



Volvo EX30 Twin Motor Performance Ultra AWD

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

Der Volvo EX30 ist das neue Einstiegsmodell der Schweden. Er reiht sich am unteren Ende des Modellportfolios ein und tritt damit als kompaktes E-Auto in einem umkämpften Markt an. Der EX30 basiert auf der Entry-Level-Plattform von Geely, auf der unter anderem der smart #1 steht. Im Test tritt der Schwede in der stärksten Variante mit Allrad (Twin Motor, 315 kW) mitsamt 69 kWh großem Akkupaket an. Er überzeugt mit einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung, die bereits in der Basis-Ausstattungsvariante viele Assistenten mitbringt. Zudem gefällt der kompakte Stromer mit einer guten Verarbeitung und einer nachhaltigen Materialauswahl im Innenraum. In der Allradvariante beeindruckt der EX30 mit seinen Fahrleistungen: Mit bis zu 428 PS - in alter Währung - erzielt er Beschleunigungswerte wie einst nur waschechte Sportwagen. Allerdings offenbart er deutliche Schwächen in der Bedienung und verzögert die Eingewöhnung ins Fahrzeug durch einen hohen Gewöhnungsaufwand. Darüber hinaus ermöglicht die leichtgängige Lenkung zwar ein müheloses Fahren in der Stadt, bringt auf der Autobahn aber unnötig Nervosität ins Auto. Das Preisniveau ist zudem hoch: Für den Testwagen sind stolze 57.415 Euro fällig. **Konkurrenten:** u.a. MG MG4, Cupra Born, smart #1, VW ID.3.

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem guten Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosserie-Paneele stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Der Kofferraum ist an den Seiten bis zur Fensterlinie mit Stoff ausgekleidet, die Ladekante ist dagegen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Öffnet man die Frontklappe, kann der EX30 sein bisher hohes Verarbeitungsniveau nicht mehr halten. Hier blickt der Betrachter seitlich auf matt gelbe und unverkleidete Blechteile, zudem kann man am Seitenteil bis hinunter zur Radhausverkleidung blicken. Beim Plattformbruder smart #1 hat man sich hier mehr Mühe gegeben, dessen Vorderwagen ist optisch ansprechend vollverkleidet. Unverkleidete Bereiche am Unterboden gibt es nur seitlich an den Schwellerenden. Ansonsten ist der Unterboden bis auf den hintersten Abschnitt nahezu vollständig verkleidet - sogar an den Querlenkern der Hinterachse. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut. Besonders die metallisierten Türöffner gefallen mit ihrer Solidität, auch sonst gibt es kaum Knarzgeräusche oder schlecht montierte Bauteile. Abzüge bei der Verarbeitungsqualität gibt es allerdings für teilweise unzureichend entgratete

3,2 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Volvo EX30 verfügt über vier vollwertige Sitzplätze sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 431 kg - bei vier Personen à 80 kg reicht das noch für ausreichend Gepäck. Die maximale Dachlast liegt bei 75 kg, eine Reling gibt es nicht. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung misst großzügige 100 kg, dies reicht locker für einen Fahrradträger mit zwei schweren E-Bikes. Auch als Zugfahrzeug eignet sich der EX30: Mit eigener Bremse darf der Anhänger 1.600 kg wiegen (200 kg mehr als beim Modell mit Heckantrieb), ohne eigene Bremse 750 kg. Dank der kompakten Abmessungen (4,23 m Länge; 2,01 m Breite inkl. der Außenspiegel) und dem gemessenen Wendekreis von 11,2 m, ist der EX30 auch in beengten Umgebungen noch gut handhabbar. Die Reichweite gibt Volvo mit 445 km an - gemessen nach dem gesetzlichen vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren. Im deutlich praxisgerechter gestalteten Messverfahren des ADAC-Ecotest (u.a. Klimaanlage an, zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der Volvo EX30 eine Reichweite von etwa 390 km - das ist für diese Klasse ein ordentlicher Wert. Die Lithium-Ionen-Batterie des EX30 Twin Motor (Nettokapazität: 65 kWh, Bruttokapazität: 69 kWh, Spannung: 400 V) kann serienmäßig mit Wechselstrom (Steckertyp 2,22 kW, dreiphasig) und Gleichstrom (Steckertyp CCS) geladen werden. Das Vollladen an der Haushaltssteckdose mit 230 V

Kanten. Diese finden sich an der Becherhalter-Maske in der Mittelkonsole, an den Griffmulden für das Klappfach in der Mittelkonsole und an der Entriegelung der Rücksitzbank. Dort ist es besonders ausgeprägt und stört bei Benutzung. Die Materialqualität erfüllt die Erwartungen an einen Volvo. Die obere Hälfte von Instrumententafel und Türverkleidungen ist mit Stoff bespannt bzw. unterschäumt, die unteren Teile sind aus Kunststoffen mit hohem Recyclinganteil, fühlen sich aber wie gewöhnliches Hartplastik an. Positiv: Der Stoff der Sitzbezüge findet sich auch in den Türverkleidungen bis hinunter in die Türfächer wieder und verhindert so Klappergeräusche. Die A-Säulen und die Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen, ab der B-Säule wird Hartplastik verbaut.

⊕ Die Kunststoffbeplankung schützt im unteren Drittel vor kleineren Beschädigungen am Lack, zudem sind die Radläufe mit einem schützenden Kunststoff-Überstand ausgestattet. Darüber hinaus wird die Frontklappe mit zwei Haubendämpfern offengehalten, was in dieser Klasse keine Selbstverständlichkeit ist.

dauert zwischen 33 und 59 Stunden und geht mit hohen Ladeverlusten einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man für die Vollladung lediglich dreieinhalb Stunden, denn der Schwede kann mit bis zu 22 kW laden. Das volle Ladepotential entfaltet sich an einer ausreichend leistungsfähigen Schnellladesäule: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann 29 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung beträgt im Test 157 kW, die durchschnittliche Ladeleistung 110 kW (s. Ladekurve vorletzte Seite). Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Um dem entgegenzuwirken, besitzt der EX30 eine Batterieheizung, die über die Navigation zu einer Schnellladesäule aktiviert wird. Eine manuelle Aktivierung ist nicht möglich, eine gesonderte Anzeige (Batterietemperatur, Ladeprognose, Aufheiz-Symbol) gibt es ebenso nicht. Ein Wagenheber, ein Radmutterenschlüssel sowie ein vollwertiges Ersatzrad sind nicht verfügbar. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen.

⊖ Zum Laden müssen Schutzkappen von den Ladeports abgezogen werden - eine abgedichtete Ladeklappe oder Klappen an den Anschlüssen würden das Handling erleichtern.

2,7 Licht und Sicht

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

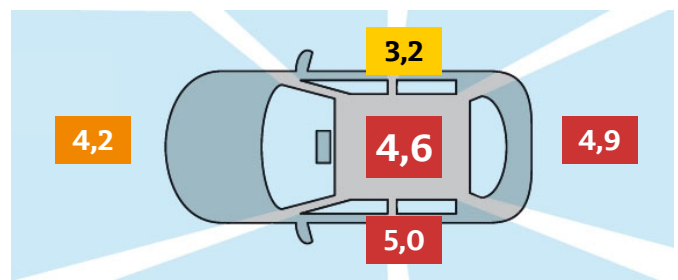
⊖ Die Leuchtweitenregulierung erfolgt nicht automatisch und lässt sich zudem nicht mit einem separaten Drehregler am Armaturenbrett anpassen. Stattdessen muss die Einstellung manuell in den Tiefen des Fahrzeugmenüs vorgenommen werden. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage vermissen wir. Zudem friert das Bild der Rückfahrkamera im Test mehrfach ein, was das Rangieren unnötig und erheblich erschwert.



Die hohe Fensterkante hinten sowie die breiten Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

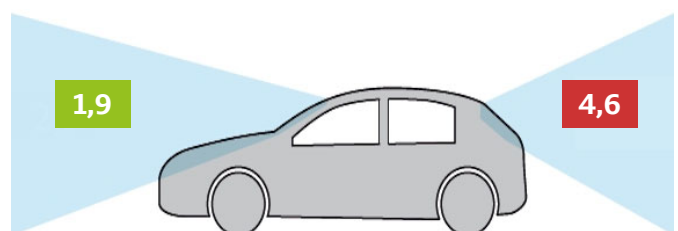
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



2,4 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in die etwas erhöhte Karosserie gelingt mühelos, der Schweller stellt keine besondere Hürde dar und ist weder zu hoch noch zu breit. Die Sitzposition liegt mit 52 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) ebenfalls in einer Höhe, die einen komfortablen Einstieg fördert. Der Zustieg in die zweite Sitzreihe ist beengt. Die abfallende Dachlinie, der schmale Ausschnitt im Fußraum und der deutlich in den Tür-ausschnitt ragende Radlauf limitieren die Einstiegsöffnung. Auf Haltegriffe im Dachhimmel verzichtet der Schwede komplett. Die Zentralverriegelung lässt sich nicht klassisch über Tasten an der Funkfernbedienung betätigen. Volvo liefert hier nur einen kleinen schwarzen Kasten, den man bei sich tragen muss, um den EX30 entweder per Annäherung und Entfernung oder mittels berührungssensitivem Feld am Türgriff der Fahrertür zu öffnen und zu schließen. Leider verbaut Volvo diese Sensorik ausschließlich an diesem einen Türgriff - in der Regel verbauen die Hersteller die Funktion zumindest noch an der

Beifahrerseite, hier wird offensichtlich gespart. Möchte man den EX30 von der Beifahrerseite aus Öffnen und hat die Annäherungsfunktion deaktiviert, muss man auf die Fahrerseite wechseln. Alternativ lässt sich der Volvo mittels Schlüssel und NFC-Karte an der B-Säule der Fahrerseite oder via Smartphone-App öffnen.

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

3,0 Kofferraum-Volumen

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

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Dies geschieht entweder am Taster an der Heckklappe oder vom Innenraum aus, wobei es keine klassische Taste, sondern nur ein schlecht erreichbares Touchfeld im Zentralscreen gibt. Eine Öffnung via Fernschlüssel ist auf Grund fehlender Tasten ebenso wenig wie durch einen Fußkick möglich. Die Heckklappe lässt sich in ihrer Öffnungshöhe einstellen, stellt bei ihrer maximalen Öffnungshöhe aber schon für Personen mit 1,85 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar. Die Ladekante liegt mit 78 cm recht hoch, in der oberen Stellung des Ladebodens stellt die Bordwand mit 5 cm keine allzu große Hürde dar. Liegt der Ladeboden in der tiefen



Der Kofferraum mit 320 Liter Volumen ist zufriedenstellend und vollkommen ausreichend für den täglichen Einkauf.



Die Ladekantenhöhe von 78 cm erschwert das Be- und Entladen des Fahrzeugs.

Position, ist die Bordwand knapp 19 cm hoch und erschwert dann das Ausladen. Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist gut, allerdings lässt sich der variable Ladeboden in der aufgestellten Position nicht arretieren, weshalb man ihn immer mit einer Hand halten muss.

3,1 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine ebene Ladefläche, die nur leicht ansteigt.

⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich ab und birgt damit ein Verletzungspotenzial - immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt. Zudem ist das Ladeabteil nur mit einer LED links schwach ausgeleuchtet.

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

⊖ Kritikpunkt: Möchte man die Rückenlehnen mit einer Hand klappen, schneiden die schlecht entgrateten Kanten in der Mulde zur Entriegelung beim Klappen in die Finger.

3,1 INNENRAUM

3,8 Bedienung

Mit der Bedienung des EX30 sollte man sich vor der Fahrt eingehend vertraut machen - nicht umsonst legt der Hersteller eine mehrseitige Info-Broschüre bei, um die "Kreativität" der Entwickler zu erklären. Die Steuerung erfolgt über das 12,3-Zoll große zentrale Touchdisplay, zwei Hebel am Lenkstock und zwei Tastenfelder am Lenkrad. Zusätzlich befinden sich in der Überkopfbedieneinheit zwei weitere Tasten, eine für den Warnblinker, die zweite für die Frontscheibenbelüftung. Allerdings: Diese beiden Tasten sind Dubletten der Touchfelder auf dem Zentralmonitor, denn auch hier lassen sich die beiden Funktionen steuern. Die Auslagerung nimmt Volvo vor, um bei einem Ausfall des zentralen Monitors die beiden Funktionen weiterhin bedienbar zu halten. Doch als ob es noch nicht genügend Möglichkeiten gäbe die Frontscheibenbelüftung zu aktivieren, erscheint ein weiteres Touchfeld in der sich dynamisch anpassenden Schnellwahlleiste, die je nach Betriebszustand die passenden Funktionen anbieten möchte. Doch statt Erleichterung bringt sie das Gegenteil: Das Bereitstellen von wichtigen Funktionen an mehreren Orten, teils veränderlich, verzögert die Gewöhnung. Ebenfalls gewöhnen müssen sich Benutzer an die Positionierung der Taste für die Heckscheibenheizung. Diese liegt im Klima-Menü und damit auf der zweiten Bedienebene. Dass Volvo selbst und auch die Plattformbrüder smart #1 und Zeekr X das besser können, zeigt der Vergleich: In allen anderen aktuellen Volvos verorten die Schweden sowohl die Frontscheibenbelüftung als auch die Heckscheibenheizung gut erreichbar in einer mechanischen Tastenleiste - die bedienfreundlichere Lösung. Die beiden Elektro-Pendants bieten die Funktionen zumindest auf erster Ebene als Touch-



Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Bedienung offenbart deutliche Schwächen.

Tasten. Als Negativbeispiel hat sich Volvo den smart #1 bei der Spiegeleinstellung genommen: Auch hier geschieht die Einstellung über das Menü und nicht über einen klassischen Einsteller in der Tür. Ein weiterer Beleg dafür, dass weniger manchmal nicht mehr ist, ist die Bedienung des Fahrlichts. Es gibt zwar eine Fahrlichtautomatik, doch kommt diese, beispielsweise bei Nebel, an ihre Grenzen. So muss der Fahrer über die Fahrzeugeinstellungen im Zentraldisplay das Licht aktivieren, was nicht nur umständlich ist, sondern weitere Konsequenzen mit sich zieht: Eine Ermahnung durch die Fahrer-aufmerksamkeitserkennung. Und selbst ein mehr oder weniger kurzer Blick auf den viel zu klein dargestellten Ladezustand reicht: Der EX30 fordert dazu auf, den Blick auf die Straße zu richten. Fahren ohne Ermahnung klappt erst, wenn man sich beinahe blind auf dem Display auskennt und das Auge in

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

2,2 Multimedia/Konnektivität

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

1,9 Raumangebot vorn

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

⊕ Immerhin positiv: Der Gangwahlhebel ist an der Lenksäule angebracht und damit einwandfrei erreichbar. Auch das Lenkrad und die Sitze lassen sich dank der separaten Bedienelemente schnell und problemlos einstellen.

⊖ Der EX30 limitiert mit seinem Bedienkonzept unnötig den Zugang zu wichtigen Einstellungen und zwingt den Benutzer, sich ihm anzupassen, anstatt die Hürde für eine einfache Bedienung niedrig zu setzen. Hilfreiche Maßnahmen wären eine Anzeige der unmittelbar fahrrelevanten Informationen hinter dem Lenkrad mittels eines zusätzlichen Kombiinstrumentes (s. smart #1), die Integration eines Head-up-Displays oder zumindest eine Anpassung der Bediensoftware. In Summe ist der EX30 nach einer erheblichen Eingewöhnungszeit ausreichend bedienbar, aber zu wenig für den Nutzer gedacht. Dass Volvo es selbst besser weiß und das Bediensystem im EX30 eine Kostenfrage ist, zeigt das Flaggschiff, der EX90. Dieser hat u.a. ein zusätzliches Kombiinstrument und einen Drehregler für die Lautstärke.

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

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

3,7 Raumangebot hinten

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

3,2 Innenraum-Variabilität

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

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Der EX30 verfügt über eine Vorderachse in McPherson-Bauweise und eine Fünflenker-Hinterachse; die Dämpfer sind passiv und kommen ohne Regelungsfunktion aus. Das Fahrwerk schafft dafür einen ausgewogenen Kompromiss aus Komfort und Straffheit. Dabei überzeugt der EX 30 beispielsweise auf der Landstraße mit einem guten Federungskomfort. Auf der Autobahn ist der Fahrkomfort ordentlich, die Souveränität und Ruhe seiner größeren Volvo-Brüder erreicht er aber nicht. Im

2,6 Sitze

Die Sitze des EX30 sind in der Ausstattungsvariante "Ultra" serienmäßig elektrisch einstellbar und bieten zudem eine Memory-Funktion auf der Fahrerseite. Wird die Sitzposition verändert, schlägt der Volvo ein Abspeichern der neuen Einstellung ab. Der Einstellumfang beinhaltet neben Höhe, Lehnenneigung und Längsposition auch eine Einstellung der



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

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

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

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

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

Sitzneigung. Die elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze gibt es allerdings nur auf der Fahrerseite. Die Kopfstützen sind auf den vorderen Sitzplätzen nicht einstellbar. Die Einstellung der Sitze geschieht mit dem sogenannten "Multischalter". Dieser Vierwege-Schalter kombiniert die Sitzeinstellung geschickt, wenngleich die Bedienung eine Gewöhnung benötigt - das

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

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

2,6 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,3 dB(A). Damit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Die Windgeräusche sind in Geschwindigkeitsbereichen oberhalb der 130 km/h aber recht

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

2,3 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik lässt sich in drei Intensitätsstufen einstellen und verfügt über ein Luftqualitätssystem, das die Luft reinigt und die Partikelbelastung anzeigt. Die Sitzheizung sowie die Lenkradheizung sind jeweils in drei Stufen einstellbar, aber trotz höchster Ausstattungsvariante nur gegen Aufpreis zu haben. Eine Sitzheizung für die Fondplätze gibt es nicht. Die Standklimatisierung kann im Fahrzeug oder über die Volvo-App vorprogrammiert werden. Hinten gibt es lediglich unter

den Vordersitzen Lüftungsdüsen, mittlere Luftausströmer sucht man vergebens. Gegen Aufpreis erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung. Eine Frontscheibenheizung ist nicht lieferbar. Das großflächige Glasdach verfügt im Gegensatz zum smart #1 nicht über eine Sonnenblende. Volvo gibt an, dass nur 3,9 Prozent des Lichts durch das Glas dringen und der Einsatz einer Sonnenblende damit überflüssig wird. Zudem blockiert es rund 80 Prozent der UV-Strahlung.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Im Vergleich zu den zivileren Varianten des EX 30 mit reinem Heckantrieb (200 kW/272 PS), besitzt die Twin Motor-Variante einen zusätzlichen permanenterregten Elektromotor (115 kW/156 PS) an der Vorderachse. Insgesamt ist der EX 30 im Stande, 315 kW/428 PS sowie ein maximales Drehmoment von 543 Nm zu realisieren. Was sich auf dem Papier - vor allem für die untere Mittelklasse - schon gewaltig anhört, spiegelt sich auch in den Fahrleistungen wider. So geht es schon aus dem Stand unverschämt schnell los, denn von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,5 s. Auch Überholmanöver schüttelt der EX 30 nur so aus dem Ärmel: In 1,9 s spurtet er von 60 auf 100 km/h

und in 2,5 s von 80 auf 120 km/h. Die zwei Elektromotoren haben mit den 1,9 t des Schweden so leichtes Spiel, dass er in allen drei Messwerten schneller ist, als ein kürzlich getesteter Porsche Taycan mit 435 PS und Heckantrieb - eine echte Ansage. Allerdings ist der Vergleich nur einseitig, denn: Abgesehen von der brachialen Beschleunigung vermittelt der EX 30 keinen sportlichen Eindruck. Die Werksangaben: Von null auf 100 km/h braucht der Schwede 3,6 s, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich kaum Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die beiden Motoren ziehen vom Start weg mit großem Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig ab

und lassen selbst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen erst spät in ihrer Kraft nach.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EX30 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den kurzen Wählhebel an der Lenksäule hat man sich schnell gewöhnt. Es gibt zwei Rekuperationsstufen,

die über das Zentralsdisplay eingestellt werden: One-Pedal-Driving an oder aus. Im normalen Fahrbetrieb reicht die Bremswirkung der Rekuperation aber selten aus, um tatsächlich ohne Betätigung der Bremse auszukommen. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität Volvo EX30 ist ordentlich. In der Kurvenfahrt zeigt er deutliche Aufbaubewegungen, bleibt dabei aber immer fahrstabil. Auf Lenkimpulse reagiert der EX30 recht gelassen. Die Lenkung zentriert nach einem kräftigen Zupfen am Lenkrad rasch, es erfolgt nur eine geringfügige Richtungsänderung. Der Geradeauslauf ist bei passender Einstellung der Lenkunterstützung ordentlich, der kurze Radstand und die wenig zentrierende Lenkung gehen aber zu Lasten der Spurstabilität (s. Lenkung). Geht man in schnell gefahrenen Kurven abrupt vom Fahrpedal, rotiert der EX30 deutlich um seine Hochachse. Er bleibt dabei jedoch gut kontrollierbar - das ESP greift stabilisierend ein. Im ADAC Ausweichtest folgt er der eingeschlagenen Linie recht zielgenau. Reißt man am Lenkrad, schiebt der Volvo deutlich über die Vorderräder und lässt großzügige

Aufbaubewegungen zu, das Heck bleibt dabei aber stabil. Ein Verhärten der Lenkung tritt nicht auf. Die Fahrdynamik des Volvos ist gut - wächst aber im Vergleich zum 272 PS starken Serienmodell nicht entsprechend der Leistung mit. Beim Durchfahren des Pylonenkurses mit maximal möglicher Geschwindigkeit erreicht der Volvo beachtliche Durchfahrtsgeschwindigkeiten. Geht man es zu ambitioniert an, beginnt er zu untersteuern, der Grenzbereich kündigt sich dabei mit quietschenden Rädern an. Lenkkorrekturen sind dann kaum noch möglich. Das ESP regelt dabei aber sensibel. Beim Anfahren auf trockenem sowie nassem Asphalt hilft der Allradantrieb mit guter Traktion. Gibt es in Anbetracht der üppigen Leistung doch mal Regelungsbedarf, schreitet die Traktionskontrolle schnell ein.

3,5 Lenkung

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

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

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

2,6 Bremse

⊕ Der EX30 kann bei der Bremswegmessung ein gutes Ergebnis erzielen - von 100 km/h bis in den Stillstand benötigt der Schwede in 35,1 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Allerdings fühlt sich die Bremse recht synthetisch an und spricht mit einer minimalen Verzögerung an - nichts, woran






















man sich nicht gewöhnen könnte. Der Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und Radbremsen ist gut gelöst und beinahe unmerklich. Mit der Funktion "One Pedal Driving" verzögert der EX30 bis in den Stillstand, die Bremswirkung reicht im Alltag für die meisten Fahrsituationen aus.

1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Volvo EX30 bereits in der Basis-Ausstattung "Core" nahezu alles an Bord, was es aktuell am Markt an Sicherheitsausstattung gibt - hier bleibt sich Volvo treu. Das höchste Ausstattungspaket "Ultra" vervollständigt das hohe Grundniveau um Komfortfunktionen wie adaptive Abstandsregelung mit Lenkassistent sowie einen automatischen Einpark-Assistenten. Der Volvo EX30 warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel, vor Querverkehr (Heck und Front), vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Objekten in der Zielspur. Er leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch in Kreuzungsszenarien und beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter bietet er einen Geschwindigkeitsbegrenzer, der das Tempo stumpf abgeregelt. Darüber hinaus erkennt die Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an, bietet aber keine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Geschwindigkeitswarnung beim Überschreiten von Tempolimits kann mittels einfachem Tastendruck auf die frei belegbare Taste am Lenkrad deaktiviert werden. Die Spurfunktionen des EX30 reichen vom Spurhalteassistenten bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Zusätzlich bietet der EX30 eine Spurwechselautomatik, welche die Fahrspur nach dem Fahrerbefehl eigenständig wechselt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Volvo so einen Autobahnassistenten namens "Pilot Assist". Die Verantwortung liegt dabei aber weiterhin beim Fahrer; dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen - eine kapazitive Lenkungserkennung wäre die bessere Lösung. Im Falle einer Gefahrensituation signalisiert der EX30 eine Notbremsung mit flackernden Bremslichtern und aktiviert unterhalb einer Geschwindigkeit von 10 km/h die Warnblinkanlage. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer mittels Kamera an der Lenksäule permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Erkennt das System einen handlungsunfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent den Volvo sicher abzubremsen und führt ihn auf den Seitenstreifen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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

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

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

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

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

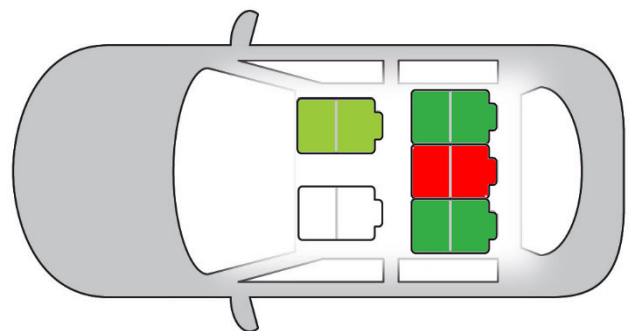
2,1 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 85 Prozent als gut bewertet (Test 12/2024). Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen gut geeignet, eine Isofix-Halterung ist im Vergleich zum Volvo XC40 Recharge jedoch nicht verbaut. Der Beifahrerairbag kann mittels Drehschalter an der Seite der Instrumententafel deaktiviert werden. Im Fond auf den äußeren Sitzplätzen kann man Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung montieren. Es können prinzipiell auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten befestigt werden. Dennoch empfiehlt sich immer eine Probemontage vor dem Kauf. Wenn man Babyschalen mit einer Basis und Stützfuß verbaut, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für die Montage von Kindersitzen, da die Gurtanlenkpunkte sehr ungünstig liegen und es keine Isofix-Halterung gibt.

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,1 Fußgängerschutz

Die Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest im Bereich Fußgängerschutz lagen zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Allerdings lässt sich der Volvo EX30 auch beim Fußgängerschutz mit seinem Plattformbruder smart #1 vergleichen. Bei diesem bewertete Euro NCAP den Fußgängerschutz mit 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Dabei war der Schutz eines angefahrenen Fußgängers vor allem im vorderen Bereich der Motorhaube

und der Scheinwerfer sowie an den harten A-Säulen kritisch. Im Bereich der aktiven Fußgängersicherheit verfügt der Volvo über einen vorausschauenden Notbremsassistenten, welcher auf Fußgänger und Fahrradfahrer reagiert. Darüber hinaus gibt er ein - recht präsent - simuliertes Fahrgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten ab, um von Passanten und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern nicht überhört zu werden.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A; um die 65-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 75,7 kWh benötigt. In der Ultra-Variante besitzt der

EX30 serienmäßig eine Wärmepumpe, welche die Beheizung des Innenraums effizienter gestaltet. Aus den 19,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 97 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 51 Punkte.

1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,3 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 78 mg/km verbunden - Euro 6e-Diesel haben inzwischen einen deutlich geringeren Ausstoß. Entsprechend bekommt der Volvo ein paar Punkte Abzug und erreicht im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der EX30 aber sehr gut da und erzielt insgesamt 93 Punkte im ADAC Ecotest, was die vollen fünf Sterne bedeutet.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Volvo EX30 Twin Motor Performance startet ab 51.690 Euro. In Sachen Komfort- und Sicherheitsausstattung wäre man mit der Einstiegsvariante "Plus" schon gut aufgestellt. Die höchste und getestete Ausstattung "Ultra" ergänzt neben dem 22-kW-OnBoard-Charger im Grunde nur Komfortfeatures, wenngleich nicht alle erdenklichen - Sitz- und Lenkradheizung sowie Scheibentönung werden mit jeweils 400 Euro Aufpreis angeboten. Der Basispreis für die Ultra-Variante liegt bei 55.290 Euro, der Testwagenpreis bei 57.415 Euro. Das ist für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse, trotz sportwagenähnlicher Fahrleistungen, ein happiger Preis. In Summe zählt ein gut ausgestatteter EX30 im Konkurrenzumfeld damit zu den teuren Vertretern. Immerhin: An Kfz-Steuer werden jährlich nur 68 Euro

fällig und das erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind angesichts der hohen Leistung moderat, die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko und Vollkasko bei 20 bzw. 22. Die Ausgaben für die Wartungen nach Ablauf des Servicepakets sollten im Vergleich zu Verbrennern überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Volvo gibt auf das Fahrzeug eine Garantie von drei Jahren bzw. 100.000 km. Die Garantie für den Hochvoltpeicher läuft acht Jahre bzw. 160.000 km und greift sofern die Restkapazität die Schwelle von 70 Prozent (State of Health, SoH) unterschritten hat, was auf Basis des ADAC Ecotest einer Reichweite von etwa 270 km entspricht.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Single Motor	Single Motor Extended Range	Twin Motor Performance Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	200 (272)	315 (428)
Max. Drehmoment [Nm]	343	343	543
0-100 km/h [s]	5,7	5,3	3,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,0 kWh E	17,0 kWh E	17,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/20	18/22/20	18/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	768	831	900
Preis [Euro]	39.790	44.990	51.690

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

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	10,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	168/360/586
• Dachlast/Anhängelast [kg]	39/840
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,78
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	55,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	115

* 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	315 kW (428 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	116 kW
maximales Drehmoment	543 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,3 kWh/392 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	69 kWh/65 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	75,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % SoC Batterie gelb
Leistungsreduzierung	bei 0 km RRW
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

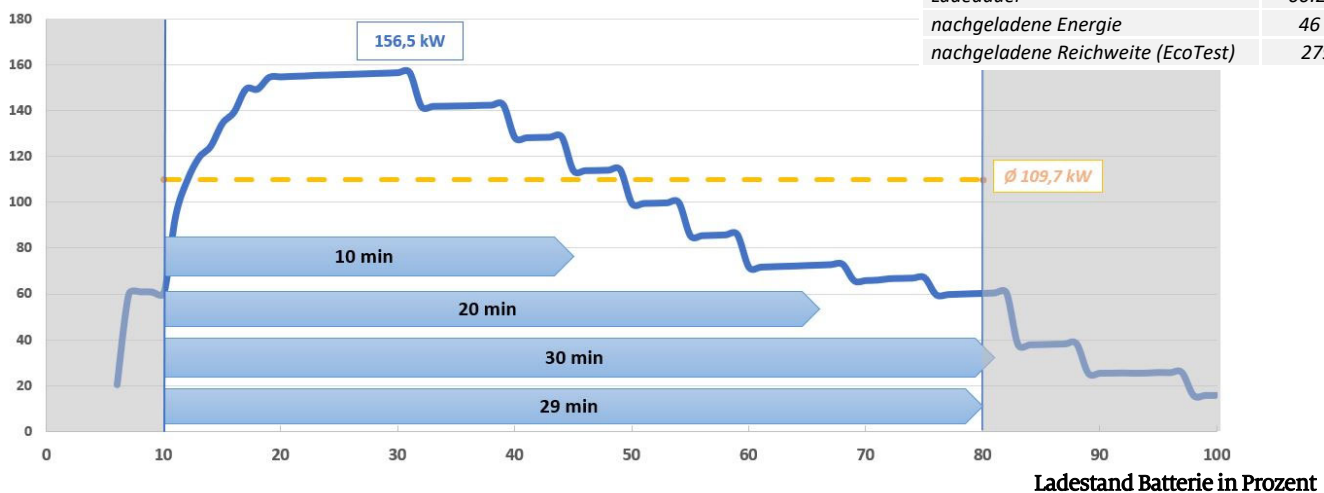
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (nur wenn Ladestrombegrenzung aktiv)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	58,5 - 33 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	58,5 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	18,5 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 157 kW	bis zu 29 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	315 kW/428 PS
Maximales Drehmoment	543 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.233/1.837/1.549 mm
Leergewicht/Zuladung	1.960/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	318/904 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	69/65 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	Zhangjiakou, China

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	1,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R20 99V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance SUV
Wendekreis links/rechts	10,9/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	19,3
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 97 g/km)
Reichweite	390 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1.904/431 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/685/1.115 l

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

Betriebskosten	133 Euro	Werkstattkosten	34 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	672 Euro
Monatliche Gesamtkosten	945 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/20		
Basispreis EX30 Twin Motor Performance Ultra AWD	55.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.415 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.254 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 EX30 Twin Motor Performance Ultra AWD

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	400 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	400 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	0,8
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	0,6
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	3,5
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	2,6

Innenraum

3,1

Bedienung	3,8
Multimedia/Konnektivität	2,2
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	3,7
Innenraum-Variabilität	3,2

Komfort

2,6

Federung	2,7
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	2,3

Sicherheit

1,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	3,1

Umwelt/EcoTest

1,4

Verbrauch/CO ₂	0,9
Schadstoffe	1,9

Stand: Dezember 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat