



Fotos: Michael Blumenstein

Am 18. April findet in Ingolstadt der Autoflotte Fuhrparktag statt. Mit dabei: der EX30 | www.autoflotte.de/volvo

Premium mal wieder in klein

So klein war kein Volvo seit 45 Jahren und ein Mini-Elektro-SUV mit Allrad gab es noch nie. Der EX30 könnte auch die Geburtsstunde der kleinen Premium-E-SUV markieren – zu fairen Preisen.

31.924 Euro sind für ein Elektro-SUV eher wenig – für ein E-SUV eines „Premium-Herstellers“ gefühlt noch weniger. Mit fair anmutendem Preis stößt Volvo eine Tür für neue Kunden auf, die den „Schwedenstahl“ bislang nicht auf ihrer Einkaufsliste hatten. Das ist für beide Seiten gut. Für Volvo, da sich der Kundenkreis ausdehnt und für die Neukunden, die sich vielleicht schneller an die Dinge gewöhnen, die beim EX30 nicht mehr so „Volvo“-esk sind und Fans der Marke verschrecken.

Neu ist die Fahrzeuggröße. Mit 4,23 Metern Außenlänge markiert er die Untergrenze im Portfolio und man muss lange zurückblicken, um einen so kurzen Volvo zu finden (45 Jahre). Nachteil der Schrumpfungskur: Die Ausnutzung der Fläche ist vorn zwar gut gelungen, in der zweiten Reihe sollten jedoch eher Kurzbeiner untergebracht werden. Da herrscht Polo-Niveau, so wie im Kofferraum.

Nettes Gimmick von Volvo: An der oberen Innenverkleidung der Heckklappe werden Kinderwagen, Lampe und andere Gegenstände symbolisiert, die trotz der geringen Größe reinpassen sollen. „Will it Fit?“ steht geschrieben – die Frage bleibt in unserem Test unbeantwortet.

Schnell geht indes jedem auf, dass dieser Volvo ein Öko sein will. Nordico Vinyl wurde der Sitzbezug getauft,

„biobasierte und recycelte Materialien mit Ölen aus schwedischen und finnischen Wäldern“ sollen enthalten sein, so der PR-Sprech für alle, die es nicht spüren und sehen wollen. Der Bezug fühlt sich weder nach Leder noch nach Stoff an, irgendwas dazwischen, aber nicht unsympathisch.

Das Gestühl ist auf der gemütlichen Seite zu Hause, Seitenhalt ist nicht die Stärke. Dafür ist die Sitzposition gut, sofern man das mit der elektrischen Sitzverstellung begriffen hat. Schön ist auch, dass Volvo seinen Kunden selbst im Kleinsten eine Gurt Höhenverstellung anbietet. Nicht so schön, dass die Kopfstützen nicht verstellbar sind. Ebenso statisch ist die Mittelarmlehne mit dem Einschub für Kleinkram. Je nach Sitzposition kann sie aber beim Lenken im Weg sein.

Neue Materialien

Bei der Materialwahl und Verarbeitung müssen Volvo-Kenner tapfer sein. Da ist vieles neu und anders. Neue Kunststoffe, recycelt und nicht recycelt, mal uni, mal gesprenkelt ziehen sich durch das Interieur und fassen sich teils „interessant“ an. Das Handschuhfach hätte indes ruhig „wie früher“ bleiben dürfen. Es befindet sich etwas ungenau unter dem Hochkant-Display. Geöffnet wird es

mittels Berührung des (zusätzlich beschrifteten) Symbols unten rechts im Display oder übers Schnellzugriff-Menü, das erst aufgerufen werden muss, also gar nicht so schnell ist.

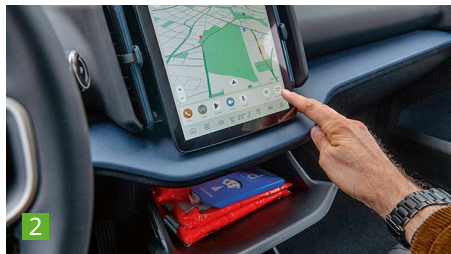
In eben diesem Menü findet man auch die Spiegelverstellung, denn klassische Schalter in der Türverkleidung gibt es nicht. Wer flugs mal die Spiegel verstellen muss, sollte definitiv anhalten, denn sonst mahnt die Gesichtsüberwachung zum Blick auf die Straße. Dass auch die Nebelschlussleuchte dort untergebracht wurde, ist gut. Somit fahren weniger mit den roten Blendgranaten, die nur bei Nebel und bei Sicht unter 50 Metern aktiviert werden dürfen. All das dient jedoch nicht der Sicherheit beim



20-Zoll-Räder sind überflüssiges Extra, dennoch: guter Fahrkomfort.



1



2



3



4

1 Was auf den ersten Blick aufgeräumt aussieht, erweist sich nicht immer als gut bedienbar. Bestes Beispiel: die Spiegelverstellung. **2** Das Handschuhfach unter dem Display öffnet durch den Druck auf das rechte Symbol. **3** Die Sitze sind gemütlich weich, der Bezug „Nordico Vinyl“ ist interessant und „nachhaltig“. Die Sitzverstellung gelingt elektrisch, sobald man die Logik verstanden hat. **4** Beim EX30 geht Volvo radikal neue Wege bei der Größe, Bedienung, Materialauswahl und Verarbeitung.

Fahren, auf die Volvo stets so viel Wert legt(e?). Das Aktivieren des Warnblinklichts gelingt unten rechts im Menü, zusätzlich gibt es in der Dachkonsole einen physischen Schalter. Das muss man in Notsituationen aber erst mal abrufen können. Ganz klassisch funktionieren die Türgriffe innen wie außen, das ist sehr erfreulich.

Zurück zum Display, übrigens das Einzige, das es im EX30 gibt. Das Tempo wird nun oben links im Infotainment-Display angezeigt – auch daran gewöhnt man sich. Schade, dass es

kein Head-up-Display gibt, das stünde, nicht nur aus Sicherheitsaspekten, diesem Volvo gut und sieht nach Premium aus.

Google-Opfer

Technisch ist der EX30 einerseits up-to-date und andererseits hinten dran. Apple Carplay wird erst noch per Over-the-Air-Update aufgespielt. Diese werde bislang lediglich via Bluetooth gekoppelt. Das liegt sicherlich auch daran, dass das Betriebssystem Android Automotive ist, Google-Systeme funktionieren tadellos. Zumindest nach Anmeldung mit (s)einem Google-Konto – das hat jedoch ein Geschmäcke. Google-Konto, eigenes Fahrerprofil und Volvo-EX30-App auf dem Smartphone ergeben dennoch ein gutes Gesamterlebnis.

Geht Volvo bei einigen Sicherheitsthemen mit dem EX30 teils laxe Wege, übertreiben die Schweden es bei anderen. Ein paar Beispiele: Dort, wo

sinnvollerweise sonst der Tacho sitzt, befindet sich die erwähnte Gesichtsüberwachung, die Alarm schlägt, sollte man während der Fahrt im Menü nach einer Funktion suchen. Der Abstandstempomat (ACC) wählt nach jedem Motor-Neustart die Maximal-Entfernung zum Vordermann, speichert also nicht die zuvor eingestellte.

Einen klassischen Tempomat, bislang bei Volvo immer dabei, fehlt. Der Spurhalte-Assistent lässt sich nicht komplett deaktivieren, ein irritierendes Vibrieren bleibt immer. Und im Display sind Schilderererkennung, Reichweite und Akkustand in Prozent eigentlich nur mit der Lupe zu erkennen. Ein Lob verdienen die UX-Designer dennoch: Wer länger auf den Home-Button drückt (unten links), schaltet den Bildschirm im Nu fast ganz aus. Lediglich eine dezente Anzeige informiert über die Musik oder den Telefonanruf – und selbstverständlich bleibt die Geschwindigkeitsinfo ganz in oberster Reihe.

Volvo EX30 Ultra Long Range RWD

Testwagenpreis: 43.668 €

200 kW/272 PS | 343 Nm

180 km/h | 5,3 s

WLTP: 17 kWh/100 km

Reichweite: 399–426 km

AC: 11 kW (22 kW) | DC: 153 kW

Akku: 69/64 kWh (brutto/netto)

4.233 x 1.836 x 1.555 mm

Kofferraum: 318–904 Liter

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

Garantie: 3 Jahre (Auto)

8 Jahre/160.000 km (Akku)

DAT-PROGNOSE

Volvo EX30

Longe Range Ultra

(36 Monate inkl. Ausstattung.)

15.000 km/Jahr: 48,7 %

25.000 km/Jahr: 42,7 %

40.000 km/Jahr: 35,1 %



153 kW Ladeleistung

Die Geschwindigkeitsanzeige muss man in der Tat gut im Blick behalten, denn zu schnell ist man schnell. Selbst in der schwächsten Variante, die besitzt 272 PS. Dank Heckantrieb ist die Traktion gut. Lediglich bei Nässe und dem Herausbeschleunigen aus Kurven zuckt das kurze Heck und forscht regeln ESP und ASR alles was antreibt (zu lange) weg. Bis Tempo 100 geht es in gut fünf Sekunden, bei 180 km/h

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

wird Volvo-typisch der Elektronik-Anker geschmissen. Beim EX30 lautet die Werksangabe 17 kWh (mit 20-Zoll-Rädern). Die schafft man bei behutsamer Fahrweise in der City und auf der Landstraße. Im Mix, auch mal mit Tempo 150, waren es bei uns 22 kWh bei kühler Witterung, nach rund 300 Kilometern sollte man ans Laden denken.

Mit dem großen Akku (64 kWh netto) gelingt das mit einer DC-Ladegeschwindigkeit von maximal 153 kW. AC-Laden klappt im EX30 mit 11 kW (bei den Niveaus Core und Plus). Das Topmodell Ultra kann 22 kW, was einer der wenigen Gründe ist, dieses zu wählen. Als Extras gibt es dunkle Scheiben hinten, Sitz-Lenkrad-Heizung (je 336 Euro) und eine Anhängerkupplung (1.000 bis 1.600 Kilogramm, 924 Euro). Farbe (außen und innen), Felgen und viel Zubehör, that's it.

Am Fahren selbst ändert die Ausstattungslinie nur insofern etwas, dass die Basis auf 18-Zoll-Alus steht und zwei Zentimeter schmalere Reifen besitzt. Hervorzuheben ist die sehr geschmeidige Anfahrperformance und die Ruhe. Generell animiert der EX30 zum relaxten Cruisen und unterstützt das mit feinem Fahrkomfort. Schnellfahren ist dagegen

nicht sein Ding. Der Aufbau pumpt bei langen und flott gefahrenen Biegungen. Hinzu kommt eine Lenkung, die nie zur Ruhe kommt und die Abstimmung der Bremse darf als komfortabel gelten. Sie ist weder giftig, noch hat sie einen definierten Druckpunkt.

Den Volvo EX30 Long Range Ultra gibt es ab 42.229 Euro. Obwohl der Aufpreis zum Doppel-E-Motor-Modell lediglich 2.605 Euro beträgt und dann zusätzlich die Vorderachse auch einen E-Motor bekommt und insgesamt 428 PS sowie 543 Nm zur Verfügung ste-

hen, empfehlen wir die Heckmotor-Variante.

18. April in Ingolstadt

Am **18. April** findet in Ingolstadt der **Autoflotte Fuhrparktag** statt. Neben Vorträgen zu den Themen **ESG, UVV, Autonomes Fahren und KI** haben Sie dort die Möglichkeit, den EX30 über rund 100 Kilometer zu fahren. Dreh- und Angelpunkt ist das Brigk, Anlaufstelle für Kreative in der Audi-Stadt. Anmeldung: autoflotte.de/volvo_mb



Ein Glasdach, das man hier nicht erkennt, gibt es nur im „Ultra“.

Anzeige

Allianz 

→ Jetzt informieren



Jetzt mit
WerkstattBonus

15%

Kaskobeitrag
sparen!