



Fotos: Volvo

Ein bisschen von allem und doch als Volvo zu erkennen. Der EX30 ist der kleinste Volvo und startet „jetzt“.

# Power zum Schnäppchenpreis

So spurtstark war noch kein Volvo, so klein auch nicht. Und so „günstig“ gab es lange keinen Schweden – China macht es möglich. Wir sind die ersten Runden im Volvo EX30 gefahren.

**Volvo steckt mitten** in der Transformation. Verbrenner verschwinden zusehends, E-Modelle kommen nach und nach in den Markt. Jedoch transformiert die einstige Kombi-Marke sich auch zum SUV-Anbieter – so zumindest hat es den Anschein. Wer einen elektrisch angetriebenen Volvo haben möchte, hat derzeit die Wahl zwischen XC40 und C40. Die Auswahl ist also arg begrenzt. Ende 2024 folgt das RiesensUV EX90, der Ersatz für den XC90, also wieder kein Kombi mit E-Antrieb. Ab (vermutlich) Frühjahr 2024 huscht noch etwas ganz Neues rein. Oder besser: von unten nach. Mit dem EX30 besetzen die Schweden ein Segment, in dem sie bislang nie waren, und frischen gleichzeitig eine ganze Klasse auf: die der Mini-SUV. Also Platz genommen im Volvo EX30 und los geht es.

## Megaleistung

Katapultartig schießt der kleine, 428 PS starke Allrad-Volvo aus dem Stand und presst die Insassen in die komfortabel gepolsterten Sitze. Die Zahlen untermauern den subjektiven Eindruck. Von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden. Wow, so schnell hat noch nie ein Serien-Volvo die 100-km/h-Marke geknackt. Freilich – eine Beschleunigung wie ein wahrer Sportwagen brauchen (und nutzen) wohl nur die wenigsten in einem 4,23 Meter kurzen City-SUV. Bei der Höchstgeschwindigkeit zieht Volvo – mittlerweile traditionell – bei 180 km/h die Reißleine.

Etwas sinnhafter ist sicherlich die mit 272 PS „ausreichend“ motorisierte Basisversion mit Hinterradantrieb (0–100 km/h in 5,3 Sekunden). Zwei

Akkugrößen gibt es für diese Leistungsklasse: entweder 49 kWh oder 64 kWh, jeweils netto, also nutzbar. Die 400-Volt-Betriebsspannung sind obligatorisch und mit ihr entweder 11 (oder optional 22) kW an der Wallbox machbar und (150 kleiner Akku oder) 175 kW am DC-Ultraschnelllader.

Doch auch die im Hecktriebler mögliche Gangart werden wohl nur die wenigsten Kunden wirklich ausnutzen – um weniger an die Ladesäulen zu müssen. Wer es etwas ruhiger angehen lässt, freut sich in jedem Fall darüber, dass der EX30 satt auf der Straße liegt, im Inneren leise ist und sich unkompliziert und leicht lenken lässt. Alles sehr entspannend also. Erfreulich ebenfalls: Der frische Schwede ist in gemäßigten Klimabereichen ähnlich stromsparend, wie es das Da-



Fahren Sie den EX30 auf dem Autoflotte-Fuhrparktag Mitte April in München. Anmeldung: [autoflotte.de/events](https://autoflotte.de/events).

tenblatt verspricht: 18,4 kWh nach etlichen zurückgelegten Kilometern wies die Anzeige aus – laut Prüfstand sollen es 17 kWh sein.

### Allrad nicht nötig

Wirklich gewöhnungsbedürftig ist der 12,3 Zoll große Touchscreen in der Mitte des Armaturenbretts – vertikal montiert. Denn alle Informationen werden nur dort dargestellt und quasi alle Funktionen (abgesehen von den Tasten am Lenkrad) werden über ihn gesteuert. Das ist zumindest anfangs irritierend und man muss, wie im Tesla, etwa die Geschwindigkeit dem Display entnehmen. Ein eigentlich obligatorisches Kombiinstrument hinter dem Lenkrad gibt es nicht, ein Head-up-Display wie beim Plattform-Bruder Smart #1 sucht man im EX30 vergebens. Dennoch ist das entspiegelte Display glasklar, die Infos lassen sich auch bei Sonneneinstrahlung klasse ablesen. Und: Der Bildschirm reagiert bereits bei Annäherung, unschöne Fingerabdrücke gibt es seltener.

### Nicht so gut gelöst

Vergebens sucht man zunächst auch die Tasten für die Fensterheber. Man findet sie nicht wie üblich in der Türverkleidung, sondern in der Mittelkonsole. Prinzipiell keine schlechte Idee und „von früher her“ bekannt. Allerdings sind sie so weit nach hinten gerückt, dass man zum einen seine rechte Hand stark abwinkeln muss, um die kleinen Tasten zu bedienen. Zum anderen gibt es für vier Fenster nur zwei Schalter und einen Taster. Es wird also je nachdem, welche Reihe bedient werden will, umgeschaltet. Das ist umständlich und aus Sicherheitsgründen nicht ideal.

Sehr cool ist hingegen das Harman-Kardon-Soundsystem. Die meisten Lautsprecher sind wie bei vielen Fernsehern in einer Soundbar installiert, die sich über die Armaturentafel erstreckt. Diese Anordnung tut dem Klangerlebnis jedoch keinen Abbruch, der ist über allen Zweifel erhaben – genauso wie das skandinavisch leichte Interieur.

### Volvo EX30 Core

#### Extended Range

**Preis:** ab 35.118 €

PSM-E-Motor | Heckantrieb

200 kW/272 PS | 337 Nm

180 km/h | 5,3 s |

**WLTP:** 17 kWh/100 km

**WLTP-Reichweite:** 476 km

**Akkukapazität:** 69 kWh (brutto)

400-Volt-Bordnetz

**AC:** 11/22 kW | **DC:** 175 kW

**Maße:** 4.233 x 1.837 x 1.549 mm

**Wendekreis:** 10,6 Meter

**Kofferteil:** 318–907 Liter

**HK:** 18 | **TK:** 20 | **VK:** 22

**Wartung:** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie:** 3 Jahre aufs Fahrzeug, 8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**1** Bei Materialien und Verarbeitung gibt es kaum Kritikpunkte. **2** Die muss sich Volvo aber aufgrund des fehlenden Kombiinstrumentes und des Designs einiger Verkleidungsteile gefallen lassen. **3** Und die Sache mit den Fensterhebern.

Viele Kreuzchen lassen sich bei Optionen nicht machen – Volvo bietet für den EX30 drei Ausstattungslinien: Core, Plus und Ultra. Das Winterpaket lässt sich die schwedisch-chinesische Marke hingegen stets extra bezahlen. Macht 336 Euro. Dafür geht es allerdings bei sehr attraktiven 30.748 Euro für die Single-Motor-Variante mit kleinem Akku los. Wer den großen Akku haben möchte, zahlt mit Heckantrieb mindestens 35.118 Euro, der Allradantrieb schlägt samt Fahrzeug mit 40.748 Euro zu Buche, ihn gibt es erst ab der mittleren Ausstattungslinie (Plus). Preislich ist der Volvo in der Einstiegsvariante somit einige tausend Euro günstiger als sein technischer Bruder aus dem Geely-Konzern, der Smart #1.

Dass der EX30 ein Erfolg wird, scheint programmiert: Preis, Ausstattung, Qualität und Design stimmen – da kann man getrost in Sachen Funktionalität und Praktikabilität mal ein Äuglein zudrücken, dachten sich wohl auch die Konstrukteure.

Wegen hoher Nachfrage soll das City-SUV übrigens nicht mehr ausschließlich in China gefertigt werden, wie ursprünglich geplant. Das Volvo-Werk im belgischen Gent kommt nun dazu. Denn der EX30 wird laut Steffen Freichel das meistverkaufte Volvo-Modell in Deutschland werden – egal ob bei Flottenkunden oder über alle Käufer. Für den gesamten Produktionsstandort der EU ist das eine gute Nachricht, die beweist, dass bezahlbare Elektroautos hierzulande vom Band rollen können. *tb/mb*



Markant und mit Wiedererkennungswert präsentiert sich der EX30 von hinten.