



Pawel Piotrowski
24 januari 2016

Gewoon, maar toch anders

Rijgend door een statige wijk met monumentale uitstraling, lommerrijke lanen, villa's en herenhuizen begeef ik mij 'undercover' in de wereld van geslaagde M&A advocaten, geïmanicipeerde trophy wives op bakfietsen en hockeyende tienerdochters. Links en rechts van me zie ik een handvol SUV's opgesteld staan. Een aanzienlijk deel daarvan betreft de Volvo XC90. Van afgeleefde, viezige, dieselende exemplaren tot vrij nieuwe gefacelifte versies met subtiele 'V8' badge in de grille.

Af en toe kijkt een oudere heer of dame geïnteresseerd naar 'mijn' exemplaar. Ik kan aan hun gezichten aflezen wat ze denken: "Is dat een nieuwe Volvo XC90?" Jazeker. Na een productietijd van 13 jaar heeft Volvo de oude terreinreus definitief begraven en een volledig nieuwe modelgeneratie geïntroduceerd. Deze ziet er op het eerste gezicht gewoon uit, maar is toch anders. Onderhuids hebben de vijf-, zes- en achtcilinders plaats gemaakt voor milieubewuste viercilindermotoren met desgewenst elektrische ondersteuning.



Technologisch hoogstandje

Daarmee neemt Volvo in de automobiele sector een voortrekkersrol op zich. De Nederlander Lex Kerssemakers, CEO van Volvo, kondigde reeds in 2012 aan dat het Zweedse merk in de toekomst al hun modellen enkel nog met viercilindermotoren zou uitrusten. Ook de zware XC90? Ja, ook de XC90. En hij heeft woord gehouden. Het nieuwe vlaggenschip van Volvo bouwt op het volledig nieuw ontwikkelde SPA-platform, dat van meet af aan is ontworpen voor overdwers geplaatste viercilinder diesel- en benzinekrachtbronnen met optioneel accupakket in de cardantunnel en een elektromotor op de achteras. Deze modulaire bouwwijze maakt het mogelijk om op een voordelige manier exemplaren met conventionele aandrijflijn of moderne plug-in-hybride technologie te bouwen. Onze aandacht gaat vanzelfsprekend naar de laatste.

De XC90 T8 Twin Engine heeft, zoals de naam al doet vermoeden, twee motoren. Voorin ligt een tweeliter viercilindermotor die op zichzelf al een technologisch hoogstandje is. Dankzij een turbo Å©n mechanische compressor levert het kleine

blokje 320pk en 400Nm via een achtraps automaat aan de voorwielen. Op de achteras drijft een elektromotor met 87pk en 240Nm de achterwielen aan. Het resultaat volgens de 'specs'? Een gecombineerd vermogen van 407pk en 620Nm, een nul naar honderd sprinttijd van 5,9 seconden, een topsnelheid van 230 km/h, een gemiddeld brandstofverbruik van 1 op 40, een elektrische range van 40 km en een CO2-uitstoot van slechts 49 gram per kilometer. Volgens Volvo dan. De Nederlandse Staat gelooft de Zweden op hun blauwe ogen en beloont de XC90 met 15% bijtelling. Dat klinkt voor velen als muziek in de oren, maar er kleven ook nadelen aan. Sommige zijn in Ã©Ã©n oogopslag zichtbaar: de T8 is met 2.250kg geen lichte jongen en de brandstoftank is met 51 liter nogal klein.



Laden, laden en nog eens laden

Voordat ik met de XC90 op pad ga krijg ik een uitgebreide uitleg over de aandrijflijn en bijbehorende functies. Zo zijn er zes rijmodi om uit te kiezen - Pure, Save, Power, Hybrid, AWD en Off Road - en ligt achterin de kofferbak een setje kabels om de grote Zweed aan een laadpaal te koppelen. Want ja, dat moet. De opgegeven specificaties

zijn namelijk alleen bij benadering haalbaar als je netjes 'stekkert'. Bovendien kun je dan - in theorie - 40km volledig elektrisch en uitstootloos rijden. In de praktijk blijkt dat al gauw 10km minder te zijn.

Genoeg geklets. Ik zet de Volvo in 'Drive' en beweeg me geruisloos van het terrein af. Terwijl ik de snelweg opdraai en wat sneller accelereer springt de benzinemotor onmerkbaar bij. Eenmaal op kruissnelheid neemt de elektromotor de aandrijving weer over. Ik merk al gauw dat dit tot slechts 125 km/h kan. Wie steevast 130 km/h op de linkerbaan rijdt zal voornamelijk de krachtreserves van de benzinemotor aanspreken. Ik laat het tempo wat terugzakken en rol gemoedelijk naar huis. Na 70 km bereik ik mijn eindbestemming en koppel ik de Zweed weer keurig aan een laadpaal. Volgens de boordcomputer heb ik slechts twee liter benzine verbruikt.

De volgende dagen probeer ik zo vaak mogelijk te laden. In de stad leg ik de meeste kilometers elektrisch af zonder dat ik daarbij een druppel benzine verstook. Even boodschappen halen, de auto wassen of naar de sportschool: ieder kort ritje absolveer ik in de 'Pure' modus. Ik merk al gauw dat de accucapaciteit voldoende is om zo'n 25 km elektrisch af te leggen. Voor de meeste korte stadsritten is dat ruim voldoende. Goedkoper dan op benzine is dat echter niet. Een volledige laadbeurt kost al gauw zo'n 3,40 euro. Om 100 kilometer elektrisch af te leggen ben je dus zo'n 13,60 euro kwijt. Voor dat bedrag kun je ook gewoon 10 liter benzine tanken. De winst moet je dan ook niet zozeer in de portemonnee zoeken, maar eerder in een schoon geweten. Tot nu toe gedraagt de Volvo zich voorbeeldig en geeft de boordcomputer een surrealistisch laag brandstofverbruik aan.

Dat wordt echter anders zodra ik besluit om een aantal langere ritten te maken. Vanuit mijn uitvalsbasis in Brabant moet ik naar verschillende afspraken in de Randstad en het noorden. Een enkele reis is al gauw 150 km. Gevoelsmatig heb ik mijn woonplaats nauwelijks verlaten en de elektrische range is volgens de Volvo al 'op'. Ik rijd verder op de benzinemotor en met het verkeer mee. Met 130 op de klok stroomt er per 100 km zo'n 11 ÷ 12 liter Euro 95 door de brandstofleidingen. Dat is fors, maar geheel volgens mijn verwachtingen van een 2.250kg wegende SUV. Opvallenderwijs lijkt de tweeliter

viencilinder weinig moeite te hebben met de zware XC90. Tussensprints verlopen ook met lege accu relatief snel. De 320pk en 400Nm volstaan ruimschoots om de vaart er lekker in te houden. De smeuïge souplesse van een grotere zes- of achtcilinder mis ik nauwelijks en ook de geluidsbeleving is in orde. Een fijne roffel ontbreekt, maar de vierpitter klinkt allesbehalve onaangenaam. Op kruissnelheid dringt nauwelijks motorgeluid in de cabine. Alleen tijdens acceleraties zet de viencilinder een sportief klinkende brom op.



Verschil van dag en nacht

Volvo duidt de aandrijflijn van de XC90 T8 Twin Engine als AWD aan. Maar dat moet je in de praktijk met een korreltje zout nemen. Een cardanas ontbreekt en de brandstofmotor drijft uitsluitend de voorwielen aan. In 'Hybrid, AWD of Off Road' modus is in theorie altijd een beetje stroom voorhanden om de elektromotor de achterwielen aan te laten drijven. Met een lege accu heb ik echter weinig van deze 'achterwielaandrijving' gemerkt. Wie dan lomp op het gaspedaal stampt wordt op een flinke portie torque steer getrakteerd. En een kort stukje 'off-road' door een natte berm

werd me bijna fataal. Natuurlijk helpen de 20 inch Continental SportContact banden niet echt mee, maar zelfs een Porsche Cayenne zou daar minder moeite mee hebben gehad.

Dat betekent niet dat de XC90 T8 een slecht rijdende auto is. Integendeel. Je moet rekening houden dat het in de basis een voorwielaandrijver is, that's all. In vergelijking met de voorganger is er qua rijgedrag een verschil van dag en nacht te bespeuren. De Volvo ligt - ook met optionele luchtvering - veel straffer op het wegdek. De XC90 deint nauwelijks nog, is dankzij de directe en lichte stuurinrichting preciezer te besturen, helt aanzienlijk minder over en voelt handzamer aan. Kortom: je hebt niet langer het idee met een vrachtwagen onderweg te zijn. Het is zelfs enigszins verbluffend met welk tempo je de zware Zweed door bochtcombinaties kunt dirigeren. Natuurlijk voel je het gewicht doordrukken, maar subjectief doet de XC90 niet onder voor een BMW X5. Dat hebben de Zweden mooi weten af te kijken.



Nieuw designtijdperk

Met de XC90 heeft Volvo qua design een volledig nieuwe weg ingeslagen. Een op zichzelf staande beleving is het opgeruimde interieur dat met cleane oppervlakken, een prachtige materiaalkeuze en sublieme afwerking weet te fascineren. Optioneel zijn alle interieurpanelen zelfs met leder bekleed. Centraal in het dashboard ligt een groot aanraakscherm waarmee alle functies zich laten bedienen. De menustructuur zou doorzichtiger mogen zijn, maar na een korte gewenningsperiode weet je de belangrijkste functies in een handomdraai te vinden. Een hoogtepunt is het Bowers & Wilkins audiosysteem met digitale 12 kanalen versterker, 19 luidsprekers en 1400 watt. De genialiteit zit in de simpliciteit van het systeem. Voor de geluidsbeleving heb je slechts twee keuzes: 'studio' of 'concert hall'. Geen overdreven poespas of effectbejag dus, maar een sprankelend helder en krachtig geluid dat zijn weerga niet kent.

Tot slot nog een aantal praktische zaken. Het ruimteaanbod van de Volvo XC90 is zoals je dat van een full size SUV mag verwachten. Op alle reguliere zitplaatsen is voldoende bewegingsruimte. Wees er wel op bedacht dat de stoelen van de R-design een sportievere snit en een hardere zitting hebben. Tijdens de testperiode viel dit niet bij iedereen in de smaak. De bagageruimte is met 671 liter voldoende ruim bemeten om een derde zitrij te huisvesten. Het duurt even voordat je daar plaatsgenomen hebt, maar zelfs daar zit je relatief aangenaam gedurende kortere ritten.

Een domper is de verwaarloosde afwerking van de afdekhoes en laadvloerbodem. De hoes schiet soms onbedoeld los, terwijl de laadvloer er losjes bijligt en tijdens het rijden voor storende rammels zorgt. Het is volgens Volvo de bedoeling om daaronder de laadkabels op te bergen, maar echt gemakkelijk gaat dat niet: met een hand moet je de laadvloer omhoog houden, terwijl je met je andere hand vier meter aan kabel naar binnen moet hengelen. Bij zo'n luxueuze auto die van alle gemakken is voorzien had dat beter doordacht kunnen en moeten zijn. In dagelijkse omstandigheden zul je eerder geneigd zijn om de kabel er los in te smijten.



Een ingewikkeld vraagstuk

In vergelijking met de voorganger is de nieuwe XC90 een veel betere auto geworden. Met een leeftijdsverschil van 13 jaar kon dat ook bijna niet anders. Je ziet, merkt en voelt aan alles dat Volvo veel tijd, geld en energie in deze opvolger heeft gestoken om de concurrentiepositie te verbeteren. En dat is gelukt. De XC90 behoort nu tot de absolute top onder de full size SUV's. Qua rijeigenschappen huppelt de Volvo zijn concurrenten niet langer achterna. En qua materiaalkeuze, afwerking en bedieningsergonomie van het interieur weet de Volvo zelfs een koppositie in te nemen. Geldt dat ook voor de bijzondere aandrijflijn van de T8 Twin Engine AWD? Ten dele wel. De tweeliter viercilinder benzinemotor is wellicht de beste in zijn soort. En ook met de elektromotor is weinig mis.

De minpunten zitten zoals zo vaak in details. De accucapaciteit had - zeker wanneer je enkel langere afstanden rijdt - best wat groter mogen zijn. Ook het gebrek van een cardanas - en daarmee het gebrek van 'echte' vierwielaandrijving - is betreurenswaardig. De elektromotor op de achteras kan een mechanische verbinding



Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD R-Design

met de brandstofmotor niet onder alle omstandigheden compenseren. Het forse gewicht van 2.250kg en het geringe financiële voordeel van elektrisch rijden zetten mij tot slot aan het denken; zou een gewone XC90 T6 AWD feitelijk niet de betere en verstandigere keuze zijn? Zeker wanneer je het bijtellingsvoordeel achterwege laat is dat een vraagstuk om serieus over na te denken alvorens blindelings de T8 te kiezen.

Plus

- + Technologisch vooruitstrevend
- + Prachtige materialen en afwerking in interieur
- + Onderstelafstemming beter dan bij voorganger

Min

- Geen 'echte' vierwielaandrijving
- Hoog ledig gewicht van 2.250kg
- Elektrisch rijden niet goedkoper dan op benzine