

Jugendlicher Hingucker



Autoflotte-Test | Volvo weitet seine Modellpalette aus – mit einem kompakten SUV. Beim Design setzt der XC40 voll auf Emotion, der Alltagswert leidet darunter aber nicht.



Klare Kante | Der XC40 ist typisch Volvo, zeigt aber andere Linien als die größeren 60er und 90er



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Zwei Seiten | Schickes Design, aber wie im XC60 teils verbesserungswürdige Bedienlogik

Der Volvo XC40 schafft, was die meisten neuen Autos heute nicht mehr schaffen: Er fällt auf. Tatsächlich recken sich die Hälsenach dem neuen, seit März erhältlichen Kompakt-SUV. Kein Wunder, ist er doch markant gestylt und hebt sich mit seinem prägnanten Design aus der Masse der gängigen SUV-Modelle ab. Wesentlichen Anteil daran hatte natürlich auch die auffällige Lackierung in Amazonblau mit weiß abgesetztem Kontrastdach. Im Autoflotte-Test konnte der kleine Schwede jetzt unter Beweis stellen, wie er seine trendigen Versprechungen in der Praxis einhält.

Das Testauto | Derzeit stehen drei Benzin- und zwei Diesel in der XC40-Preisliste. Wir führen den Top-Diesel D4 AWD in der Momentum-Ausstattung. Damit gab es den immer mit Achtgangautomatik kombinierten Top-Diesel mit 190 PS, die Ausstattung Moment ist nach der Basis die zweitniedrigs-

te Line. Gimmicks wie LED-Scheinwerfer mit statischem Fernlichtassistenten, Regensensor, Digitalinstrumente, eine manuelle Klimaanlage, Lederlenkrad oder das Infotainmentsystem Sensus Connect mit 9,0-Zoll-Touchscreen und Bluetooth sind schon in der Basis Serie. Außerdem 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und zahlreiche Assistenzsysteme wie der Aufmerksamkeitswarner, der Kollisionsvermeider City Safety, ein erweiterter Spurhalteassistent, ein Überschlagschutz oder der Verkehrszeichenassistent.

Wer die 1.849 Euro für den Momentum-Trim investiert, erhält noch weitere nützliche Extras. Unser Testauto hatte serienmäßig also unter anderem eine Drive-Mode-Funktion, eine Einparkhilfe hinten, die Einzonen-Klimaautomatik oder das erweiterte Sensus-Connect-Infotainmentsystem unter anderem mit acht statt drei Lautsprechern und Internetfunktionen an Bord.

Außerdem hätte der Test-XC40 18-Zoll-Leichtmetallräder – wenn Volvo nicht tief in die Optionskiste gegriffen hätte und als Extra für 496 Euro 19-Zöller aufgezogen hätte. Weitere wichtige Sonderfeatures waren das Winterpaket mit Sitzheizung vorn und beheizten Scheibenwaschdüsen (294 Euro), das Business-Paket Pro mit Navi und Harman-Kardon-Soundsystem (1.218 Euro), das Intellisafe-Paket Pro mit Pilot Assist, Totwinkel- und Querverkehrwarner sowie Heckaufprallabschwächung (1.345 Euro) oder das Lichtpaket unter anderem mit erweiterten LED-Scheinwerferfunktionen wie dynamischem Kurvenlicht oder dynamischem Fernlichtassistenten (588 Euro). Außerdem gab es das Parkassistent-Paket Pro mit Einparkhilfe vorn und Rückfahrkamera (546 Euro), das Spiegel-Paket mit elektrisch anklappbaren Außenspiegeln und automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegeln (378 Euro), den Einparkassistenten (202 Euro) oder die 360-Grad-Topview-Kamera (454 Euro). Eine Zweizonen-Klimaautomatik beinhaltet das Xenium-Paket für 1.639 Euro, das unter anderem auch das Panorama-Glasschiebedach oder einen elektrisch verstellbaren Fah-

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schickes Design ▶ Viele Assistenzsysteme ▶ Viel Platz 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Relativ hoher Verbrauch ▶ Teils optimierbare Materialqualität innen ▶ Nicht immer logische Bedienung

Im Detail | Volvo XC40 D4 AWD Momentum

Grundpreis Testwagen **36.507 Euro**
 R4/1.969 cm³ | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750 – 2.500 U/min | 8-G.-Aut. | 7,9 s | 210 km/h | 5,1 D | 135 g/km
 4.425 x 1.863 x 1.652 mm | 460 – 1.336 Liter
 Wartung: 12 Monate/30.000 km
 Effizienzklasse | Abgasnorm: A | Euro 6d-Temp
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 20 | 23
 Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Restwerte | DAT-Prognose

Volvo XC40 D4 AWD Momentum
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und
 15.000 km/Jahr: 52,9 %
 25.000 km/Jahr: 47,9 %
 40.000 km/Jahr: 40,1%



ersitz umfasst. Zusammen mit dem Connect-Paket, dem Laderaum-Paket Pro, der Alarmanlage und dem Kontrastdach kam der Test-XC40 mit einem Basispreis von 36.597 Euro auf insgesamt 45.874 Euro.

Karosserie | Der XC40 ist modisch und chic. Das zeigen auf den ersten Blick die schnittigen Scheinwerfer mit den typischen „Thors Hammar“-LED-Tagfahrleuchten. Sie vermitteln Dynamik, ebenso der konkav geformte Grill, der quasi eine nach vorn geschobene Unterlippe bildet. Die Seitenlinie steigt im hinteren Teil der Fondtüren stark an, dritte Seitenfenster fehlen, was zusammen für wenig Übersichtlichkeit nach hinten sorgt. Auf den zweiten Blick sind es liebevolle Details wie die aus der Motorhaube wachsende Schwedenflagge, die den XC40 so sympathisch machen. Einer momentanen Mode folgend, aber doch sehr passend ist das farbig abgesetzte Dach. Das Heck nimmt die für Volvo typischen in die C-Säule laufenden Rückleuchten auf. Anders als bei XC60 und V90 laufen sie aber nicht aus dem Dach nach innen in die Heckklappe, sondern nach außen in den Kotflügel. Schön ist, dass der XC40 trotz seines trendigen Designs viel Wert auf Funktionalität legt: So haben 1,80 Meter große Passagiere hinten trotz Glasdach auch dann viel Kopf- und Kniefreiheit, wenn vorn gleich große (Mit-) Fahrer sitzen.

Interieur | Womit wir praktisch schon beim Innenraum wären. Und obwohl der XC40 auf der neuen kompakten CMA-Plattform steht und nicht wie seine größeren Geschwister der 60er- und 90er-Reihe auf der SPA-Plattform, halten sich die Überraschungen in engen Grenzen. Wer S90 oder V90 kennt oder auch XC60 oder XC90, findet sich auch im XC40 ohne Umschweife zurecht. Das heißt, auch der XC40-Innenraum ist geprägt durch den vertikalen 9,0-Zoll-Touchscreen des Sensus-Infotainment-Systems – und leider auch seine manchmal etwas unlogische Bedienung. Kleine Unterschiede gibt es aber doch: So startet man den Motor nicht mit dem typischen Drehschalter in der Mittelkonsole, sondern mit einem klassischen Startknopf neben dem Lenkrad. Apropos Mittelkonsole: Für den Fahrzeugpreis hätte man in Göteborg ruhig etwas tiefer in die Qualitätskiste greifen dürfen, das Plastik wirkt hier arg billig. Besser sieht es beim Armaturenräger aus, obwohl wir auch hier mehr erwartet hätten.

Antrieb | Auch der Antrieb ist so weit bekannt: Der Diesel ist der bekannte Standard-Zweiliter mit 190 PS. Kombiniert hier mit der Achtgangautomatik, dreht das Getriebe die

Gänge teilweise etwas zu weit aus. Ein früherer Schaltvorgang wäre manchmal schön. Ansonsten arbeitet der Motor ruhig, und auch vom Getriebe spürt man in der Regel nicht viel. Im Schnitt verbrauchte unser XC40 7,9 Liter Diesel je 100 Kilometer. Nicht wenig für ein Kompakt-SUV. Auch auf Autobahnetappen mit maximal 130 km/h waren es noch 7,5 Liter.

Fahrpraxis | In der Praxis ist der XC40 ein angenehmer Alltagsbegleiter. Das Fahrwerk arbeitet souverän und schluckt größere Fahrbahnunebenheiten gut weg, bei kleineren wirkt es allerdings manchmal etwas überfordert. Bis auf den Blick nach schräg hinten ist der XC40 auch sehr übersichtlich, wobei die verbaute 360-Grad-Kamera die Blickmankos ausbügelt. Charakteristisch für den XC40: Der Automatik-Wählhebel rastet nicht je Fahrstufe ein, sondern muss von „D“ auf „R“ wie ein Joystick zweimal angetippt werden. Der erfordert auf den ersten Kilometern ein

bisschen Eingewöhnung. Toll ist das teilpilotierte Fahren, das auf der Autobahn ein wesentliches Komfortplus darstellt.

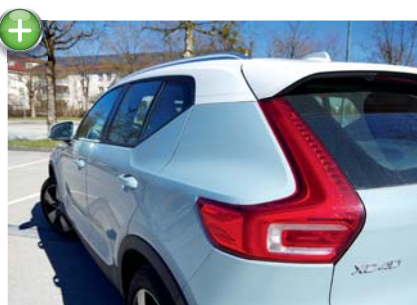
Für seine Größe ist der XC40 in der Stadt jedoch wenig wendig, und auch der City-Notbremsassistent greift manchmal etwas zu früh ein. Wer zum Beispiel einer Fußgängerinsel ausweicht und dabei nach rechts lenkt, wird – wenn nach der Insel Autos parken – schnell ausgebremst. Außerdem zeigt der Verkehrszeichenassistent auch in der Stadt gerne maximal mögliche 100 oder 120 km/h an, wenn ein 30-km/h-Limit aufgehoben wurde. Die Klimaautomatik arbeitet gut, aber akustisch deutlich vernehmbar, und auch beim an sich überzeugenden Navi trübt die eher grob arbeitende Alternativroutenberechnung den guten Eindruck.

Autoflotte-Tipp | Unsere erste Empfehlung betrifft die Wahl des Ausstattungsniveaus: Momentum passt. Zum einen kombiniert sie für 1.849 Euro Aufpreis sinnvolle Extras, zum anderen gibt es interessante Optionen wie die Voll-LED-Scheinwerfer oder – und da gewinnen die Emotionen überhand – die Zweifarblackierung für die Basis gar nicht. Auch die Motorisierung passt – den D3 mit 150 PS sind wir im XC40 zwar noch nicht gefahren, geben aber das Leergewicht von 1,7 bis 1,8 Tonnen zu bedenken. Wer einen Benziner mit Automatik wünscht, dem empfiehlt sich der T4 mit ebenfalls 190 PS. Ohne Allradantrieb – halten wir hier für verzichtbar – steht er als Momentum mit 32.227 Euro in der Preisliste. Er erfüllt wie alle XC40-Aggregate die Euro-6d-Temp-Norm.

Kommen wir zu den empfehlenswerten Extras. Wir ergänzen den Serientrim um

- ▶ das Connect-Paket mit induktiver Lademöglichkeit und Apple Carplay und Android Auto (378 Euro)
- ▶ das Intellisafe-Paket Pro (1.345 Euro)
- ▶ das Parkassistent-Paket Pro (Einparkhilfe hinten und Rückfahrkamera; 546 Euro)
- ▶ das Spiegel-Paket (378 Euro)
- ▶ das Winter-Paket (294 Euro)
- ▶ Keyless Drive (353 Euro)
- ▶ die Zweizonen-Klimaautomatik (202 Euro)
- ▶ die Voll-LED-Scheinwerfer (454 Euro)
- ▶ DAB-Empfang (252 Euro) und
- ▶ das Navigationssystem (983 Euro)

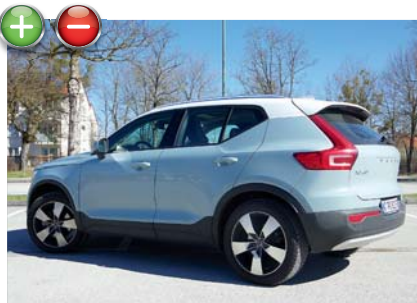
Als D4 steht der XC40 dann für 41.782 Euro vor der Tür, als Benziner T4 für 37.412 Euro. Wer dann noch nicht genug hat, nimmt die elektrische Heckklappe (403 Euro), das Panoramadach (1.134 Euro) und das Kontrastdach (454 Euro). Metallic-Lack (ab 588 Euro) ist ebenfalls eine Frage des persönlichen Geschmacks. | Christian Frederik Merten



Gelungener Abschluss | Die Heckleuchten laufen markentypisch ins Dach, hier aber aus der Seite



Liebe zum Detail | Aus der Motorhaubenfuge im Kotflügel vorn lugt eine kleine Schwedenflagge



Dynamik | Die XC40-Seitenlinie gibt sich sportlich, die Übersichtlichkeit leidet ein wenig

Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte