Blick fällt auf den 9 Zoll großen Mittelmonitor, dessen Menüstruktur sich teilweise und das Design recht deutlich geändert hat; außer der Position des Klimamenüs erinnert kaum noch was an die bisherigen Volvo Menüs. Der XC40 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 zufriedengeben, wo beispielsweise in bisherigen Volvos individuelle Anpassungen gemacht werden konnten. Die meisten Funktionen des XC40 werden über das große Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere befindet sich in den Menüs. Eine gewisse Nähe zu Android-Smartphones lässt sich nicht leugnen. Insgesamt fällt der Gewöhnungsaufwand geringer als bei manchen Konkurrenten aus, weniger technikaffine Personen dürften aber dennoch einiges erlernen müssen. Ein separates Klimabedienteil gibt es nicht - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das jedes Mal Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich mit dem Multimediasystem, da die verschiedenen Quellen über Apps aufgerufen werden. Immerhin gibt es weiterhin Tasten zum Senderwechsel am Lenkrad und einen Lautstärkedrehregler.

Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist die Menüauswahl des Bordcomputers nicht selbsterklärend. Kurzzeit- und Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt, manuell zurückgestellt werden kann nur der Langzeit-Speicher.

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

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

① Die serienmäßige Multimediaausstattung ist im XC40 Plus Dark 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 Fahrzeugortung oder auch die Anzeige der Bedienungs-

anleitung. Als Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation dient Google Maps. Android Auto und Apple CarPlay sind ebenfalls dabei. 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

① 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.

# 2,4 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf angemessenem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von zwei Metern. Die Beinfreiheit fällt großzügig aus, erst knapp 1,95 m große Personen reichen mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen (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 - ist aber nur für die höchste Ausstattung Ultimate verfügbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m Platz.

# 3,0 Innenraum-Variabilität

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

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

# 2,4

#### **KOMFORT**

# 2,6 Federung

Den XC40 gibt es nur mit Standard-Fahrwerk, eine sportlichere Variante oder verstellbare Dämpfer führt Volvo nicht in der Preisliste. Innerorts wie außerorts bietet die Federung ein angemessenes Schluckvermögen; kleinere Unebenheiten werden gut absorbiert, gröbere 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 kleinste Volvo ruhig auf Kurs. Lange Autobahnetappen sind sein Element, hier federt das Kompakt-SUV beflissen, ohne Unruhe aufkommen zu lassen. Insgesamt ein angenehmer Reisewagen.

#### 2,2 Sitze

(+) Im XC40 Plus Dark sind serienmäßig mit Stoff bezogene Sitze verbaut. Fahrer- und Beifahrersitz kann man elektrisch samt Vierwege-Lordosenstütze, justieren, Sitzflächenneigungseinstellung und auch verlängerbarer Sitzfläche. Zudem gibt es zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite, die auch die Außenspiegeleinstellung umfasst. Sitzlüftung, elektrisch einstellbare Seitenwangen oder eine Massagefunktion gibt es für den XC40 nicht. Teil- oder Volllederbezüge gibt es gegen Aufpreis. Die Sitze bieten einen guten Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung, so dass man auch lange Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht einstellbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind wie üblich weniger ausgeprägt konturiert, außerdem ist die Lehne recht steil positioniert. Leider lässt sich die Neigung nicht wie bei manchen Konkurrenten verstellen. Der Kniewinkel ist nicht optimal, aber die vergleichsweise große Beinfreiheit kann das teilweise kompensieren. Auf dem hinteren Mittelsitz ist die Polsterung straff und es stört der ausgeprägte Mitteltunnel - dieser Platz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

# 3,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,7 dB(A). Somit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Windgeräusche fallen

nicht explizit auf, sie gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Der Verbrennungsmotor ist gut gekapselt und erhebt seine Stimme nur unter hoher Last.

# 2,0 Klimatisierung

Eine Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Ab der Core-Ausstattung kann man die Temperatur links und rechts getrennt regeln - also auch beim Testwagen. 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.

Sitzheizung vorn sowie 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, genauso wie eine Standheizung oder auch eine beheizbare Frontscheibe, die auf Heizdrähte setzt und damit manche Fahrer durch Reflexionen stört. Eine Probefahrt in der Dämmerung ist angeraten, wenn man sich überlegt, ein Fahrzeug mit der Frontscheibenheizung zu kaufen.

# 2,1

# **MOTOR/ANTRIEB**

# 2.1 Fahrleistungen

⊕ Der 163 PS starke Zweiliter-Vierzylinder verhilft dem XC40 zu ordentlichen Fahrleistungen, allerdings sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten das immense Fahrzeuggewicht von fast 1,7 t sowie die mäßige Aerodynamik zu spüren. Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 5,5 s, von 80 auf 120 km/h vergehen bei unseren

Messungen im Mittel 7,2 s. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In 1,4 s ist man von 15 auf 30 km/h. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 9,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt wie bei Volvo üblich 180 km/h.

# 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

① Der Vierzylinder lässt beim XC40 etwas mehr Vibrationen in den Innenraum dringen, als man es von den größeren Volvo-Modellen mit diesem Antrieb gewohnt ist. Absolut gesehen aber ist der Motorlauf immer noch gut gedämmt. Der

Turbomotor spricht zackig an und wird dabei von einem ins Getriebe integrierten Startergenerator mit bis zu 14 PS und 40 Nm unterstützt.

# 2,2 Schaltung/Getriebe

Bei den mildhybridisierten Benzinern im XC40 (außer beim stärksten Modell XC40 B5 AWD) bekommt man nunmehr statt des Achtgang-Wandlerautomaten ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an den Motor geflanscht - wir hätten gerne den Wandler behalten. Der Doppelkuppler bemüht sich zwar inständig und bei gleichmäßiger Fahrt erfolgreich um schnelle und ruckfreie Schaltvorgänge, außerdem reichen sieben Gänge auch durchaus für den 180 km/h schnellen Volvo, aber auf per Gaspedal eingebrachte Lastanforderungen reagiert die

Getriebesoftware oftmals mit großer Verzögerung. Auch das Anfahren klappt nicht wirklich spontan, man muss immer etwas eher Gas geben als eigentlich erwartet und fährt dann zackiger an als geplant.

① Die passenden Abstufungen des Getriebes und die serienmäßige Autohold-Funktion sorgen für eine noch gute Bewertung in diesem Kapitel. Bei 130 km/h dreht der Benziner mit 2.400 Touren.

# 2,3

#### **FAHREIGENSCHAFTEN**

#### 2.1 Fahrstabilität

① Der XC40 überzeugt im ADAC Ausweichtest mit einem sehr sicheren Fahrverhalten. Auch dank kräftiger, aber gezielter ESP-Eingriffe folgt der Volvo erstaunlich präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Hütchenparcours dirigieren. Kurven nimmt das SUV zwar mit

deutlicher Wankneigung, aber dank der breiten 235er-Bereifung erstaunlich flott. Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen. Die Traktion ist okay, die Schlupfregelung kommt mit den 163 PS gut klar.

# 2,5 Lenkung

① Die Lenkung 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.

# 2,3 Bremse

① Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nur 34,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.



# 1,5

#### **SICHERHEIT**

#### -DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

# 1,3

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

 Der XC40 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, ebenfalls ein Tempomat mit Limiterfunktion. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung bis Höchstgeschwindigkeit samt Pilot Assist, teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht, kostet Aufpreis - genauso wie ein Totwinkel- und Spurwechselassistent sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Ebenfalls extra kostet der Emergency Stop Assist: Wenn der Fahrer während der Fahrt nicht mehr reagiert, hält der XC40 automatisch an.

# 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

(+) Volvo widmet auch der passiven Sicherheit traditionell viel Aufmerksamkeit. Daher kann der XC40 in den Crashtests überzeugen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der XC40 97 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2018, Gültigkeit bestätigt 10/2021). 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 erscheint die Anzeige 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 (Volvo On Call).

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

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
City	City-Notbremssystem	Serie
(0)	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
[ <del>*</del> ]	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
(ET3)	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
£ 13	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
A	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
80	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

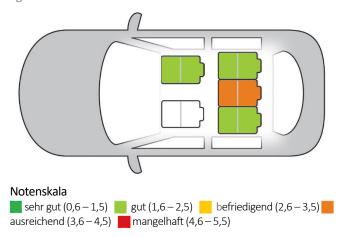
#### 2,3 Kindersicherheit

(+) Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der XC40 im Bereich Kindersicherheit mit 87 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen geeignet, Isofix steht aber nicht zur Verfügung. 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.

O 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.



# 3,1 Fußgängerschutz

Im Fußgänger-Crashtest kommt der XC40 auf 71 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche über den Scheinwerfern recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Die A-Säulen stellen aber wie bei den meisten Autos ein hohes Verletzungsrisiko dar. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

# 2,5

### **UMWELT/ECOTEST**

# 3,9 Verbrauch/CO2

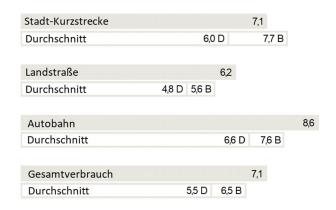
Im ADAC Ecotest ergibt sich für den XC40 B3 ein Durchschnittsverbrauch von 7,1 l Superbenzin pro 100 km - zum Vergleich: Ein Volvo V60 B4 mit dem gleichen Motor, aber mehr Leistung und dem gleichen Getriebe brauchte im ADAC Ecotest einen halben Liter weniger. Ein SUV steht einfach anders im Wind als ein Kombi. Die CO2-Bilanz im Ecotest beträgt 187 g/km. Das reicht nur für 21 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Volvo 7,1, außerorts 6,2 und auf der Autobahn 8,6 l pro 100 km.

# 1.0 Schadstoffe

① Der Partikelausstoß liegt in allen Betriebszuständen unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau. So erhält der Volvo XC 40 B3 volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO2-

#### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in I/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).



Punkten liegt er damit bei 71 Zählern, die für gute vier von fünf Sternen im Ecotest genügen.

# 3,3

#### **AUTOKOSTEN**

#### 3,3

#### **Monatliche Gesamtkosten**

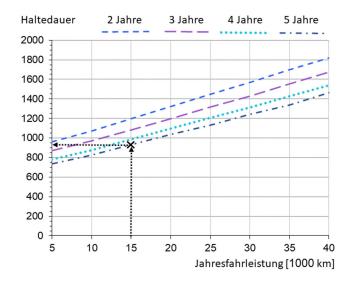
Der Grundpreis von knapp 47.100 Euro ist für ein Kompakt-SUV erheblich. Zumindest ist der XC40 gerade als XC40 Plus mit allem Nötigen ausgestattet - der Testwagen für 52.900 Euro hat dann auch wirklich jeden Assistenten an Bord. Dennoch reden wir hier auch beim kleinsten Volvo von Premium-Preisen, denn runde 50.000 Euro für einen Wagen der Golfklasse mit gut 150 PS sind eine Ansage.

① Zwei Jahre Garantie bietet der XC40 immer, diese lässt sich auf bis zu 5 Jahre auf Werksgarantieniveau und sogar bis zu 10 Jahre oder 200.000 km mittels Anschlussgarantie verlängern. Auch für Wartungsarbeiten lassen sich Pauschalverträge abschließen.

Die Fixkosten sind relativ günstig. An Steuern werden 161 Euro pro Jahr fällig, die Einstufungen bei der Versicherung sind auffallend niedrig: Die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko und Vollkasko bei 21 bzw. 19.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 931 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



#### **DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Тур	T2 Geartronic	B3 DKG	B4 DKG	Recharge Plug-in Hybrid T4 DKG	Recharge Plug-in Hybrid T5 DKG	Recharge Pure Elec- tric Single Motor	Recharge Pure Elec- tric Single Motor Extended Range	Recharge Pure Elec- tric Twin Motor Plus
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1477	4/1969	4/1969	3/1477	3/1477	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	95 (129)	120 (163)	145 (197)	155 (211)	192 (261)	175 (238)	185 (252)	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	245/1600	265/1500	300/1500	405/1600	425/1500	330/0	420/0	670/0
0-100 km/h [s]	10,9	9,6	7,4	8,5	7,3	7,4	7,4	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,315	6,615	6,615	2,115	2,115	18,5 kWh E	17,0 kWh E	18,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	164	150	150	47	47	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/21	18/19/21	18/19/21	18/19/20	18/19/20	18/21/23	18/21/23	18/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	190	161	161	30	30	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	865	897	927	941	967	778	847	963
Preis [Euro]	38.700	44.450	46.950	55.250	57.250	47.500	53.000	59.950

Aufl	oau				Vers	icherung	Kraf	tstoff		
ST SR	= Stufenheck = Schrägheck	KT = Kleintransporter HKB = Hochdachkombi	KB GR	= Kombi = Van		= KFZ-Haftpfl. = Vollkasko	N S	= Normalbenzin = Superbenzin	FG G	= Flüssiggas = Erdgas
CP	= Coupe = Cabriolet	TR = Transporter BU = Bus	GE PK	= Geländewagen = Pick-Up	TK	= Teilkasko	SP	= SuperPlus = Diesel	E	= Strom
RO	= Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	FK	- гіск-ор			D	- Diesei		



#### **HERSTELLERANGABEN**

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Ott FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilte	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 4.750 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,61
CO₂-Ausstoß	150 g/km-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,56 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.863/1.652 mm
Leergewicht/Zuladung	1.688/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	433/1.3091
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	110/75 kg
Tankinhalt	541
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

#### **ADAC Messwerte**

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D	)) 5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/6,2/8,6 l/100km
CO₂-Ausstoß Ecotest	161 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	760 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/715/1.265

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

Betriebskosten	171 Euro	Werkstattkosten	94 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	559 Euro
Monatliche Gesamtkoster	า		931 Euro
Steuer pro Jahr	161 Euro		
Versicherungs-Typklassen	KH/VK/TK		18/19/21
Basispreis XC40 B3 Plus D	Oark DKG		47.100 Euro

#### INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.697 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 und Seschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.150 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/660 Euro
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/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	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	1.150 Euro (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	960 Euro
Metalliclackierung	ab 790 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

#### **TESTURTEIL**

**AUTOTEST** (ohne Autokosten)

NOTE 2,4
1,7
3,0
2,4
2,3
2,8
2,3
2,0
2,4
2,7
1,3
2,1
2,4
3,0
2,4
2,6
2,2
3,0
2,0

	3,3
KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	2,1
Fahrleistungen	2,1
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Schaltung/Getriebe	2,2
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	2,5
Bremse	2,3
Sicherheit	1,5
Aktive Sicherheit - Assistenzsyst	teme 1,3
Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,1
Umwelt/EcoTest	2,5
Verbrauch/CO2	3,9
Schadstoffe	1,0

Stand: März 2023 Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.

