

Sparen auf Schwedisch

Nordische Kompaktklasse | In der Eco-Version soll der Volvo V40 D4 besonders sparsam mit dem Sprit umgehen. Der Golf-Gegner hat aber noch viel mehr Qualitäten.

— Mit seinem Namensvetter hat er so gut wie nichts mehr gemein: Fuhr der erste Volvo V40 1995 noch als waschechter Mittelklassekombi vor, mischt sich das aktuelle Modell unter die kompakten Sportkombis und positioniert sich so als nordische Alternative etwa zum Audi A3 Sportback.

Der Antrieb | Die 190 PS des V40 D4 spürt man in jeder Lebenslage: Er beschleunigt aus niedrigen Drehzahlen spritzig heraus, und auch auf der Autobahn ist man zügig unterwegs. Auch das Schalten macht Spaß: Das serienmäßige Sechsganggetriebe schaltet direkt und ohne Widerstände, lässt die Hand deutlich häufiger zum Schalthebel fahren als nötig.

Das Fahrgefühl | Der V40 ist idealer Begleiter auf Fernstrecken. Das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt, gleichzeitig folgt der Schwede Lenkbefehlen direkt und ohne Umschweife. Nervenschonend ist der V40 dabei ebenfalls: Akustisch fällt der 2,0-Liter-Diesel kaum auf, der Abrollkomfort überzeugt. Und wer den V40 nach längeren Etappen abstellt, erfreut sich dank der ergonomisch geformten Sitze eines entspannten Rückens. Vor allem in der Stadt jedoch fällt auf, dass es der V40 an Übersichtlichkeit mitsen lässt: Die nach hinten stark ansteigende Fensterlinie sorgt für eingeschränkte Rundumsicht.

Assistenz und Konnektivität | Wer für 1.665 Euro das Fahrerassistenzpaket Pro ordert, erhält auf andere Art und Weise den perfekten Rundumblick: Das Paket umfasst neben einem adaptiven Tempomaten, einem Spurhalteassistenten, einer Verkehrszeichenerkennung und einem Fernlichtassistenten nämlich auch einen Toten-



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Dynamisch, aber... | Die ansteigende Fensterlinie schränkt die Übersicht nach schräg hinten ein

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Komfortabel-dynamisches Fahrwerk ▶ Guter Langstreckenkomfort ▶ Agiler, sparsamer Motor mit gut abgestuften und schaltbarem Getriebe 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eingeschränkte Rundumsicht ▶ Platzangebot im Fond ▶ Verkehrszeichenerkennung nicht immer eindeutig

Winkel-Assistenten, der seine Aufgabe außerordentlich ernst nimmt und sensibel reagiert. Auch die anderen Systeme erfüllen ihre Pflicht anstandslos. Allerdings: Der Fernlichtassistent überzeugt vor allem auf Landstraßen und erfordert auf der Autobahn ab und zu einen manuellen Eingriff, und die Verkehrszeichenerkennung mag nicht jedes

digitale Wechselzeichen. So werden Lkw-Überholverbote in Tunneln durchaus auch mal als Pkw-Vorschrift interpretiert. Einwandfrei arbeitet dagegen das Navigationssystem, das durch einfache Eingabelogik, klare Kartendarstellungen und frühzeitige Ansagen überzeugt.

Verbrauch | Als Eco-Variante mit modifizierter Motorsteuerung und Getriebeübersetzung, angepasster Aerodynamik, rollwiderstandsoptimierten Reifen und reduzierter Höchstgeschwindigkeit soll der V40 D4 besonders sparsam daherkommen. Volvo gibt einen Verbrauch von 3,3 Litern an. Ganz so knauserig war unser Testwagen zwar nicht, zumal er vor allem in der Stadt oder für schnelle Autobahnetappen eingesetzt war: Glatte sechs Liter auf 100 Kilometer sind so für diese Leistungsklasse aber mehr als überzeugend. | Christian Frederik Merten

Der Volvo V40 D4 Eco Momentum | Daten und Fakten

R4/1.969 cm³ | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750-2.500 U/min | 6-Gang | 7,5 s | 190 km/h | 3,3 D | 85 g/km

Grundpreis Testwagen: 26.370 Euro

Business-Paket (Einparkhilfe hinten, Tempomat, Infotainment Sensus, Multifunktionslenkrad, Navigation Sensus): 1.655 Euro

Business-Paket Pro (Business-Paket plus Sensus Connect Pro mit Volvo On-Call): 2.202 Euro

4.369 x 1.802 x 1.420 mm | 335-1.032 Liter

Wartung: jährlich oder alle 30.000 km



Geräumig | Trotz seiner dynamischen Linien fasst der V40-Kofferraum ausreichend Gepäck



Übersichtlich | Die V40-Armatoren präsentieren sich klar gezeichnet