



Bjorn Blokzijl
29 april 2017

Meer lifestyle, toch echt Volvo

Volvo kent een typisch nomenclature. Voor de sedans is de letter 'S' bepaald en op de stationwagons kun je de letter 'V' op de achterklep verwachten. Qua nummering is er wat minder duidelijkheid helaas, want qua topmodel heeft het merk meerdere auto's gekend de afgelopen 20 jaren. Zo was er de S90 eind jaren '90, wat eigenlijk een facelift van de 960 betrof. En ook de ruimere variant kreeg toentertijd de naam V90, als de ruimste en grootste auto van het Zweedse merk. Daarna waren de topmodellen - buiten de XC90 - S80 en V70 genaamd. Om wederom duidelijk aan te geven welke auto's aan de top van het gamma staan, kwamen de Zweden eerst al met een splinternieuwe Sedan en nu is er de 'V' die aan een test onderworpen wordt.



Dát is beter

De tijd dat Volvo's stationwagens hoekig - voor zoveel mogelijk praktische ruimte - waren, ligt inmiddels tijden achter ons. Ook zijn voorganger was een ruimtewonder, maar met een behoorlijk dynamisch uiterlijk. We verlangen nog wel eens terug naar het verleden van het merk, maar de markt wil juist de typische lifestyle-combi zoals we die ook bij de concurrentie al enkele jaren zien. Van de nieuwe designtaal van Volvo waren we bij de test van de S90 al onder de indruk. Ook bij de V90 zijn het de lange motorkap en de forse wielen die in het oog springen. Gezien de lengte van ruim 4,90 meter zijn grote wielen een must, maar voor het comfort zouden we opteren voor een maatje kleiner. Door de donkere lakkleur - Magic Blue Metallic - vallen de diverse verchromde onderdelen extra op, wat het nog fraaiër maakt dan bij de geteste sedan. Aan de achterzijde is gelukkig voor een minder controversieel ontwerp gekozen. Met zijn strakke lijnenspel, de aflopende daklijn en bijzondere achterlichtunits is hij echter zeker geen grijze muis en valt hij behoorlijk op in het Nederlandse verkeer. De auto wordt door het gros van de mensen als fraai bevonden, wat voor een land waarin stationwagens het per definitie beter doen dan sedans, een goed bericht is voor Volvo.



Zoals 'vroeger'

Het woord dashboard komt uit de tijd dat we ons nog voortbewogen in rijtuigen met daarvoor één of meerdere paarden. De plaat voor de voeten van de bestuurder en de passagiers was enkel bedoeld om opspattend vuil en stenen tegen te houden. Nu wordt dit paneel gebruikt om het gros van de meters, bedieningsknoppen en schermen te huizen. Bij veel auto's is in de loop van de tijd het dashboard sterk afgerond, maar bij de S/V90-reeks is deze plaat weer verticaal georiënteerd en zijn het scherm en de ventilatieroosters verticaal geplaatst. Het geeft een bepaald gevoel van luxe en distinctie. Ook de luxemerken als Bentley houden dit interieurdesign aan en we kunnen stellen dat je een slechter voorbeeld kunt hebben. Het centrale scherm ziet er niet alleen fraai uit, na wat gewenning is de bediening prettig. Daarbij is het touchscreen erg gevoelig - soms té gevoelig als je een adres invult en per ongeluk twee keer dezelfde letter intikt - en werkt het snel. Qua afwerking staat het interieur van de V90 op een hoog niveau en kan het meten met de top in zijn klasse. Dit is nog niet het geval als het gaat om materiaalgebruik. In een Audi zijn de naden tussen panelen uiterst klein, vind je overal zachte kunststoffen en is alles wat aluminium lijkt ook echt vervaardigd uit



Volvo V90 D4 Geartronic Inscription

dat materiaal. Dit is in de Volvo nog niet op hetzelfde niveau, al doet de uitvoering van het audiosysteem - met de prachtige speakers - weer wat terug. In vergelijking met de gereden sedan, is de hoofdruimte op de achterbank beter voor elkaar - door de doorlopende daklijn - en is er geheel achterin meer plek voor de wekelijkse boodschappen en bagage voor een uitgebreide vakantie. Daarbij ligt de zitpositie voor alle inzittenden op een hoog niveau en hebben lijf en leden alle plek en een hoop ondersteuning. Ondank de minder praktische vorm van de carrosserie is er meer bagageruimte - 60 liter meer als de achterbank nog overeind staat - beschikbaar dan bij de sedan en ten opzichte van zijn meer hoekige voorganger is het nadelige effect slechts maximaal 74 liter inhoud.



Kleiner is beter

Het rijden met een Volvo staat meestal synoniem aan een comfortabele rit van A naar B. In de basis geldt dit ook voor de V90 in combinatie met de 190 pk sterke dieselmotor en de 8-traps automaat. Toch kun je ook behoorlijk dynamisch de hoek om gaan met deze auto, waarbij de grote 20 inch wielen hier mede debet aan zijn. Het gevoel in het



Volvo V90 D4 Geartronic Inscription

stuurwiel is bovengemiddeld, maar nerveus wordt het nooit. Lange ritten op de snelweg is hetgeen waarvoor een auto als deze gemaakt is: comfortabel en veel stilte in de cabine. Daarbij filtert het onderstel de meeste oneffenheden goed weg, maar toch voel je het nadeel van de grote wielen als je korte oneffenheden op je pad krijgt. Het onderstel heeft dan wat moeite om deze te verwerken en door het platte rubber voel je meer dan je eigenlijk zou willen. Een maat kleiner is - zoals al eerder gezegd - een betere keuze.



Netjes

Waar de naamgeving van Volvo's al jaren volgens hetzelfde recept gaat, geldt dat voor de aanduiding van de motoren niet. In de jaren '90 waren voor de topmodellen enkel motoren met minimaal vijf cilinders beschikbaar, waarbij enkele benzinemotoren en alle dieselmotoren waren voorzien van een turbo. We denken met plezier terug aan de krachtige en daarbij fijn klinkende D5. Nu zijn het enkel viercilinders in het vooronder van alle Volvo's, zelfs de XC90 moest eraan geloven. Voor de aandrijving van de door ons gereden V90 is gekozen voor de D4. Met 190 pk en 400 Nm koppel weet hij wel



Volvo V90 D4 Geartronic Inscription

raad met de 4,94 meter lange en ruim 1.600 kilogram zware stationwagon. Dankzij de soepel schakelende 8-traps automaat heb je altijd de juiste hoeveelheid vermogen voor handen bij een acceleratie. De '100' moet vanuit stilstand gehaald kunnen worden in 8,5 seconden en bij 225 kilometer per uur stopt de versnelling. Zo prettig als de D5 ooit klonk, klinkt de motor in de neus van de V90 niet, maar oncomfortabel is het geluidsniveau nooit. Wel nagelt de motor wat als het koud is, maar onderweg, op kruissnelheid hoor je de motor niet. Na een uitgebreide testperiode werd een gemiddeld verbruik gemeten van 6,8 liter per 100 kilometer, wat gezien zijn gewicht een nette waarde is. Volgens de fabrieksopgave moet een waarde van 4,5 l / 100 km mogelijk zijn, maar dat lukt in de praktijk nooit.



Zweedse outsider

Volvo is met de XC90 een nieuwe weg ingeslagen. Niet alleen als het aankomt op het ontwerp van het exterieur, ook het interieur ging behoorlijk op de schop. Het resultaat mag er zijn, getuige de erg goede verkoopcijfers van de grote SUV - geholpen door een uitvoering met een lage bijtelling. Buiten de Duitse drie is Volvo een succesvolle



outsider. De afgelopen jaren verkocht het merk in het E-segment ongeveer net zoveel auto's als BMW en Audi dat deden en dat is - gezien het sterke imago van de Duitsers - een knappe prestatie. De nieuwe S90 en V90 hebben het in zich om dit succes voort te zetten. Qua praktische bruikbaarheid heeft de V90 ingeboet ten opzichte van zijn voorgangers, maar de uitstraling maakt dit meer dan goed. Inmiddels zijn er in de eerste vier maanden van dit jaar al bijna 700 exemplaren verkocht in Nederland, wat duidelijk aangeeft dat Volvo wederom een aantrekkelijk alternatief voor de gevestigde orde heeft neergezet. Bij ons heeft de auto indruk gemaakt en we zijn overtuigd van zijn kwaliteit. De concurrentie moet zich meer dan ooit zorgen gaan maken over deze grote Zweed.

Plus

- + Fraai uiterlijk
- + Prettige aandrijflijn
- + Veel binnenruimte

Min

- Te grote wielen
- Materiaalgebruik nog niet premium
- Touchscreen soms té gevoelig