



Max Veldhuis
24 december 2019

Eerste in de rij

Volvo ging in 2015 een totaal andere weg in. De introductie van het meest recente model van de XC90 zorgde in 2015 voor een behoorlijke disruptie in de designtaal van het merk. Als 'oervader' van het nieuwe modellengamma krijgt de fullsize-SUV nu een update.

De Volvo XC90 is één van de meest populaire SUV's in Nederland. De auto is functioneel, biedt plaats aan 7 personen, maar straalt tegelijkertijd ook nog iets anders dan louter patserigheid uit. Ideaal voor mensen die niet per sé te koop hoeven te lopen met hun vermogen en succes, maar zich wel in alle comfort en rust voort willen bewegen. Inmiddels gaat het huidige model alweer meer dan vier jaar mee. Volvo vond het daarom hoog tijd om met een update van haar vlaggenschip te komen. Op het oog zijn de wijzigingen miniem, maar onderhuids zijn er zeker wel substantiële wijzigingen doorgevoerd - met 'elektrificatie' als hoofdthema. Kan de XC90 er weer even tegenaan? Wij zoeken het uit.



De bescheidenheid voorbij

Never change a winning team, zo moet het ontwerpteam van Volvo gedacht hebben toen ze het exterieur van de XC90 nog eens onder de loep namen. Om de veranderingen te spotten, moet je beschikken over de nodige voorkennis. Wat betreft het ontwerp is er namelijk op het patroon van de grille na niets noemenswaardigs veranderd. Wel is de auto voortaan op een andere manier aan te kleden. Onze testauto is bijvoorbeeld gespoten in de nieuwe kleur 'Thunder Grey', voorzien van zwarte raamomlijsting en 22-inch wielen in een nieuw ontwerp. Voorheen waren deze opties niet mogelijk bij het samenstellen van de XC90.

De samenstelling van de testauto doet de stelling in de inleiding eigenlijk een beetje teniet. Met het R Design-pakket en de enorme wielen oogt de XC90 niet bepaald bescheiden. De zwarte accenten en getinte ramen dragen verder bij aan zijn ietwat intimiderende look. Het misstaat de auto niet, maar het moet wel je ding zijn. Gelukkig zijn er voor de mensen die dit niet aantrekkelijk vinden nog steeds genoeg mogelijkheden om een meer bescheiden XC90 samen te stellen.



Feest van herkenning

Binnenin de XC90 is het eveneens een bekend verhaal, want het interieur is nauwelijks gewijzigd. Alleen de versnellingspook heeft een ander ontwerp gekregen als onderdeel van het nieuwe 'Shift by Wire'-systeem. Voor de iets minder grote families is er voortaan ook een variant met zes zitplaatsen, waarbij de middelste zitplaats op de tweede zitrij verdwijnt. Hiernaast zijn er nieuwe materialen leverbaar, zoals de prachtige zwarte alcantara dakhemel in onze testauto. Dit geeft het interieur van de XC90 een nog luxere uitstraling dan het al had en bezorgt ons meer een 'premium' gevoel dan bijvoorbeeld de Volkswagen Touareg. Omdat het hier een R Design betreft, hebben de stoelen een ander design en zijn ze voorzien van zwart leer met een witte bias. Deze stoelen bieden net wat meer ondersteuning dan het meubilair in de Inscription. De bovenkant van het dashboard en de deuren zijn eveneens voorzien van zwart leer met een wit stiksel, wat maakt dat het interieur harmonieus oogt. Om het geheel af te maken zijn de sierlijsten uitgevoerd met een patroon dat carbon moet voorstellen. Het past bij de toch al niet heel subtiele uitstraling van de testauto, maar het moet wel je ding zijn. Gelukkig biedt Volvo je de keuze uit legio materialen en

leerkeuren.

Voor het overige waren wijzigingen ook niet echt nodig, want het interieur van de XC90 oogt nog steeds bij de tijd. Het Sensus-touchscreen werkt snel, maar is niet altijd even makkelijk blindelings te bedienen. Bij Apple CarPlay kun je bovendien maar een klein deel van het scherm gebruiken. Het voordeel is wel dat je de rest van de systemen van de auto nog wel gewoon aan kunt hebben, bijvoorbeeld de geïntegreerde navigatie. Dit is bij lang niet alle merken mogelijk. Het Bowers & Wilkins audiosysteem verdient verder een speciale vermelding. Dit systeem is echt een must voor de muzikliefhebber, want het verschil met het standaard audiosysteem (wat ook al behoorlijk goed is) is groot. Zet een live concert op en je hebt echt het idee dat je er zelf bij aanwezig bent. Met name de subtiele details in de muziek komen erg goed naar voren. Verder is er uiteraard zat ruimte in de XC90, ook helemaal achterin kun je relatief goed zitten. Met de maximale bagageruimte van 1.868 liter kun je prima uit de voeten wanneer je eens flink gaat inslaan bij de IKEA.



Hier gebeurt het

Waar er aan het in- en exterieur van de XC90 nauwelijks wijzigingen zijn aangebracht, heeft Volvo onderhuids wel behoorlijk wat werk verricht. Bij het nieuwe label 'B5', dat de 'D5' vervangt, is er gebruik gemaakt van 'mild hybrid'-technologie. Dit betekent dat de XC90 is voorzien van een 48V boordnet en KERS-technologie, waarbij energie kan worden teruggewonnen via de remmen. De 'B' in de typeaanduiding staat dan ook voor 'Brake by Wire', een nieuw remsysteem waarbij geen vacuüm pomp meer wordt gebruikt en 100% van de remenergie kan worden teruggewonnen. Deze energie kan de XC90 kwijt in een accupakket met 0,4 kWh aan capaciteit, welke gekoppeld is aan een geïntegreerde starter-generator. Deze generator moet zorgen voor soepelere starts en kan de dieselmotor wanneer nodig bijstaan met een vermogen van 14 pk en 40 Nm koppel. Naast deze toevoeging is de motor zelf ook verder verfijnd. Zo is de cilinderkopkoeling verbeterd, hebben de katalysatoren een lagere weerstand en is er een nieuw EGR-systeem aanwezig.

Al met al dus behoorlijk wat wijzigingen, maar het verschil is ten opzichte van de D5 niet direct te merken wanneer je met de B5 wegrijdt. Het enige aspect wat wel direct in het oog springt, is het verbeterde start-stopsysteem. De motor start naadloos op en je kunt na een stop meteen wegrijden. Je hebt echt geen reden meer om het systeem uit te zetten. Stap je van de D5 direct over in de B5, dan merk je dat het extra vermogen van de starter-generator toch wel iets uithaalt. Zeker onderin levert hij merkbaar meer kracht. Je hoeft minder het gas door te trappen om op snelheid te komen en ook bij tussensprints hoeft de motor er minder hard aan te trekken. De beloofde zuinigheidswinst wordt in de praktijk helaas niet helemaal gehaald, want de B5 scoorde aan het eind van de testperiode een gemiddeld verbruik van 8,2 liter op 100 km. In de praktijk realiseer je dat cijfer ook met de D5. Dit neemt niet weg dat de nieuwe aandrijflijn een waardevolle toevoeging is. Het extra surplus aan vermogen was welkom ten opzichte van de D5 en al met al rijdt de XC90 er een stuk geraffineerder door.

De fullsize-SUV ziet er misschien sportief uit, maar schijn bedriegt. Wanneer je met de

XC90 rijdt heb je zeker in de comfortabele modus eigenlijk altijd het idee dat je met een grote auto onderweg bent. Dit is geen ramp, want mensen die een meer dynamisch karakter in een auto zoeken, kwamen toch al niet uit bij de mastodont. Je moet alleen door het R Design-pakket niet opeens de illusie krijgen dat de Volvo zich kan meten met een X5 of Cayenne. In de rijmodus Dynamic merk je wel dat alles iets directer wordt, met name het sturen en het onderstel. Hier dragen de grote 22 inch wielen eveneens aan bij. Ondanks deze grote wielen is de XC90 dankzij zijn luchtvering nog steeds overwegend comfortabel, maar je merkt wel dat hij op korte oneffenheden wat meer 'stoot'. Het sturen verloopt vrij licht, maar dat past goed bij het karakter van de auto. De XC90 onthaast vooral; het hoeft allemaal niet zo nodig hard te gaan. Aan boord is het stil en gerieflijk. Pilot Assist, de semi-autonome rijhulp van Volvo, werkt daarnaast erg goed. Na een lange rit stap je volkomen ontspannen uit.



Luxe wordt duur betaald

Al dit moois heeft natuurlijk een prijs. De XC90 B5 is verkrijgbaar vanaf 87.795 euro, maar daar eindigt het feest niet. Ten opzichte van de Duitse concurrentie zijn de opties

van Volvo nog relatief vriendelijk geprijsd. Zeker als je bedenkt dat zaken als Pilot Assist, de veiligheidssystemen en navigatie standaard aanwezig zijn. Desondanks bedraagt de prijs van onze testauto 113.797 euro. Opties als de FOUR-C luchtvering, het Bowers & Wilkins audiosysteem en de 22-inch wielen drijven de aanschafwaarde behoorlijk omhoog. Toch zijn dit opties die hun meerprijs in onze ogen waard zijn. Ze maken de kwaliteitsbeleving van de XC90 compleet.Â

Verder werkt Volvo vooral veel met pakketten. Bij de Luxury Line krijg je bijvoorbeeld het glazen panoramadak, climate control met vier zones en het head-up display. Wil je er in de winter warmpjes bij zitten, dan moet je de Scandinavian Line met standverwarming, stoelverwarming op de tweede zitrij en stuurverwarming zeker aanvinken. Voor de muzikliefhebber is er de Audio Line, waarmee je meteen voorzien bent van digitale radio en een -overigens al prima- geluidssysteem van Harman Kardon. Kortom, met deze pakketten en de rijke standaarduitrusting heb je al een behoorlijk complete auto op de oprit staan.



Mooi meegenomen

Had de XC90 een facelift nodig? Eigenlijk niet. De SUV was nog prima bij de tijd en de rek was er nog niet echt uit. Kennelijk dachten de Zweden daar hetzelfde over, want in uiterlijk opzicht zijn de wijzigingen zeker voor de leek zo goed als onzichtbaar.

Desalniettemin is het een positieve zaak dat Volvo de updates heeft doorgevoerd. In het geval van de B5 is het effect van de mild hybrid aandrijflijn goed te merken en is de rijervaring er behoorlijk op vooruit gegaan. Dat de beloofde brandstofbesparing niet helemaal goed naar voren kwam in de test, nemen we voor lief. Verder is de XC90 nog meer op smaak te brengen dan voorheen het geval was. Met name de zwarte accenten van onze R Design uitvoering en de nieuwe kleur 'Thunder Grey' springen er echt uit. Een ware revolutie is uitgebleven, maar het vlaggenschip van Volvo kan er weer even tegenaan.

Plus

- + Mild Hybrid waardevolle toevoeging
- + Meer ruimte voor personalisatie
- + Kwaliteitsgevoel

Min

- In de praktijk niet zuiniger dan D5
- Faceliftmodel nauwelijks te onderscheiden