
Vorstellung Volvo XC40: Kleiner Schwede übt Perfektion des Spagats

Von Axel F. Busse

Eine Leibesübung besonderer Art gehört in der deutschen Volvo-Zentrale in Köln inzwischen zum Standardrepertoire: der Spagat. Einerseits haben die Mitarbeiter die Konzernpolitik zu vertreten, die den baldigen Verzicht auf Verbrennungsmotoren propagiert. Andererseits müssen sie ihre Kunden bei der Stange halten, die in der Vergangenheit zu mehr als drei Vierteln Dieselfahrzeuge bestellten. Beim neuen Kompakt-SUV XC 40 wird das kaum anders sein.

Basierend auf der neuen „Compact Modular Architecture“ (CMA)-Plattform der chinesischen Konzernmutter Geely kommt die Fortsetzung der S40/V40-Baureihe ab März auf den deutschen Markt – nicht mit Elektromotor, sondern mit konventionellen Verbrennungsaggregaten. Eine Stromvariante ist aber immerhin für 2020 avisiert. Nicht so lange warten muss man auf das Einstiegsmodell mit Frontantrieb. Es soll im Sommer 2018 verfügbar sein, einen Drei-Zylinder-Benzinmotor haben und 31 350 Euro kosten. Bis dahin dürften die Topmodelle mit Ottomotor und Selbstzünder einiges an Erlösen in die Volvo-Kassen gespült haben.

Wie bedeutsam der Diesel für Volvo in Deutschland ist, belegt nicht nur die Tatsache, dass die Marke entgegen der landläufigen Praxis ihre Selbstzünder günstiger anbietet als die Ottomotoren. Alles, was sich in Deutschland Premium nennt, hat in den ersten zehn Monaten des Jahres 2017 einen deutlich geringeren Dieselanteil bei den Neuzulassungen gehabt als Volvo. Audi, BMW und Mercedes rangierten klar unter 60 Prozent, selbst Jaguar kam nur auf 74,5 Prozent. Bei Volvo waren es 78,2 Prozent. Allerdings darf man bei dieser Rechnung nicht übersehen, dass Volvo kein Vollsortimenter ist und deshalb zum Beispiel keine Sport- oder Kleinwagen sowie Cabrios anbietet.

In der Preisliste sind die beiden ersten XC40-Varianten wie folgt abgebildet: 44 800 Euro für den Diesel mit der Bezeichnung D4 (140 kW / 190 PS) und 46 100 Euro für den T5-Benziner (182 kW / 247 PS). Die Zwei-Liter-Aggregate sind in ihren Zylinderblocks identisch. Beide Versionen verfügen über Allradantrieb, der in verschiedenen Fahrmodi zwischen Comfort und Offroad bewegt werden kann. Die Kraftübertragung erfolgt per Acht-Gang-Automatik. Die Preise dürfen als durchaus selbstbewusst positioniert gelten, zumal der Wagen mit 4,43 Metern Länge und 2,70 Metern Radstand erkennbar versucht, aus der Kompakt-Kategorie nicht auffällig heraus zu ragen. Gleichzeitig sorgen expressives Außendesign und hohes serienmäßiges Sicherheitsniveau dafür, eine wahrnehmbare Rolle in dem immer noch wachsenden SUV-Segment zu spielen.

Um die Anschaffung finanziell weniger schmerzhaft zu machen, verfügen die zunächst angebotenen Ausstattungslinien Momentum und R-Design bereits über Leichtmetallräder, großes Touchscreen-Infotainment, Klimaautomatik, Einparkhilfe hinten und Ledersitze samt Sitzheizung. Sicherheits- und Assistenzsysteme wie eine City-Notbremsfunktion, Spurhalter samt Lenkeingriff und der Kollisionsschutz beim Linksabbiegen sind ebenfalls vorhanden. Wer auf Abstandstempomat, Totwinkelüberwachung und Querverkehrswarnung beim rückwärtigen Ausparken nicht verzichten will, kann ein 1600 Euro teures Zusatzpaket ordern. Es beherrscht zusätzlich das teilautonome Fahren bis zu einem Tempo von 130 km/h. Es hält den XC40 in der Spur, steuert aber auch schon gegen, wenn der Fahrer eine aus seiner Sicht noch tolerable Abweichung zulässt. Wem es mehr um Schärfung der Optik geht, kann farblich abgesetzte Dächer und bis zu 21 Zoll große

Felgen bestellen.

Die hintere Spur ist um 25 Millimeter größer als die vordere, was zu einer muskulösen Präsenz auf der Straße beiträgt. Während außen die klare Kante dominiert und die Verwandtschaft zu den Marken-Geschwistern XC 60 und XC 90 unverkennbar ist, setzt die Innengestaltung auf Platzgewinn durch originelle Lösungen. Der Verzicht auf Lautsprecher in den Türverkleidungen zum Beispiel schafft zusätzliche Ablagen in größerer Dimension als üblich, ein Laptop-Fach unter dem Sitz oder eine induktive Ladestation unter dem senkrecht stehenden Hauptmonitor auf der Mittelkonsole legen Zeugnis von dem Bemühen ab, die Bedürfnisse der Insassen zu erkennen und Angebote dazu zu machen. Für die Individualisierung des Innenraums können Kontrastfarben bestellt werden, darunter ein frischer Orangeton für den Teppichboden, der die Uniformität dunkler Armatur- und Dachhimmel-Verkleidungen wirksam kontrastiert. Die Ladekapazität wird mit 460 bis 1336 Litern angegeben. Der Boden des Laderaums kann horizontal und vertikal zur Bildung von Abteilen eingesetzt werden, die Ladekante ist 74 Zentimeter hoch.

Was das Temperament angeht, so unterscheiden sich die beiden Varianten zwar auf dem Datenblatt, in der Praxis jedoch nur marginal, was dem höheren Drehmoment des Dieselmotors zuzuschreiben ist. 400 Newtonmeter werden ab 1750 Umdrehungen wirksam, beim Benziner sind es 350 Nm. Bis 210 km/h kann man den Selbstzünder voran treiben. Dieses Tempo braucht es aber nicht, um den vorgesehenen Durchschnittsverbrauch zu verfehlen. Aus 5,1 Litern nach NEFZ-Norm wurden bei der Testfahrt mit zwei Passagieren und Gepäck 7,3 Liter je 100 km. Dieser Wert entspricht in etwa dem, was nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt wurde. Mit SCR-Kat für den Diesel und Partikelfilter für den Benziner will Volvo seine Umweltverantwortung unter Beweis stellen.

Dass auch der Dynamik-Modus seine wahre Bestimmung in der komfortablen Fortbewegung sucht, kann man bedauern, ist aber gemessen an dem Charakter des 1,65 Meter hohen Fünftürers nur konsequent. Unebenheiten werden ebenso konsequent weggebügelt wie die Neigung der Karosserie mit Erhöhung des Kurventempos zunimmt. Die leichte Tendenz zum Untersteuern lässt sich verschmerzen, allerdings ist damit zu rechnen, dass sie bei den Frontantriebsversionen etwas auffälliger zutage tritt. Die leichtgängige Lenkung macht das Manövrieren im urbanen Umfeld zu einem Kinderspiel, jedoch sollte man bei der Auswahl der Optionen darauf achten, dass die Rückfahrkamera mit an Bord ist. Die unnötig kleine dritte Seitenscheibe und die folgende C-Säule schränken die Sicht nach schräg hinten deutlich ein, so dass eine sichere Orientierung anderweitig gewährleistet werden muss.

Der Volvo XC 40 soll in erster Linie Neukunden in die Fänge der Skandinavier treiben. Das bedeutet, dass sie vom Audi Q3, dem BMW X1, einem Mercedes GLA oder anderen Importeuren weggelockt werden müssten. Eine Prognose oder Absatzerwartung mag man mit Hinweis auf die Markteinführung nicht nennen. Schließlich sei 2019 das erste volle Jahr, in dem sich der junge Schwede der Konkurrenz stellt. Neu ist die Idee „Volvo Care“, eine Art Mietsystem, die für ein festes monatliches Entgelt Nutzung, Wartung, Inspektionen, Steuern und Versicherung bietet. Nach und nach will Volvo dieses System auf alle Modelle ausdehnen. (ampnet/afb)

Daten Volvo XC40 D4 AWD

Maße (Länge x Breite x Höhe (in m)): 4,43 x 1,86 x 1,65

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Turbodiesel, Direkteinspritzung, 1969 ccm

Antrieb: Allradantrieb

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 400 Nm bei 1750-2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
Verbrauch (EU-Norm): 5,1 L/100 km
Leergewicht/Zuladung: max. 1733 kg/k.A.
Gepäckraum: 460–1336 Liter
Max. Anhängelast: 2100 kg
Basispreis: 44 800 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



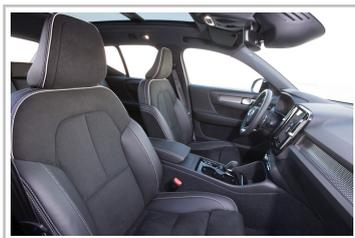
Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



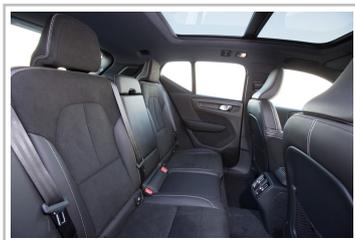
Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier



Volvo XC40.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo/Wolfgang Gröger-Meier