



Volvo S90

Pracht zonder praal

Autotest | Wie een Volvo rijdt, rijdt iets bijzonders. Niet alleen vanwege de specifiek Zweedse stijl, maar ook omdat een Volvo meer biedt dan zomaar een auto. Tegelijkertijd is Volvo geen uitgesproken "premium" merk. Met de S90 moet daar verandering in komen: met de S90 gaat Volvo de concurrentie aan met Duitse en Japanse topmerken. Weet de S90 in die opzet te slagen?

Achteraf gezien is het makkelijk praten, maar wie de afgelopen maanden en jaren goed oplette had kunnen voorspellen hoe de Volvo S90 er uit zou komen te zien. In 2013 toonde Volvo namelijk de "Concept Coupé" op de Internationale Auto Ausstellung in Frankfurt. Neem die coupé, voeg er twee portieren aan toe en de S90 is daar!

Alles wat de conceptcar zo aantrekkelijk maakte, is overgenomen in de nieuwe sedan. De S90 wordt gekenmerkt door een lage, brede neus met een relatief kleine grille. Ondanks de forse buitenmaten heeft de S90 de beschaafde en tegelijkertijd zelfverzekerde uitstraling die kenmerkend is voor Scandinavisch design.



De achterzijde is voor Volvo-begrippen wat druk en dat heeft meerdere redenen. Door de kentekenplaat lager dan gebruikelijk te monteren, kon de coupé-stijl van de originele conceptcar worden behouden. Tegelijkertijd gaf dit meer ruimte aan het Volvo-logo. Tenslotte valt een sedan vooral in Amerika en Azië in de smaak en daar is bij het ontwerp van de S90 rekening mee gehouden. De stationcar (V90) is meer voor Europa bedoeld en dus aan de Europese smaak aangepast.

Ruimte

De S90 is 4 meter 96 lang en daarmee de langste auto in zijn segment. Omwille van een gunstig verbruik en een fraai uiterlijk is de S90 tevens lager dan gebruikelijk. De ruimte voorin is goed, de ruimte achterin zo goed dat de S90 ook dienst zou kunnen doen als auto met chauffeur.



De aankleding van het interieur is op-en-top Scandinavisch. De hier getoonde "Inscription"-uitvoering is bekleed met "Blond" leder en afgewerkt met echt hout. Hier geen overdaad aan lak waardoor het hout glad glimt als plastic, maar echt hout dat voelt als hout. Alle "technische" elementen zijn gevat in glanzend zwarte panelen om gevoelsmatig een afstand tussen de inzittenden en de techniek te creëren.

Uitrusting

De meeste functies zijn te bedienen via het centraal geplaatste beeldscherm en daarom telt het dashboard slechts acht knoppen. Net als in de andere nieuwe Volvo-modellen zijn de traditionele klokken (snelheidsmeter en toerenteller) vervangen door een groot beeldscherm. De opzet van alle functies is logisch en doordacht. Bestuurders die vertrouwd zijn met moderne tablets en smartphones zullen zich meteen thuisvoelen in de S90.



Wat de S90 tot meer dan een doorsnee auto maakt, is het oog voor detail. Let op het subtiele Zweedse vlaggetje in de bekleding of de tekst "Since 1959" op de gesp van de veiligheidsgordel om aan te geven dat Volvo in 1959 de veiligheidsgordel uitvond (en doelbewust niet patenteerde, zodat iedere auto veiliger zou worden!). Het optionele Bowers & Wilkins audiosysteem klinkt strak en neutraal, voor urenlang luisterplezier zonder dat het gaat vermoeien.

Uiteraard staat bij Volvo de veiligheid centraal. Daarbij gaat het om veel meer dan airbags en een sterke constructie. Veel belangrijker is het om ongelukken te voorkomen. Zo is het "City Safety" systeem voortaan in staat om auto's, voetgangers en grote dieren (lees: rendieren) te herkennen en op basis hiervan beslissingen te nemen.

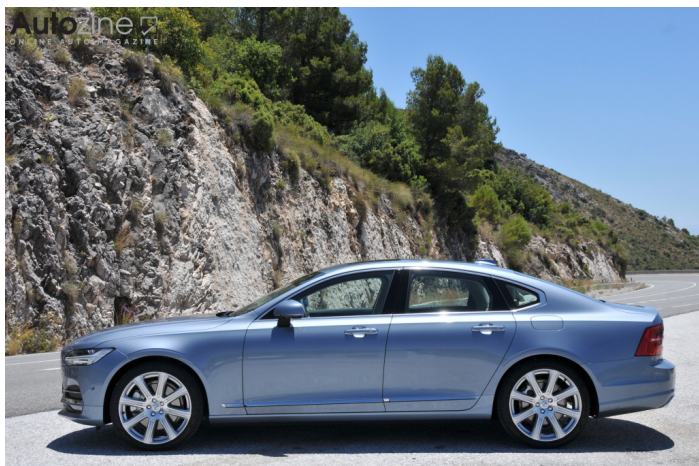


Nog een stap verder gaat "Pilot Assist". Hiermee kan de S90 zelfstandig op de snelweg rijden tot snelheden van 130 km/u. Dit is een eerste stap naar een zelfrijdende auto, want de mens is nog altijd de belangrijkste oorzaak van ongevallen. Door de menselijke factor zo veel mogelijk te beperken, wil Volvo in het jaar 2020 het aantal verkeersdoden met Volvo's tot nul beperken.



"Pilot Assist" is meer dan adaptieve cruise-control en actieve-rijstrookhulp, zoals veel auto's inmiddels aanbieden. Een actieve rijstrookhulp maakt een stuurcorrectie wanneer de belijning op het wegdek wordt overschreden, terwijl Pilot Assist de auto actief in het midden van de rijstrook houdt.

Volvo gaat iets minder ver met zelfstandig rijden dan de directe concurrenten. Zo wordt de snelheid niet automatisch aangepast aan de hand van verkeersborden die door de camera worden herkend. Ook kan de S90 niet zelfstandig inparkeren nadat de bestuurder is uitgestapt. Op de vraag waarom de S90 dit niet kan, antwoordt Volvo slechts: "gadgets zijn leuk, maar wij richten ons op degelijke auto's".



Onderstel en motoren

De Volvo S90 is gebaseerd op een nieuw platform en vertoont daarom onderhuids veel gelijkenissen met de nieuwe Volvo XC90. Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan de S90 worden voorzien van "FOUR C", waarmee kan worden gekozen voor een comfortabel, dynamisch, economisch of zelf in te stellen ("individual") karakter.

Het verschil tussen deze modi is in de praktijk duidelijk merkbaar. In de sportieve modus helt het onderstel iets minder over, waardoor de hele auto een meer vertrouwd gevoel geeft. In alle gevallen legt Volvo de nadruk op comfort en daarom voelt de S90 groots en verfijnd.

De S90 remt prima, maar het gevoel in het rempedaal laat iets te wensen over. Bovendien valt bij een noodstop op dat de S90 zwaar is, want het antiblokkeer remsysteem (ABS) moet vrijwel meteen ingrijpen om de auto bestuurbaar te houden. In tegenstelling tot veel andere merken heeft Volvo namelijk niet gekozen voor gewichtsreductie, omdat dat de veiligheid zou verminderen.



Om kosten te besparen levert Volvo sinds 2013 dezelfde motoren in alle auto's. Door het toevoegen van één of meer turbo's, een compressor of andere technieken is diezelfde motor echter wel beschikbaar met uiteenlopende vermogens en karakters.

Voor deze test van het topmodel van Volvo is ook gereden met de topmotor: de T6. Terwijl T6 in het verleden wees op een zescilinder motor, is de S90 T6 voorzien van dezelfde 2.0 liter viercilinder als alle andere modellen. Maar dankzij een turbo én een compressor bedraagt het vermogen 320 pk / 400 Nm en daar zou een zescilinder zich niet voor schamen!



Volvo zet het overvloedige vermogen echter vooral in om souplesse te kunnen bieden, niet voor verpletterende prestaties. Daarbij is de T6 standaard

voorzien van vierwielaandrijving. Het vermogen wordt daarom onder alle omstandigheden moeiteloos en zonder enig spektakel op het wegdek overgebracht. Tel daarbij op dat een spannend motorgeluid ontbreekt en de T6 is een echte wolf in schaapskleren.

Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is daarom al voldoende voor een machtige acceleratie. Daarna is de S90 zo stil (laag toerental, weinig windruis dankzij dubbelglas) dat onmerkbaar veel (te) hard wordt gereden. De S90 geeft daarom het grootse en welhaast majestueuze gevoel dat hoort bij een topmodel.

Conclusie

Met de S90 wil Volvo zich definitief vestigen als luxemerken. Een proefrit met de S90 T6 leert dat Volvo in die opzet is geslaagd. De S90 rijdt even goed, biedt even veel luxe, is even vernieuwend en geeft een even bevoorrecht gevoel als topmodellen van gevestigde "premium" merken.

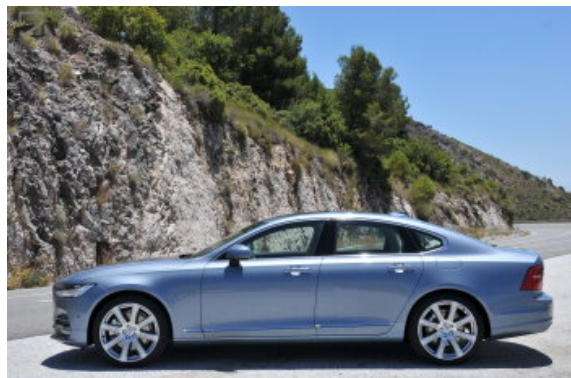
Tegelijkertijd is de S90 anders dan andere luxe auto's. De S90 biedt weliswaar dezelfde kwaliteiten, maar verpakt deze in een veel beschaafdere jas. Waar andere merken hun techniek of vermogen graag etaleren, is de S90 juist ingetogen en bescheiden. Pracht zonder praal dus. ■



Specificaties

Volvo S90

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	496 x 189 x 144 cm
Wielbasis	294 cm
Gewicht	1.699 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.200 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	500 l
Bandenmaat	245/45R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1969 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	320 pk @ 5700 rpm
Koppel	400 Nm @ 2200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5.9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7.2 l / 100 km
Verbruik stad	9.5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5.9 l / 100 km
CO2 uitstoot	165 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 73.495,-
Prijs instapmodel	€ 65.995,-