



Volvo V40 D2

U vraagt, wij draaien

Autotest | U vraagt, wij draaien. Nederlandse klanten vroegen om een auto die in aanmerking kwam voor lage bijtelling, maar tegelijkertijd sterk en snel was. Volvo kwam aan die wens tegemoet met de uiterst succesvolle "V40 D4" (190 pk en toch 14% bijtelling). Een jaar later heeft de Nederlandse overheid de regels van het spel veranderd. Geen probleem voor Volvo, want hier is de "V40 D2"!

De Nederlandse overheid heeft een duidelijk doel voor ogen: de uitstoot van auto's moet omlaag. Om dat te bereiken worden vervuilende auto's zwaar belast, terwijl zuinige auto's juist worden beloond met belastingvoordeel. En om autofabrikanten scherp te houden, worden de regels ieder jaar aangescherpt.

De "V40 D4", die een jaar geleden nog in aanmerking kwam voor maximaal belastingvoordeel (14% bijtelling), voldoet anno 2015 niet meer aan de eisen. De uitstoot moest nog lager.



Theorie

Om dat te realiseren, koos Volvo een ongebruikelijke oplossing. In plaats dat de motor kleiner werd gemaakt, koos Volvo voor een grotere motor! Bij de introductie van de Volvo V40 had de "D2" dieselmotor een inhoud van 1.6 liter. De nieuwe D2 heeft een inhoud van 2.0 liter en lijkt daarmee minder zuinig. De gedachte achter deze nieuwe dieselmotor is: een grote motor die licht werk heeft, is zuiniger dan een kleine

motor die hard moet werken.

Bovendien is de opzet van deze D2 relatief eenvoudig. Volvo gaat zich niet te buiten aan technische hoogstandjes zoals hybride-aandrijving of cilinder-uitschakeling. Het geheim van de D2 (en de andere dieselmotoren in de V40) is "i-Art" technologie, waarbij iedere cilinder apart wordt aangestuurd voor een nauwkeurigere inspuiting.

Voor deze extra zuinige D2 is de overige techniek versimpeld. De dubbele turbo die op deze motor aanwezig was, is namelijk vervangen door een enkele.



Praktijk

Om het verbruik verder te verlagen, zijn de versnellingsbakverhoudingen aangepast. Het effect daarvan is in de praktijk overduidelijk. Bij lage snelheden is de D2 verrassend kwek en zelfs uitdagend te noemen. In de stad profiteert de bestuurder van het royale koppel van 280 Nm. De reactie op het gaspedaal is direct en kordaat. Nooit geeft deze D2 het idee dat de motor onderbemeten is of dat op de prestaties is ingeleverd ten gunste van het verbruik.

Enmaal op de snelweg (100 km/u of sneller) heeft de V40 D2 een heel ander karakter. Daar wordt het toerental extreem laag gehouden. 80 km/u betekent iets meer dan 1.000 toeren per minuut. 120 km/u is een luttel 2.000 toeren per minuut. Zoals gezegd: dit is een grote motor die het rustig aan doet en op die

manier bezuinigt.

Dankzij dat lage toerental blijven het verbruik en de rijgeluiden beperkt, maar met het levendige karakter is het gedaan. Voor tussenacceleraties vanaf een hoge snelheid moet teruggeschakeld worden. Voor de een is dat bezwaarlijk; voor de testrijder maakt het de V40 D2 tot een opmerkelijk ontspannen auto om te rijden.



Zelfs wanneer het toerental sterk terugloopt, zal de motor nooit "bokken" (schudden) of anderszins tegenstribbelen. Dat is te danken aan een aangepaste ophanging van de motor en een goede geluidsisolatie. Het zorgt er echter ook voor dat het risico bestaat de motor te langzaam te laten draaien en zo voor vroegtijdige slijtage te zorgen en/of het verbruik te verhogen.



Volgens Volvo verbruikt de V40 D2 gemiddeld 3,2 liter per 100 km. Tijdens de proefrit is extreem kalm gereden, is zo veel mogelijk geanticipeerd om een constante snelheid aan te kunnen houden en zijn grote stroomverbruikers (airco!) uitgeschakeld. Desondanks kwam het testverbruik uit op 4,7 liter per 100 km. Dat is beduidend beter dan de testrit met de vorige D2, maar slechter dan met de veel sterkere D4.

Weggedrag

Zoals gebruikelijk bij spaardiesels als deze, is de stroomlijn op details verbeterd en zijn banden met extreem lage rolweerstand gemonteerd. Van beide is niets merkbaar, of het moet zijn dat de D2 nog stiller lijkt dan voorheen.

Ondanks de eco-banden is en blijft het weggedrag uitstekend. Het onderstel is uiterst capabel en terwijl de besturing licht is, voelt de bestuurder toch waartoe de auto in staat is.



Uitrusting

Zoals de naam al suggereert, is de hier gereden "Business"-uitvoering gericht op de zakelijke rijder. Op de uitrusting is daarom niet bespaard. Uiteraard staat de veiligheid bij Volvo voorop. Daarnaast charmeert Volvo met uiterst comfortabele stoelen en een audiosysteem dat beter klinkt dan gebruikelijk in deze prijsklasse.

Ook heel aangenaam zijn de digitale klokken. De traditionele snelheidsmeter en toerenteller zijn vervangen door een beeldscherm, met als voordeel dat de gebruiker nu een eigen indeling kan kiezen. Zo is er een sportieve modus waarbij de toerenteller en snelheid prominent worden gekozen. In de eco-stand draait alles om het verbruik.



Toch blijft er ook nog wat te wensen over. Nog steeds is de binnenruimte matig voor een auto van deze

omvang. Bovendien scoort de V40 matig als het gaat om integratie met smartphones. Misschien een verzoekje voor de volgende ronde?

Conclusie

De Volvo V40 is een groot succes. Klanten geven duidelijk aan wat ze willen, Volvo realiseert het. Zakelijke rijders in Nederland willen een sterke dieselmotor die desondanks zo zuinig is dat de auto in aanmerking komt voor belastingvoordeel ("lage bijtelling"). De eisen die de belastingdienst stelt, worden steeds strenger en dus blijft Volvo de V40 aanpassen.

Met de nieuwste "V40 D2 Business" heeft Volvo wederom een slimme manier gevonden om goede prestaties en een laag verbruik te combineren. Althans, in theorie. In de praktijk is de D2 levendig bij lage snelheden, maar juist tam (lees: comfortabel!) bij hoge snelheden. Helaas is het beloofde lage verbruik in de praktijk nauwelijks te realiseren. Het belastingvoordeel is daar niet minder om, het milieuvoordeel wel.

Het economische karakter doet geen afbreuk aan de bekende kwaliteiten van de Volvo V40. De auto blijft comfortabel, luxueus en natuurlijk heel veilig. ■



Specificaties

Volvo V40 D2 D2 Inscription

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	437 x 180 x 144 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.292 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	335/1032 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1969 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	120 pk @ 3750 tpm
Koppel	280 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,5 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	3,2 l / 100 km
Verbruik stad	3,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	2,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	82 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 33.695,-
Prijs instapmodel	€ 26.195,-