



Volvo EC40 Single Motor Extended Range Ultra Dark

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

Volvo hat dem kompakten SUV-Coupé im Zuge der Modellüberarbeitung nicht nur einen neuen Namen (EC40 statt C40) verpasst, auch der elektrische Antrieb wurde komplett umgestellt. Waren zuvor die Vorderräder für den Vortrieb zuständig, übernehmen nun die Hinterräder diese Aufgabe und sorgen trotz des von 330 auf 420 Nm gestiegenen Drehmoments für eine merklich bessere Traktion. Auch die Leistung des neu entwickelten E-Motors wurde von 170 kW/231 PS auf 185 kW/252 PS ebenso wie die Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 180 km/h angehoben. Gleichzeitig konnte der Stromverbrauch gesenkt - im ADAC Ecotest haben wir 18,5 kWh/100 km (zuvor 19,2 kWh/100 km) ermittelt - und die Ladeleistung deutlich erhöht werden. Kam der Stromer an einer Schnellladesäule zuvor auf vergleichsweise bescheidene 135 kW, kann er nun in der Spitze mit über 200 kW laden, was den Zwangsstopp deutlich verkürzt. Die E-Auto-Qualitäten des EC40 können also durchaus überzeugen, doch auch das Gesamtfahrzeug weiß zu gefallen. Der Schwede punktet mit einer guten Verarbeitung, einer ausgewogenen Fahrwerksabstimmung sowie einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Allerdings lässt sich Volvo das gelungene Gesamtpaket des EC40 Single Motor mit dem großen 82-kWh-Akku auch teuer bezahlen: Happige 62.190 Euro muss man für den schwedischen Stromer auf den Tisch legen. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q4 e-tron Sportback, BMW iX2, Citroen e-C4, Genesis GV60, Smart #3.

+ gute Verarbeitung, praktischer Frunk, gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

- schlechte Rundumsicht, sehr hoher Fahrzeugpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Der EC40 rechtfertigt den Premiumpreis mit einer hohen Verarbeitungsgüte. In diesem Fahrzeugsegment kann dem Schweden kaum einer das Wasser reichen. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt und hinterlässt einen sehr soliden Eindruck. Gleiches gilt für das Interieur, das zudem mit einer für ein Modell der Kompaktklasse auffallend wertigen Materialqualität positiv auffällt. Das Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen sind wie in dieser Klasse üblich mit geschäumtem Kunststoff verkleidet, im unteren

Sichtbereich findet man jedoch ausschließlich harten Kunststoff vor. Dass dies jedoch auch für die hinteren Türen gilt und zudem die A-Säulen sowie die Türfächer vorn und hinten mit Stoff bezogen sind, hebt ihn von den meisten Konkurrenten ab. Der Unterboden präsentiert sich annähernd perfekt verkleidet. Die Fronthaube lässt sich dank Gasdruckfedern sehr bequem öffnen, darunter befindet sich das Fach zur Aufbewahrung der Ladekabel. Auch hier ist alles großflächig verkleidet und wirkt dadurch sehr aufgeräumt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest eine theoretische Reichweite von knapp 500 km. Die netto 79 kWh große Batterie (brutto 79 kWh) des EC40 Single Motor kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Typ-2-Ladekabel für den Anschluss an eine Wallbox oder AC-Ladestation ist serienmäßig dabei. Das Kabel kann im Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) verstaut werden. Das ist praktisch, da das Kabel im Gegensatz zu einem Stauraum unter dem Ladeboden auch bei beladenem Kofferraum stets problemlos zu erreichen ist. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose mit 6 bis 10 Ampere dauert zwischen 40 und 71 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung 8,5 h (bei 11 kW dreiphasig), wobei gegen Ende nur noch ganz langsam geladen wird. Bei 4,1 kW einphasig dauert es über 22 h. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen 32 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 250 kW Ladeleistung bietet. Der EC40 erreicht kurzzeitig 208 kW, allerdings fällt die Ladekurve rasch ab, bei 80 Prozent SoC lädt er lediglich noch mit 40 kW. Bei niedrigen Temperaturen und nicht durchgewärmter Batterie fällt die Ladeleistung deutlich schlechter aus, wodurch sich die Ladezeiten stark verlängern können. Um dem entgegenzuwirken, besitzt der Stromer eine

Batterieheizung, die über die Navigation zu einer Schnellladesäule aktiviert wird. Eine manuelle Aktivierung ist nicht möglich, eine gesonderte Anzeige (Batterietemperatur, Ladeproggnose, Aufheiz-Symbol) gibt es ebenso nicht. Mit seiner Länge von 4,44 m ist das SUV-Coupé nicht zu lang geraten, seine Breite ist mit 2,04 m (inkl. Außenspiegel) noch moderat. Der Wendekreis beträgt 11,7 m - angesichts der Fahrzeuggröße ein lediglich durchschnittlicher Wert. Die maximale Zuladung des fast exakt 2,0 t schweren Testwagens beträgt 444 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker reicht. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der EC40 bis zu einem Gewicht von 1,5 t. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur die üblichen 750 kg wiegen. Nimmt man den stärkeren EC40 mit zwei Elektromotoren, darf man sogar bis zu 1,8 t ziehen.

⊕ Das serienmäßige Navigationssystem integriert Ladesäulen in die Routenführung und gibt die verbleibende Reichweite sowie den Ankunfts- und Abfahrts-Ladestand an der Ladesäule und am Zielort an.

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

2,7 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der erhöhten Sitzposition erwartungsgemäß gut. Dank der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug vorn anfängt - wo es hinten aufhört, erkennt man nur, wenn man sehr groß ist und den Heckflügel sieht. Als Ultimate bietet der EC40 neben Parksensoren vorn und hinten auch ein 360-Grad-Kamerasystem ab Werk, ein Parkassistent ist hingegen nicht erhältlich.

⊕ LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und einen statischen Fernlichtassistenten bringt der Schwede serienmäßig mit, ebenfalls Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Damit ist der Schwede in seinem Segment gut aufgestellt. Optional gibt es Matrix-LED-Scheinwerfer, die zudem über Kurvenlicht und einen dynamischen Fernlichtassistenten verfügen. Sie sorgen für eine helle und homogene Ausleuchtung der Fahrbahn, lediglich ein dunklerer Bereich im Übergang von Abblend- zu Fernlicht ist störend. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden beide serienmäßig automatisch ab - das ist nicht nur in dieser Fahrzeugklasse inzwischen eine Seltenheit. Der Innenspiegel verfügt ebenfalls über eine Abblendautomatik. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

⊖ Die Rundumsicht fällt lediglich ausreichend aus, wie die ADAC Messung zeigt: Vor allem nach schräg hinten sieht man kaum raus, weil die C-Säulen sehr voluminös sind und sich überdies nach unten auch noch verbreitern - sehr hinderlich beim Rechtsabbiegen. Zwar sind in der Ultra Dark-Ausstattung die Fondkopfstützen serienmäßig elektrisch klappbar, allerdings baut das Heckfenster nicht sonderlich hoch und lässt nur eine eingeschränkte Sicht nach draußen zu.

2,5 Ein-/Ausstieg

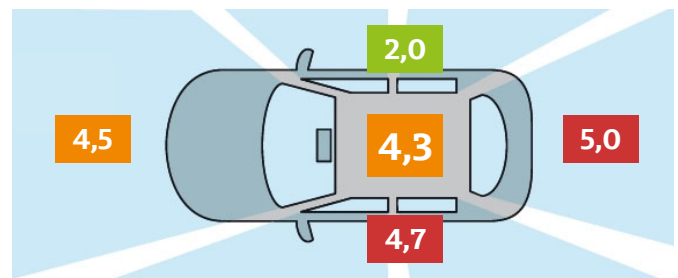
⊕ Die günstige Sitzhöhe von 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der günstig positionierten Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Zudem schränkt die coupéhafte Dachlinie die Kopffreiheit beim Ein- und Aussteigen ein. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in allen vier Türgriffen, die zusätzlich zu den Front- und



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

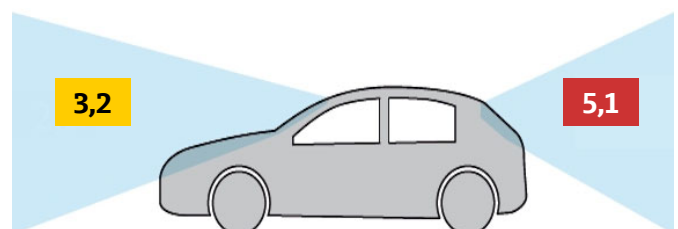
Rundumsicht

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.



Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen. Gut: Auf dem Schlüssel findet sich eine Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann.

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

2,8 Kofferraum-Volumen

Der EC40 ist in der Länge recht kompakt - trotzdem bietet er ein angemessenes Gepäckraumvolumen, auch weil die Antriebskomponenten wie die Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 340 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 410 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 785 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.255 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es zusätzlich üppige 75 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Zudem findet man unter der Fronthaube einen praktischen Frunk vor, in dem sich beispielsweise das Ladekabel verstauen lässt.

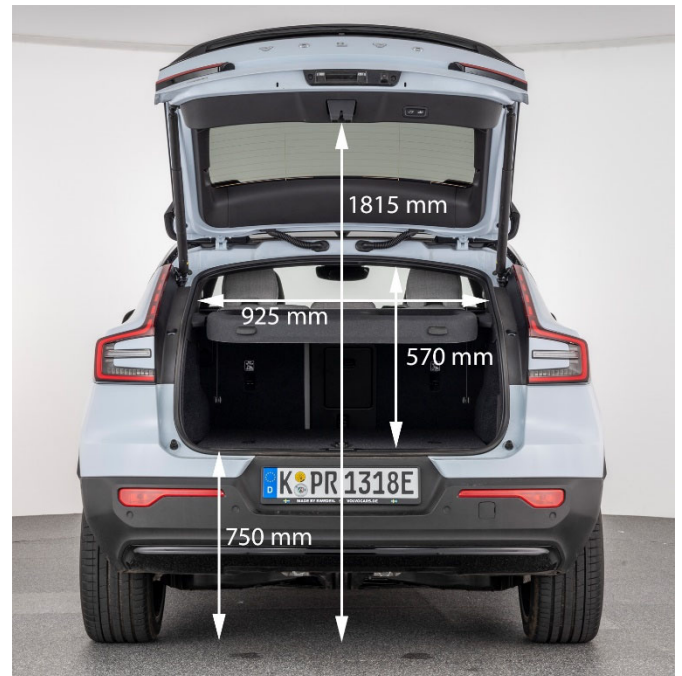


Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des EC40 von klassenüblicher Größe.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim EC40 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 Garagen sinnvoll sein kann. Aber auch, wenn man die Heckklappe komplett öffnet, muss man ab einer Größe von knapp 1,80 m auf seinen Kopf achten. Die Ladekante liegt mit 75 cm sehr hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus. Der Boden ist dreigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass kleinere Gepäckstücke damit fixiert oder daran eingehängt werden können.

⊖ Die starre Hutablage ist sehr 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.



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

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche in der Mitte der Rücksitzlehne bietet der Volvo. Die Rücksitzlehnen werden direkt an der Lehne entriegelt, die Kopfstützen klappen dabei

elektrisch entriegelt nach vorn. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend: links und rechts seitlich zwei Fächer sowie zwei Taschenhaken. Zudem sind zwei stabile Verzurrösen vorhanden.

2,5 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Im EC40 findet man sich ordentlich zurecht - ein bisschen Erfahrung mit aktuellen Volvo-Modellen ist aber von Vorteil. Das Cockpit stammt in weiten Teilen aus dem Volvo XC40 mit Steilheck. Ein auffälliger Unterschied zeigt sich aber schon nach dem Einsteigen, denn es gibt keinen Startknopf (dort befindet sich eine wenig charmante Abdeckung). Sobald der Elektro-Volvo eine Person auf dem Fahrersitz und den Schlüssel im Auto erkennt, startet der Tritt auf das Bremspedal den Stromer. Der Blick fällt auf das mit einer Diagonale von neun Zoll vergleichsweise kleine Zentraldisplay, das wie alle aktuellen Volvo-Modelle über das Google-Betriebssystem Android Automotive verfügt. Dessen Menüstruktur erschließt sich dem Nutzer recht schnell, allerdings sind die einzelnen Menüebenen teils recht umfangreich, sodass man zur gewünschten Funktion mitunter lange scrollen muss. Das Display setzt Bedieneingaben schnell und zuverlässig um, die kleinen Touchflächen sorgen allerdings dafür, dass man mit dem Finger wiederholt daneben zielt und es dadurch zu Fehlbedienungen kommt. 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,



Die Verarbeitungsqualität liegt auf Premiumniveau, die Materialanmutung ist durchaus ansehnlich. Die Bedienung wird hauptsächlich über den großen, zentralen Touchscreen-Monitor gesteuert. Die Verarbeitungsqualität liegt auf Premiumniveau, die Materialanmutung ist durchaus ansehnlich. Die Bedienung wird hauptsächlich über den großen, zentralen Touchscreen-Monitor gesteuert. Die Menüstruktur erschließt sich dem Nutzer recht schnell, allerdings sind die einzelnen Menüebenen teils recht umfangreich, sodass man zur gewünschten Funktion lange scrollen muss.

allerdings wenig Informationen und Einstellmöglichkeiten. Praktisch ist die Navigationsansicht, die zwischen den beiden digitalen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motorleistung eingeblendet wird. Für das Einstellen von Sitzen, Lenkrad und der Außenspiegel stehen gut erreichbare Bedienelemente zur Verfügung.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimediaausstattung fällt im EC40 Ultra Dark sehr umfangreich aus. Das Android Infotainmentsystem beinhaltet ein Radio samt digitalem Empfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, eine erweiterte Sprachsteuerung sowie die Anbindung des Smartphones mittels Android Auto (kabellos) und Apple CarPlay (kabelgebunden). Je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie 12-V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sind ebenfalls an Bord. Besonders praktisch ist die induktive Ladeschale, die serienmäßig an Bord ist und hinter

dem Wählhebel bestens erreichbar ist. Für die ersten vier Jahre sind Online-Dienste wie beispielsweise die Statusabfrage über das Smartphone, die Bedienung der Standklimatisierung oder Fahrzeugortung sowie die Ladestandsabfrage und -steuerung kostenlos. Auch das Navigationssystem via Google Maps greift für die Echtzeit-Verkehrsinformation auf den Online-Zugang zurück. Im EC40 Ultra Dark ist serienmäßig ein Harman Kardon-Soundsystem mit 13 Lautsprechern verbaut, das einen tollen Klang bietet.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig, vor allem nach oben hat man gut Luft. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m, die Kopffreiheit selbst für 2,10 m große Personen. Die wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie

schränken das Raumempfinden etwas ein. Das serienmäßige Panorama-Glasdach ist groß und lässt viel Licht in den Innenraum.

2,9 Raumangebot hinten

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



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m ausreichend Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der EC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die gut erreichbare induktive Ladeschale hinter dem Wählhebel, darin lässt sich ein Smartphone problemlos verstauen. Die großen, mit Filz ausgekleideten 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 ausklappbaren Mittelarmlehne.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Den EC40 gibt es nur mit Standard-Fahrwerk. Innerorts wie außerhalb bietet die Federung ein angemessenes Schluckvermögen; kleinere Unebenheiten werden gut absorbiert, größere immerhin gut gefiltert. Kanten und einzelne Hindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel federt der Schwede zumindest passabel ab, hier sind die großen und schweren Räder nicht unbedingt von Vorteil. Kopfsteinpflaster regt die Karosserie leicht an,

unangenehmes Dröhnen ergibt sich jedoch nicht. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel kann das Fahrwerk auch dank seiner größeren Federwege recht gut wegstecken. Auf der Landstraße wie auf der Autobahn bleibt das SUV 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

⊕ Die Vordersitze punkten bereits ab Werk mit vielfältigen Einstellmöglichkeiten. Sie verfügen u.a. über eine neigungsverstellbare Sitzfläche, eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. In der getesteten Ultra Range-Ausstattung kann man Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch justieren, dann mit zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite und einstellbarer Sitzneigung für den Beifahrersitz. Eine Massagefunktion gibt es für den EC40 nicht. Optional sind Kunstleder- sowie Stoffbezüge aus einem Baumwolle-Polyester-Mix gegen Aufpreis erhältlich. 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 Sitzplatz taugt daher nur als Notsitz für kurze Strecken.

2,1 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,8 dB(A). Somit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo gut möglich. Vom E-Motor ist nichts zu hören, auch in diesem Punkt hat der EC40 von der Umstellung von Front- auf Heckantrieb profitiert. Windgeräusche fallen nicht explizit auf und gehen in den

allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Eine Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) gibt es für den Schweden nicht. Die Abrollgeräusche fallen aufgrund der optionalen 20-Zoll-Bereifung etwas höher aus, ohne dabei übermäßig zu stören.

1,9 Klimatisierung

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

im Innenraum zu sorgen. Die Standklimatisierung des Fahrzeugs kann vorprogrammiert werden oder auch über die App bedient werden. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, eine Sitzheizung für hinten gibt es nicht. Eine Sitzlüftung oder Rollos in den hinteren Türen sind nicht verfügbar. Gegen Aufpreis erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ In der getesteten Variante mit dem größeren Akku leistet der EC40 Single Motor 185 kW/252 PS, die Ausführung mit kleinerem Akku (brutto 70 kWh) kommt auf 175 kW/238 PS. Die Fahrleistungen fallen sehr gut aus, subjektiv wirkt der Stromer nochmals deutlich stärker, als es die Leistungsdaten vermuten lassen. Der getestete Single Motor kann in nur 3,5 s von 60 auf 100 km/h beschleunigen. Kaum länger dauert es von 80 auf

120 km/h, hierfür nimmt er sich lediglich 4,7 s Zeit. Volvo verspricht von 0 auf 100 km/h eine Zeit von 7,3 s - unabhängig, ob es sich dabei um den Hecktriebler mit kleinerem oder größerem Akku handelt. Die Mehrleistung wird hier vom höheren Batteriegewicht "aufgefressen". Die Höchstgeschwindigkeit ist bei beiden wie bei Volvo üblich auf 180 km/h elektronisch begrenzt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit enormem

Nachdruck an und gibt die Leistung gleichmäßig ab. Beschleunigungswünsche werden spontan umgesetzt, die Dosierbarkeit des Fahrpedals ist tadellos.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EC40 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Der Volvo schiebt gleichmäßig und nachdrücklich an, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den

kurzen Wählhebel auf der Mittelkonsole hat man sich schnell gewöhnt. Es gibt drei Rekuperationseinstellungen, die jedoch umständlich über das Infotainmentmenü eingestellt werden müssen. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest kann der EC40 überzeugen. Er ist einerseits sicher, andererseits durchaus agil unterwegs. Dabei folgt er gut den Lenkbefehlen und hält sicher den Kurs. Bei zu hohem Tempo geht er in moderates Untersteuern über, bleibt aber im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten beherrschbar. Die ESP-Eingriffe erfolgen gezielt und effektiv, der Volvo folgt angesichts seines Gewichts und seines Aufbaus erstaunlich präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Parcours dirigieren. Allgemein nimmt das Kompakt-SUV Kurven zwar mit deutlicher

Wankneigung, aber erstaunlich flott. Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen. Die Traktion hat durch die Umstellung von Front- auf Heckantrieb merklich gewonnen. Während die Antriebsräder zuvor bei starkem Leistungseinsatz rasch den Halt verloren haben, bringt der Hecktriebler das kräftige Drehmoment des E-Antriebs nun souverän auf die Straße. Sollten die Hinterräder auf rutschigem Untergrund doch um Traktion ringen, werden sie von der schnell reagierenden Antriebsschlupfregelung eingebremst.

2,2 Lenkung

⊕ Wurde die Lenkung im frontgetriebenen C40 Recharge von den ADAC Testern als entkoppelt und gefühllos beschrieben, hat sich das Lenkgefühl im EC40 durch die Umstellung von Front- auf Heckantrieb spürbar gebessert. Die Lenkung ist nun frei von Antriebseinflüssen und kann dadurch mehr Rückmeldung bieten. Das Handmoment ist passend und lässt sich im Fahrzeugmenü leicht erhöhen. Die Lenkpräzision

ist gut, hier wirken sich die optionalen 20-Zöller mit niedrigem Querschnitt positiv aus. Die Nulllage ist eindeutig definiert, die ausgeprägte Zentrierung kommt der Fahrstabilität und dem Geradeauslauf zugute. Mit 2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die linear übersetzte Lenkung ausreichend direkt, der Lenkaufwand hält sich damit in Grenzen.

2,8 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nur 35,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren, der Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und Radbremse ist fein gelöst und beinahe unmerklich. Lediglich der Druckpunkt dürfte klarer definiert sein. Der EC40 beherrscht das sogenannte One-Pedal-Driving, bei dem das Fahrzeug durch die Rekuperation bis in

den Stillstand verzögert. Auch über eine adaptive automatische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer verfügt der Schwede inzwischen. In der dritten Einstellung rekuperiert der E-Motor im Schubbetrieb nicht und der EC40 rollt mit nicht nennenswerten Schleppverlusten dahin.

1,2 SICHERHEIT























0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der EC40 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 Notbremsystem, das selbst Wildtiere erkennt, auch eine cloudbasierte Warnung vor rutschigen Fahrbahnen oder gestrandeten Fahrzeugen mit Warnblinker. Eine kamerabasierte Verkehrszeichen-erkennung mit Abgleich der Navidaten ist Serie. Die Tempolimits lassen sich automatisch für den Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen, für den ebenfalls serienmäßigen adaptiven Geschwindigkeitsregler ACC (regelt zwischen 0 und 180 km/h) ist dies leider nicht möglich. Der Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht, ist ebenso dabei wie auch ein Spurwechselassistent sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärtigen Ausparken. Wenn der Fahrer während der Fahrt nicht mehr reagiert, hält der Volvo automatisch an (Emergency Stop Assist).

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Volvo widmet auch der passiven Sicherheit traditionell viel Aufmerksamkeit. Daher kann der EC40 in den Crashtests überzeugen. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der EC40 92 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 05/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das Kompakt-SUV immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags und einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen äußeren Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt. Ein Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts ist ebenfalls Serie und lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren - das ist vorbildlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren beiden und bietet für

großgewachsene Mitfahrer keine ausreichende Schutzwirkung.

1,9 Kindersicherheit

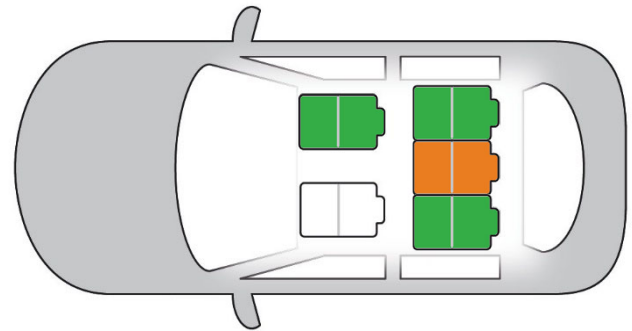
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der EC40 im Bereich Kindersicherheit mit 89 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz, der ab Werk über Isofix-Halterungen verfügt, ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auch auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze außer mit dem Gurt auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung problemlos einbauen. Es empfiehlt sich dennoch eine Probemontage vor dem Kauf. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis und Stützfuß verbaut, sollten die Platzverhältnisse vorn für die meisten Personen ausreichen. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich praktisch und sicher per Knopfdruck an der Fahrertür steuern.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mittel隧nells findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. Drei

Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,2 Fußgängerschutz

Im Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der EC40 auf 70 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche über den Scheinwerfern recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Die A-Säulen stellen aber wie bei den meisten Autos ein

hohes Verletzungsrisiko dar. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgänger-Notbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,5 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die brutto 82 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 92,6 kWh benötigt. Um das Fahrzeug auch bei niedrigen Temperaturen effizient klimatisieren zu können, verfügt der Volvo serienmäßig über eine Wärmepumpe. Legt man den

gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EC40 eine theoretische Reichweite von knapp 500 km. Aus den 18,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 93 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht im Bundesanzeiger Ende 2020, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 52 von 60 Punkten.

1,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der

Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 75 mg/km

verbunden. Bei der Schadstoffbetrachtung gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EC40 im Bereich Schadstoffe 43 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 Schwede aber richtig gut da: Er erzielt insgesamt 95 Punkte - das reicht im Ecotest für volle fünf Sterne.

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis von 62.190 Euro ist für ein elektrisches Kompakt-SUV sehr happig, auch wenn die Serienausstattung in der Ausführung Ultra Dark sehr umfangreich ausfällt. LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Soundsystem von Harman Kardon, Sitz- und Lenkradheizung, Komfortzugang samt elektrischer Heckklappe, Panoramaglasdach oder adaptive Geschwindigkeitsregelung, all diese Annehmlichkeiten sind serienmäßig an Bord. Die Fixkosten für den Stromer sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind noch moderat: Die Haftpflicht liegt bei Typklasse 18, Teilkasko und Vollkasko bei 22 bzw. 21. Die Ausgaben für die

Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Zum Service soll der Volvo alle 30.000 km bzw. 24 Monate - je nachdem, was zuerst eintritt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meist der Wertverlust. Der muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Volvo gibt eine Fahrzeuggarantie von drei Jahren bis 100.000 km sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung. Für den Akku gilt eine achtjährige Garantie bis 160.000 km - bis dahin muss die Akkukapazität mindestens 70 Prozent betragen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EC40 Single Motor	EC40 Single Motor Extended Range	EC40 Twin Motor AWD	EC40 Twin Motor Performance AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	175 (238)	185 (252)	300 (408)	325 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/0	420/0	670/0	670/0
0-100 km/h [s]	7,3	7,3	4,7	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,7 kWh E	16,2 kWh E	17,2 kWh E	17,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/22	18/21/22	18/21/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	917	967	1012	1040
Preis [Euro]	52.690	57.190	61.290	64.390

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-Haftpflicht.
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]*	9,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	2,2 165/382/610 36/730
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,32
Herstellungsland	Belgien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	54,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	116

* 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.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	185 kW (252 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	128 kW
maximales Drehmoment	420 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,5 kWh/100km / 499 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	92,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	25 % Batteriesymbol gelb
5 % Batteriesymbol rot, "Möchten Sie eine Ladestation suchen?"	
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	nicht verfügbar
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

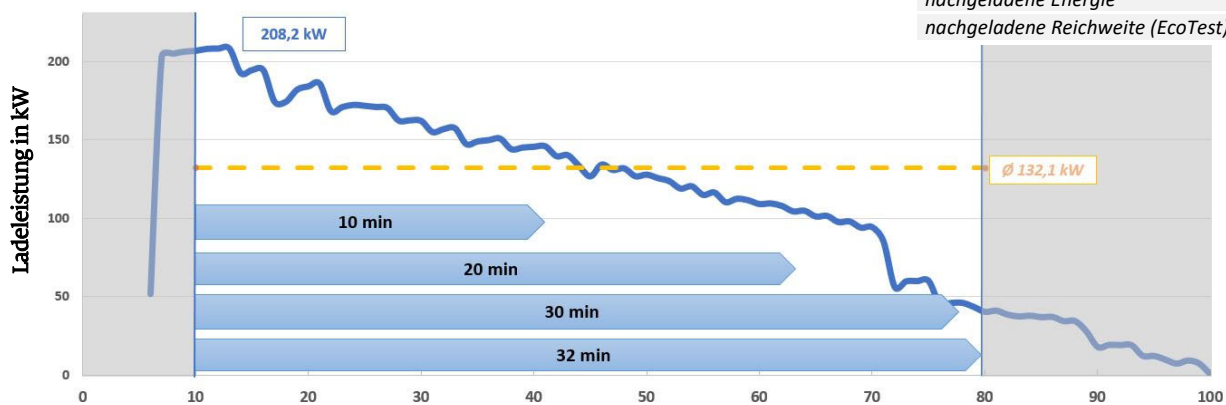
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (A, km/h, Phasen)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	71 - 40,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	71 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22,5 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 200 kW	32 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

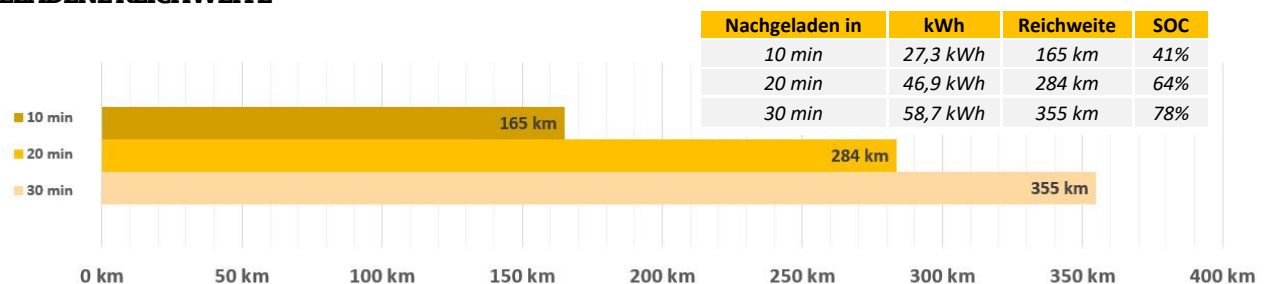


Ladevorgang 10 - 80 %

Ø Ladeleistung	132,1 kW
Ladedauer	00:32:00
nachgeladene Energie	60 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	365 km

Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

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	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,54 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19 / 255/45R 19
Länge/Breite/Höhe	4.440/1.873/1.591 mm
Leergewicht/Zuladung	2.095/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	404/1.196 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	82/79 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	18,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 93 g/km)
Reichweite	495 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	2.056/444 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/785/1.255 l

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

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	34 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	759 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1020 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22		
Basispreis EC40 Single Motor Extended Range Ultra Dark	62.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.05.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.730 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.980 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

Volvo EC40 Single Motor Extended Range Ultra Dark

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.450 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie/-
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/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
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	960 Euro
Metalllackierung	790 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,7

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