Anton Lefeber
19 juli 2006

Intro

De S60, het succesvolle sedan-model van Volvo in het luxe middenklasse segment, is alweer bijna zes voltallige jaren op de markt. Echter niet in ongewijzigde vorm, de S60 werd in 2004 aan een bescheiden facelift onderworpen. De successie van het model moet onder andere worden gezocht in het grote aanbod aan motoren en uitvoeringen en de eigenwijze vormgeving van het exterieur. Met een breed motorenaanbod van zowel benzine- als dieselkrachtbronnen en een grote keuze aan uitvoeringen en opties kan Volvo voor elke klant een geschikte S60 afleveren. Ondanks dat de concurrentie in het segment van de luxe middenklassers alsmaar groter wordt door de introductie van nieuwe dan wel vernieuwde modellen kan de S60 zich aardig handhaven. De voor de zakelijke markt aantrekkelijke dieseluitvoering wordt aan een test onderworpen. Of de

S60 de juiste kwaliteiten in voldoende mate bezit om de concurrentie voor langere tijd aan te kunnen zal deze test uitwijzen.

Het exterieur

Het design van de Volvo S60 is het beste te typeren als strak en tijdloos. Ondanks dat het model al bijna zes jaar meegaat is de leeftijd er niet aan af te zien. Een knappe prestatie van Volvo, echter heeft het merk al meer ervaring met het ontwerpen van tijdloze modellen. Zowel de heldere koplampen en achterlichten als de strak gelijnde bumpers zorgen ervoor dat het model verre van oubollig overkomt. Het front heeft de karakteristieke uitstraling van Volvo, met de flinke grille en het erin verwerkte logo. Een knappe designtruc is het feit dat de koplampen recht van voren niet bijzonder breed

ogen, maar schuin van voren plotseling uitgerekt ogen. Ook de oranje reflector in het zijknipperlicht valt hierbij op. Waar de grille in het oog springt, daar valt de ingetogen luchtinlaat veel minder op. Samen met de kleine mistlichten komt de voorkant vooral tijdloos over.

En profil onderscheidt het design zich meer ten opzichte van de concurrentie. De stoere, naar achteren toe oplopende raamlijn doet het nog steeds gemeengoed. Sowieso is de raamlijn relatief hoog, wat de auto een gedrongen en sportieve uitstraling geeft. De volledig in carrosseriekleur gespoten kunststofdelen onderbreken de kleurstelling niet. Het zijn vooral de lijnen in het plaatwerk welke dermate origineel zijn, dat het design nooit gaat vervelen. De sterk boogvormige, bijna coupÃ©-achtige, daklijn geeft een sportief accent aan het ontwerp. Dit onderstreept de relatief lage carrosserie van 1,43 meter. Mede door dit sportieve accent oogt de auto zeer gestrekt en langer dan de feitelijk opgegeven 4,6 meter. Zoals al eerder aangegeven komt de sterk aflopende daklijn de binnenruimte voor de achterpassagiers niet ten goede. Ook de vorm van het achterportier is tekenend hiervoor, achterpassagiers moeten goed uitkijken om hun hoofd niet te stoten bij het instappen. De optionele 17 inch Orestes lichtmetalen velgen doen het ontwerp, samen met de lichte lakkleur, perfect uitkomen. Een grotere wielmaat is overbodig om de wielkasten goed gevuld te krijgen, ook het design van de velgen is mooi â€˜cleanâ€™. De in Lunar Gold Pearl gespoten testauto komt goed tot zijn recht in het huidige verkeersbeeld. De lakkleur is wellicht wat gewaagd, al is wat te zeggen voor het feit dat het ontwerp het beste uitkomt in een lichte lakkleur.

De achterzijde van de auto is al even tijdloos vormgegeven als de rest van de carrosserie. Strak en stoer zijn twee woorden die opkomen bij het bekijken van de bumperpartij en de twee forse achterlichtunits. De korte, scherp gevouwen, kofferklep accentueert nog eens de coupÃ©-achtige daklijn. Vooral aan de achterkant valt de breedte van 1,81 meter op. De zogenaamde â€˜schoudersâ€™ komen tot uiting in de vorm van de achterlichtunits en geven het geheel een stoerdere uitstraling. In vergelijking met concurrerende modellen is de S60 vooral minder onderhevig aan modeverschijnselen. Door de zowel tijdloze als aparte vormgeving zal het ontwerp niet

snel gaan vervelen bij de consument, ook niet over een langere periode. Een nieuwe concurrent als de Lexus IS is een stuk gewaagder vormgegeven, waardoor het ontwerp van dit model een stuk sneller zal verouderen dan dat van de tijdloos vormgegeven Volvo S60.

Het interieur

Het binnenste van de Volvo S60 is een oase van rust en duidelijkheid. Al bij het openen van de deur valt een berustende indruk over de bestuurder heen. Dit komt mede door de functionele vormgeving van het interieur en het dashboard, gladde en strakke lijnen voeren de boventoon. De rechte middenconsole en de vloeiende vormgeving van het dashboard zorgen ervoor dat bedieningsknopjes duidelijk geplaatst kunnen worden

voor de bestuurder. Op het gebied van ergonomie valt er dan ook weinig tot niets aan te merken, alles is vrijwel intuÃ¯tief te bedienen. Het linker gedeelte van het dashboard, gedeeltelijk achter het stuur, is volledig ingenomen door bedieningsknopjes voor de hoofdverlichting en mistlampen. De middenconsole is als het ware in drieÃ«n te delen. In het bovenste gedeelte zit de geÃ¯ntegreerde audioinstallatie, wat via de 9 speakers een fenomenaal geluid oplevert. Het middelste gedeelte is ingenomen voor de functies van de ventilatie en de gescheiden te regelen klimaatcontrole. Het onderste gedeelte tenslotte is bestemd om het stabiliteitssysteem uit dan wel aan te zetten, de hoofdsteunen op de achterbank om te laten klappen en de recirculatiestand te bedienen. Tevens is hier de sigarettenaansteker gemonteerd, door vele personen zal deze echter als 12 volt aansluiting gebruikt worden. De gebruikte materialen in het interieur zijn van een mooie kwaliteit en net verwerkt. De afwerking van zowel het dashboard als de rest van het interieur is zeer goed, alleen aan de grootte van de naden is de leeftijd van het model enigszins af te zien.

De uitrusting van de testauto is mede door de optionele Audio Line II en het Edition pakket zeer uitgebreid te noemen. Audio Line II omvat een klasse 3 Volvo Guard Alarm, een uitgebreid audiosysteem met cd-wisselaar en 9 speakers en een afstandsbediening in het stuurwiel. In het Edition pakket zitten onder andere de elektronische klimaatcontrole, elektrisch neerklapbare hoofdsteunen achter, een met leder beklede handremgreep en een aluminium inleg in het dashboard. Vooral de aluminium inleg in het dashboard doet de uitstraling ervan goed. Het breekt de kleurstelling van het interieur, in mat donker grijs uitgevoerd. Het instrumentarium wijkt qua ergonomie niks af van de rest van het dashboard, twee grote en twee kleine meters geven de meest belangrijke informatie overduidelijk weer. De schaalverdeling van de meters laat niks tot de verbeelding over, de aluminium randjes eromheen fleuren het geheel enigszins op. Naast de al genoemde stuurwielbediening van het audiosysteem wordt ook de cruise-control via knopjes op het stuur bediend. Ook hier wordt meteen duidelijk dat de ergonomie van groot belang is geweest voor de ontwerpers en ingenieurs van Volvo. Zowel de grootte, plaatsing als de bediening van de knopjes voelen bijna direct vertrouwd aan.

Waar Volvo zich vooral in de markt positioneert als een veilig merk, komt dit tevens tot uitdrukking in het zitcomfort voor- en achterin. Vooral de voorstoelen zullen niet misstaan als vervangende exemplaren voor de stoelen thuis. â€˜Zetelsâ€™ zijn in dit geval wellicht een betere beschrijving voor de exemplaren die in de S60 (en andere modellen van Volvo) gemonteerd worden. Zodra plaatsgenomen wordt in de zetel, is gelijk de ondersteunende functie van een stoel duidelijk. Ook is het fijn om in het achterhoofd te houden dat ook het hoofd wordt ondersteund door een speciaal ontwikkelde anti-whiplash hoofdsteun. Ook aan de zithouding is gedacht door Volvo, een natuurlijke positie achter het stuur is een handomdraai geregeld. Vanzelfsprekend is dat het ruimteaanbod voorin goed is. Lichtelijk tegenvallend is de ruimte achterin. Zowel de been- als hoofdruimte is als matig te bestempelen, zodanig dat een bestuurder van 1,8 meter maar net comfortabel achter zichzelf kan plaatsnemen. Wat weer pleit vÃ³Ã³r de S60 is dat de zithouding goed is. Door de coupÃ©-achtige vorm van de carrosserie is tevens de bagageruimte relatief beperkt, 424 liter houdt niet over. Dit is alsnog uit te breiden tot 808 liter door het neerklappen van de achterbank.

Het rijden

De uitstraling van zowel het in- als exterieur laten een zweem van rust op de bestuurder achter. Tijdens het rijden nodigt de auto vooral uit om in comfortabele sferen op de bestemming aan te komen. Al snel blijkt dat dit niet geheel strookt met de afstelling van het onderstel, dit voelt namelijk vrij stug aan. Dit heeft als voordeel dat het weg- en bochtgedrag ook bij hogere snelheden zeer goed is. Ondanks de grootte en het gewicht van de carrosserie is de neiging tot overhellen nihil. Dit zorgt voor een grenzeloos vertrouwen van de bestuurder in de auto, echter moeten ergens grenzen gesteld worden. De grenzen blijken echter zover weg te liggen dat de bestuurder ook bij vlot doorrijden nauwelijks of nooit geconfronteerd zal worden met de grenzen van het onderstel. Een veilig weggedrag is vanzelfsprekend voor de Zweedse autoconstructeur,

samen met een elektronisch systeem als extra ondersteuning. Ondanks het straf afgestelde onderstel is het comfort normaal gesproken zeer goed. Mede vanwege de uitstekende ondersteuning van de stoelen worden kleine oneffenheden prachtig verwerkt. Het zijn echter de korte en grotere oneffenheden in het wegdek welke duidelijker worden doorgegeven aan de bestuurder.

De aandrijvende krachtbron, een 2,4 liter 5-cilinder Common-Rail dieselmotor van de laatste generatie, levert een topvermogen van 163 pk bij 4000 rpm. Bepalend voor de prestaties is echter het maximale koppel van 340 Nm bij 1750 rpm. Deze krachtbron wordt ook geleverd als D met 126 pk en als D5 met 185 pk. Allereerst is het motorgeluid van deze krachtbron het vermelden waard. Een heerlijk romige en typische 5-cilinder roffel braken de motor en uitlaat uit. De krachtafgifte is heerlijk comfortabel. Het maximale koppel wordt dan wel afgegeven bij 1750 rpm, dit wil niet zeggen dat de krachtbron niet thuis is bij lagere toerentallen. Sterker nog, vanaf 1500 Ã¡ 1600 rpm begint de trekkracht al sterk aan te zwellen. Dit komt het comfort bij bijvoorbeeld tussenacceleraties sterk ten goede, aangezien de trekkracht bijna altijd voorhanden is. In tegenstelling tot veel andere moderne dieselkrachtbronnen wordt de trekkracht lineair afgegeven, waardoor heerlijk schakellui kan worden gereden. De kracht van deze motor ligt in het tweeslachtige karakter. De motor kan als een mak schaap behandeld worden om uiterst comfortabel en in alle stilte lange afstanden te overbruggen. Echter, de motor kan ook heerlijk presteren op vooral tussenacceleraties, vanaf ~1500 rpm lijkt er een elastiek voorhanden om een constante trekkracht van 340 Nm tentoon te spreiden.

De handgeschakelde vijfversnellingsbak schakelt als een mes in kwalitatief goede boter. De typische â€˜Spaceballâ€™ versnellingspook ziet er niet alleen prachtig uit, maar biedt ook een goede greep. De schakelwegen zijn relatief lang en goed gespatieerd. De smaak van de bestuurder is in dit geval bindend, uw testrijder vind de versnellingsbak perfect passen bij de S60. Enige opmerking over het aantal versnellingen is echter op zijn plaats. De testauto is Ã©Ã©n van de laatst geleverde autoâ€™s met de vijfversnellingsbak i.p.v. de geheel nieuwe zesversnellingsbak. Ondanks het ontbreken van een zesde versnelling is het geluidsniveau op de snelweg

zeer goed. Een zesde versnelling zou het motorgeluid nog meer tot de achtergrond verdringen maar is niet per definitie wenselijk. De koppeling grijpt lineair aan en werkt prettig licht. De reminstallatie is met twee geventileerde schijven voor en twee schijven achter zeer goed op zijn taak berekend. Over de bediening van het rempedaal niets dan lof, de remmen grijpen prettig direct aan. Waar enige verbetering op zijn plaats is, is het stuurgedrag. De overbrenging is prettig direct, echter is enig gevoel in het stuur zowat afwezig. Hierdoor voelt de besturing vooral in de middenstand enigszins doods aan. Bijna alle informatie over de staat van het wegdek wordt gefilterd, wat niet geheel combineert met het sportief afgestelde onderstel. Tenslotte verdient de dieselmotor nogmaals lof. Ondanks de spaarzame rijstijl is een gemiddeld testverbruik van 5,2 liter op 100 km uitzonderlijk te noemen. Omgerekend betekent dit 1 liter op 19,23 km. De fabrieksopgave van 6,5 liter op 100 km mag dan ook geen probleem zijn om te halen, ook met een vlottere rijstijl.

Slot

Ondanks dat de Volvo S60 alweer bijna zes jaar acte de prÃ©sence geeft in het segment van de luxe middenklasse gaan de jaren nog steeds niet tellen. De S60 heeft een scenario aan eigenschappen waar de concurrentie nog steeds wat van kan leren. De ergonomie van het interieur is ongeÃ«venaard en de dieselmotor is een prachtig stuk vakmanschap.
Waar de S60 enige punten laat liggen is vooral het stuurgedrag in combinatie met de af en toe stoterige demping. Voor grote gezinnen zal tevens de beperkte ruimte achterin een heikel punt zijn, maar daar is de V70 voor zal Volvo gedacht hebben.

De geteste uitvoering van de Volvo S60, de 2.4D Edition met Audio Line II, metallic lak

en optionele velgen mag de showroom verlaten voor â,¬ 43.750,-. In vergelijking met de directe concurrentie in de vorm van de Saab 9-3, Lexus IS, BMW 3-serie, Audi A4 en anderen is dit een prachtig aanbod. De combinatie van een tijdloze carrosserie, een heerlijke dieselmotor en een ergonomisch interieur is uniek. De klasse van de S60 komt hierin des te meer tot uitdrukking. Met de aantrekkelijke Edition I en II pakketten en de aanbieding van een Mobility Line is het totaalpakket alleen nog maar interessanter geworden. Dit geldt vanzelfsprekend niet alleen voor de zakelijke rijder, ook de particuliere koper kan zijn/haar slag slaan met een Volvo S60.

Plus

+ Heerlijk krachtige, soepele en zuinige krachtbron
+ Ergonomisch interieur
+ Soepele versnellingsbak

Min

- Beperkte ruimte achterin
- Stoterige verwerking korte oneffenheden
- Gevoelloos stuurgedrag