



Volvo V40

Te mooi om waar te zijn?

Autotest | Volvo stond voor een groot probleem. De V50 was al een prima auto. Hoe verbeter je een succesnummer? En hoe maak je dat nieuwe model zo veel beter dat zelfs kopers van andere merken voor een Volvo zullen kiezen? De oplossing: stel hogere eisen dan ooit tevoren. De V40 zou de meest dynamische, zuinigste en veiligste in z'n soort zijn. Is dat te mooi om waar te zijn?

Het lijkt onlogisch dat de opvolger van de Volvo "V50" de naam "V40" draagt. Een nieuwer, beter model zou een hoger nummer moeten hebben. Toch heeft Volvo een logische verklaring: geheel tegen de trend in is de V40 namelijk kleiner dan de V50.

Het doel was om de V40 tot de meest dynamische en tegelijkertijd de meest zuinige auto in z'n klasse te maken. Dat is gemakkelijker te realiseren met een kleinere dan met een grotere auto.

Vormgeving

Toch oogt de V40 groter dan de voorganger. Alle lijnen in het front en aan de achterzijde wijzen naar buiten, om de breedte te benadrukken. Zaken als LED-dagrijverlichting trekken de aandacht bovendien naar de uiterste hoeken en dat bevestigt opnieuw het idee dat de V40 een brede, stoere auto is.



Dit zijn echter "trucs" die vrijwel alle fabrikanten gebruiken. Volvo gaat een stap verder met een voetgangersairbag aan de buitenkant van de auto. Daarmee wordt veel meer dan alleen de veiligheid van voetgangers vergroot. Het vergroot vooral de vrijheid van de vormgevers.

Autofabrikanten zijn verplicht de nodige ruimte tussen de motor en de motorkap te houden, zodat de motorkap iets inneemt bij een eventuele aanrijding met een voetganger. Dankzij de toepassing van een airbag aan de buitenkant van de auto, vervalt die eis. De V40

kon daarom een lagere motorkap krijgen, wat op zijn beurt weer een lagere schouderlijn en een lagere daklijn toelaat.

Wat alleen een veiligheidsvoorziening lijkt te zijn, is hét geheim achter de hele opzet van de V40. De lage, langgerekte vorm zorgt behalve voor een aantrekkelijk uiterlijk ook voor een betere stroomlijn.



Interieur

De bijzondere vormgeving gaat allerm minst ten koste van de binnenruimte. De ruimte voorin is prima en zoals gebruikelijk bij Volvo zitten de stoelen meer dan voortreffelijk. Meer dan voorheen hebben de technici verschillende soorten schuim gebruikt om de stoelen op exact de juiste plaatsen meer comfort of juist meer steun te doen geven.

Ook op de achterbank is dit principe toegepast, zodat ook de achterpassagiers prettiger zitten dan in de gemiddelde auto. Bovendien zijn de achterstoelen iets naar het midden geplaatst, zodat de achterpassagiers niet tegen een hoofdsteun aankijken maar juist vrij zicht vooruit hebben. Toch is het comfort achterin sterk afhankelijk van het postuur van de achterpassagiers. De beenruimte is weliswaar prima, maar de hoofdruimte laat te wensen over.



Alhoewel de V40 het uiterlijk heeft van een stationwagon, is de bagageruimte ronduit klein voor een auto van deze omvang. Zelfs kleinere hatchbacks bieden meer kofferruimte. Door de smalle achterklep is de bagageruimte bovendien lastig te bereiken.

Uitrusting

In het op-en-top Scandinavische interieur voert moderne techniek de boventoon. Uiteraard is de V40 (te) voorzien van een gecombineerd audio-, video- (!), communicatie- en navigatiesysteem. De mobiele telefoon of MP3-speler kan worden gekoppeld via USB of Bluetooth. Het optionele "high end" audiosysteem klinkt op gemiddeld volume nog warmer en nog helderder dan in de duurdere Volvo V60. Op hoog volume schiet de versterker echter tekort en overstuurt het geluid gemakkelijk.



Net als de andere nieuwe Volvo's, remt de V40 geheel zelfstandig voor objecten. Zowel een camera als een radar houden de omgeving in de gaten. Als de bestuurder te hard op een trager (of stilstaand) object af rijdt, knippert een rode lamp op het dashboard die in de voorruit reflecteert en in het blikveld van de bestuurder opdoemt. Wanneer dan geen snelheid wordt geminderd, klinkt een waarschuwing.

Heel bijzonder zijn de snelheidsmeter en toerenteller. De analoge klokken zijn vervangen door een display. De bestuurder kan kiezen uit drie "thema's". Die verschillen niet alleen in kleur en stijl. Zo staat bij de sportieve klokken de toerenteller centraal. In de economische modus wordt de bestuurder aangemoedigd om zuinig te rijden. Een balkje naast de verbruiksmeter toont het gemiddelde verbruik. Wie consistent zuinig rijdt, wordt beloond met een sierlijke "E" in het display.

Veiligheid

Een Volvo is pas een Volvo als er extra aandacht is besteed aan de veiligheid. Alhoewel de V40 de "kleine" Volvo is, is dit model (te) voorzien van alle veiligheidsvergrotenende systemen die het merk in huis heeft. Zo leest de auto verkeersborden en worden snelheidslimieten als geheugensteuntje in een display getoond. Wanneer de belijning op het wegdek onbedoeld wordt overschreden, voelt het in het stuurwiel alsof over een stoeprand(je) wordt gereden.



Mocht ook die waarschuwing worden genegeerd, dan remt de V40 geheel zelfstandig om een aanrijding met een voetganger (alleen voetgangers!) te voorkomen. In tegenstelling tot de andere Volvo's, remt de V40 bij snelheden tot 50 km/u (was: 30 km/u).

Ook heel handig: bij het achteruit rijden, "kijkt" een radar of de omgeving veilig is. Wie vooruit een

parkeervak inrijdt, kan nu veiliger achteruit weggrijden (alhoewel achteruit inparkeren verstandiger blijft).

Diesel

Hoe zuinig de V40 is, hangt uiteraard af van de gekozen krachtbron. Met de "D2" onder de motorkap is de V40 in theorie de zuinigste auto in zijn klasse (verbruik: 1 op 27,8, CO2-uitstoot: 94 gram per kilometer).



Helaas is goed merkbaar dat de D2 de lichtst leverbare dieselmotor is. Het vermogen wordt moeizaam opgebouwd en met name weggrijden vanuit stilstand gaat aarzelend. Omdat de koppeling weinig gevoel heeft, vraagt het (soepel) rijden met de D2 enige gewenning. Eenmaal op toeren is het vermogen van 115 pk / 270 Nm ruimschoots voldoende. De D2 komt dan met gemak mee met de verkeersstroom en ook een vlotte tussen-acceleratie is geen probleem.

Ter vergelijking is ook gereden met de 177 pk / 400 Nm sterke "D4". Meteen valt op dat deze grotere dieselmotor een rustigere, stillere loop heeft. Het vermogen is overvloedig en is over een breder toerenbereik beschikbaar. De V40 D4 reageert zelfs zo alert en kan met zoveel overmacht accelereren, dat een nog snellere "D5" volstrekt overbodig lijkt.



Ondanks het royale vermogen blijft het verbruik beperkt. Het testverbruik kwam uit op 1 op 14. Dat is veel hoger dan het door Volvo beloofde verbruik van 1 op 23,3, maar gezien het veeleisende parcours (bergen, stadsverkeer) is het nog steeds een keurige score.

Benzine

Met de "T4" benzinemotor onder de kap verandert de V40 in een echt feestnummer. Terwijl de beide dieselmotoren enige bedenktijd nodig hebben alvorens te versnellen, reageert de T4 ronduit agressief op het gaspedaal.



De testauto was bovendien voorzien van een "Powershift" automatische transmissie. Deze heeft een dubbele koppeling en schakelt daarom sneller dan zelfs een coureur zou kunnen. Daarbij voelt de automaat de bestuurder prima aan. Bij kalm rijden wordt direct een hoge versnelling gekozen voor een laag verbruik en maximaal comfort. Zodra het gaspedaal iets dieper wordt ingetrapt, schakelt de automaat terug en volgt keer-op-keer een razendsnelle acceleratie.

Weggedrag

De laatste belofte van Volvo is een dynamisch weggedrag. Om dat te bereiken is extra aandacht besteed aan de stevigheid en het zwaartepunt van de auto. Dat dient niet alleen de veiligheid, maar zorgt er ook voor dat het koetswerk minder "werkt" in de bocht. Het resultaat is er naar: de V40 stuurt scherp en geeft meer rijplezier als de snelheid wordt verhoogd. Ongemerkt werd steeds harder gereden om meer te kunnen genieten van het weggedrag.

Optioneel is de V40 te voorzien van een sportonderstel. Dit bestaat uit stuggere dempers die de auto bovendien 10 mm verlagen. Het effect hiervan is overduidelijk en geeft de auto een sportiever karakter.



Conclusie

Het lijkt te mooi om waar te zijn: de nieuwe V40 zou dynamischer rijden, maar tegelijkertijd zuiniger en veiliger zijn dan iedere andere auto in z'n segment. Om met de zuinigheid te beginnen: de V40 is alleen op papier heel zuinig. Door het wat aarzelende karakter van de dieselmotoren, lenen deze zich minder goed voor een kalme rijstijl. Het is daarom lastig om het beloofde lage verbruik daadwerkelijk te realiseren.

Op het gebied van veiligheid weet de V40 meer dan te overtuigen. De vele actieve veiligheidssystemen dragen effectief bij aan het voorkomen van ongelukken. Bovendien gaf de innovatieve voetgangersairbag de vormgevers meer vrijheid en dat heeft in een fraai lijnenspel geresulteerd.

Of de Volvo V40 de best rijdende auto in z'n soort is, is een kwestie van smaak. Één ding is zeker: in vergelijking met de andere Volvo-modellen, is de V40 absoluut het meest levendige model. ■



Specificaties

Volvo V40 D2 Summum

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	430 x 180 x 145 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.266 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	52 l
Bagageruimte	335/1032 l
Bandenmaat	195/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 3600 tpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,9 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	3,4 l / 100 km
Verbruik stad	3,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	88 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.795,-
Prijs instapmodel	€ 26.195,-