



Broedertwist

De Volvo S40 en V50 zijn onlangs van een nieuw gezicht voorzien. Geen ingrijpende wijzigingen, maar ze zijn toch dusdanig vernieuwd dat ze weer een tijdje meekunnen. Het resultaat was in de verkoopcijfers van juli direct terug te zien, de V50 vloog van plek 66 in juni naar plek 10 in juli in de verkoopcijfersranglijst. De S40 heeft bijna evenveel plaatsen overbrugd, maar is desondanks pas op plek 78 terug te vinden. Ook in de nieuwe gedaante kan de S40 dus niet tippen aan zijn broer met wat meer bagageruimte. Aangezien de V50 in twee uitvoeringen reeds door ons aan de tand gevoeld zijn, halen we nu de S40 er maar eens bij om te kijken wat hij kan bieden.



© Rijtesten.nl

Een nieuwe bekende

In grote lijnen is er aan de looks van de S40 niet zoveel veranderd. Het is nog steeds een compacte sedan met typische Volvoneus en "heupen. Toch zou je een hele waslijst kunnen maken van kleinere dingen die de S40 onderscheiden van zijn voorganger. Maar om het kort te houden: het zit hem met name in de lichtunits en bumpers. Deze zijn wat strakker vormgegeven om de auto een dynamischer uiterlijk mee te geven. Daarnaast zijn de grille " met een wat groter Volvo-embleem " en de luchtinlaten iets gewijzigd. Ondanks dat het dus geen hele ingrijpende wijzigingen zijn, is toch in een oogopslag duidelijk dat hier iets nieuws staat. In die zin zijn de designers van Volvo er dus goed in geslaagd een nieuw, maar toch herkenbaar gezicht te geven aan de S40.

De kleur maakte nogal wat tongen los in mijn omgeving. Waar de een het afschuwelijk

vond, vond de ander het een welkome verfrissing op â€™s Heeren wegen. Feit is dat Matt Gold Pearl een originele kleur is. Je onderscheidt je in ieder geval van de donkere en zilvergrijze massa. Ik moest er eerlijk gezegd zelf ook eerst erg aan wennen, maar toen ik eenmaal een beetje gewend was, kon ik de kleur nog best waarderen. Zeker omdat de zwarte accenten nu erg mooi naar voren komen. Al zal dat ongetwijfeld bij andere lichtere kleuren ook zo zijn. Samen met de dikke 17 inch velgen, die onderdeel zijn van het Edition II pakket, geven die zwarte accenten de auto net wat meer karakter mee.



Het land van Ikea

De gouden kleur van de buitenkant krijgt binnenin bijval van de houten panelen die in de middenconsole en op de deuren zijn te vinden. Het lichte eikenhout sluit goed aan bij de exterieurkleur. Soms kan (nep)hout in het interieur juist afbreuk doen aan het



kwaliteitsgevoel, maar in deze hoedanigheid is het een verfrissende verschijning en versterkt het het Zweedse karakter van de auto. De paneeltjes zouden niet misstaan in de schappen van een hippe zelfbouwmeubelgigant uit hetzelfde land. Voordeel is dat het hier al netjes is geassembleerd, zoals het hele interieur dat is. De gebruikte materialen hebben een hoogwaardige uitstraling en voelen prettig aan. De bediening van de diverse onderdelen gaat prettig en erg gevoelsmatig. Op het stuur zitten naast de bediening voor audio en cruisecontrol ook twee knoppen en een soort mini-joystickje om het navigatiesysteem mee te bedienen. Deze bedieningsmechanismen zitten achterop het stuur, maar zijn eenvoudig blind te bedienen met je vingertoppen, zodat je de aandacht bij de weg en het centraal op het dashboard geplaatste scherm kan houden. Waar de mensen bij Volvo altijd een overtreffende trap in veiligheid proberen te realiseren is natuurlijk ook een afstandsbediening aanwezig, zodat een van de passagiers het systeem zou kunnen instellen. Mocht je het navigatiesysteem niet gebruiken, dan kan je het laten verzinken in het dashboard.

De stoelen zijn simpelweg fantastisch. Ze zouden vanwege de uitstekende ergonomische eigenschappen niet misstaan in een upperclass meubelzaak. Door de goede, handmatige verstelbaarheid zijn ze perfect af te stellen naar de wensen van de bestuurder en/of passagier. En als dat is gebeurd zit je daadwerkelijk als een vorst. De lichtgevormde stoelen houden je prima vast en ondersteunen op alle plekken waar dat wenselijk is. Toch zijn ze niet zo hard als je toch vaak ziet bij dergelijke gevormde stoelen en bieden ze dus echt comfort. Achterin kan je nog redelijk goed vertoeven al zal het voor grote personen allemaal niet overhouden.

Zoals veel modellen tegenwoordig een carjack-beveiliging hebben, heeft de S40 dat ook. Bij een geringe snelheid vliegen de deuren op slot. Als je vervolgens weer stil staat en uit wilt stappen, merk je dat het trekken aan de wat fragiele deurhendel "die niet zo goed past in het verder degelijke interieur" niet tot gevolg heeft dat de deur zich opent. Trek je er nog een keer aan, dan zal de deur zich wel openen. Oftewel: bij de eerste keer trekken haal je de deur weer uit het slot, wat je ook kan zien aan het friemeltje bovenop de deurrand dat omhoog komt. Het vreemde is echter dat alleen je

eigen deur dan ontgrendeld wordt. Wil je vervolgens bijvoorbeeld je kind achter uit de auto halen, dan zal je merken dat trekken aan de deurhendel weer geen resultaat heeft. Nu moet je echter " omdat je nu van buitenaf trekt " de auto apart met de afstandbediening weer ontgrendelen. Gelukkig zijn dan wel in een keer alle deuren open. Bij dit soort systemen krijg ik, ondanks de goede naam van Volvo op het gebied van veiligheid, toch altijd een wat onbestemd gevoel als ik mij probeer voor te stellen hoe dit systeem werkt als je onverhoopt te water raakt.



Vijf pitten

De gereden S40 heeft de 2.4 vijfcilinder in het vooronder liggen met 170 pk. De motor is gekoppeld aan de automatische geartronic-versnellingsbak. Direct met het starten hoor het oorstrelende geluid van vijf cilinders. Voor een paar tellen houdt de motor een hoog toerental aan, om vervolgens rustig naar een stationair toerental te zakken van

zoa™n 750 omwentelingen per minuut en verstomd het geluid weer. Wanneer je vervolgens rustig weggrijdt blijkt dat de motor zich heel bescheiden opstelt qua volume. Ook het sturen gaat erg gemoedelijk, zelfs wat aan de lichte kant, maar wel accuraat. Eigenlijk krijg je direct een heel relaxt gevoel als je weggrijdt. Je zit goed, de bediening van de auto verloopt soepel en de omgeving is ook heerlijk rustig. Het lijkt ook wel of de auto vraagt om zo gereden te worden.

Toch heeft de auto uiteraard wel wat meer te bieden. Dat moet natuurlijk ook wel, want als hij alleen maar rustig moest kunnen rijden, dan had de auto ook wel met een litertje minder motorinhoud toegekund. De auto kan desgevraagd prima een versnelling inzetten, al krijg je toch niet echt het gevoel dat je 170 pk ter beschikking hebt. Daarvoor lijkt de motor toch wat te weinig pit te hebben. Lijkt zeg ik direct, want de naald van de snelheidsmeter kruipt toch wel redelijk rap omhoog. Als je het gaspedaal echt even flink intrapt, schakelt het geartronic-systeem terug naar de meest wenselijke versnelling en versnelt dan a€" ook gevoelsmatig a€" vlot onder het geluid van de prettige roffel van de vijfpijter. Het kan dus blijkbaar wel. Natuurlijk wil Volvo aan de ene kant de inzittenden van comfort voorzien, maar aan de andere kant willen ze toch ook wel wat sportiever overkomen. Zoals blijkt uit de betere onderstellen en bijvoorbeeld de introductie van de sportieve C30. En dat sportieve accent ontbreekt een beetje bij deze combinatie van motor en bak. De oplossing was in feite simpel geweest: een sportstand op de automaat. In dat geval zou je namelijk op afroep wat meer toeren kunnen maken, zonder dat je direct over moet gaan tot gebruik van de kickdown-functie. Wel is het mogelijk om de automaat handmatig op- of terug te schakelen, zodat je zelf ook de meeste geschikte toerentallen kan kiezen, maar goed ik vraag me daarbij altijd een beetje af wie dat gebruiken. Als je zelf wilt schakelen, dan neem je toch gewoon de handgeschakelde versie?

Voor de grote afstanden is de Volvo prima in te zetten. Met de comfortabele zit en de beschikking over cruisecontrol is het mogelijk om zeer lang ontspannen te vertoeven in de S40. Ook nu blijven motorgeluiden grotendeels buiten de auto, wat natuurlijk nu wel prettig is. De gelaagde zijruiten dragen daar ook aan bij, al was de rijwind langs de A-stijlen soms wel goed hoorbaar.

Het onderstel is prettig te noemen. Er is duidelijk communicatie met het wegdek, zonder te hard te zijn. In die zin heeft Volvo daar wel degelijk dat wat sportievere accent in weten te leggen. Dat blijkt ook wanneer je de Volvo aan wat steviger stuurwerk onderwerpt. Ondanks het eerder genoemde lichte sturen, weet de Volvo toch nauwkeurig de gewenste lijn te volgen en de grenzen van het kunnen zijn onder normale omstandigheden absoluut niet binnen bereik. Wetende dat de gemiddelde S40-klant de auto niet koopt voor het bochtenwerk, zit dat dus wel snor.



Oude mannetjes

Voor deze test vond ik de S40 toch wel een beetje een oude mannetjes-imago hebben. Een redelijk compacte sedan die niet heel uitgesproken is. Aan dat laatste verandert niet zoveel, maar van dat eerste moet ik toch echt terugkomen. Met het lekkere

onderstel en de krachtige vijfcilinder is het zeker geen gezapige auto. Daarnaast is het toch ook een comfortabele auto, wat grotendeels ook toe te dichten is aan heerlijke stoelen en de gevoelsmatige bediening van de instrumenten. Wel kan de automaat je door zijn goedmoedige gedrag een oude mannetjes-rijstijl aanmeten. Dat is dan ook een reden dat ik persoonlijk absoluut voor de handbak zou opteren. Puur om zelf te bepalen hoe mijn rijstijl op elk afzonderlijk moment zou moeten zijn. Als je 170 pk onder de kap hebt liggen, wil je daar af en toe natuurlijk ook met volle teugen van genieten.

En de V50? Tsja, voor een fractie meer heb je inderdaad de extra ruimte die de V50 als station biedt, maar de ruim 400 liter van deze sedan is ook absoluut niet behelpen. En daarnaast is er voor de uitzonderlijke momenten natuurlijk nog de neerklapbare achterbank. De V50 doet het goed in de lease. Vertegenwoordigers die veel te verstouwen hebben en jonge ouders die de auto ook voor gezinsgebruik inzetten. Een logische keuze om dan voor de ruimte van de V50 te kiezen, maar als je die ruimte niet persé nodig hebt, is de S40 zeker een overweging waard.

De gereden S40 was voorzien van het Edition II pakket, uitgebreid met de Edition Plus line en de Navigatie line. Het pakket biedt onder andere het 17 inch lichtmetaal, een hoogwaardig audiosysteem, een lederen interieur, parkeersensoren en zelf een luchtkwaliteitssysteem. De lines zorgen daarnaast nog voor bi-xenon verlichting, verwarmbare voorstoelen, een klasse 3 alarm en natuurlijk het navigatiesysteem. De totaalprijs komt hiermee voor de geteste auto op 40.815 euro, waar de S40 vanaf een krappe 26.000 euro te bestellen is. Een aardig verschil, maar deze bomvolle auto laat dan ook weinig meer te wensen over.

Plus

- + Sublieme ergonomie
- + Lekker vijfcilinder
- + Prettig onderstel

Min

- Irritante deurhendel / slot
- Ontbreken sportstand automaat
- Niet erg uitgesproken