

Fahrbericht Volvo C40 Recharge



Nach dem XC 40 ist sein coupéhafter, um sechs Zentimeter flacherer Ableger C 40 [Volvos](#) zweites Elektromodell. Wir waren mit dessen bisheriger Basis, dem mindestens 48 850 Euro teuren C 40 Electric Single mit Frontantrieb und 231 PS starker Elektromaschine, unterwegs. Zum neuen Modelljahr hat Volvo auf Hinterradantrieb und 238 PS umgestellt, die Reichweite der unverändert 69 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie im Boden steigt so um 40 auf 476 Kilometer. Neu ist die Version mit 252 PS und 82-kWh-Batterie. Die kraftvolle Allradausführung mit zwei Elektromotoren leistet weiterhin 408 PS. Alle Neuerungen betreffen auch die Elektrovarianten vom XC 40.

Auf welche Karosserieform die Wahl fällt, ist Geschmacksache. Der 4,44 Meter lange C 40 mag eleganter daherkommen als sein Plattformbruder im klassischen SUV-Format, praktischer ist er nicht. Zwar sorgt der identische Radstand von 2,70 Metern auch im Crossover-Coupé für ordentliche Platzverhältnisse, das schräge Dach schränkt aber die Kopffreiheit im Fond ein. Das Heckfenster ist nur ein Schlitz, die Sicht nach hinten bescheiden. Da helfen auch die elektrisch umklappbaren Kopfstützen der Rücksitze wenig, die serienmäßige Rückfahrkamera ist mehr als willkommen. 413 bis 1205 Liter fasst der Kofferraum, die Ladefläche wird nach dem Umklappen der steil stehenden Rücksitzlehnen

topfeben. Praktisch ist der 31 Liter große Stauraum unter der Fronthaube, in dem die Tasche mit den Ladekabeln Platz findet.

Reichweite von 300 Kilometern

Mit dem 231 PS starken Permanent-Synchronmotor an der Vorderachse wirkt der knapp 2,1 Tonnen schwere Elektro-Crossover keinesfalls untermotorisiert. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist binnen 7,4 Sekunden erledigt, bei 160 km/h ist Schluss mit lustig. Die neuen Versionen werden erst bei 180 km/h abgeregelt. Der C 40 fährt geschmeidig und ausreichend agil, typisch Elektroauto eben. Bei teilweise eisigen Außentemperaturen kamen wir auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,3 kWh inklusive Ladeverlust und eine Reichweite von 300 Kilometern, nach der Norm sind es 18,4 kWh und rund 430 Kilometer. Schnellladen gelingt bis 150 kW, im Test flossen an einer 100-kW-Säule bei halb vollem Akku maximal 84 kWh.

Für Wechselstrom hatte Volvo dem Testwagen wohl versehentlich ein falsches Kabel beigelegt, das nur einphasiges Laden unterstützte. Damit tröpfelten an einer öffentlichen 11-kW-Säule nur magere 3,6 kW in die Batterie, und der Ladevorgang dauerte endlos lange achtzehn Stunden. Der Akkuladestand wird im Kombiinstrument bis zur Restreichweite von 50 Kilometern nur in Prozent angezeigt. Die Kilometerangabe muss über eine App im hochkant stehenden 9-Zoll-Touchscreen in der Mittelkonsole abgerufen werden.



[Bilderstrecke](#)

[Probefahrt Volvo C40 Recharge](#)

Über den Zentralbildschirm werden alle Fahrzeug- und Unterhaltungsfunktionen in teils verschachtelten Menüs gesteuert. Auch freies Rollen ohne spürbare Rekuperation oder das erstaunlich komfortable Ein-Pedal-Fahren mit maximaler Energierückgewinnung werden hier angewählt. Eine Direkttaste für den schnellen Wechsel zwischen den Modi fänden wir besser.

Mehr zum Thema

Der C 40 ist Volvos erstes lederfreies Modell. Nordisch-edel wirkt das Ambiente, bis auf das für die Ziereinlagen verwendete Hartplastik macht das Material einen hochwertigen Eindruck. Die Sicherheitsausstattung ist wie von Volvo gewohnt umfassend, der Notbremsassistent soll auch Radfahrer erkennen. Und größere Tiere.