Fahrvorstellung Volvo XC40 Recharge P8: Leistungsexplosion mit Förderung

Von Jens Meiners

Das Programm des kompakten Volvo XC40 erstreckte sich bislang vom Dreizylinder mit 129 PS (95 kW) bis zum 250 PS (184 kW) starken Vierzylinder, es gibt Mild- und Plug-in-Hybride, Handschalter und Automatik. Und jetzt gibt es ein 408 PS (300 kW) starkes Spitzenmodell. Das besondere dabei: Es handelt sich um ein Elektroauto. Es hört auf die informationsgesättigte Modellbezeichnung Volvo XC40 Recharge P8 AWD Pure Electric.

Recharge, das steht bei Volvo für die mit einem Kabel versehenen Modelle, also Elektroautos und Plug-in-Hybride; der Zusatz „Pure Electric“ verweist darauf, dass kein Verbrennungsmotor mehr eingebaut wird, und P8 markiert die oberste Leistungsstufe, während AWD natürlich für Allradantrieb steht. In diesem Zusammenhang gibt es sogar ein Offroad-Programm, das sich allerdings darauf beschränkt, die Traktion zu regulieren und das Auto bei steilen Bergabfahrten automatisch einzubremsen.

Der elektrische XC40 holt seine enorme Leistung aus dem gleichen Antrieb, der im Polestar 2 eingebaut ist. Dabei handelt es sich um zwei Permanentmagnet-Synchronmotoren, die vorn und im Heck sitzen und jeweils 150 kW (204 PS) leisten. Die Lithiumionen-Akkus verfügen über eine Speicherkapazität von 78 kWh und können per Gleichstrom mit bis zu 150 kW aufgeladen werden. Die maximale Reichweite innerorts beträgt im WLTP-Zyklus 529 Kilometer und außerorts 411 Kilometer. Diese Werte sind in der Realität leider kaum zu erreichen.

Jederzeit reproduzierbar sind indessen die hervorragenden Fahrleistungen dieses stärksten aller XC40. Der lautlose Spurt von 0 auf 100 km/h dauert ganze 4,9 Sekunden, und auch oberhalb von 100 km/h legt er mit großer Vehemenz an Tempo zu, bis er bei 180 km/h in den Abregler läuft – wie auch die konventionell angetriebenen XC40-Schwestermodelle.

Die sehr gute Beschleunigung und das spontane Ansprechverhalten bereiten engagierten Fahrern viel Freude, zumal es den Fahrwerksingenieuren recht erfolgreich gelungen ist, das Gewicht von knapp 2,2 Tonnen zu kaschieren. Im Stadtverkehr und bei Landstraßentempo bietet dieser XC40 Dynamik im Überfluss.

Die Rekuperation lässt sich in zwei Stufen einstellen, ebenso wie die Lenkkraft. Uns gefällt die „Segel“-Charakteristik und die leichtgängigere Lenk-Variante, die immer noch gute Rückmeldung liefert. Das Ein-Pedal-Fahren ist ebenfalls möglich, mit verzögert einsetzender, starker Rekuperation, die ansonsten über das Bremspedal eingeleitet wird. Das Bremsgefühl ist linear und der Übergang zum hydraulischen Bremsen ist überzeugend, nämlich kaum spürbar, gelöst.

Im Gegensatz zum Polestar 2 ist es übrigens nicht möglich, leichte Drifts einzuleiten: Die Stabilitätskontrolle ist stets voll aktiv. Überhaupt hat Volvo beim elektrischen XC40 die Eingriffsmöglichkeiten des Fahrers stark reduziert. So lassen sich weder die Empfindlichkeit der Assistenzsysteme noch Komfortfunktionen wie die Ambientebeleuchtung einstellen. Und die Restreichweite wird erst angezeigt, wenn der Füllstand der Batterie unter 20 Prozent sinkt, das lässt sich auch manuell nicht ändern.

Volvo will testen, wie die relativ strikten Einschränkungen, mit der die Nutzeroberfläche entrümpelt werden soll, beim Kunden ankommen, etliche Funktionen könnten in Zukunft auch wieder freigeschaltet werden. Was sicher keine schlechte Idee wäre.

Mit dem Infotainmentsystem auf Android-Basis betritt Volvo Neuland. In der Umsetzung

funktioniert das gut. Kleiner Wermutstropfen: Die Darstellung der gewählten Route in der Instrumentierung ist zu blass, auf der Karte im Zentralbildschirm hingegen gut gelöst.

Stilistisch hebt sich die Elektro-Variante vor allem durch die in Wagenfarbe lackierte Kühlermaske von ihren Schwestermodellen ab. Ansonsten hat sich an der nach wie vor frischen Außenhaut des XC40 und dem modernen, reduziert gestalteten Interieur wenig geändert – und das ist auch gut so. Besonders gut gefällt uns das optionale Innendesign in Lava-Orange, das einen auffälligen Kontrast zu den anthrazitfarbenen Sitzen der R-Design-Variante bietet.

Die Premium-Qualitäten dieses faszinierenden XC40 lässt sich Volvo adäquat vergüten: Unser Vorführer – Einstandspreis 62.900 Euro – kam auf über 70.000 Euro. Doch im 2022er-Modelljahr, das in wenigen Monaten einsetzt, wird Volvo den Einstiegspreis unter 60.000 Euro absenken. Damit gehen erhebliche Vergünstigungen bei der Dienstwagenbesteuerung einher, und dazu kommt ja noch der 7500-Euro-Zuschuss beim Kauf.

Für Elektro- und Leistungsfetischisten, die über bequeme Lademöglichkeiten verfügen, gilt daher: Der staatlich geförderte Aufstieg in die 408-PS-Klasse lohnt sich.

Daten Volvo XC40 P8 AWD Recharge Pure Electric

Länge x Breite x Höhe (m): 4,43 x 1,86 x 1,65
Radstand (m): 2,70
Antrieb: zwei Elektromotoren, Allrad
Leistung: 300 kW / 408 PS
Drehmoment: 660 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 78,0 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.
Elektr. Reichweite: 411 km (WLTP)
Stromverbrauch: 243 Wh/km
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2188 kg / max. 462 kg
Kofferraumvolumen: 414 + 31 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 11,8 m
Bodenfreiheit: 176 mm
Böschungswinkel: 20,0 Grad (v.) / 26,6 Grad (h.)
Rampenwinkel: 16,2 Grad
Wattiefe: 450 mm
Bereifung: 235/50 R 19 vorn, 255/45 R 19 hinten
Basispreis: 62.900 Euro

Bilder zum Artikel

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo XC40 Recharge P8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo