



Intro

Met de Introductie van de XC90 was Volvo niet de eerste in het segment van de Luxe SUV's. De XC90 moet het in dit segment opnemen tegen sterke medespelers waaronder de Mercedes M-Klasse, de BMW X5, Lexus RX350, en de Volkswagen Touareg. Nu, inmiddels 4 jaar later, is er in Juli een kleine facelift doorgevoerd. Helaas was er op het moment van de rijtest geen gefacelifte versie als demo beschikbaar. De aanpassingen zijn gelukkig vrij nihil, waardoor ze alleen door autokenners zijn te spotten. Volvo wou, kosten wat het kost, het 'Gespierde maar toch vriendelijke' image van de XC90 in ere behouden.

De 2.5T is de meest verkochte versie naast de enig leverbare diesel, de D5. De gereden

2.5T is voorzien van de Geartronic automatische versnellingsbak.

In deze test zal blijken of de XC90 na 4 jaar nog steeds een succesvolle SUV is.



Het exterieur

Volvo is er uitermate goed in geslaagd om de SUV een moderne, typische Volvo-look mee te geven. De schouderbalk, de V-vormige motorkap, de rechte voorkant met zijn typische grille en de hoge achterlichten.

Als het op afmetingen aankomt is de XC90 niet bepaald *de kleinste*. De lengte van deze imposante SUV bedraagt 4,80m, de breedte 1,90m en de hoogte 1,78m. Dat is minstens 3cm breder en 12cm langer dan de belangrijkste Duitse concurrent, en dat merk je.

De XC90 is vooral een hoge, imposante verschijning. De hoge zit is voor vele (potentiële) kopers ook het voordeel en het motief voor de aanschaf van dit soort wagens. De XC90 heeft een aardige bovenvrijheid en accentueert zijn stoere uiterlijk verder met een beschermplaat onder aan de voorzijde. De roofrails zijn op dit soort wagens echte eyecatchers. Gelukkig zijn ze ook op deze XC90 aanwezig (uitgezonderd de nieuwe 'Sport'). Bij de gefacelifte versie kunnen ze ook in een aluminiumlook uitgevoerd worden. Aan de achterzijde zijn de typische hoge Volvo achterlichten prominent aanwezig. Ook aan de achterzijde is duidelijk te zien dat de auto hoog op zijn poten staat. Dit heeft echter als nadeel dat de til drempel erg hoog is. De achterklep gaat echter niet in zijn geheel de lucht in, de onderste ± 30 cm blijft staan, en kan voorover geklapt worden. Dit heeft weer als voordeel dat de lak niet beschadigd kan worden tijdens in-/uitladen.

De Park-assistenten zijn in het kunststof van de achterbumper verwerkt waardoor ze niet direct opvallend zichtbaar zijn.

Over het algemeen vinden veel mensen het uiterlijk van de XC90 wat vriendelijker, maar toch robuust overkomen dan zijn vooral Duitse concurrenten. Vooral de voorpartij en de typische Volvo achterlichten doen het goed bij de consument.



Het interieur

Wanneer de deur wordt geopend komt er een zeer gemoedelijke sfeer je tegemoet: de sfeer die in het gehele interieur van deze SUV heerst. De materialen die zijn gebruikt, het afwerkingsniveau, de degelijkheid, het staat allemaal op een zeer hoog niveau.

Het dashboard is herkenbaar Volvo, helemaal de klokkenwinkel die rechtstreeks uit het schap van de S60 en V70 lijkt te komen. Ze zijn in ieder geval overzichtelijk te noemen. Het lichte lederen interieur waar deze Summum versie mee is uitgevoerd geeft een zeer licht en ruimtelijk effect binnenin. Het dashboard is ook in deze kleur doorgevoerd wat samen met de houtinleg een chique karakter heeft.

De middenconsole is goed bereikbaar voor de bestuurder en alle toetsen zijn onder handbereik te bedienen. Op de middenconsole is o.a. de bediening van de

Radio/Cd-speler te vinden, de telefoonbediening, de Climate Control en stoelverwarming.

Het stuur in de testauto is uitgevoerd in donkerbruin hout (+ â, -435.-) wat de grip op het stuurwiel niet bepaald verbeterd, echter geeft het wel een chique uitstraling. Op het stuurwiel zijn zaken te regelen als Cruise Control, telefoon, volume/frequentie radio en het Volvo RTI navigatiesysteem.

Over het bedieningsgemak van bovengenoemde zaken kan ik kort zijn, dat is zeer goed. Uitgezonderd misschien de bediening van het RTI navigatiesysteem rechts achterop het stuurwiel, echter wordt er een afstandbediening meegeleverd waardoor het (bediening)probleem als sneeuw voor de zon verdwijnt.

De stoelen zitten, zoals je dat van Volvo mag verwachten, meesterlijk goed. Ook in de XC90 heeft Volvo (gelukkig) fauteuils gemonteerd. In de Summum zijn de stoelen elektrisch verstelbaar (met geheugenfunctie) waardoor een prima zithouding aangenomen kan worden. Uiteraard is het stuurwiel in hoogte en axiaal verstelbaar.

Achterin valt op dat de ruimte niet echt bijzonder groot is. Bij nader inzien moet dat iets bijgesteld worden, want de achterbank is in 3 verschillende delen te verschuiven over een rails. Dit is op deze manier gerealiseerd waardoor er achterin een 3e zitrij uit de bagagevloer kan worden getoverd.

De beenruimte op de achterbank (2e zitrij) kan dus variëren. Dankzij het geïntegreerde kinderzitje in het midden van de tweede zitrij zitten kinderen op de juiste hoogte voor de standaard veiligheidsgordel. Persoonlijk vond ik de tweede zitrij vrij hoog zitten. Je heb het idee dat je echt een stuk hoger zit dan de voorpassagiers. Het komt echter wel ten goede aan het uitzicht, je kijkt over iedereen heen. De zit op de tweede zitrij is goed te noemen. De bank geeft genoeg zijdelingse steun en doordat de auto breed is heb je voldoende zitruimte. Ook met de (verschuifbare) beenruimte en hoofdruimte is het goed gesteld.

Op de derde zitrij kunnen twee personen met een lichaamslengte tot ongeveer 160 cm comfortabel meerijden. De derde zitrij kan erg fraai in de bagageruimte worden weggewerkt waardoor een "normale" vlakke laadvloer overblijft. De bagageruimte

is mooi afgewerkt en kan met een beschermhoes worden afgeschermd. Ondanks de aanwezigheid van deze derde zitrij blijft de kofferruimte groot. Met alle zitplaatsen in gebruik, is er 530 liter ter beschikking. In normale toestand, met enkel de tweede zetelrij in gebruik en zitplaats 6 en 7 neergeklapt, loopt dat al op tot 615 liter.

De traditionele achterbank laat zich vanzelfsprekend neerklappen met een vlakke laadvloer tot gevolg. Je hebt dan 914 liter ter beschikking tot aan de onderste rand van de zijruiten, 1837 liter tot aan het dak.

Het gereden testexemplaar was ook voorzien van een elektrisch bedienbaar glazen schuif-/kanteldak (+ â, -1695.-) wat het ruimtelijke effect in het interieur alleen nog maar vergroot. Het dak kan op een zogenoemde ventilatiestand worden gezet, of geheel worden geopend.



Het rijden

De XC90 die bij de dealer klaar stond, is een 2.5T Geartronic Summum uitvoering. De 2.5 liter Turbo levert een vermogen van 210pk bij 5000tpm. Het maximumkoppel van 320Nm ligt tussen de 1500 en 4500 tpm.

Door deze cijfers kan al geconcludeerd worden dat het veel besproken "Turbogat"™ bij deze wagen niet aanwezig is. Dat komt mede doordat Volvo bij deze 5-cilinder een lagedrukturbolader monteert.

In de praktijk kan dit alleen maar bevestigd worden. Uit een laag toerental schiet de 1991 kilo zware SUV al meteen goed vooruit. De Geartronic doet goed zijn werk in combinatie met de 2.5 liter Turbo. De schakelwegen worden doorkruist zonder er erg in te hebben. De Geartronic is ook voorzien van een Manual-stand waarmee de

schakelwegen handmatig bedient kunnen worden.

De ophanging is vooraan van het type McPherson. Achteraan wordt gebruik gemaakt van een Multi-Link achterwielophanging. Die is niet adaptief, maar de gekozen afstelling zorgt bij normaal gebruik ten allen tijde voor een zeer comfortabele rit die dankzij een ver doorgedreven isolatie stil is en van storende trillingen vrij blijft. Tijdens een rit op de snelweg is het uitermate goed vertoeven in de XC90. Het enige wat de oren kunnen waarnemen is het rolgeluid van het rubber en het windgeruis wat bij SUV's nu eenmaal een grotere stoorzender is.

Door de grote spoorbreedte blijft de XC90 steeds stabiel in langzaam of snel genomen bochten. Echter, zoals het een (grote) SUV beaamd, helt de XC90 flink in de bochten. Het zwaartepunt ligt gewoon erg hoog bij dit soort modellen.

Het weggedrag is voorspelbaar, vooral onderstuurd. De communicatie tussen weg en stuurwiel is voor een SUV meer dan gemiddeld. De optionele snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging (+ 380 Nm) die op de testauto aanwezig was, is een aanrader. De stuurinstallatie werkt daarmee op lage snelheden en bij het inparkeren uitermate licht wat wel zo lekker is. Hoe hoger de snelheid, hoe zwaarder de werking van het stuur. Vooral bij hogere snelheden voelt dit wel zo prettig aan.

Tijdens de testrit komt goed naar voren dat de XC90 een heerlijk comfortabele SUV is. Het comfort ligt op een zeer hoog niveau. Je zit lekker hoog waardoor het zicht rondom uitstekend is. De motor (en automaat) reageert goed op het gaspedaal. Wanneer gedoseerd gas wordt gegeven komt de XC90 rustig op gang, echter wanneer het pedaal gevloerd wordt zal de Geartronic terugschakelen en de SUV de sporen geven. Het rempedaal vind ik persoonlijk niet erg prettig aanvoelen, hij moet erg ver ingetrapt worden wanneer er enig respons van de reminstallatie komt. Misschien is dit inmiddels anders bij de gefacelifte versie van de XC90.

Ondanks de afmetingen en de bodemvrijheid van een net geen 22cm is de XC90 geen terreinwagen. De tractie (van de optionele adaptieve vierwielaandrijving AWD) en bodemvrijheid voldoen ruimschoots voor een uitstapje op het onverhard, maar als je de XC90 moeilijk terrein voorschotelt zit de ophanging veel te snel door haar reserve heen

Volvo XC90 2.5T Summum

en zal ook de tractiecontrole niet meer kunnen verhinderen dat de bijna 2 ton zware SUV zich ingraaft. Niet erg, want Volvo steekt niet onder stoelen of banken dat de XC90 daar niet voor bedoeld is. Wie echt met de auto de modder in wil zal moeten shoppen bij concurrenten als Mitsubishi, Toyota of Land-Rover.

Tijdens de testrit op vooral provinciale- en snelwegen komt het verbruik, volgens de boordcomputer, op circa 15,0L/100km. Dit relatief hoge verbruik kan te maken hebben met de hoge koets en de motor, die toch 2 ton in beweging moet houden. Volgens de fabriekopgave van Volvo zou het verbruik op een gemend parcours 11,8L/100km moeten bedragen.



© Rijtesten.nl

Slot

Al-met-al is de Volvo XC90 nog steeds een indrukwekkende verschijning in het nederlandse straatbeeld. Het hoge comfort gehalte, de enorme binnenruimte en de mogelijkheid van een derde zitrij zijn in het voordeel van deze SUV. De degelijkheid en de kwaliteit straalt je tegemoet, maar dat mag ook wel in dit segment.

De Volvo XC90 moet opboksen tegen o.a. de eerder genoemde Mercedes M-Klasse, de BMW X5, Lexus RX350, en de Volkswagen Touareg.

Voor de geteste Volvo XC90 2.5T Geartronic Summum moet inclusief eerder genoemde opties plus zaken als Mobility-Line en Metallic Lak â¬81.300.- bij de dealer worden achtergelaten. Hiervoor krijg je een zeer comfortabele SUV met alle denkbare luxe voor een aangename rit.

Als er wordt gekeken hoe de XC90 in de markt ligt qua prijs t.o.v. de concurrentie, dan zit hij er middenin. Bij BMW moet er voor een vergelijkbare versie circa â¬85.000.- voor een X5 worden achtergelaten. Bij Mercedes circa â¬90.000.- voor de M-klasse, bij Lexus circa â¬80.000.- voor een RX350 en bij Volkswagen circa â¬78.000.- voor de Touareg.

De XC90 is geen auto voor stadsbewoners, maar meer voor mensen â¬in het landâ¬™, met een oprijlaan of een riante garage. En natuurlijk met een goed gevulde beurs.

Plus

- + Rij- en Zitcomfort
- + Zevenzitter
- + Algemene kwaliteit

Min

- Sponzige rem(pedaal)
- Niet de zuinigste
- Helt in bochten