



Volvo XC90

Heimelijke genoegens

Autotest | Eigenlijk is het best wel fijn, zo'n grote SUV. De overweldigende ruimte, de overdadige luxe, het machtige gevoel en natuurlijk de grootste prestaties zijn onweerstaanbaar. Alleen het negatieve imago dat aan auto's als deze kleeft is minder prettig. Er is echter een grote SUV die wel "mag": de Volvo XC90.

Twaalf jaar lang was de vorige generatie van de Volvo een regelrecht verkoopsucces. En dat had Volvo vooral te danken aan de concurrentie! Grote SUVs van de grote Duitse en Amerikaanse merken zijn niet beter of slechter dan de Volvo, maar er kleeft wel een negatief imago aan die auto's.

Met een lengte van bijna vijf meter en een breedte van een kleine twee meter, is de Volvo XC90 bepaald geen kleintje. En ook als het gaat om de prestaties en uitrusting doet de XC90 niet onder voor de concurrentie. Het verschil zit in het imago.



Bij Volvo is vierwielaandrijving geen overbodige luxe die toch nooit wordt gebruikt, maar een veiligheidsvoorziening. De Volvo XC90 is niet overmaakt, maar lekker ruim voor het hele gezin. Om het imago te versterken oogt de nieuwe XC90 niet stoer en onverzettelijk, maar zelfverzekerd en futuristisch. Dat werkt, want dit is de eerste grote SUV die tijdens de testrit opgestoken duimen van andere weggebruikers scoorde!

Uitrusting

De XC90 is vooral bedoeld als topmodel van Volvo en daarom is dit model als eerste voorzien van de laatste

veiligheidssystemen en de modernste techniek. Wanneer wordt gekozen voor een luxe uitrusting inclusief de nodige optie-pakketten, biedt de XC90 letterlijk alle luxe- en veiligheidsvoorzieningen die er op dit moment in de autowereld beschikbaar zijn.



Op het gebied van veiligheid gaat de XC90 zo ver, dat het bijna lastig is om nog een ongeluk te veroorzaken. Twee camera's, een radar en een "ladar" (laser / radar combinatie) kijken met de bestuurder mee, waarschuwen en grijpen desnoods in. Ook bij manoeuvreren kijken vier camera's rondom mee en zelfs in de achterbumper is een radar verwerkt, zodat de computer kan waarschuwen voor kruisend verkeer bij achteruit rijden.

Het optionele Bowers & Wilkins audiosysteem is geen koopje, maar klinkt werkelijk subliem. De ruimtelijkheid is ongeëvenaard, de klank helder en realistisch. Daarbij valt op dat dit audiosysteem zich leent voor iedere muzieksoort en zelfs met matige gecodeerde mp3-bestanden nog lekker klinkt.



Wat de XC90 ook bijzonder maakt, is de vernieuwende ergonomie. Volvo heeft alledaagse zaken opnieuw overdacht en kwam daarom met slimme oplossingen. Dat betreft simpele dingen zoals een derde zitrij met automatisch opklappende hoofdsteunen en een anti-verblidingsstand voor de buitenspiegels, maar ook de bediening van de elektronica.

Centraal op het dashboard is een (staand) beeldscherm te vinden dat grofweg even groot is als een iPad. Net als een iPad heeft het een knop om de beginpagina op te roepen, verder worden alle functies bediend door het scherm aan te raken of te "swipen" (vegen). Ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto is op het moment van schrijven nog niet beschikbaar, maar Volvo zegt hier aan te werken.

Optioneel is de XC90 te voorzien van een derde zitrij. De toegang tot deze zitrij is wat lastig, maar de hoofd- en beenruimte is redelijk. Kleine kinderen zitten hier goed, voor inschikkelijke volwassenen is het op korte ritten net voldoende. De bagageruimte is gigantisch en zelfs wanneer de derde zitrij in gebruik is resteert nog altijd meer kofferruimte dan in de gemiddelde hatchback.



Rijden

Voor deze test is gekozen voor de "D5" dieselmotor omdat die het beste bij het karakter van de XC90 past. Terwijl de concurrentie uitpakt met grote, zescilinder motoren is zelfs de sterkste dieselmotor in het gamma van de XC90 een bescheiden 2.0 liter viercilinder.



Het verschil is meteen duidelijk: de meeste SUV's in dit segment imponeren met enorme vermogens, een machtig geluid en een uitdagend karakter. De XC90 D5 daarentegen probeert zichzelf zo veel mogelijk weg te cijferen. De krachtbron levert vermogen wanneer dat nodig is, maar daagt nooit uit en geeft geen machtig gevoel. In plaats van veel of weinig vermogen, levert de D5 altijd het juiste vermogen.

Ook de standaard gemonteerde achttraps automaat doet exact wat er van verwacht wordt. De automaat

schakelt niet geheel onmerkbaar, maar schakelt wel op de juiste momenten en is daarom nooit storend. Het door Volvo beloofde verbruik van 5.8 liter is met een uiterst kalme rijstijl (lange afstanden, nooit harder dan 100 km/u) daadwerkelijk te realiseren.



Weggedrag

Zoals inmiddels bijna gebruikelijk, toont de XC90 met een druk op de knop een comfortabel of juist een sportief karakter. Hoe groot het verschil tussen deze modi is, hangt sterk af van het gekozen onderstel. De XC90 is namelijk leverbaar met een standaard onderstel of met luchtvering. Alleen in dat laatste geval wordt ook het weggedrag sterk beïnvloed door de gekozen modus.

Het standaard onderstel voldoet ruimschoots, maar heeft een tweeslachtig karakter. De XC90 is vooral bedoeld als comfortabele auto, maar het standaard onderstel is ongebruikelijk stug voor een auto als deze. Daarbij heeft Volvo de XC90 voorzien van een relatief klein stuurwiel, waardoor de auto kleiner voelt dan deze eigenlijk is.



Een stug onderstel en directe besturing wijzen op een dynamische auto, maar in de bocht helt het koetswerk merkbaar over terwijl de wielen altijd veilig aan de grond blijven. Bij hard remmen duikt de XC90 nadrukkelijk in de veren en deint vervolgens zelfs iets na. Het lijkt daarom alsof Volvo geen mooie balans tussen comfort en dynamiek heeft weten te vinden met het standaard onderstel. Let wel: mindere auto's zouden dromen van de capaciteiten van de XC90, maar in dit prijssegment ligt de lat hoog.

Off-road

Standaard is iedere XC90 voorzien van vierwielaandrijving, maar niet van off-road voorzieningen zoals "lage gearing" of "diff locks". Wel biedt de XC90 elektronische vervangers van die voorzieningen. Een proefje in licht terrein leert dat dat prima functioneert. Zodra de grip iets vermindert, is voelbaar hoe de aandrijfkrachten opnieuw worden verdeeld en de grip is herwonnen voordat deze goed en wel verloren ging.



Tegelijkertijd voelt het "fout" om zo'n grote en vooral luxueuze auto in te zetten als werkpaard. Maar natuurlijk is het stiekem wel heel erg leuk...

Conclusie

De XC90 bundelt het beste van alles wat Volvo te bieden heeft. De XC90 beschikt over de nieuwste motoren, waarbij de D5 overtuigt met kracht, rust en een relatief bescheiden verbruik. Als het gaat om luxe en veiligheid biedt de XC90 niet alleen het beste wat Volvo in huis heeft, maar zelfs het beste van wat de auto-industrie op dit moment te bieden heeft.

Met het oog op de Amerikaanse markt is dit nieuwe topmodel van Volvo geen sedan, maar een SUV. Volvo zou Volvo echter niet zijn als ook die SUV net even anders is. Deze grote SUV van Volvo is nadrukkelijk geen terreinauto, maar een luxe auto die dankzij de hoge bouw meer ruimte biedt dan een conventionele personenauto. Om die boodschap kracht bij te zetten, kiest Volvo niet voor een stoere of agressieve uitstraling, maar juist voor futuristische lijnen.

De Volvo XC90 was en blijft daarom de grote SUV die mag. Terwijl andere auto's in dit segment vaak worden gekocht om indruk te maken op de buitenwacht, wordt de XC90 gekozen om zelf heimelijk van te genieten. ■

Specificaties

Volvo XC90 D5 Inscription AWD

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	495 x 193 x 178 cm
Wielbasis	298 cm
Gewicht	1.929 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.700 kg
Tankinhoud	71 l
Bagageruimte	671/1899 l
Bandenmaat	275/45R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	1969 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	235 pk @ 4250 tpm
Koppel	480 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	6,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	149 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 81.495,-
Prijs instapmodel	€ 69.495,-