

Fahrbericht Volvo EX30: Schnell, aber nicht unbedingt sportlich

Von Jens Meiners

Die Marke Volvo, weiland sportlich konnotiert, setzt seit nunmehr einem halben Jahrhundert vor allem auf Sicherheit und das gute (oder schlechte) Gewissen der Kundschaft. Diesen Ansatz hat der frühere Markenchef Hakan Samuelsson 2017 auf die Spitze getrieben: Erst zählte er demonstrativ den Dieselmotor an, dann proklamierte er die vollständige Elektrifizierung der Marke. Zwei Jahre später setzte er die Zwangsabregelung bei 180 km/h um. Jetzt gibt es ein Auto, dass für die Zukunft von Volvo stehen will und gleichzeitig überraschend erschwinglich ist: den vollelektrischen EX30.

Er teilt sich die sogenannte Geely-SEA-Plattform mit dem neuen Smart und diversen chinesischen Modellen, strahlt aber skandinavisches Design in reinsten Form aus: Kühl und klar gezeichnet, perfekt proportioniert, garniert mit markentypischen Elementen. Und dieser Eindruck setzt sich im Innenraum fort.

Der von uns gefahrene EX30 mit „Twin-Motor-Performance“-Antrieb leistet 315 kW, läuft damit zwar auch nur 180 km/h, aber er tritt bei niedrigen Geschwindigkeiten geradezu brutal an: Von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden. Mit Sicherheit hat das nicht unbedingt viel zu tun, mit Fahrspaß schon eher. Wir raten dennoch zum Einstiegsmodell mit 200 kW (272 PS), die ausschließlich auf die Hinterachse übertragen werden. Die dürften völlig ausreichen.

Die kleine Batterie bringt allerdings nur 344 Kilometer Reichweite – im bekanntlich gnadenlos optimistischen WLTP-Zyklus. Eine größere Batterie, die für 475 Kilometer reichen soll, kostet stolze 5200 Euro Aufpreis. Interessanterweise liegt der Aufpreis für den zweiten Motor, mit dem der EX30 zum Allradler wird, bei lediglich weiteren 3100 Euro. Die Batterie, soviel ist klar, bleibt der große Kostentreiber. Übrigens: Mit 375 Kilogramm ist die Zuladung bei der Twin-Motor-Version dieses Fünfsitzers eher bescheiden.

Das Fahrwerk kommt mit der brutalen Leistung ordentlich klar, ist eher weich abgestimmt, die Stabilitätskontrolle greift früh ein. Gefragt ist angesichts der hohen Leistung aber vor allem die Eigenkontrolle des Fahrers: Mit 428 PS ist er kein Auto für Anfänger, noch weniger als die 272-PS-Version.

Der Kritik vieler Kollegen an der Instrumentierung schließen wir uns an: Wer demonstrativ soviel Wert auf Sicherheit legt wie Volvo, sollte den Tacho ins Blickfeld des Fahrers legen – ob nun konventionell oder über ein Head-Up-Display. Das Infotainment-System funktioniert auf Google-Basis und damit ausnehmend gut, jedenfalls solange das Mobilnetz steht.

Ein weiteres traditionelles Markenversprechen steht beim EX30 auf tönernen Füßen: Seit Jahrzehnten brüsten sich die Schweden mit der Langlebigkeit ihrer Autos, prahlten schon im Jahr 1980 damit, dass ein Volvo in Schweden durchschnittlich 18,7 Jahre alt werde. Dass irgendwelche Elektroautos ähnlich lange Laufzeiten erreichen, darf mit Fug und Recht bezweifelt werden.

Aber dafür ist der EX30 nicht sehr teuer: Die Preise beginnen bei 34.805 Euro für das Einstiegsmodell Core mit einem Motor und kleiner Batterie und reichen bis 50.305 Euro für das gut ausgestattete Topmodell Ultra mit Twin-Motor. Damit dürfte der Schwede mit den Genen aus China seinen Konkurrenten einiges Kopfzerbrechen bereiten. (aum)

Daten Volvo EX30 Plus Twin Motor Performance

Länge/Breite/Höhe: 423/184/156 cm

Radstand: 265 cm

2 Elektromotoren, Allradantrieb, 1-Gang-Getriebe

Leistung: 315 kW/428 PS
Batterie: 69,0-kWh-Lithiumionen-Akku
Max. Drehmoment: 548 Nm
Vmax: 180 km/h
Beschleunigung: 0-100 km/h in 3,6 Sekunden
Leergewicht/Zuladung: 1960/375 kg
Gepäckraum: 318 l
Preis: ab 46.705 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



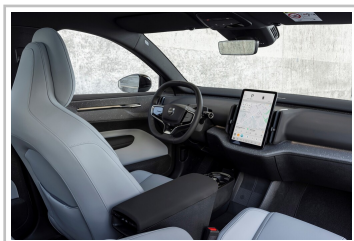
Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo



Volvo EX30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo
