



Volvo XC40

Natuurlijke doorstroming

Autotest | De Volvo XC40 is een groot succes. Dat dankt het model mede aan de elektrisch aangedreven versie. Die is sterker, stiller, comfortabeler en veel voordeliger per kilometer dan de varianten met verbrandingsmotor. Echter, tot nu toe was de "XC40 Recharge" met zijn overweldigende vermogen en vierwielaandrijving een stuk duurder dan de conventionele uitvoeringen. Daar komt nu verandering in met een versie met een realistisch vermogen en tweewielaandrijving. Zal deze "Single Engine" (P6) het succes van de XC40 verder versterken?

Welke XC40 ook gekozen wordt, deze compacte SUV van Volvo combineert het ontegenzeggelijk gespierde uiterlijk van een "Sports Utility Vehicle" met een ingetogen Scandinavische uitstraling. Zo heeft de XC40 een hoge schouderlijn, maar juist een vriendelijke aanblik. De gesloten grille verradt dat de getoonde auto een elektrisch aangedreven XC40 is. Een elektromotor produceert immers nauwelijks hitte als bijproduct en door de grille te sluiten wordt de stroomlijn verbeterd. Dat zorgt voor een lager verbruik en minder rijgeluiden.

"De "Volvo XC40 P6" kost hetzelfde als een soortgelijke SUV met verbrandingsmotor, maar is stiller, sneller, schoner en voordeliger"



Binnenin heeft iedere XC40 dezelfde opzet en wordt gebruik gemaakt van dezelfde materialen als bij de traditionele sedans en stationcars van Volvo. Daaruit blijkt dat deze SUV niet bedoeld is voor avontuurlijke reizen naar afgelegen gebieden. De XC40 is een luxe auto die wordt gekozen om de eenvoudige instap en hoge zit, niet voor gebruik in het terrein.

Ruimte

Kenmerkend voor Volvo zijn de voorstoelen uit één stuk. De gedachte hierachter is dat veel klanten de hoofdsteunen niet op de juiste hoogte instellen en daarom niet optimaal worden beschermd bij een ongeval. De vaste hoofdsteunen hebben een hoogte die gemiddeld genomen het beste is en daarom wordt gemiddeld de meeste veiligheid geboden. De ruimte voorin is ruim voldoende. De ruimte achterin is precies genoeg voor twee volwassenen en daarmee is de XC40 gemiddeld ruim voor een auto van deze omvang.



De inhoud van de bagageruimte is afhankelijk van de gekozen aandrijving. De XC40 met alleen een benzinemotor heeft de grootste kofferbak (452 liter, 1.328 met opgeklapte achterbank). Deze elektrisch aangedreven variant biedt 419 liter en 1.295 met opgeklapte achterbank. Heel handig is de opvouwbare laadvloer die ook dienst kan doen als barrière, zodat bijvoorbeeld een boodschappentas niet omvalt. Onder de laadvloer is een uitsparing te vinden voor een laadkabel, alhoewel daar ook in de bergruimte onder de motorkap ruimte voor is. Als elektrische auto mag deze XC40 een aanhanger van 1.500 kg trekken (1.800 kg voor de extra sterke "P8").

Uitrusting

De uitrusting is gemiddeld voor een auto in deze prijsklasse. Daarbij legt Volvo traditioneel nog meer nadruk op veiligheid dan andere merken. En er is nog een punt waarmee Volvo afwijkt van de standaard. Volvo heeft de ontwikkeling van een eigen audio-, communicatie- en navigatiesysteem stopgezet. In plaats daarvan maakt het gebruik van het gratis beschikbare "Android Mobile", vergelijkbaar met Android op de mobiele telefoon.

Echter, Android is gratis omdat de makers hun geld verdienen aan de data van de gebruikers. En dat is in de praktijk overduidelijk! Voor van alles en nog wat is een Google Account vereist en wie dat niet heeft (of niet wil delen met de auto) is uiterst beperkt in de mogelijkheden. Een externe telefoon aansluiten via Android Auto of Apple CarPlay is vooralsnog niet mogelijk. Muziek via Bluetooth delen kan, maar ook

hier zijn de mogelijkheden beperkt zolang niet wordt ingelogd en/of niet met Google applicaties wordt gewerkt.



Wanneer Android Mobile werkt, werkt het uitstekend. De geplande routes zijn slim en duidelijk. Spraakherkenning is uitmuntend en sporadisch verrast het systeem met slimme antwoorden. Zo wordt de vraag "wat is het laatste nieuws?" beantwoord met een compilatie van nieuwsberichten van verschillende radiostations. Per saldo is echter goed merkbaar dat Volvo de eerste en vooralsnog enige klant van Android Mobile is. Dat geeft ook nog eens zorgen over de toekomst, want Volvo is voor de ontwikkeling (en privacy van de gebruikers!) geheel afhankelijk van Google.

Elektrische auto

Tot nu toe was de elektrisch aangedreven XC40 alleen beschikbaar met twee elektromotoren (vierwielaandrijving) die samen goed waren voor 408 pk. Dat maakt de "XC40 Recharge Dual Engine P8" tot een waar feest voor autojournalisten en andere enthousiastelingen, maar praktisch gezien is het te veel van het goede. En uiteraard hangt aan al die overdaad een stevig prijskaartje.

Daarom is de XC40 er nu ook met één elektromotor en daarmee dalen zowel het vermogen als de prijs. De "XC40 Recharge Single Motor P6" kost grofweg hetzelfde als een vergelijkbare XC40 met benzinemotor, maar is stiller, schoner, comfortabeler

en veel voordeliger per kilometer. En denk niet dat de P6 met zijn 231 pk traag is, want deze XC40 is venijnig en gretig zoals alleen een elektrische auto kan zijn! Zonder eerst toeren op te bouwen of een aanloopje te nemen, schiet de P6 er vandoor. Dit "instapmodel" is de meeste auto's met verbrandingsmotor te snel af en presteert bovendien met zoveel gemak dat het een superieur gevoel geeft.



Standaard rolt de XC40 uit bij het loslaten van het stroompedaal, net als een traditionele auto met verbrandingsmotor. In de "1 pedaal"-modus houdt de XC40 juist sterk in bij het loslaten van het stroompedaal. Dan wordt maximaal energie teruggewonnen en is het rempedaal alleen nog nodig in noodsituaties. Rijden met één pedaal vraagt enige gewenning, maar wordt uiteindelijk door de meeste bestuurders als een voordeel van elektrisch rijden ervaren.

De XC40 Recharge heeft geen ouderwetse sleutel of startknop. Door simpelweg de automaat in "Drive" te zetten, gaat de auto aan en kan worden gereden. Omgekeerd volstaat het om voor "Park" te kiezen en de auto te verlaten. De auto schakelt dan vanzelf uit en vergrendelt de portieren. Zo hoort het!

Actieradius en opladen

Omdat de XC40 P6 slechts één elektromotor heeft, is het energieverbruik beduidend lager dan van de P8 met zijn twee motoren. Die laatste verbruikte tijdens een eerdere testrit zo'n 23 kWh / 100 km. De nu

geteste P6 noteerde 19 kWh / 100 km na een kleine week rijden. In vergelijking met andere compacte SUV's met elektrische aandrijving is dat echter nog steeds hoog.

Met een lichtere motor volstaat ook een lichtere batterij. De "XC40 Single Engine" heeft een 69 kWh sterke batterij. Volgens de brochure kan daarop 415 km worden afgelegd onder ideale omstandigheden. Tijdens deze test onder gematigde weersomstandigheden was dat 360 km. Dat is ruim voldoende om zorgeloos te kunnen rijden zonder ritten van tevoren te hoeven plannen.



Laden kan bij een publiek laadpunt met 11 kW en bij een snellader met maximaal 150 kW. Bij een test aan een snellader werd eenvoudig een snelheid van 100 kW gehaald. Deze snelheid werd langdurig vastgehouden, maar de beloofde 150 kW werd nooit bereikt. Tijdens het laden wordt op het beeldscherm achter het stuurwiel getoond met hoeveel kilowatt wordt geladen en hoeveel extra bereik beschikbaar is na een uur laden (laadsnelheid in km/u).

Weggedrag

Alle moderne auto's hebben de batterijen in de vloer, waardoor ze een laag en centraal zwaartepunt hebben voor een stabiel en veilig weggedrag. Dat geldt ook voor de XC40 Recharge. Volvo maakt echter wel een andere keuze als het gaat om de aandrijving. Indien niet alle vier de wielen worden aangedreven, hebben de meeste elektrische auto's achterwielaandrijving.

De XC40 P6 drijft alleen de voorwielen aan. Bij auto's met een laag vermogen is het verschil tussen voor- en achterwielaandrijving nauwelijks merkbaar. Echter, met zijn 231 pk is heel duidelijk dat de XC40 Single Motor alleen voorwielaandrijving heeft. De voorwielen kunnen het vermogen maar net verwerken! Alhoewel de tractiecontrole zelden hoeft in te grijpen is wel vaak voelbaar in de besturing dat de voorwielen tegelijkertijd voorwaartse en zijwaartse krachten moeten verwerken.

Volvo heeft voor voorwielaandrijving gekozen omdat dat voor de beste gewichtsverdeling zorgt. Dat geeft de auto een neutraal en voorspelbaar karakter voor ontspannen rijden.



Conclusie

De Volvo XC40 is een waar verkoopsucces. Dat is onder andere te danken aan de typisch Scandinavische, ingetogen vormgeving, de ruimte en natuurlijk de bovengemiddelde aandacht voor veiligheid.

Het succes is ook te danken aan de (deels) elektrisch aangedreven versies. Echter, tot nu toe waren dat (plugin) hybrides en een supersnelle "dual engine". De "XC40 Recharge P6 Single Engine" vormt daarop een welkome aanvulling met een bescheiden vermogen en daarom ook een bescheiden prijs. De "Volvo XC40 P6" kost hetzelfde als een soortgelijke SUV met verbrandingsmotor, maar is stiller, sneller,

schoner en voordeliger.

Op de vraag "zal de Single Engine het succes van de XC40 verder versterken?" is het antwoord echter "nee". Wat deze versie vooral zal doen is het succes verlengen. De vraag naar auto's met verbrandingsmotor loopt sterk terug en deze betaalbare P6 maakt doorstroming naar de elektrische XC40 eenvoudig. ■



Specificaties

Volvo XC40

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	443 x 187 x 165 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.923 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Batterij	70 kWh
Bagageruimte	419/1295 l
Bandenmaat	235/50R19

Motor en prestaties

Vermogen	231 pk @ 1 rpm
Koppel	330 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.4 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	18.60 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	425 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 46.995,-
Prijs instapmodel	€ 45.995,-