



Bjorn Blokzijl
24 augustus 2014

Leasetoppertje!

In al het geweld van 14% bijtellingknallers werd de Volvo V40 wat naar de achtergrond gedrukt. Stationwagens met enorme bagageruimtes zijn voor het gezin toch wat handiger dan een C-segment hatchback. Om daar toch wat tegenin te brengen, komen de Zweden met de D4 Business, die met 190 pk voorop loopt in het groepje 14%-diesels. Dat scheidt hoge verwachtingen, want we kennen de V40 al als een prettige auto.



Prettige toevoeging

Het uiterlijk van de V40 was even wennen, zeker met de ietwat behoudend vormgegeven Volvo's van de afgelopen 30 jaar. Vooral de achterzijde met zijn bolle vormen en grote - optionele - achterspoiler met 'vinnen' valt wat uit de toon in vergelijking met bijvoorbeeld de V70. Toch is de V40 een prettige toevoeging aan het Nederlandse wagenpark dat in deze klasse voor een groot gedeelte bestaat uit auto's als de goede, maar minder gewaagd vormgegeven Golf. Bestel je de V40 zonder opties, dan staat hij op 16 inch stalen velgen met wioldoppen. Voor een zo laag mogelijk verbruik is een dergelijke velgenmaat met bijbehorende bandenbreedte het meest efficiënt. In tegenstelling tot veel auto's met 14% bijtelling is de V40 optioneel wel met grotere wielen te bestellen. Zelfs 18 inch behoort tot de mogelijkheden. Onder de auto die wij rijden is een maat kleiner geplaatst. Naast de grotere velgen is het uiterlijk verfraaid door middel van een dikkere achterbumper met 'diffuser', dubbele uitlaten, een grotere achterklepspoiler en een fraaie pareleffect witte lak. Hoewel een maat grotere velgen de auto nog mooier maken, zouden wij hier ten behoeve van het comfort niet voor kiezen.



Hoogwaardig

Als je wil concurreren met auto's als de Octavia Combi en de Leon ST, dan is enkel een fraai uiterlijk niet voldoende. Beide stationwagens hebben een enorme binnenruimte, zeker in vergelijking met de V40. Tekenend is het aantal liters in de bagageruimte: 335 liter achterin de V40, tegenover 610 liter in het ruim van de Octavia. Maar er kan niet alleen minder bagage mee in de Volvo, ook de achterpassagiers zitten een stuk minder ruim dan in de VAG-broeders. Qua hoofdruimte zit je tot een lichaamslengte van 1.80 m nog niet tegen het dak, maar de benen zitten dan wel ingeklemd tussen achterbank en voorstoel. Voorin merk je niks meer van de beperkte binnenruimte en zit je prinsheerlijk op fantastische stoelen. Deze ondersteunen het lichaam perfect en zijn op tig manieren te verstellen, om zo iedereen een prettige zitpositie te kunnen geven. Daarbij kijk je uit over een fraai dashboard, dat hoogwaardiger aanvoelt dan het dashboard van veel van zijn opponenten. Vooral het gebruikte kunststof en de aluminium afwerking geven het binnenste een 'premium' uitstraling. Het audiosysteem is geleverd door Harman Kardon en geeft een erg goed geluid weer; van rock tot klassiek, elke toon is helder en kraakvrij. Je kan hem bedienen met de knoppen op het stuur of met de draaiknoppen

op het dashboard. In beide gevallen werkt het logisch en zonder teveel fratsen. Navigatie en de auto-instellingen worden via dezelfde keuzeknoppen bediend.



Zonder stoppen naar Marseille

De V40 D4 kies je niet om zijn binnenruimte, maar om zijn hoge vermogen en fijne rijeigenschappen. In beide heeft de auto ons niet teleurgesteld. 190 Pk en een koppel van 400 Nm zijn ruim voldoende om de 1.360 kilo zware V40 tot indrukwekkende prestaties te helpen. In 7,5 seconden is de 100 kilometer per uur al gehaald. Weinig auto's met een lage bijtelling zullen hem dat nadoen. Mede door zijn forse vermogen mag de auto een geremde aanhanger van liefst 1.500 kilogram trekken. Iets wat in dit segment zeker geen gemeengoed is. De topsnelheid van de D4 is begrensd op 190 kilometer per uur. In Nederland zul je deze snelheid Ã¼berhaupt niet halen - als je je rijbewijs wilt behouden - en ook op de Autobahn is het steeds minder mogelijk om boven de '200' te rijden. Om deze snelheidsbegrenzing zouden wij de auto niet laten staan. Wil je toch harder rijden, dan staat de 'normale' D4 in de prijslijst. Zonder de begrenzer haalt deze auto 230 km/u, maar kost hij 4.500 euro meer door zijn hogere

gemiddeld verbruik. Wel is deze auto in tegenstelling tot de 'Business' te bestellen met automatisch. Maar dan zou de meerprijs zelfs zeven mille bedragen.

Ondanks het flinke vermogen geeft Volvo een gemiddeld verbruik op van slechts 3.3 liter per 100 kilometer. Zoals vaker haal je die waarde nooit en te nimmer. Zelfs als je niet harder dan 100 rijdt en af en toe eens achter een vrachtwagen blijft 'hangen' kom je niet onder de 4 l / 100 km. Met een klein beetje moeite - vooral door toepassing van 'het nieuwe rijden' - haalde ik een gemiddeld verbruik van 4.9 liter per 100 kilometer. Met kleinere velgen - met smallere banden - de standaard achterbumper $\hat{=}$ zonder achterspoiler moet een gunstiger verbruik te realiseren zijn. Al deze genoemde zaken zorgen voor meer weerstand, die het verbruik negatief beïnvloedt. Houd je het gemiddeld verbruik zoals het mijne, dan is een volle tank voldoende om ruim 1.250 kilometer ver te komen; toch lekker om zonder tanken van Utrecht naar Marseille te kunnen rijden.



Comfortabel en uitdagend

Een hoog vermogen is één, goede rijeigenschappen zijn nummer twee. Toen we met de V40 D2 op pad waren, bevielen zijn prettige rijeigenschappen ons en die zijn in de basis niet anders bij de D4. Door het standaard op de D4 aanwezige 'Dynamic chassis', zijn de reacties op het stuurwiel wel wat directer en is de auto ietwat verlaagd. Hierdoor ligt de auto strakker op de weg, maar is de vering ook wat stugger. Korte oneffenheden worden goed voelbaar doorgegeven aan de inzittenden. Zoals we al eerder aangaven: grote velgen zijn mooi, maar niet bevorderlijk voor het comfort. De 17 inch velgen bieden echter wel voldoende comfort om zonder pijn en moeite van A naar B te reizen, ook als A en B ver uit elkaar liggen. Het chassis doet zijn werk goed als het gaat om stuurgedrag en het op de weg zetten van het vermogen. De auto nodigt uit om bochtige wegen te verkiezen boven de snelweg. Ook als je voor je gevoel wat te hard een bocht in rijdt, bijten de banden zich in het asfalt en gaat de auto er zonder morren doorheen. Nooit hadden we last van een heftig knipperend lampje van de tractiecontrole, al reden we altijd op droog wegdek. Op nat wegdek kunnen we ons voorstellen dat de voorwielen door het hoge koppel de grip verliezen.



DÃ© keuze voor de autoliefhebber

Het is er niet makkelijker op geworden voor de leaserijder die een nieuwe auto mag uitzoeken dit jaar. Tot voor kort was de keuze beperkt en wist je al snel welke auto je zou gaan rijden als je niet meer dan 14% bijtelling wil betalen. Met de komst van de V40 D4 Business is er een alternatief voor de leaserijder die goedkoop uit wil zijn en een hoop vermogen onder zijn rechtervoet wil hebben. Op het gebied van binnenruimte laat de auto wat steken vallen. Verlang je zeeÃ«n van ruimte op de achterbank en in de kofferbak, dan moet je de V40 links laten liggen en voor Ã©Ã©n van de andere aanbieders kiezen. Heb je al die ruimte helemaal niet nodig en heb je liever een flinke bak vermogen en plezierige rijeigenschappen, dan is de V40 D4 dÃ© auto voor jou.

Plus

- + Heerlijke aandrijflijn
- + Goede rijeigenschappen
- + Hoog vermogen en toch 14% bijtelling

Min

- Achterin wat krap
- Fabrieksopgave bij lange na niet haalbaar
- Begrenzing op 190 km/u