



Dirk-Jan Dalhuisen
4 september 2012

Drie vliegen in één klap

Je bent de dertig net gepasseerd en hebt je eerste strepen op de arbeidsmarkt verdiend. Rechtvaardigingen genoeg om jezelf op een nieuwe compacte auto te trakteren. Al zoekende blijkt dat veel fabrikanten er een sport van maken zoveel mogelijk niches op te vullen, wat het er niet overzichtelijker op maakt. Vanuit de Zweedse hoek wordt tegengas gegeven: met de nieuwe V40 stuurt Volvo niet alleen de V50 met pensioen, maar worden tegelijk ook de S40 en - op termijn - de C30 afgelost. Daarmee vangt Volvo drie vliegen in één klap. Is deze klap een daalder waard?



Mini-V60

Over drie vliegen gesproken: de V40 is één van de drie nieuwkomers in het C-segment die de BMW 1 Serie op de huid moeten zitten. Net als Audi met de nieuwe A3 en Mercedes-Benz met de nieuwe A-Klasse wil ook Volvo zich nestelen aan de top van de compacte middenklasse. Daarvoor zette het voorheen zo traditionele Zweedse merk veel van haar klassieke principes opzij en werd er een soort mini-V60 getekend. Maar de V40 werd niet alleen wat compacter dan de V60; hij oogt vooral hipper dan z'n grotere broer.

Het resultaat is voorspelbaar en verrassend tegelijk. Volvo heeft ons de afgelopen jaren alvast voorzichtig laten wennen aan haar nieuwe designrichting. Daardoor komt het scherpe, vloeiende ontwerp van de V40 niet als een grote verrassing, en toch zie je vooral aan de drukke achterzijde dat de V40 weer een stapje verder gaat dan we van de

Zweden gewend zijn. Je ziet er duidelijk aan af dat de nieuwe Volvo een modern en trendy publiek moet aanspreken. Vind je het allemaal wat té druk, dan is het goed om te weten dat een neutrale lakkleur het plaatje wat neutraliseert.



Op de sportieve toer

Om te kunnen concurreren met auto's als de A3, 1 Serie en A-Klasse is Volvo met de V40 wat meer op de sportieve toer gegaan. Brede raamstijlen en een lage daklijn zijn daar de zichtbare uitingen van. Ze dragen weliswaar bij aan een vlotte uitstraling, maar zitten soms ook behoorlijk in de weg. Zo is de dode hoek aan de grote kant (gelukkig is er het BLIS-waarschuwinglampje in de A-stijl) en moeten langere mensen bij het instappen hun hoofd intrekken. Ook de hoofdruimte houdt niet over. Beenruimte is er wel in voldoende mate, dankzij de vrij ver naar achteren geplaatste achterbank. Keerzijde daarvan is dat de bagageruimte aan de krappe kant is.

Desondanks gaat het V60-feestje vanbinnen onverminderd door. Het dashboard met de layout van een afstandsbediening en knoppen op iedere hoek is inmiddels gemeengoed voor het Zweedse merk, zoals de uitmuntende stoelen dat al jaren zijn. Nieuwtjes zijn er ook, in de vorm van de verlichte pookknop en de klokkenwinkel, die in drie verschillende thema's is in te stellen. Functioneel? Niet direct. Uniek? Dat zeker. Ergonomisch steekt het allemaal voorbeeldig in elkaar en ook op het gebied van afwerking en materiaalgebruik blijft de V40 moeiteloos overeind naast de grote jongens in de compacte middenklasse.



Veiligheid voorop

Op het gebied van veiligheidsvoorzieningen is de V40 z'n Duitse concurrenten zelfs met speels gemak de baas. Neem bijvoorbeeld de voetgangersairbag (die debuteert op de

V40) of het City Safety-systeem, waarbij sensoren tot een snelheid van 50 km/h helpen om een aanrijding te voorkomen. Zomaar twee voorbeelden die aantonen dat Volvo het thema veiligheid nog steeds heel serieus neemt. Maar ook als het gaat om rijassistenten heeft de V40 veel te bieden. Vrijwel alle gangbare hulpjes die je tegenwoordig door het verkeer kunnen loodsen, vind je wel terug in de optielijst van Volvo's benjamin.

Ondanks al die goodies is de V40 redelijk schappelijk geprijsd. Voor de vanafprijs van 26 mille neem je de sleutels van een Base-uitgevoerde T3 (150 pk benzine) of D2 (115 pk diesel) in ontvangst. Die kun je vervolgens, net als de sterkere motoren, upgraden naar de Kinetic-, Momentum- of Summum-uitvoering. De D2 die wij van de importeur meekregen - een Summum aangevuld met behoorlijk wat opties - moet 37.555 euro opbrengen. Daarmee lijkt deze V40 geen koopje, maar wie gaat shoppen bij het Duitse trio, is voor een vergelijkbaar gemotoriseerde en uitgeruste concurrent meer kwijt.



Gemengde gevoelens

Aan de basis van de V40 D2 ligt een 1.6 dieselmotor met 115 pk en 270 Nm. Vorig jaar reden we in de S60 DRIVe (die tegenwoordig overigens ook 'gewoon' D2 heet) nog met diezelfde motor en daarin werd de 1.6 letterlijk te licht bevonden. Dat de V40 bijna 150 kg minder weegt, mag helaas niet baten: ook hier moet het blok flink aan de bak. Onder de 2.000 rpm zit er weinig tot geen fut in, pas daarboven doet de motor wat 'ie moet doen. Heel lang houdt 'ie dat echter niet vol, waardoor je in de praktijk veel moet schakelen en al snel 50% meer brandstof verbruikt dan de fabrieksopgave belooft. Pleister op de wonde is dat het dankzij de uitmuntende geluidsisolatie aangenaam stil is aan boord.

Doorsparen voor het extra vermogen dat de vijfcilinders D3 (150 pk) en D4 (177 pk) leveren, lijkt het overwegen waard. Beide varianten kosten je - net als de D2 - 20%

bijtelling, maar lijken op papier een stuk beter bij het karakter van de V40 te passen. Dat het de D2 aan souplesse ontbreekt, doet immers niets af aan de goede indruk die de V40 achterlaat met z'n rijeigenschappen. Verwacht geen scherpe, sportieve hatch, maar wel een bovengemiddeld fijne reisauto met een goed uitgebalanceerd onderstel - typisch zo'n auto die met iets meer souplesse ineens een stuk beter uit de verf komt. Wie graag comfortabel en in alle rust z'n kilometers maakt, is met de V40 uitstekend bedeeeld.



Volwaardig alternatief

Tijd om de balans op te maken. Is de komst van de V40 voor het Zuid-Duitse trio reden om wakker te liggen? Ja, zonder meer. De Zweedse nieuwkomer is goed klaargestoomd voor de confrontatie met de gevestigde orde en doet eigenlijk op geen enkel front onder voor z'n directe opponenten. Op het gebied van veiligheid loopt de

V40 er zelfs overheen. Hij mist verder wat gevoel in de besturing, maar zet daar een comfortabel, onthaastend rijgedrag tegenover.

Wat meer power is echter geen overbodige luxe. Gelukkig zijn er naast de D2 nog twee sterkere vijfcilinders, die door de schappelijke prijsstelling nog redelijk betaalbaar zijn ook. Daarbij zit de V40 standaard al heel aardig in z'n spullen. Wie zich niet stoort aan de krap bemeten hoofd- en bagageruimte heeft aan de nieuwe Volvo een volwaardig en interessant alternatief dat wel eens rake klappen kan gaan uitdelen.

Plus

- + Gerieflijke rijeigenschappen
- + Veiligheidsvoorzieningen
- + Prijs-kwaliteitverhouding

Min

- D2 mist souplesse
- Hoofd- en bagageruimte
- Lastige instap