

Pressepräsentation Volvo V40: Erster mit Fußgänger-Airbag

Von Peter Schwerdtmann

Die Premium-Kompakten aus Deutschland bekommen Gesellschaft aus Schweden. Zum Audi A3, dem 1er BMW und der Mercedes-Benz A-Klasse gesellt sich nun der Volvo V40. Getreu der Tradition und der Philosophie der Marke kommt auch dieser Volvo mit einem innovativen Sicherheitselement daher: dem ersten Fußgänger-Airbag als Serienausstattung.

Beim Zweitjüngsten im Produktportfolio hatte man 2011 als erster Hersteller das City-Safety-System vorgestellt, ein Notbremssystem für die Stadt, das bis 30 km/h arbeitet. Das ist nun auch beim V40 an Bord, allerdings verbessert, so dass es bis 50 km/h den Wagen vor einem Hindernis zum Stehen bringt. Auch sonst sind nahezu alle Sicherheitstechnologien, die man von den größeren Volvo-Modellen kennt, bereits in der Serie vorhanden oder können mit einem intelligent geschnürten Sicherheitspaket für 1980 Euro erworben werden.

Dazu gehören ein aktiver Spurhalteassistent, ein automatischer Einparkassistent, eine Müdigkeitswarnung, eine automatische Verkehrszeichenerkennung, ein Fernlichtassistent, ein Notbremsassistent mit automatischer Fußgänger-Erkennung, eine Tote-Winkel-Überwachung, die mit Radar weiter nach hinten schaut, um ganz Schnelle zu erkennen, und ein Cross Traffic Alert System, dessen Sensoren vor Querverkehr warnen können, bevor der Fahrer ihn sehen kann. Also alles, wie man es von einem kompakten Premium-Fahrzeug und erst recht von einem Volvo erwartet.

Anders als gewohnt fällt das Design des neuen Schweden aus. Bisher hatte man oft den Eindruck, bei Volvos gehe es bei der Gestaltung eher um Zurückhaltung. Anders bei diesem Fließheckauto. Die Windschutzscheibe steht nicht, sie liegt im Fahrtwind. Der Grill mit der klassischen Volvo-Diagonale, die pfeilförmig konturierte Motorhaube, Lufteinlässe und die Kotflügelverbreiterungen haben so gar nichts von dem alten Schweden-Understatement. Erst recht die markanten geschwungenen Linien an der

Seite, die dicken Backen für die Hinterräder und die typischen, senkrecht stehenden und die Breite betonenden Heckleuchten bekennen sich zur elegant-dynamischen Ausprägung des Zeitgeistes. Bei manchen Designelement blitzt die Geschichte auf mit Zitaten vom C30 und dem P 1800.

Innen ist auch der neue Volvo ganz Volvo: die Mittelkonsole schwebt wieder zwischen Mitteltunnel und Armaturentafel, derselbe dicke Schaumstoff mit derselben Narbung und dasselbe angenehm zurückhaltende Design, das zwar Wertigkeit vermittelt, aber trotz Umrahmungen in Metall so gar nichts Protziges an sich hat. Neu in diesem Umfeld ist eine komplett digitale Version der zentralen Anzeige, die eine Vielzahl von Informationen enthält, sich personalisieren lässt und gleichzeitig über ihre Beleuchtungsfarbe signalisiert, in welchem Betriebsmodus man sich gerade bewegt: Eco, Elegance oder Performance. Gute Sitze, viele Ablagen und ein großes aufpreispflichtiges Panorama-Glasdach runden den Eindruck vom gefälligen, modernen Fahrzeug ab.

Der V40 ist eher ein Vier- als ein Fünfsitzer mit nicht übermäßig großem Knieraum für die Hinterbänker, aber ausreichender Kopffreiheit, einem Kofferraum, der in die Kompaktklasse passt, der sich in der üblichen Weise vergrößern lässt und bei dem ein zweiter Boden das Heben von Gegenständen über die Ladekante hinaus in die Tiefe des Raumes vermeidet.

Für den V40 stehen drei Dieselmotoren (85 kW / 115 PS bis 130 kW / 177 PS) und vier Benziner zur Wahl (110 kW / 150 PS bis 187 kW / 254 PS). Alle Versionen werden mit Start-Stopp-Automatik geliefert. Der stärkste Benziner (T5) wird mit einer Sechs-Gang-Automatik ausgestattet, der T4wahlweise mit einem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe oder einem manuellen Sechs-Gang-Getriebe, das auch bei allen anderen Varianten eingesetzt wird.

Wir fuhren jetzt den D2 mit dem vom französischen PSA-Konzern stammenden 1,6-Liter-Diesel mit 85 kW / 115 PS und einem maximalen Drehmoment von 270 Newtonmetern (Nm), dessen Normverbrauch mit 3,6 Litern auf 100 km, entsprechend 94 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer, angegeben wird, was Klassenbestwerten entspricht. Auf den Bergstraßen oberhalb der norditalienischen Stadt Verona bewegten wir uns allerdings häufig mit hohen Drehzahlen im zweiten Gang, was den Verbrauch nach oben treibt.

Der D4 mit dem Zwei-Liter-Fünfzylinder-Diesel, 130 kW / 177 PS und 400 Nm machte auf diesen Strecken die deutlich bessere Figur und lag im Verbrauch nur wenig über dem des kleinen Diesels. Mit dem Fünfzylinder-Benziner T4 mit zwei Litern Hubraum und 180 PS (300 Nm) war die Erfahrung ähnlich gut, was das Fahrverhalten in dieser

Situation angeht. Da kann der V40 seine Qualitäten als agiler und wendiger Kurvenfresser mit geringer Wankneigung beweisen. Dabei hilft die elektrische Servolenkung, deren Unterstützung sich in drei Stufen regeln lässt.

Ganz harte Frontantriebs-Freunde werden wohlwollend zur Kenntnis nehmen, dass Volvo beim V40 nicht die kostengünstigere elektrische Feststellbremse gewählt hat, sondern beim klassischen Handbremshebel blieb, was besonders bei Kurven auf glatter Fahrbahn hilfreich sein kann, wenn man es kann. In jedem Fall lässt sich der V40 sportlich bewegen. Er ist straff abgestimmt. Sein Fahrwerk lässt allerdings die kurzen Stöße spür- und hörbar durch. Das fällt auch deswegen auf, weil der V40 sonst zu den Leisen im Lande zählt und mit Komfortelementen nicht geizt.

Der V40 T3 mit dem 110 kW / 150 PS starken Vierzylinder-Turbo-Benziner ist ab 24 680 Euro erhältlich, die Diesel-Einstiegs-Variante, der V40 D2 mit einem 84 kW / 115 PS für 24 980 Euro. Verkaufsstart des neuen Volvo war im April, zu den deutschen Händlern kommt das Modell im September. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.

Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.

Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40.



Volvo V40: Mit der Farbe Rot zeigt das aufpreispflichtige digitale Cockpit an, dass der Sport Modus gewählt wurde.



Volvo V40.



Volvo V40.