



Joep de Heer
4 januari 2017

Luxe geherdefinieerd

Er waait een Scandinavische wind door het modellengamma van Volvo. Met de komst van de XC90 maakten we al kennis met de nieuwe designtaal van de het Zweedse merk uit GÅrteborg. Nu wordt daar de S90 aan toegevoegd. Een verbluffend stuk elegantie waarvan ze zichzelf zelfs bij de Duitse premiummerken achter de oren krabben. Volvo wil zich ontdoen van iedere vorm van anonimiteit die het ooit gekend heeft. Met een nekkendraaier als de S90 heeft het merk in ieder geval een hele grote stap in de goede richting gezet. Heeft deze fraaie en eigenzinnige luxe sedan genoeg in huis om zijn concurrenten een stapje terug te laten doen?



Haat of liefde

Bij het ontwerpen van de Volvo S90 moet er één enkel doel constant in het middelpunt hebben gestaan: luxe naar een hoger plan brengen. De hoge neus met lange motorkap, de vele chromen details, de lange koets en de opmerkelijke achterzijde. Alles aan de auto ademt elegantie. Op de gemiddelde parkeerplaats is de S90 een blikvanger en tijdens een tankbeurt vragen mensen 'of dat die nieuwe Volvo' is.

De combinatie van de Mussel Blue metallic lak en de 20 inch vijfspaaks wielen maken het helemaal af, vooral op deze Inscription versie met een overdosis aan chrome. De achterzijde blijft een punt van discussie. Niet iedereen kan de C-vormige achterlampen waarderen. Dat de achterlampen een bijzondere uitstraling hebben, daar kunnen we niet omheen en daarmee blijven ze een kwestie van smaak. Bekijken we de auto vanaf de zijkant dan zien we een aflopende - bijna coupé-achtige - daklijn. Daarnaast vallen de relatief kleine ruiten van de Volvo op, waardoor de portieren groter lijken dan ze daadwerkelijk zijn.



Als een koning

Eenmaal ingestapt is het luxefeestje nog niet over. Het gladde beige leer is nauwkeurig afgewerkt en de stoelen zitten ronduit voortreffelijk. Natuurlijk zijn deze fauteuils in diverse standen elektrisch verstelbaar. We kijken uit op een multifunctioneel stuur waarmee vooral het scherm achter het stuur bedient kan worden. De digitale klokken zijn aan te passen naar geheel eigen wens; van klassiek met glass look tot sportief met rode accenten. Daarbij is ook de mogelijkheid om het navigatiesysteem tussen de klokken te plaatsen, waardoor het centrale middenscherm te gebruiken is voor andere doeleinden tijdens de rit.

Om je heen zijn veel houten elementen te zien, die de premium uitstraling van deze auto zeer ten goede komen. Zodra de auto gestart is, zien we het head-up display verschijnen. Groot minpunt is de middelmatige scherpste van het beeld; overdag is het display amper zichtbaar door het lage contrast.

De beenruimte achterin is zeer riant. Door de aflopende daklijn geldt dit in mindere

mate voor de hoofdruimte; echter, een persoon van 1,90 meter heeft niets te klagen. Met een individueel aircosysteem is de luchtkwaliteit voor de passagiers achterin te bedienen. In de deuren zijn de Bowers en Wilkins speakers zichtbaar; een optie van 3000,- euro waarmee tijdens de rit genoten kan worden van premium geluid.



iPad met gebruiksaanwijzing

Het infotainmentsysteem in het middenconsole doet denken aan een iPad. Door naar links en rechts te swipen, komen we in de verschillende menu's. Hoewel Volvo deze bediening eerder toepaste in de XC90 blijft de bediening wennen. Niet alle instellingen laten zich even gemakkelijk vinden en het is een heel gepuzzel het systeem in te stellen naar eigen wens.

Dit komt de gebruiksvriendelijkheid niet ten goede en kan behoorlijk afleidend werken in het verkeer.

Gelukkig heeft Volvo hard gewerkt om het autonome rijden in de Volvo beschikbaar te maken, wat de veiligheid weer ten goede komt. Vertrouw er echter niet op dat de

autopilot de gehele auto van je overneemt. Kleine, flauwe bochten worden herkent waarop de auto vervolgens anticipeert. Echter bij grotere bochten, ook op de snelweg, kan het stuur niet uit handen worden gegeven. Constant opletten of alles goed verloopt blijft dus een must.

Volvo zou Volvo niet zijn als het niet uitblinkt in de veiligheidssystemen. Vanuit het infotainmentstysteem is een speciaal menu aangemaakt waarin ieder systeem apart van het ander aangestuurd kan worden. Vrijwel alle denkbare opties op veiligheidsgebied zijn aanwezig, om nog maar te zwijgen over de materialen waaruit de auto is opgetrokken. Zo is het passagierscompartiment van de Volvo samengesteld uit een kooi van boriumstaal en zijn de stoelen zã³ ontwikkeld dat de wervelkolom zo veel mogelijk beschermd blijft tijdens een impact.



Gerief bovenaan

Volvo heeft het rijden vooral ingestoken op comfort. Het optrekken gaat rustig en een gevoel van onthaasting voert te boventoon. Het motorgeluid is nauwelijks hoorbaar en

dankzij de optionele luchtvering op de achteras worden oneffenheden uit het wegdek naar de achtergrond gefilterd. Tijdens het sturen is duidelijk merkbaar dat je met een grote auto onderweg bent. Hoewel de auto zich fijn verhoudt in de bochten is duidelijk merkbaar dat sportiviteit voor de Zweden van ondergeschikt belang was. Ook als de auto in de zogenaamde 'Sportmodus' is gezet kan er niet gesproken worden van sportief en spannend weggedrag.

Het model waarmee wij op pad zijn, doet op papier prima zaken. De T5 motor van Volvo levert 187 kW (254 pk) en is standaard gekoppeld aan een blok met vier cilinders en 2.0-liter motorinhoud. Enkel de dieselluitvoeringen D3 en D4 zijn verkrijgbaar met een handbak met zes versnellingen. Alle benzinemotoren en zwaardere dieselmotoren beschikken over een achttraps Geartronic automaat. De auto mag dan niet zo sportief aanvoelen; qua snelheid kom je met de T5 weinig tekort. In 6,8 seconden wordt vanuit stilstand de honderd aangetikt. Toch sneller gaan? Met de T8 Twin Engine AWD mag bij de sprint een tijd van 5,2 seconden worden genoteerd. Opmerkelijk feit is dat alle motoren die worden geleverd, beschikken over slechts vier cilinders en dat de goede oude vijfpitters niet meer beschikbaar zijn voor de S90.



Verwachtingsvolle toekomst

Met de prijslijst deelt Volvo nog een mokerslag uit aan haar concurrentie. Met een instapprijs rond de 47.000 euro biedt Volvo de S90 al snel duizenden euro's goedkoper aan dan de rivalen. Zeer weinig consumenten zullen echter met een Volvo van deze basisprijs de weg op draaien. Wanneer er een paar vinkjes op de optielijst zijn gezet mag er gerust tienduizend euro bij de instapprijs worden opgeteld. De instapper is uitgevoerd met een D3 dieselmotor met 150 pk. Achtereenvolgens vinden we de D4 met 190 pk en de D5 AWD met 235 pk. Benzinerijders moeten het doen met de T5 met 254 pk, en de T6 met 320 pk of T8 met een gecombineerd vermogen van 407 pk. Deze laatstgenoemde is verkrijgbaar vanaf 70 mille en zal vanaf begin 2017 te bestellen zijn.

Al met al rijd je voor dit geld een unieke auto die door menigeen wordt nagekeken. Volvo blijft bij haar kernwaarden als veiligheid en degelijkheid, maar schudt de anonimiteit van zich af. De auto is zowel aan de binnenzijde als aan de buitenzijde elegant en luxueus vormgegeven. Volvo heeft een vlaggenschip geproduceerd waar het met recht trots op mag zijn. De concurrentie is op zijn nummer gezet en bijzonder

verrast door deze Zweed. Reikhalzend kijken we uit wat de frisse wind uit Göteborg ons in de aankomende jaren nog meer gaat brengen.

Plus

- + Elegante vormen
- + Comfortabel
- + Blikvanger

Min

- Achterzijde smaakgevoelig
- Mist sportiviteit
- Infotainment vergt gewenning