

Testnotizen zum Volvo XC 40 Recharge Plug-in-Hybrid T5-Taxi (mit 132 kW/180 PS-Dreizylinder + 60 kW/80 PS-Elektromotor)

Im Test vom 12. bis zum 26. Januar 2021.
Kennzeichen: K – TX 2005 E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Die **elektrisch angetriebene** und per Fußschwenk öffnende und schließende **Heckklappe** öffnet so weit, dass auch große Taxifahrer bequem darunter stehen können. Die **Ladekante** ist SUV-typisch recht hoch, aber dafür kann man Koffer bequem hineinschieben. Bordgepäck passt hochkant gestellt unter die Laderaumabdeckung. Mehr als zwei große Koffer bekommt man aber kaum unter. Unter dem Laderaumboden ist **Platz für ein Notrad** und daneben kann man noch das **Ladekabel** unterbringen.

Der XC40 Recharge hat **serienmäßig LED-Scheinwerfer und LED-Nebelscheinwerfer**. Der Testwagen hatte ein **sehr gutes aktives Kurvenlicht**, das Kurven gut ausleuchtet. Wenn man in der Automatikstellung des Lichthebels die **Fernlichtautomatik** aktiviert hat, blendet der XC40 zuverlässig ab und schnell wieder auf.

Die **Rückfahrkamera** ist mit ihren Hilfslinien und ihrem klaren Kamerabild im zentralen Bildschirm eine gute Hilfe beim Rückwärtsfahren – jedenfalls, solange die Linse nicht verschmutzt ist. Bei Schmuttelwetter setzt auch sie sich rasch zu und muss regelmäßig gereinigt werden.

Eine **sehr gute Lösung** ist die Anbringung der **Wischwasserdüsen direkt an den Wischerarmen**. So wird die Frontscheibe schnell direkt benetzt und die Wischerblätter kratzen nicht zunächst ein Stück weit über die trockene oder mit Schmutz bedeckte Scheibe.

Innenraum

Der knapp geschnittene, aber mit seinem ebenen Boden **gut nutzbare Kofferraum** kann durch Umlegen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne erweitert werden. Dabei entsteht eine beinahe ebene Ladefläche. Der breitere Teil ist in Fahrtrichtung rechts. Wie schon in der Bedienungsanleitung steht, müssen die **Vordersitze** zum vollständigen Absenken der Lehne **etwas nach vorn gerückt** werden. Das liegt an den integrierten Kopfstützen, die man nicht absenken kann. Nach dem Umlegen kann man den Vordersitz wieder leicht nach hinten rücken, aber für sehr große Fahrer wird das eine Einschränkung mit sich bringen. Der Beifahrer hat aber in jedem

Fall einen tiefen Fußraum vor sich und kann deshalb leicht seinen Sitz etwas nach vorn rücken. Das sollte der Taxifahrer auch ausnutzen, damit große Fahrgäste hinten rechts im Fond mehr Kniefreiheit haben. Bei ganz hinten stehendem und ganz abgesenktem Beifahrersitz muss ein großer Fahrgast im Fond seine Beine leicht zur Seite abspreizen, weil die **Kniefreiheit sonst zu knapp** wird. Der Mitteltunnel ist recht hoch und hindert bei der Besetzung des **Mittelsitzes**. Er hat zudem wegen der integrierten Armlehne samt zwei Getränkehaltern eine hart gepolsterte Lehne, aber immerhin gleich weit wie außen herausziehbare integrierte Kopfstützen. Erwachsenen kann man diesen schmalen Sitz nicht zumuten.

Die **Sprachbedienung** des Volvo XC40 fordert, dass man sich an **genau vorgegebene Stichworte und Befehle** hält. Hat man die eingeübt, kann man bis hin zur Klimatisierung das Meiste per Sprachbefehl steuern, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen oder den Blick von der Straße abzuwenden. Einen Radiosender zu wechseln oder Musik von einem USB-Stick auszuwählen, ist so leicht möglich. Bei der Navigation kann man auch einfach einen Kontakt, zu dem eine Adresse im Handy vermerkt ist, als Navigationsziel auswählen. Ein **Mobiltelefon** ließ sich **leicht und schnell koppeln**. Die **Sprachqualität** ist im Auto wie beim Angerufenen **sehr gut**.

Die **Klimaautomatik** stellte bei minus acht Grad Außentemperatur nach wenigen Hundert Metern fest, dass sie nun die Frontscheibe mit hoher Gebläseleistung bestreichen muss, und bekam die Scheibe rasch beschlagfrei.

Am **hinteren Ende der Mittelkonsole** gibt es zwei USB-Anschlüsse zum Aufladen externer Endgeräte. Das könnte für längere Fahrten vorteilhaft sein und bei den Fahrgästen gut ankommen.

Das **beleuchtete Handschuhfach** fasst gerade noch DIN A4-Unterlagen. **In den Vordertüren** bietet der XC40 **sehr geräumige Ablagen, die mit Filz ausgekleidet sind**. So klappern dort abgelegte Gegenstände wie Eiskratzer oder Besen nicht. Am vorderen Ende kann man jeweils **Literflaschen sicher abstellen**. Hinter dem praktischen kleinen Wählhebelchen hat der XC40 **zwei Getränkehalter**. Unter der Armauflage zwischen den Vordersitzen verbirgt sich eine recht flache Ablage, weil unter der Mittelkonsole die Fahratterie sitzt. Vor dem Hebelchen kann man **geeignete Smartphones induktiv laden** oder eine recht geräumige Ablage nutzen. Zwei Getränkehalter bietet auch die Mittelarmlehne im Fond.

Bei **Nachtfahren** sind wirklich **alle Bedienelemente mustergültig beleuchtet**. Dies gilt auch für alle Tasten im Lenkrad und in den Vordertüren. Ein nettes Detail ist die **Ambientebeleuchtung** vor dem Beifahrer und in den Vordertüren, mit deren Hilfe man beispielsweise während einer Nachtfahrt auch eine dort abgestellte Wasserflasche leicht findet und nicht nur ertasten kann. Die Innenbeleuchtung ist mittelprächtig.

Motor und Antriebsstrang

Nach dem Systemstart ist immer der **Fahrmodus Hybrid** eingelegt, den man auf dem Bildschirm oder per Tastendruck gegen weitere Modi wie Eco für rein elektrisches Fahren tauschen kann. Sofern die Batterie genügend geladen ist, fährt der XC40 Recharge elektrisch an. Bei jeder Vorwärtsfahrt, also auch nach dem

Rangieren, muss man sich für die Dauerfahrstufe D oder die Stufe B entscheiden, die im Display vor dem Fahrer angezeigt werden - und nicht am Hebelchen. Der bestens gedämmte und als solcher kaum erkennbare **Dreizylinder** des XC40 Recharge und der Elektromotor wirken dann mit einem **7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zusammen, das sehr weich und geschmeidig schaltet**. Ein bei einem Doppelkupplungsgetriebe anderer Marken häufig auftretendes Ruckeln beim Anfahren und Rangieren ist beim Volvo nicht zu spüren. Mit dem Wählhebelchen kann man komfortabel rangieren.

Nur in der Stufe B für manuelles Schalten rekuperierte der XC40 Recharge merklich, obwohl er das laut Bedienungsanleitung auch schon in D tun sollte. Weiter **beeinflussen** kann man die **Wiedergewinnung der Verzögerungsenergie** beim Gaswegnehmen, Motorbremsen oder Bremsen, indem man am Wählhebelchen zwischen sechs unterschiedlichen Gangstufen wählt. Das ist aber nicht nur unkomfortabel, sondern auch verwirrend, sodass man es bei der über das Display einstellbaren mittleren Verzögerungsstufe B belässt. **Schaltwippen, die nur in der Bedienungsanleitung vorkommen, wären für Eingriffe besser geeignet**. Die würde man auch häufiger benutzen, zum Beispiel in längeren Gefällen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Nokian-Winterreifen WR SUV 4** in der Dimension 235/55 R 18 bestückt. Mit ihnen ist er **ziemlich knackig gefedert**. Auf guten Fahrbahnen ist der Federungskomfort tadellos und in schnell gefahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung in Grenzen, aber auf geflickten Autobahnen bekommt man viele kleine Stöße mit. Die **Lenkung** geht in Ordnung, ist aber recht leichtgängig und könnte auf kurvigen Landstraßen einen Tick mehr Straßenkontakt vermitteln.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte die **gut funktionierende Ablendautomatik**, die man über einen weiteren Dreh aus der Automatik-Stellung des Lichthebels heraus aktiviert. Sie blendete zuverlässig vor entgegenkommenden Fahrzeugen ab und danach recht rasch wieder auf.

Den **Geschwindigkeitsregler** kann man mit Tasten links im Lenkrad feinregulieren. Welches Limit man eingestellt hat, wird im Tacho ebenso angezeigt wie das im jeweiligen Streckenabschnitt geltende Tempolimit, auf Landstraßen auch Tempo 100.

Die **Verkehrszeichen-Erkennung** des XC40 ist **ziemlich zuverlässig**, aber auch nicht perfekt. Einmal erkannte sie auf einer Schilderbrücke nicht die Aufhebung aller Streckenverbote. Die Kamera erkennt nicht nur Tempolimits und Überholverbote, sondern **zeigt auch rechteckige Zusatzschilder** für eine begrenzte Gültigkeit („TIME“) oder sogar **dreieckige Warnschilder** etwa vor Kindergärten an. Man kann einstellen, ob man exakt bei Erreichen des Limits mit einem mehr oder weniger lauten Warn-Gong gewarnt wird oder erst, wenn man 5 oder 10 km/h schneller ist.

Ladevorgänge

Ein erster Ladeversuch bei Strotög in Töging scheiterte. Nach vier Stunden hatte die Batterie überhaupt keinen Strom gezogen. Das könnte auch an einem Bedienfehler gelegen haben.

Beim zweiten Ladevorgang an der Ladesäule vor dem Rathaus Töging klappte der Ladevorgang der leeren Batterie in **gut drei Stunden**. Wie in der Bedienungsanleitung beschrieben, signalisierte eine **grüne, blinkende Leuchte** am Ladeanschluss des Volvo, **dass der Ladevorgang läuft**. Im Display vor dem Fahrer wurde eine blau aufleuchtende Lade-Leitung am Fahrzeug abgebildet. Die **Restladezeit** wurde dort auch **zutreffend angezeigt**.

Beim dritten Ladevorgang klappte das Aufladen auch an der Ladesäule bei Strotög in Töging. Danach zeigte das Display eine **elektrische Reichweite von 40 Kilometern** an. Sie wurde aber nicht erreicht, da das Fahrzeug auch im Fahrmodus „Pure“ für rein elektrisches Fahren an mehreren Tagen bei 90 km/h mit einem deutlich fühlbaren Ruck auf den Verbrennungsmotor umschaltete. Laut Bedienungsanleitung sollte dies erst ab 125 km/h der Fall sein. Offenbar reichte die Batteriefüllung schon nach wenigen elektrischen Kilometern schon nicht mehr für das Fahren im Landstraßentempo.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.924 Test-Kilometern verbrauchte der Volvo XC40 Recharge T5 **zwischen 6,7 Litern und 7,7 Litern Super E10**. Der **Durchschnittsverbrauch** bei zweimaligem Aufladen der Batterie zwischendurch betrug **7,5 Liter**. Der **Tankinhalt** beträgt **48 Liter**. Die Tankanzeige schlägt schon früh Alarm, selbst wenn erst 42 Liter verbraucht sind. Dadurch muss man häufig eine Tanksäule ansteuern, die man sich vom Navi anzeigen lassen kann.

Zum Vergleich: Ein **Toyota RAV4 Hybrid** mit deutlich größerem Innen- und Kofferraum verbrauchte im taxi heute-Test im Durchschnitt **nur 5,4 Liter Superbenzin**. Bei ihm handelte es sich um einen **Vollhybriden**. Ein **Mitsubishi Outlander PHEV**, der als Plug-in-Hybrid prinzipiell mit dem XC40 Recharge vergleichbar ist, brauchte im Mittel 7,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Auch er hat ein deutlich größeres Raumangebot als „Volvos Kleinster“.