Martijn Verhoef
12 mei 2019

Dynamische lefgozer

Het D-segment kenmerkt zich al enkele jaren door kwakkelende verkoopcijfers en een teruglopend aanbod. Een groot gedeelte van het marktaandeel werd en wordt weggesnoept door crossovers en SUV's. Als er al een keuze binnen het D-segment gemaakt wordt, dan opteert de autokoper in de meeste gevallen voor een praktische stationwagon. Je zou dus kunnen stellen dat het op de markt brengen van een zakensedan in dit segment voor Volvo niet veel prioriteit heeft. Toch komt het merk ook in Nederland met de S60 op de proppen, wat van lef getuigt. Helemaal aangepast aan de wens van de consument moet de S60 het de directe concurrentie flink moeilijk gaan maken. Of dat ook kans van slagen heeft, zoeken we graag voor je uit tijdens de introductie.

Altijd R-Design

Toegegeven: het premium D-segment heeft veel minder te lijden onder de grote vraag naar crossovers en SUV's dan reguliere D-segmenters als de Ford Mondeo en Volkswagen Passat. Niet vreemd dus dat Volvo met de 60-series van haar modellen voortaan nÃ³g duidelijker die premium kant opgaat. Bij de V60 betaalt die keuze zich uit, het model is al enkele maanden de verkooptopper binnen zijn segment. Als het aan Volvo ligt moet de S60 dat trucje nog eens dunnetjes overdoen. Er werd daarom goed naar de - veelal verouderde - concurrentie gekeken en op basis daarvan werd het aanbod voor Nederland vastgesteld.

Het meest saillante detail (naast de motorisering, waar we later op terugkomen) is dat de auto alleen in R-Design trim leverbaar wordt. Bij de concurrentie blijken premium sedans voorzien van blitse sportpakketten uiterst populair en daar pikt Volvo graag een graantje van mee. Het zijn dan ook de uiterlijke kenmerken als de spoilers, sportbumpers en dikke wielen die het ontwerp van de S60 extra onderstrepen. Zelfs in het stemmige grijs van onze testauto weet de Volvo dynamisch en aansprekend over

te komen. De aflopende daklijn en de gewijzigde achterkant zijn natuurlijk dÃ© aspecten die de S60 van zijn stationbroer onderscheiden. De achterkant is minder anoniem dan die van de S90 en door het hoger plaatsen van de kentekenplaat komt het geheel strakker over. Dat komt voornamelijk op het conto van de fraai vormgegeven achterlichten. De gereden T5 in R-Design krijgt chromen sierstukken voor de uitlaten aan beide zijden. Dat het hierdoor lijkt alsof de auto vier uitlaten heeft, vinden wij iets teveel van het goede voor de 250 pk sterke sedan.

Goed in de spullen

Het dashboard en de plaatsen van de voorste inzittenden zijn niet wezenlijk anders dan die van de V60, maar ook binnen profiteer je direct van de R-Design uitvoering. Dat betekent namelijk dat het interieur voorzien is van heerlijk zittende sportstoelen en een stuur dat goed in de hand ligt. Zowel het stuur als de stoelen zijn uitgebreid te verstellen en ook de zitting van de voorstoelen kan nog verlengd worden. Achterin heb je aan beenruimte niet tekort. Ook achterin kunnen de passagier de airconditioning bedienen en optioneel kan op de buitenste twee zitplaatsen achterin geprofiteerd

worden van stoelverwarming. De hoofdruimte is uiteraard beperkter dan bij de V60, maar zowel bij instappen als het zitten heb je hier zelfs als langere passagier geen last van.

Als je het heen en weer swipen op het in het midden geplaatste negen inch touchscreen eenmaal onder de knie hebt, ga je het multimediasysteem zeker waarderen. De Sensus-interface is voorzien van een berg connectiviteitsmogelijkheden en bovendien kun je kosteloos rekenen op de laatste kaartupdates van de navigatie. Naast het navigatiesysteem hoef je ook voor diensten als Android Auto en Apple Carplay niet bij te betalen; zaken die bij de directe concurrentie altijd een extra investering vergen.
Op het gebied van standaard aanwezige luxezaken weet de S60 dus te overtuigen, net als met zijn ruimte-aanbod.

De gebruikte materialen voelen goed aan, maar de glimmende pianolak op het stuur en rond het multimediascherm valt uit de toon bij de verder zakelijke uitstraling en komt kitscherig over. De afwerking en isolatie zijn wel overtuigend, want je hebt tijdens het rijden geen last van kraakjes, bandengerol of windgeruis.

Geen dieselmotor

Als je het motorenpalet van de S60 wilt beschrijven, kom je er zeker niet onderuit: er is geen dieselmotor leverbaar in de sedan en deze komt ook niet meer beschikbaar. Natuurlijk zijn er merken als Toyota en Lexus die al eerder aangaven geen heil meer in de olieverstokers te zien. Maar dat een -in de basis- Europees merk, dat het op de zakelijke markt jarenlang van haar dieselmotoren moest hebben, deze keuze maakt, is opmerkelijk. Toch is er buiten het maken van een statement nog een oorzaak voor het uitblijven van een dieselmotor voor de S60: de auto wordt geproduceerd in de Verenigde Staten en is voor die markt erg belangrijk.

Diesel speelt daar een rol voor vrachtverkeer, maar bij personenauto's is de afname marginaal. Ook de Volvo's S60 voor de Europese markt worden geproduceerd in South Carolina, dus voor de productiecapaciteit komt het goed uit om te snijden in het motorenaanbod. Wat dit voor het succes van de S60 in Nederland betekent, is nog even koffiedik kijken, maar in de zakelijke markt speelt de dieselmotor nog steeds een grote rol.

Veel vermogen, geen sensatie

De dieselperikelen doen in ieder geval niets af aan het plezier dat we beleven met de tweeliter benzinemotor in het vooronder van de testauto. Als T5 levert de motor 250 pk en 350 Nm koppel en dat is genoeg om de auto in 6,5 seconden naar de 100 km/h te doen bewegen en pas op te houden bij 240 km/h. Echt in je stoel gedrukt word je niet, maar de auto laat er geen twijfel over mogelijk dat het vermogen meer dan voldoende op orde is. De auto is communicatief een stuk sterker geworden, wat blijkt uit de stuurrespons en de demping van het onderstel. Zowel kleine als grote oneffenheden worden duidelijk doorgegeven, mede door de 20 inch wielen onder 'onze' auto. Je wordt uitstekend betrokken bij wat er onder de auto gebeurt, zonder dat de respons als hinderlijk wordt ervaren.

Versnellen komt niet zo verpletterend over als bij even vermogende concurrenten - daarvoor mist de achttraps automaat net de finesse -, maar het totaalplaatje geeft een heel evenwichtig beeld. De auto is snel genoeg, weet de bestuurder te betrekken bij het rijgedrag en het geeft een fijn gevoel te weten dat je over meer dan voldoende

vermogen beschikt.

Wil je meer sensatie, dan heeft Volvo ook wat voor je in petto: er komen drie Twin Engine semi-elektrische uitvoeringen van de S60 aan, waarvan de T8 Polestar Engineered het absolute huzarenstukje is. Met een gecombineerd vermogen van 405 pk en de wetenschap dat de S60 in de basis al zeer communicatief is, moet die auto een feestje zijn om te rijden. En dat met een alleszins schappelijke vanafprijs van 64.995 euro.

Overtuigd?

Over geld gesproken: ook de gereden T5 weet veel waar te bieden voor een vanafprijs van 48.495 euro. De achttraps automaat, LED-koplampen, het R-Design en de navigatie zijn standaard aanwezig. Onze testauto komt op 59.995 euro, maar dan zit ook werkelijk elke optie op de auto geschroefd. Je moet dan denken aan onder andere het panoramisch schuifdak, een head-up display en grotere wielen. Kleed je een even krachtige concurrent als de 3 Serie of C-Klasse vergelijkbaar aan, dan kan het bedrag

tienduizenden euro's hoger uitvallen.

Je krijgt er een snelle, ruime en comfortabele auto voor terug. Het rijgedrag is niet zo verfijnd als bij Mercedes-Benz of BMW en ook het interieur haalt net de hoogste trede niet. Maar er zullen legio autokopers maling aan hebben, want met de complete standaarduitrusting, het vlotte uiterlijk en het schappelijkere prijskaartje weet de S60 echt te overtuigen.

Plus

+ Comfortabel
+ Standaard met automaat en compleet uitgerust
+ Schappelijke vanafprijs

Min

- Geen dieselmotor leverbaar
- Materialen interieur niet op hoogste niveau