



Volvo XC40 Recharge Pure Electric Single Motor Extended Range Ultimate

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (185 kW/252 PS)

Um das Facelift des XC40 Recharge Pure Electric außen zu erkennen, muss man schon genau hinschauen. Richtig viel hat sich dagegen unter dem Blech getan: Denn der E-Motor ist von vorn nach hinten gewandert. Bei einem Verbrenner wäre ein solcher Wechsel kaum umsetzbar, weil viel zu aufwendig - die modulare Elektrotechnik macht es aber mit vertretbarem Aufwand möglich. Die Vorteile liegen auf der Hand: Mit seinem hohen Drehmoment ist ein Elektromotor an der Hinterachse eindeutig besser aufgehoben, um seine Kraft möglichst verlustfrei auf die Straße zu bekommen. Das Konzept des XC40 umfasste ursprünglich Front- und Allradantrieb - eine antriebsfreie Vorderachse war offenbar nicht vorgesehen, denn im Testwagen mit reinem Heckantrieb leidet die Präzision der Lenkung insbesondere beim Beschleunigen spürbar - hier wäre eine Runde Feinabstimmung nicht verkehrt gewesen.

Dagegen gefallen der langstreckentaugliche Fahrkomfort, das angemessene Platzangebot trotz moderater Außenmaße und die Souveränität des Antriebs. Im Innenraum gibt es zahlreiche schöne wie auch praktische Details, Materialien und Verarbeitung können Volvos Premium-Anspruch weitgehend gerecht werden.

Über den Preis von rund 60.000 Euro staunt man erst mal, jedoch ist mit der Ultimate-Ausstattung so gut wie alles dabei, was es für den XC40 gibt. Der Elektromotor ist kräftig und die Batterie mit 79 kWh (netto) langstreckentauglich dimensioniert. Das Navigationssystem verrät die Basis des Infotainments: Volvo setzt auf das Google-Betriebssystem. Für den Kunden kein Nachteil, es gibt regelmäßige Updates und die Routenberechnung berücksichtigt nicht nur die Verkehrsdichte wie man sie von Google Maps kennt, sondern kalkuliert auch sinnvoll gesetzte Ladestopps ein - so ist der XC40 im Alltag ein praktischer Begleiter. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, BMW iX3, Mercedes EQA, Polestar 2, Skoda Enyaq, VW ID.4.

+ umfangreiche Ausstattung, praktische Details im gut verarbeiteten Innenraum, hohe aktive und passive Sicherheit, angenehmer Antriebskomfort, gute Fahrleistungen

- hoher Anschaffungspreis, gefühllose Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

Familie 2,8

City 3,4

60+ Senioren 2,3

Langstrecke 2,3

Transport 2,8

Fahrspaß 1,9

Preis/Leistung 2,6

Ecotest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Wie auch bei den Varianten mit Verbrennungsmotor liefert der XC40 Recharge Pure Electric eine Verarbeitung auf hohem Niveau - freilich zum Premiumpreis. 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 rustikaler.

3,0 Alltagstauglichkeit

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von gut 500 km - für ein Elektroauto ist das ein guter Wert und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vor-Facelift. Neben der etwas größeren Batterie hat vor allem der reduzierte Verbrauch zu dieser deutlichen Reichweitensteigerung beigetragen. Allerdings liegt der Verbrauch bei Kälte signifikant höher, so dass die Reichweite im Winter meist unter 400 km sinkt. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 110 km/h) sind auch Reichweiten zwischen 400 und 500 km möglich. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

Die 82-kWh-Batterie (79 kWh netto, 94,7 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des XC40 Recharge Pure Electric kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, das Kabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) gibt es zusätzlich gegen Aufpreis. Beide Kabel können unter der Fronthaube in einer Wanne mit abgedichtetem Deckel verstaut werden - das ist durchaus praktisch, wenn auch die Öffnungsprozedur etwas umständlich ist, weil vergleichbar mit einer klassischen Motorhaube. Die Kabel sind dort aber unabhängig von der Beladung des Kofferraums gut erreichbar.

Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert über 40

2,2 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der erhöhten Sitzposition erwartungsgemäß gut. Dank der steilen Heckpartie und der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug vorn anfängt und hinten aufhört. Die Rundumsicht insgesamt fällt nicht sonderlich gut aus, wie die ADAC Messung zeigt: Vor allem nach schräg hinten sieht man kaum

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

Stunden, macht also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Bei 7,2 kW einphasig dauert es rund 13 Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 32 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 210 kW Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung recht bald bei steigender Batterieladung (SOC) und wird bei niedrigen Temperaturen (unter 10 °C) und nicht durchgewärmter Batterie auch nicht erreicht. Die Ladedauern verlängern sich entsprechend.

Mit seiner Länge von 4,44 m ist der XC40 angenehm kompakt, seine Breite ist mit 2,04 m (inkl. Außenspiegel) noch moderat. Der Wendekreis beträgt 11,8 m - angesichts der Fahrzeuggröße nichts Besonderes.

Die maximale Zuladung des fast 2,1 t schweren Testwagens beträgt 430 kg - das reicht gerade so für vier Erwachsene und ein wenig 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 XC40 Recharge 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.

raus, weil die C-Säulen sehr voluminös sind und sich überdies nach unten auch noch verbreitern - sehr hinderlich beim Rechtsabbiegen. Dank der serienmäßig elektrisch klappbaren Fondkopfstützen ist die Sicht durchs Heckfenster dagegen gut, sofern diese nicht benötigt werden und runtergeklappt sind. In

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

⊕ LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und einen Fernlichtassistenten bringt der Schwede serienmäßig mit, ebenfalls Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Optional gibt es die im Testwagen verbauten Pixel-LED-Scheinwerfer "Thors Hammer", welche zusätzlich dynamisches Kurvenlicht und einen dynamischen Fernlichtassistenten enthalten. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Lichtverteilung etwas homogener sein. Die Außenspiegel sind groß (linkes Spiegelglas inklusive asphärischem Bereich) und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die günstige Sitzhöhe von 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der günstig positionierten Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in allen vier Türgriffen und unter den Außenspiegeln, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Serienmäßig sind beim XC40 zwei Schlüssel jetzt in schnödem, billig wirkendem Plastik - der edle Lederbezug ist entfallen, sehr bedauerlich. Über die Volvo-App kann man den XC40 auch "Verleihen".

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein

2,8 Kofferraum-Volumen

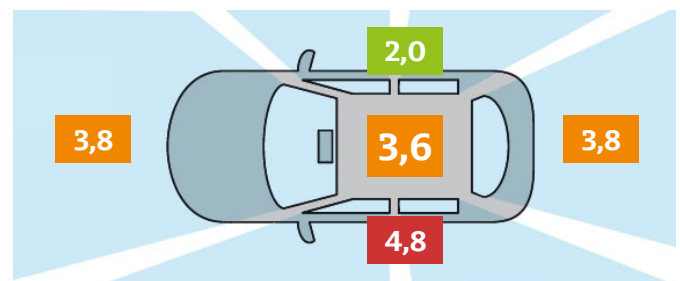
Der XC40 ist in der Länge recht kompakt - trotzdem bietet er ein angemessenes Gepäckraumvolumen, auch weil die Antriebskomponenten wie Heckmotor oder Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 320 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 485 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank



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

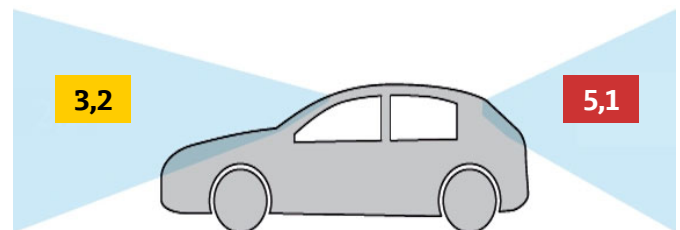
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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.

stehen 715 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.265 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 75 Liter Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz mehr, weil der Platz ungleichmäßig unter dem Boden verteilt ist.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

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

2,1 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, die Lehnen jedoch nur manuell. 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. Der Stauraum unter der Fronthaube fasst rund 30 l, dort finden beispielsweise die Ladekabel gut Platz.

2,4 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Die Platzierung der Bedienelemente ist soweit von den bisherigen Volvo-Modellen bekannt und weitgehend ergonomisch organisiert. Ein auffälliger Unterschied zwischen den XC40 mit Verbrennungsmotor und der Elektrovariante zeigt sich aber schon nach dem Einsteigen, denn es gibt keinen Startknopf



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



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

mehr (dort befindet sich eine wenig charmante Abdeckung, man könnte diese auch Blindstopfen nennen). Sobald der Elektro-XC40 eine Person auf dem Fahrersitz und den Schlüssel im Auto erkennt, startet der Tritt auf das Bremspedal den Stromer. Der Blick fällt auf den 9 Zoll großen Mittelmonitor,

dessen Menüstruktur eine Mischung aus Android und den früheren Volvo-Strukturen ist. Vor allem die Position des Klimamenu dürfte langjährigen Volvo-Fahrern bekannt vorkommen.

Der XC40 Recharge Pure Electric kommt mit dem Auto-Betriebssystem von Google. Das lässt sich gut bedienen, bietet aber weit weniger Einstellmöglichkeiten als bei vielen Konkurrenten. Insofern ist es einfacher zu steuern, wenn man die Strukturen mal verinnerlicht hat. Die geringe Menütiefe, die sich aus dem Wegfall vieler Einstellmöglichkeiten ergibt, lässt das Bediensystem 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 früheren 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 Multimedia-System, 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. Die beim Vor-Facelift vermisste Reichweitenanzeige im Kombiinstrument wird nun dauerhaft angezeigt - hier haben die Beschwerden der Kunden offenbar Wirkung gezeigt. 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 Einstellmöglichkeiten. Das senkt das Ablenkungs-, aber auch das Individualisierungspotenzial.

1,4 Multimedia/Konnektivität

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

Smartphone, die Bedienung der Standklimatisierung oder Fahrzeugortung sowie die Ladestandsabfrage und -steuerung. Als Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation dient Google Maps. Smartphones können über Android Auto und Apple CarPlay mit und ohne Kabel verbunden werden. 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, der dunkle Dachhimmel und die

erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das serienmäßige Panorama-Schiebedach ist groß und lässt viel Licht in den Innenraum. Vorn und hinten gibt es eine dezente Ambientebeleuchtung.

2,6 Raumangebot hinten

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



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

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich im Gegensatz zu manchem Konkurrenten weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der XC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage vor 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

2,7 Federung

Die Elektroversion des XC40 gibt es nur mit Standard-Fahrwerk. Die Abstimmung ist ein gelungener Kompromiss aus Agilität und Komfort und passt insgesamt gut zum Fahrzeug. Innerorts wie außerorts bietet die Federung ein ordentliches 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 ordentlich wegstecken. Auf der Landstraße wie auf der Autobahn bleibt der XC40 ruhig auf Kurs. Lange Autobahnetappen sind sein Element, hier federt das Kompakt-SUV beflissen und lässt keine Unruhe aufkommen. Insgesamt ist der Schwede ein angenehmer Reisewagen.

2,2 Sitze

⊕ Der XC40 Recharge Pure Electric ist serienmäßig mit Stoff bezogenen Sitzen ausgestattet. Beide Vordersitze sind u. a. in der Höhe und in der Neigung einstellbar und besitzen eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. In der getesteten Ultimate-Ausstattung sind

Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch justierbar, für die Fahrerseite mit zwei Memory-Positionen. Sitzlüftung, elektrisch einstellbare Seitenwangen oder eine Massagefunktion gibt es für den XC40 nicht. Teil- oder Volllederbezüge bekommt man 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,1 dB(A). Somit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der E-Motor praktisch nicht zu hören, und auch sonst fährt der Elektro-XC40 ausgesprochen kultiviert und leise. Windgeräusche fallen

nicht explizit auf, sie gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Eine Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) gibt es für den XC40 nicht, das in der Ultimate-Ausstattung verbaute Panoramaschiebedach kann bei hohen Geschwindigkeiten für das höhere Innengeräuschniveau mitverantwortlich 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 Volvo-App bedient werden. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, die Sitzheizung für hinten gibt es für den Recharge Pure Electric nicht. Eine Sitzlüftung oder Rollos in den hinteren Türen sind nicht verfügbar. Auf Wunsch erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung. Eine Frontscheibenheizung ist nicht lieferbar.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor - jetzt an der Hinterachse - ist etwas erstarkt, leistet jetzt bis zu 150 kW (252 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 420 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 2,1 Tonnen drückt jedoch spürbar auf das Temperament des Motors. So fühlt sich die theoretisch üppige Motorleistung zwar angemessen dynamisch, aber nicht überbordend an. Der Elektro-XC40 ist zweifellos ein flottes Auto, vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h

vergehen nur knapp eine Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp 3,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,9 s. Volvo verspricht 7,4 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird wie bei allen Volvos bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich kaum Vibrationen oder störende Motorgeräusche, nur eine leichte Unruhe und ein leises Surren ist bei starkem Beschleunigen zu vernehmen. Der Motor

ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum in seiner Vehemenz nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der XC40 Recharge Pure Electric kein Getriebe

mit verschiedenen Übersetzungsstufen. 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 nur drei Rekuperationsstufen, die über das Infotainmentmenü eingestellt werden - mithilfe von Schaltwippen am Lenkrad ginge das einfacher. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist die höchste Rekuperationsstufe geeignet. Eine adaptive automatische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßen-

verlaufs und anderer Verkehrsteilnehmer gibt es jetzt für den XC40, allerdings fehlt es noch deutlich an Feinabstimmung, um den Modus im Alltag sinnvoll nutzen zu können - hier macht beispielsweise VW vor, wie es richtig gut geht. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Mit dem Facelift ist der Elektromotor von der Vorderachse an die Hinterachse gewandert. Somit sind Antriebseinflüsse in der Lenkung kein Thema mehr. Auch die Traktion profitiert davon, denn das hohe Drehmoment des Elektromotors lässt sich über die Hinterräder besser auf die Straße bringen. Selbst bei sportlicher Gangart liegt der Aufbau stabil auf der Straße, beruhigt sich nach Anregungen schnell wieder - für ein SUV mit erhöhtem Schwerpunkt ein gutes Ergebnis. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, von Spurrinnen lässt er sich kaum aus dem Konzept bringen. Nur wenn man stark beschleunigt, wird die Lenkung gefühllos und die Zentrierung lässt nach, worunter der Geradeauslauf leidet.

Dagegen kann der Elektro-XC40 im ADAC Ausweichtest 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.

3,1 Lenkung

Die Lenkung im XC40 Recharge Pure Electric hat den Entfall des vorderen Motors anscheinend nicht so gut verkräftet. Gerade um die Mittellage fehlt es ihr an Gefühl. Etwas besser wird es im Sportmodus, wenn die Lenkunterstützung reduziert ist. Das Problem des sensiblen Ansprechens, aber des leicht verzögerten Seitenführungsaufbaus bleibt - man muss sich an die Reaktionen gewöhnen, denn ein kleiner Lenkbefehl braucht immer

einen kurzen Moment, bis er umgesetzt wird. Wenn man sich diesen Augenblick nicht nimmt, lenkt man zu weit und muss dann wieder korrigieren - dadurch ergibt sich dann gerade auf der Autobahn ein nervöses Fahrverhalten. Hinzu kommt, dass die Nulllage nicht so klar zu spüren ist, wenn im Normalmodus die Lenkunterstützung relativ hoch ausfällt. Von Anschlag zu Anschlag braucht man am Lenkrad 2,8 Umdrehungen.

2,1 Bremse

⊕ Im XC40 Recharge Pure Electric kann die Bremsanlage gute Ergebnisse erzielen - von 100 km/h bis zum Stillstand geht es in nur 34,0 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Ergebnisse sind auch deshalb beeindruckend, weil der Elektro-XC40 mit Ganzjahresreifen ausgestattet ist, die in der Regel nicht an die Bremsperformance von vergleichbaren Sommerreifen

heranreichen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren, der Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und Radbremsen ist fein gelöst und beinahe unmerklich. An das etwas synthetische Bremsgefühl hat man sich schnell gewöhnt.

1,2 SICHERHEIT










0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der XC40 Recharge Pure Electric bietet eine sehr umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die ab der Plus-Ausstattung 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 Verkehrszeichen-erkennung 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 Spurwechsel-assistent sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Wenn der Fahrer während der Fahrt nicht mehr reagiert, hält der XC40 automatisch an (Emergency Stop Assist). Ein Head-up-Display gibt es nicht.

0,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Volvo widmet auch der passiven Sicherheit traditionell viel Aufmerksamkeit. Daher kann der XC40 in den Crashtests überzeugen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der XC40 97 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2018). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das Kompakt-SUV immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorn 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. Ein Kofferraum-Trennetz gibt es serienmäßig, es lässt sich hinter den Rücksitzen und hinter den Vordersitzen einhängen und sichert schweres Gepäck.

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)

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, beim Recharge Pure Electric ist sogar eine Isofix-Halterung montiert. Die Airbags kann man mittels Schalter deaktivieren, die Gurtgeometrie ist für unterschiedliche Kindersitze passend.

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

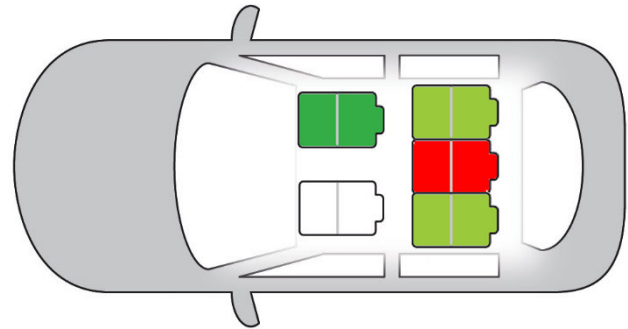
3,1 Fußgängerschutz

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 Fußgängernotbrems-

⊖ 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)

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 79-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 94,7 kWh (bei AC-Ladung, inkl. Ladeverluste) benötigt. Der XC40 Recharge Pure Electric ist nach dem Facelift deutlich effizienter, mehrere Software-Updates und auch technische Optimierungen haben den Verbrauch gesenkt und damit die Reichweite erhöht; die aerodynamisch wenig günstige Karosserieform ist allerdings geblieben, so dass mit

zunehmender Geschwindigkeit der Verbrauch deutlich ansteigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektro-XC40 mit Heckantrieb und größerer Batterie eine Reichweite von etwa 500 km. Aus den 18,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 95 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 ausgezeichnete 52 Punkte.

1,8 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 18,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 77 mg/km verbunden -

gute Euro 6d-Diesel haben inzwischen einen deutlich geringeren Ausstoß. Entsprechend bekommen der Volvo ein paar Punkte Abzug, so dass er im Bereich Schadstoffe immerhin 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 Elektro-XC40 aber sehr gut da und erzielt insgesamt 94 Punkte im ADAC Ecotest, was selbstverständlich die vollen fünf Sterne bedeutet.

3,4 AUTOKOSTEN

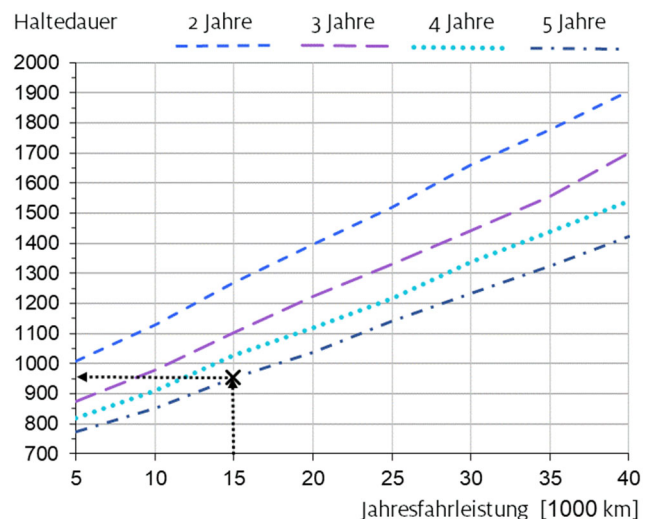
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Die Elektroversion des XC40 ist die teuerste Variante, in Ultimate-Ausstattung liegt der Schwede bei knapp 59.000 Euro. Allerdings ist die Ausstattung ausgesprochen umfangreich, sogar das Panorama-Schiebedach ist inklusive. Wie auch alle Assistenten - lediglich die höherwertigen Scheinwerfer kosten extra. Überdies sind für drei Jahre bis 100.000 km neben der Herstellergarantie auch die Wartung inklusive Verschleißteile dabei. Auf die Batterie gibt Volvo acht Jahre bis 160.000 km Garantie. Angesichts der Motorleistung, der Ausstattung und der enthaltenen Zusatzleistungen relativiert sich der sehr hohe Anschaffungspreis dann doch, denn entsprechend aufgerüstet ist ein XC40 T5 Recharge (Plugin-Hybrid) sogar teurer.

Die Fixkosten für die Elektro-Variante sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind angesichts der Leistung moderat, die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko und Vollkasko bei 22 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 des Motors ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 955 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XC40 Recharge Pure Electric Single Motor Essential	XC40 Recharge Pure Electric Single Motor Extended Range Core	XC40 Recharge Pure Electric Twin Motor Plus
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	175 (238)	185 (252)	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/0	420/0	670/0
0-100 km/h [s]	7,4	7,4	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,6/16,6 kWh E	16,6/16,6 kWh E	17,6/17,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/22	18/21/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	817	884	1001
Preis [Euro]	47.500	53.000	59.950

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	185 kW (252 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	128 kW
maximales Drehmoment	420 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,9 kWh/100km/500 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	94,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 50 km RRW "Geringe Reichweite, möchten Sie eine Ladestation suchen?" Batteriesymbol gelb; 10% Batteriesymbol rot, "Geringe Reichweite", Schildkröte

Notfallstrecke bei Neustart n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Taste am Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

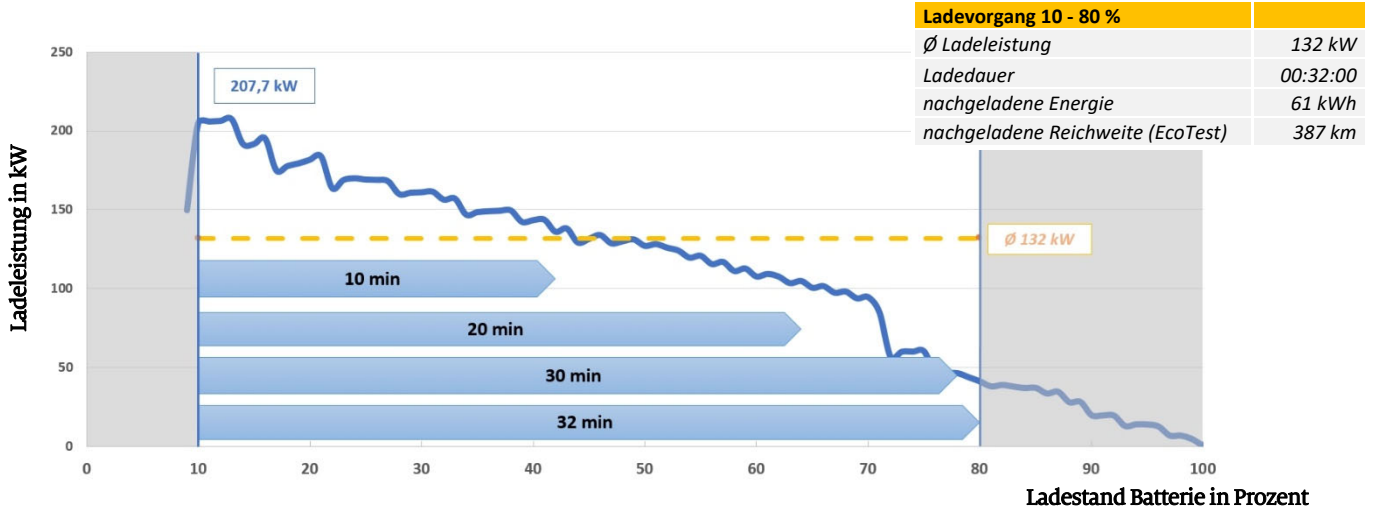
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h, A
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja nur ja/nein am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

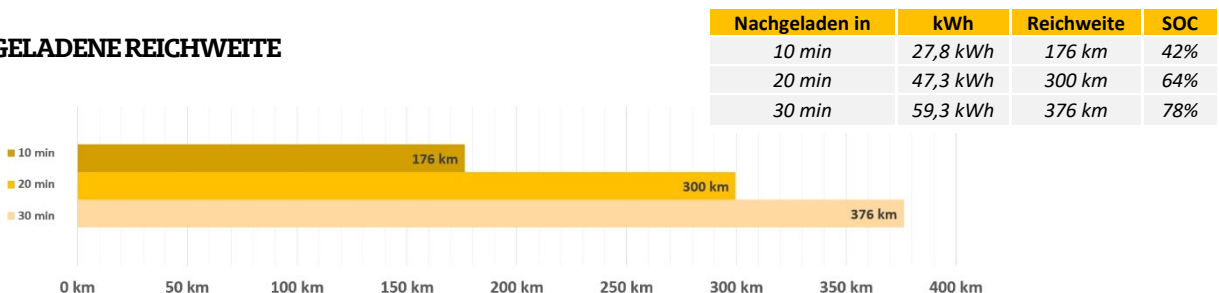
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	73 - 41 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	73 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	-	-	bis zu 210 kW	32 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektroantrieb, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	185 kW/252 PS
Maximales Drehmoment	420 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	2,56 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19/255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.440/1.863/1.647 mm
Leergewicht/Zuladung	2.075/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	452/1.328 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (netto)	79,00 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100H/255/40 R20 101H
Reifenmarke Testwagen	Pirelli ScorpionTM SF 2 Vol Elect All Season
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	18,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 95 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	2.090/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/715/1.265 l

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

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	654 Euro
Monatliche Gesamtkosten	955 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22		
Basispreis XC40 Recharge Pure Electric Single Motor Extended RU	58.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.501 km
Auffälligkeiten/Mängel	Klappern an der Vorderachse

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-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.100 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	960 Euro°
Metalllackierung	790 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Dezember 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer