



## Volvo XC40 D4 Momentum AWD Geartronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Der XC40 ist das erste Kompakt-SUV von Volvo. Damit machen die Schweden Jagd auf die deutsche Konkurrenz von Audi, BMW und Mercedes und wollen vom ständig wachsenden Kuchen der kompakten Bordsteinkraxler ein Stück abhaben. Die Voraussetzungen dafür sind durchaus gegeben. Der XC40 gefällt mit seinem klaren Design, das wohlthuend aus der Masse der Konkurrenz heraussticht. Die Verarbeitungsqualität liegt auf dem Niveau der Premiumkonkurrenz, bei der Materialauswahl wahrt Volvo allerdings die interne Hierarchie. Hier hält der XC40 einen Respektabstand zum größeren XC60. Die kantige Karosserie sorgt für ein gutes Raumangebot, vier Personen sind hier komfortabel untergebracht. Mitverantwortlich für den guten Fahrkomfort ist das harmonisch abgestimmte Fahrwerk, das die meisten Unebenheiten von den Insassen fernhält.

Unter der Haube des Testwagens steckt der 190 PS starke D4-Diesel, der sich als souveräne Antriebsquelle profiliert. Das hohe Gewicht von 1,8 Tonnen schlägt sich allerdings in einem mäßigen Testverbrauch (6,8 l/100 km im ADAC EcoTest) nieder. Trotz des SCR-Systems sind die NOx-Emissionen unter hoher Last erhöht.

Alles in allem bekommt der Kunde mit dem XC40 D4 ein ausgewogenes Kompakt-SUV mit modernster Sicherheitsausstattung, das sich Volvo mit einem Grundpreis von rund 45.000 Euro allerdings auch fürstlich entlohnen lässt. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Hyundai Tucson, Mercedes GLA, Peugeot 3008, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- + LED-Scheinwerfer serienmäßig, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, guter Federungskomfort
- hohes Fahrzeuggewicht, unter hoher Motorlast erhöhter NOx-Ausstoß, teils umständliches Bediensystem

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,7

### Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,0 Verarbeitung

⊕ Der Volvo XC40 liefert zum Premiumpreis auch eine Verarbeitung auf Premiumniveau. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Bei der Materialauswahl merkt man allerdings den Klassenunterschied zum größeren XC60. Im Gegensatz zum Mittelklasse-SUV sind beim Kompakten die Türverkleidungen sowie das Armaturenbrett im unteren Bereich

nicht geschäumt. Auch der Mittelunnel ist mit hartem Kunststoff überzogen. Den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz muss er allerdings nicht scheuen. Der Unterboden präsentiert sich ebenfalls tadellos. Der Motorraum und die seitlichen Bereiche sind verkleidet, Korrosionsschutz ist sorgfältig aufgetragen.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite auf Basis des ADAC EcoTest fällt mit 790 km für einen Diesel nur durchschnittlich aus. Im Falle eines Reifenschadens steht ein Pannenset zur Verfügung. Gegen Aufpreis gibt es zumindest ein Notrad. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug dabei.

Hänger gebremst, darf der Schwede maximal 2,1 Tonnen an den Haken nehmen. Ohne Zusatzbremse sind bis zu 750 kg drin. Die Stützlast ist mit 110 kg ebenfalls großzügig bemessen. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden.

⊕ Der XC40 eignet sich dank des Allradantriebs und der hohen Anhängelast bestens als Zugfahrzeug: Ist der

⊖ Der AdBlue-Tank ist mit 14,5 l recht knapp bemessen, was häufiges Nachfüllen zur Folge hat.

### 2,6 Licht und Sicht

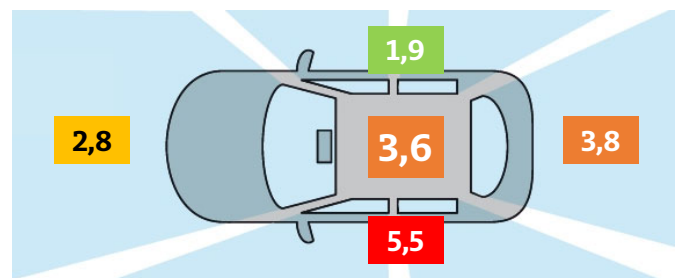
Wegen der steilen Heckpartie und der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört.

Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Der dank den optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die extrem breiten C-Säulen gegenüber, die bis in die hinteren Seitenfenster ragen und den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Ab Werk bietet der XC40 lediglich Parksensoren hinten, gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn, ein Parklenkassistent sowie eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera zu haben.

⊕ Der XC40 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten und automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es noch eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie Abbiege- und Kurvenlicht, das sich in beide Richtungen um bis zu 30 Grad mit dem Lenkrad mitbewegt.

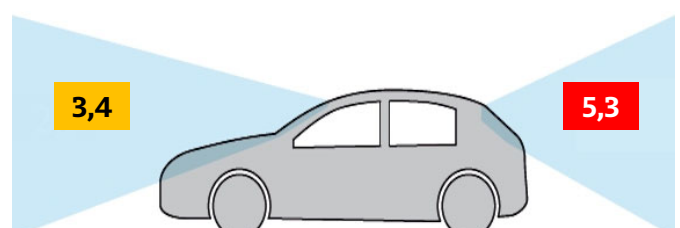
#### Rundumsicht

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.



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Letztere lassen sich jedoch elektrisch abklappen (aufpreispflichtig) - eine sinnvolle Investition.

Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Ausleuchtung homogener sein.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel sind

groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden ebenso wie der Innenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten.

Der Testwagen ist mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dann sind auch Leuchten in allen vier Türgriffen dabei, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erleuchten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann.

⊕ Serienmäßig ist beim XC40 der Red Key. Damit kann der Wagen auf einfache Weise mit anderen Personen geteilt werden, ohne dabei den physischen Schlüssel zu übergeben. Möglich wird das private Carsharing durch Volvo On Call. Sobald die Volvo On Call App auf dem Smartphone des Fahrzeugentleihers installiert ist, kann der Besitzer einen Gast-Zugang senden, mit dem er den Red Key aktivieren, den Volvo XC40 entriegeln und für den Fahrbetrieb freischalten kann. Nach der Fahrt wird das Fahrzeug dann durch die Volvo On Call App verriegelt und der Red Key wieder deaktiviert. Der physische Red Key kann also die ganze Zeit im Volvo XC40 bleiben.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 320 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 485 Liter oder neun Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 715 Liter (bis Fensterunterkante) bzw. 1265 Liter (dachhoch) hinein.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante ist mit 75 Zentimeter sehr hoch.

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp über 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen ist mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe sowohl von außen per Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste in der Fahrertür betätigen. Das optionale schlüssellose Zugangssystem betrifft auch den Kofferraum. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des XC40 von klassenüblicher Größe. Viele Kombimodelle bieten hier jedoch deutlich mehr Platz.

sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lässt sie sich unter dem Ladeboden verstauen.

Mit drei Lampen wird der Kofferraum nachts hell ausgeleuchtet.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche bietet der Volvo. Gegen Aufpreis geschieht dies auch per Tastendruck im Kofferraum, die hinteren Kopfstützen sind dann elektrisch umklappbar.

Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des

Ladeguts lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zu recht kommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist beim XC40 stets als 12,3 Zoll großer Bildschirm ausgeführt. Es bietet eine gute

Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.



Einer Verarbeitungsqualität auf Premiumniveau kann die Materialanmutung im Innenraum nicht ganz folgen. Die Bedienung des Volvo wird fast ausschließlich über den großen, zentral angeordneten Touch-Screen-Monitor gesteuert. Hier verstecken sich die Funktionen in diversen Untermenüs, nicht einmal die Heizung bzw. Klimatisierung besitzt eigene, vom Bildschirm unabhängige Funktionstasten. Dies erfordert nicht nur eine intensive Auseinandersetzung mit der Bedienungsanleitung, sondern führt auch zu stetiger Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio samt acht Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig.

Ebenfalls serienmäßig ist Volvo On Call, das für die Online-Anbindung des Infotainments sorgt. Auch die automatische Notruf funktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC40 sind damit möglich. In den ersten drei Jahren sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die Nutzungsdauer verlängert werden - die

Notruf funktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung).

Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Digitalradio und die Smartphoneintegration via Apple CarPlay oder Android Auto kosten Aufpreis. Gleiches gilt für das Premium-Soundsystem von Harman Kardon mit 13 Lautsprechern und den 12-Volt-Anschluss im Kofferraum.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für größere Insassen ausreichen. Das gute

Raumgefühl wird nur durch die hohe Seitenlinie sowie das recht hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert.

## 2,6 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe fallen die Platzverhältnisse gut aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht das Platzangebot für bis zu 1,90 m große Mitfahrer. Die aus Designgründen im hinteren unteren Bereich verdeckten Seitenscheiben beeinträchtigen das generell recht gute Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, Ein-Liter-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

Türfächer sind so gestaltet, dass sogar ein Laptop dort Platz findet. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und klimatisierbar (in Verbindung mit Zweizonen-Klimaautomatik).

⊕ Vorn bietet der XC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, hier lässt sich ein Smartphone problemlos verstauen. Die großen

## 2,4 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Der XC40 bietet auch mit dem Standardfahrwerk einen bemerkenswert guten Federungskomfort. Das Fahrwerk spricht sensibel auf Unebenheiten aller Art an. Selbst im Stadtverkehr kommen Unebenheiten nur gut gefiltert zu

den Insassen durch. Auf der Autobahn liegt der XC40 angenehm ruhig und eignet sich bestens für lange Etappen.

### 2,4 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond geht in Ordnung. Verbesserungswürdig sind die steile Lehne sowie die geringe Oberschenkelaufgabe.

angenehmer Polsterung und Kontur.

⊕ Die Vordersitze des XC40 Momentum sind sehr bequem. Sie bieten guten Seitenhalt bei gleichzeitig

Eine elektrische Höhen- und Sitzneigungseinstellung kostet ebenso Aufpreis wie die ausziehbare Oberschenkelaufgabe, wohingegen die elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze serienmäßig ist.

### 2,8 Innengeräusch

Mit 68,2 dB(A) liegt der gemessene Innengeräuschpegel des Testwagens auf durchschnittlichem Niveau. Der Diesel dominiert bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten

die Geräuschkulisse, darüber sind vor allem Windgeräusche zu vernehmen.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der XC40 Momentum mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Optional sorgt eine Zweizonen-Klimaautomatik im Sommer für angenehme Temperaturen an Bord. Für Wohlbefinden an kalten Tagen

sorgt die serienmäßige Sitzheizung vorn. Gegen Aufpreis gibt es zusätzlich eine Sitzheizung für die äußeren Fondsitze, Lenkrad- und Standheizung sowie eine beheizbare Windschutzscheibe.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 190 PS starke Biturbo-Diesel verhilft dem XC40 zu flotten Fahrleistungen, allerdings sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten das immense Fahrzeuggewicht sowie die mäßige Aerodynamik zu spüren. Den Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 5,5 s. Für den Standardsprint aus dem

Stand auf 100 km/h gibt Volvo 7,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt in Anbetracht der Leistung recht bescheidene 210 km/h.

Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In 1,2 Sekunden ist man von 15 auf 30 km/h.

### 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel legt recht gepflegte Manieren an den Tag. Die Vibrationen sind gut vom Fahrgastraum entkoppelt, nur sensible Naturen spüren diese im Lenkrad und in der Pedalerie. Störendes Brummen oder Dröhnen verkneift sich das Aggregat weitestgehend.

Das Ansprechverhalten ist dank der zweistufigen Aufladung recht spontan. Bereits bei 1.500 Touren hat der Selbstzünder ordentlich Kraft, ehe zwischen 1.750 und 2.500 Umdrehungen pro Minute das maximale Drehmoment von 400 Nm anliegt.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik von Aisin reagiert spontan und situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, speziell in den unteren Gängen ruckt es aber dennoch gelegentlich. Im Eco-Modus wird ab 65 km/h der Freilauf aktiviert. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt das Getriebe automatisch aus, um das Schleppmoment des Motors zu umgehen. Das Fahrzeug

rollt dann mit verringertem Fahrwiderstand und spart dadurch Kraftstoff. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.100 1/min.

Neben einer Berganfahrhilfe ist der XC40 zusätzlich mit einer Autohold-Funktion ausgestattet.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der XC40 überzeugt im ADAC Ausweichtest mit einem sehr sicheren Fahrverhalten. Dank kräftiger, aber gezielter ESP-Eingriffe folgt der Volvo erstaunlich präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Hütchenparcours dirigieren. Kurven nimmt das SUV zwar mit deutlicher Wankneigung, aber dank der optionalen 19-Zoll-Bereifung des Testwagens erstaunlich

flott.

Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen.

Der beim D4 serienmäßige Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion. Allerdings dauert es einen merklichen Moment, ehe die Hinterachse bei durchdrehenden Vorderrädern hinzugeschaltet wird.

## 2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung im XC40 arbeitet recht präzise und setzt Lenkbefehle auch dank der 19-Zoll-Bereifung spontan um. In schnell durchfahrenen Kurven geht die Wankneigung etwas zu Lasten der Präzision. Die Lenkkräfte befinden sich auf niedrigem Niveau, das Lenkgefühl ist dadurch etwas entkoppelt. Wenig zu kritisieren gibt es hingegen an der guten Zentrierung, die für entspanntes Fahren auf der Autobahn sorgt.

## 2,5 Bremse

Mit einem gemessenen Bremsweg von 35,4 m aus Tempo 100 fällt die Verzögerung nur durchschnittlich aus. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut und lässt sich zweistufig verstellen.

# 1,6 SICHERHEIT
























## 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC40 kümmern sie sich um das Image und bauen schon serienmäßig eine Armada an aktiven Assistenten ein.

Wichtigster Baustein ist der Notbremsassistent, der nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Tiere, Fußgänger und Radfahrer erkennt. City Safety ist ab 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch und akustisch vor drohenden Kollisionen. Falls man nicht mehr rechtzeitig reagiert, bremst City Safety automatisch. Bis zu einem Geschwindigkeitsunterschied von 60 km/h können Unfälle so vollautomatisch vermieden werden. Zusätzlich erkennt der Volvo Gegenverkehr beim Linksabbiegen oder beim Verlassen der eigenen Fahrspur. Vor dem unbeabsichtigten Verlassen der eigenen Spur warnt der Spurhalteassistent und lenkt bei Bedarf das Auto auch wieder zurück in die Spur. Bei nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers wird ebenfalls gewarnt. Die Kamera hinter der Frontscheibe erkennt Verkehrszeichen und zeigt dem Fahrer erkannte Informationen an. Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen warnt der Schwede auch vor potentiell herumlaufenden Kindern in der Nähe von Schulen oder Bushaltestellen. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützt den Fahrer zusätzlich. Der Begrenzer wird auf Wunsch auf die von der Kamera erkannte, erlaubte Geschwindigkeit eingestellt.

Alle genannten Systeme sind serienmäßig, zusätzlich gibt es noch weitere Helfer wie den Pilot Assist. Dieser enthält im Wesentlichen einen Abstandsregeltempomaten und

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

ermöglicht in Kombination mit dem Spurhalteassistenten ein teilautonomes Fahren.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, der nicht nur vor Autos auf der Nachbarspur

warnen, sondern im Zweifel auch einen korrigierenden Lenkeingriff vornimmt. Beim Rückwärtsausparken warnen die Radarsensoren des Systems auch vor Querverkehr.

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts lag noch kein Euro NCAP Crashtest vor.

⊕ Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man im XC40 auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtkraftbegrenzer findet man auf allen fünf Sitzplätzen, ein Gurtstraffer wird lediglich auf dem mittleren Fondsitz vermisst. Die Kopfstützen vorn sind für 1,90 Meter große Personen hoch genug und bieten einen sehr guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben gutes Schuttpotential und schützen immerhin Personen bis 1,75 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

Der XC40 ist serienmäßig mit einer Festbremsautomatik

ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Ebenfalls Serie ist das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. "Volvo On Call" sorgt dafür, dass nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt wird.

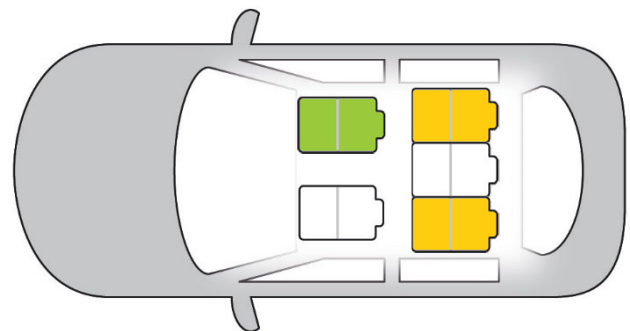
Optional und im IntelliSafe Surround-Paket enthalten ist die Heckaufprallabschwächung, die vor einem drohenden Heckaufprall das Auto festbremst, die Gurte strafft und das Warnblinklicht aktiviert.

## 2,5 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzplätzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen hat man aber auch: So findet man am Beifahrersitz keine Isofix-Bügel und die ungünstigen Anlenkpunkte verhindern ein leichtes Befestigen von Kindersitzen per Gurt. Auch stehen die nicht demontierbaren Kopfstützen sehr hohen Kindersitzen eventuell im Weg. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf ratsam. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der hinteren Türen vom Fahrerplatz aus elektrisch 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)

## 2,6 Fußgängerschutz

Ein Euro NCAP Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts noch nicht vor. Die weich gestaltete Fahrzeugfront und der ausreichende Abstand zwischen Motorhaube und -block sollten für ein nicht allzu großes Verletzungsrisiko sorgen.

⊕ in automatisches Notbremsystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut.



## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der XC40 D4 AWD auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 214 g/km. Aus der Messung resultiert ein Verbrauch von 6,8 l/100 km. Das ist für ein Diesel-SUV der Kompaktklasse recht viel. Hier muss der Schwede vor allem dem hohen Fahrzeuggewicht von stattlichen 1,8 Tonnen Tribut zollen. Der Volvo erhält nur 12 von 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: innerorts 6,8 Liter, außerorts 5,8 Liter und auf der Autobahn 8,2 Liter auf 100 Kilometer.

### 3,2 Schadstoffe

Ein SCR-System mit AdBlue-Einspritzung kümmert sich um die Reduzierung der Stickoxidemissionen, durchaus mit Erfolg. Nur im anspruchsvollen Autobahnteil des EcoTest mit hohem Vollgasanteil steigt der Stickoxidausstoß an - innerorts und bei Landstraßentempo ist er recht niedrig.

Alle anderen Schadstoffwerte sind komplett unauffällig.

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

Das derzeitige Topmodell der XC40-Baureihe ist ein teures Vergnügen: 43.550 Euro verlangen die Schweden für den XC40 D4 Momentum mit Allradantrieb und Automatikgetriebe (beides serienmäßig). Zumal das Kompakt-SUV gut, aber bei weitem nicht opulent ausgestattet ist. In puncto Sicherheit bringt der Volvo zahlreiche Features wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem und Spurhaltassistenten bereits ab Werk. Die Komfortausstattung dürfte jedoch umfangreicher sein: Parksensoren vorn, Rückfahrkamera, automatisch abblendender Innenspiegel sowie Zweizonen-Klimaautomatik gibt es nur gegen Aufpreis.

Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 262 Euro zu Buche, die ungünstigen Versicherungseinstufungen sind ebenfalls kein Pappentier. Zur Wartung muss der Volvo alle zwölf Monate oder 30.000 km. Die Fahrzeuggarantie beträgt zwei Jahre. Gegen Durchrostung geben die Schweden zwölf Jahre, auf den Lack eine zweijährige Garantie.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

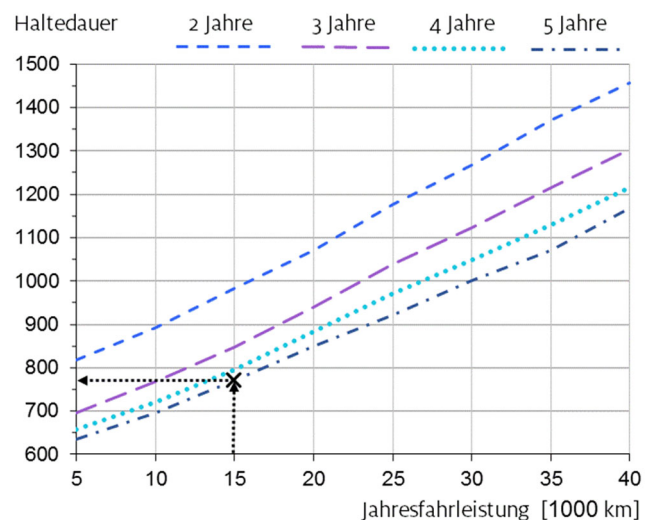
Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Dafür gibt es 28 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Insgesamt erreicht der Volvo mit 40 Punkten dennoch nur zwei Sterne im EcoTest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 770 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T3	T4 Geartronic	T5 AWD Geartronic	D3	D4 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1477	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	114 (156)	140 (190)	182 (247)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1850	300/1400	350/1800	350/1800	400/1750
0-100 km/h [s]	9,4	8,4	6,5	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	230	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3   S	6,7   S	7,1   S	5,0   D	5,0   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	146	156	164	127	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/20	18/23/20	18/23/20	18/23/20	18/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	132	162	178	254	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	664	721	840	661	733
Preis [Euro]	31.350	36.150	44.850	34.150	41.350

## 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	131 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,56 m <sup>2</sup> /0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.863/1.652 mm
Leergewicht/Zuladung	1.823/427 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.336 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	110/75 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact6
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,8/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	178 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/715/1.265 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>102 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>91 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>447 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	770 Euro		
Steuer pro Jahr	262 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/20		
Basispreis XC40 D4 Momentum AWD Geartronic	43.550 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.01.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.450 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	840 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	180 Euro°/540 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.520 Euro° (im Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	410 Euro°/Serie
Parklenkassistent	650 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro°/990 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	420 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	540 Euro° (im Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/360 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro°
Lenkradheizung	210 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.130 Euro°
Metalliclackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.350 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,5**

### AUTOKOSTEN

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,8
Federung	2,3	Schadstoffe	3,2
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl