



Volvo S40

Dat smaakt naar meer

Het testverslag van de Volvo V50, de stationcar variant van de S40, was getiteld "charme offensief". De S40 en V50 vormen namelijk de eerste van een nieuwe generatie Volvo's. Deze nieuwe generatie blijkt behalve heel veel veiligheid ook een onmiskenbare dosis rijplezier te bieden. Een S40 met T5 turbomotor, het meest riante uitrustingsniveau en alle leverbare opties zou dan helemaal moeten charmeren. De "proef"-rit van de V50 smaakte naar meer, de S40 T5 biedt alles wat Volvo in huis heeft.

Eigenlijk past het helemaal niet bij het veilige imago van Volvo. De eerder geteste V50 had 177 pk aan boord en dat leek al veel te veel voor de weldenkende vrome huisvader die zijn gezin in alle veiligheid door het land wil sturen. Gelukkig zag Volvo dit ook in en zorgde ervoor dat het excès aan paardekrachten puur werd ingezet voor souplesse en een flinke reserve voor die ene keer dat het echt nodig is om vlot in te halen op een provinciale weg. Verder bleef de V50 ook met 2.4-liter motor een brave familieauto.



Maar wat nu als diezelfde auto geleasd wordt door een veeleisende zakelijke rijder die wél de sensatie van een snelle auto wil maar zich ook voelt aangetrokken door het design en het veiligheidsimago van Volvo? Voor die fijnproever

voorziet Volvo de 2.4-liter vijfcilinder van een turbo. Dat levert bijna 50 paardenkrachten extra op. Diezelfde auto biedt dan de prestaties van een raceauto, maar nog steeds hetzelfde beschaafde uiterlijk.

Turbomotor

Dat laatste is niet helemaal van toepassing op de testauto. Voor dit exemplaar zijn letterlijk alle leverbare opties besteld, waaronder ook het sportpakket. Het bestaat uit wielen met extra veel schroefgaatjes die meteen duidelijk maken dat dit geen brave jongen meer is. Heel subtiel zijn de dikke dubbele uitlaatpijpen die half zijn verstopt onder het uitgeklopte bodywork; alsof Volvo zelf twijfelde of zoiets opzichtigts wel kan. De auto is rondom voorzien van spoilers, inclusief een flink exemplaar op de achterklep. Zoals later zou blijken, is het ding ook handig als referentiepunt bij achteruit inparkeren. Uiteraard is de spoiler bedoeld om maximale druk op de achterwielen te houden zodat de wegligging ook is gegarandeerd bij extreme snelheden.

En om extreem hoge snelheid is het, Volvo-veiligheid of niet, allemaal te doen bij deze T5. Of misschien toch niet? Een auto die in staat is in zo'n 6 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u te accelereren, wordt de eerste kilometers met een zekere eerbied behandeld. Maar dat is in dit geval absoluut

niet nodig. De T5 rijdt net zo eenvoudig en comfortabel als iedere andere S40. Iedere vorm van agressie is ver te zoeken en wie niet beter weet heeft geen idee dat de turbomotor tot heel wat in staat is.

In eerste instantie is de T5 vooral enorm sterk en stil. De krachtbron is zelfs zo stil, dat menig een vergeet te schakelen. Tijdens de eerste snelwegrit werd de 6e versnelling in eerste instantie over het hoofd gezien en leek de auto al bijzonder stil met 5 versnellingen. In het 6e verzet valt het toerental terug tot dieselprompties. Met een luttel 1100 toeren per minuut, glijdt de S40 probleemloos met 100 km/u over het asfalt. Het verbruik is dan rond de 1 op 20. Wie wil, kan met deze snelste S40 dus ook buitengewoon zuinig rijden.

Paardenkrachten

Wie dat niet wil, kan de beest uithangen op een manier die niet alleen voor Volvo maar ook voor zakenauto's ongekend is. In tegenstelling tot traditionele turbomotoren, bouwt de S40 turbo de kracht heel geleidelijk op. Ondanks het enorme snelheidspotentieel zal de T5 nooit ineens wegschieten. Maar, razendsnel gang maken om in te halen is geen enkel probleem.

Imposanter wordt het als de T5 zich mag bewijzen in de "invoegtest". Daarbij wordt stapvoets gereden op de uitrit van een tankstation tot een gemakkelijk herkenbare auto op de snelweg zich ter hoogte van de testauto bevindt. Het doel is nu vóór die auto, die al op volle snelheid is, in te voegen. Eerste versnelling ... accelereren ... tweede versnelling ... meer snelheid maken ... invoegen ... zesde versnelling ... netjes met de massa mee. Wel spectaculair, geen verkeersovertredingen. De T5 voert het proefje, dat normaal gesproken alleen door echte sportwagens tot een goed einde wordt gebracht, met succes uit.



Ook op de snelweg is 120 km/u nog wandeltempo en worden veel "exotischer" snelheden even gemakkelijk op de teller gezet. De verbruiksmeter, die eerder zulke vriendelijke waarden liet zien, heeft nu minder florissant nieuws te melden. De prestaties zijn op dat moment indrukwekkend, alhoewel de auto nooit oncontroleerbaar of intimiderend is. Desondanks is de T5 zo snel, dat alleen echte sportwagens met alle bijbehorende luxeproblemen, nog sneller zijn.

Nu even niet

En dat is precies de charme van een auto als deze: een sportwagen heeft luxeproblemen (beginnende met de aanschafprijs) en voor de S40 T5 is het snelheidspotentieel niet meer dan een aangename extra. Het kan ook uit. Dan is de S40 zo comfortabel als mag worden verwacht van een zakenauto van 40.000 euro (excl. opties).

Terwijl de motor van een sportwagen altijd van zich laat horen, is in de S40 hoogstens in de verte het karakteristieke sonore geluid van een vijfcilinder geflankeerd door de fluit van de turbo hoorbaar. Wanneer geen prestaties worden verlangd, is de motor zo goed als onhoorbaar.

Wegligging

De besturing is aangenaam zwaar en geeft, net als bij een sportwagen, perfect door wat er gaande is onder de voorwielen. Zoals bij de meeste merken het geval is, is het topmodel misschien het meest luxueus maar biedt de kleinste auto het meeste plezier. Zo ook bij Volvo.

De wegligging van deze kleinste Volvo is subliem waarbij de auto stabiel en solide voelt, zonder ooit massief of zwaarlijvig

te zijn. Alhoewel het verschil klein is, geeft de S40 iets meer rijplezier dan de vrijwel identieke V50. Wie even geen boodschap heeft aan al het communicatieve gedrag, kan de boodschap negeren en net zo makkelijk met één hand aan het stuur rijden.



Interieur

In het interieur komt een luxeprobleem van de sportwagen terug dat Volvo best achterwege had mogen laten. De zitruimte is prima, maar de bergruimte minimaal. De sportstoelen zijn gemaakt van zacht leder dat echter niet zo zacht is dat de inzittenden er meteen diep in weg zakken. Vreemd genoeg zijn de hoofdsteunen niet verstelbaar. Volvo heeft hier in haar oneindige wijsheid als veiligheidspionier over nagedacht, maar het blijft onwennig. Gelukkig blijkt in de praktijk dat vrijwel iedereen als vanzelf prettig zit en voldoende ondersteuning van de hoofdsteunen heeft.

Ook op de achterbank is het prettig verblijven met voldoende ruimte voor twee volwassenen. Toch biedt de S40 hier minder ruimte dan gemiddeld in dit segment. Ook de bagageruimte heeft minder plek dan gangbaar voor een auto als deze. De bergruimte in het interieur is zelfs minimaal. Het dashboardkastje is vol met de DVD-speler van het navigatiesysteem en het instructieboekje. De deurvakken zijn bijna een belediging naar de koper, want zelfs een zonnebril

past er niet in.

Daar staat tegenover dat het dashboard een pareltje van ergonomie is. Op de wieltjes naast de ventilatieroosters na, is het geheel vrij van knoppen, toeters en bellen. De middenconsole is een sierlijk slank paneel dat met een krul van het dashboard naar de vloer loopt. Achter het paneel is een bergvakje gemaakt dat bij donker is verlicht zodat het paneel er letterlijk uitspringt (en de zonnebril toch nog kon worden opgeborgen).



Op de middenconsole is een arsenaal van nogal kleine knoppen te vinden voor de bediening van het klimaatcontrolesysteem, de telefoon en het audiosysteem. Vooral dit laatste verdient een eervolle vermelding, want dit "Premium Sound System" is van uitzonderlijke kwaliteit. Terwijl audio voor menig autofabrikant een sluitpost is en andere fabrikanten de hulp inroepen van elektronica specialisten die schijnbaar niet van muziek houden, doet Volvo alles goed. Hifi liefhebbers zullen genieten van dit geluid dat zich zelfs kan meten met topklasse huiskamer hifi-installaties. Dus waarom zo hard rijden als het veel aangener is om lang in de auto te zitten?

Conclusie

Volvo heeft de boodschap helemaal begrepen. Het is de dertiger die nu leaseauto's uitkiest in het segment van de S40. Daar speelt Volvo op in met een auto die zich op vele manieren onderscheidt van de massa zonder negatief op te vallen. Ondanks het enorme snelheidspotentieel, ziet de S40 T5 er uit als een doorsnee zakenauto. Daarbij spreekt het interieur aan met een kenmerkende Scandinavische frisheid

en logica. Alleen op het gebied van ruimte laat Volvo een steek vallen, want uit deze buitenmaten is veel meer binnenruimte te halen. Veiligheid blijft nummer 1 bij Volvo, maar zonder in te leveren op rijplezier of prestaties. ■



Technische fiche

Volvo S40 2.5 T5 Summum

Afmetingen

Lengte	447 cm
Breedte	177 cm
Hoogte	145 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1467 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	62 l
Kofferinhoud	404/883 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	2521 cc
Cilinders / kleppen	5/4
Vermogen	220 pk @ 5000 tpm
Koppel	320 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,8 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	8,8 l / 100 km
Verbruik stad	12,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	35.400 €
Basisprijs	21.150 €