



Jan Westerhof
24 oktober 2007

© Rijtesten.nl

Volvo's icoon

Als Volvo met een bepaalde carrosserievariant in één adem genoemd kan worden, dan is het uiteraard de stationcar. Reeds meer dan een halve eeuw is Volvo gespecialiseerd in de pragmatische auto en het Zweedse merk kent dan ook een luisterrijke traditie op dit gebied. Het begon met de Duett en is via de 145 en de 740 geëvolueerd in de hier geteste V70. Waar Volvo tot in de jaren negentig vooral vierkante en doeltreffend gestileerde tanks maakte, werd in 1993 met de legendarische 850 Estate een einde gemaakt aan deze traditie. De "Lifestyle-Stationcar" werd wellicht geboren.

Vanaf toen werden stationcars minder kubusvormig en ging vorm voor functie. Bij

Volvo bleef de functionaliteit echter altijd een prominente plaats innemen en de grote stationcars bleven toch wel pakezels, ondanks dat Volvo zijn Estates steeds sneller maakte met geblazen vijfcilinders en het merk een meer dynamisch imago kreeg. Het lijdend voorwerp van deze rijtest is wat dat betreft stamhouder, want het betreft een zeer snelle Estate. De snelste nieuwe V70 bovendien en voor het eerst niet met een vijfcilinder, maar met een geblazen zescilinder met 285 pk en 400Nm koppel. Een waardige auto in de lijn der snelle Volvo's Estate?



© Rijtesten.nl

Estatiek

Hoewel de nieuwe V70 duidelijk als Volvo herkenbaar is, zal er door de meeste mensen toch wel geslikt worden bij de aanblik van de nieuwste Estate. De vorige V70 kenmerkte

zich door strakke lijnen en de karakteristieke brede heupen. Bij de nieuwe zijn die heupen daarentegen minder prominent aanwezig en zijn de strakke lijnen minder geprononceerd. Het blijft herkenbaar als Volvo, maar de vorige V70 was qua ontwerp evenwichtiger.

Als je echter naar de voorzijde kijkt, dan moet je eigenlijk wel vaststellen dat hier een enorme vooruitgang heeft plaatsgevonden. De neus is lekker dik en de naar voren staande grille zorgt ervoor dat hij slanker lijkt dan de vorige V70. De naar beneden gebogen lijnen aan weerskanten van de grille zorgen ervoor dat de grille nog nadrukkelijker wordt en dat geeft de voorzijde naast uitstraling ook een bepaalde kracht zonder dat de neus aan rankheid inboet. Absoluut het knapste gedeelte van de nieuwe V70. Over de achterzijde valt namelijk te strijden. De meeste mensen vinden de achterkant rommelig vormgegeven en daar sluit ik mij bij aan. Het lijnenspel is hier niet helemaal in balans. De staande achterlichten zijn inmiddels karakteriserend voor Volvo's Estate, maar ze zijn bij de nieuwe V70 wel erg massaal geworden. De onderste lijn van de achterraut sluit niet aan op het witte gedeelte in de achterlichten en de integratie van de verschillende facetten is niet evenwichtig. Het lijkt daardoor druk en esthetisch is de Estate daarom minder verantwoord dan de vorige V70. Wel gaaf dat Volvo het oude lettertype weer van stal heeft gehaald. Het over de lengte van de achterklep geplaatste "VOLVO" lijkt sterk op dat van hun oude trucks en bijvoorbeeld de klassieke Duett.

In de geteste versie is de V70 gehuld in de opvallende kleur "Seashell Metallic" en voorzien van de opvallende 18 inch velgen "Odysseus". De kleur laat de V70 spreken en in combinatie met de velgen die doen denken aan de eerste V70R en de 850 T5 staat er wel een ingetogen krachtige en toch charismatische auto voor de deur.



© Rijtesten.nl

Alles klopt

Wat maakt Volvo tegenwoordig schitterende dashboards! Het ziet er werkelijk fascinerend goed uit met de eenvoudige middenconsole en de basaal gevormde klokken. Daarnaast is het ergonomisch gezien bijkans perfect te noemen. Alles werkt zoals je het intuïtief verwacht en is daar geplaatst waar je het logischerwijs zou moeten vinden. Het interieur maakt de Volvo daardoor tot een vertrouwenwekkende auto. Daarnaast is de afwerking van het interieur passend bij het eenvoudige en strakke design: namelijk naadloos. Helaas kan het materiaalgebruik het interieur niet bijbenen, want niet overal worden plastics gebruikt die bij de (Duitse) concurrentie wel te vinden is. Tevens is als opmerking te noemen dat de aflegruimte in het interieur niet overhoudt. De portiervakken, een bak onder de armsteun en eentje in de

middenconsole moeten volgens Volvo plaats bieden aan allerhande prullaria. Het vakje achter de middenconsole mag onbenoemd blijven, want die is enerzijds te klein en anderzijds moeilijk bereikbaar.

Het interieur van Volvo's wordt tegenwoordig vooral gekenmerkt door de nieuwe zakelijkheid van het middenconsole, maar het werd en wordt nog steeds vooral vermaard vanwege de stoelen die zonder al te veel handelingen perfect zitten. In de nieuwe V70 is het gelukkig niet anders, want de elektrisch verstelbare stoelen zijn eenvoudig naar het lichaam aan te passen. Jammer dat de hendel van de lendensteun verstopt zit tussen de stoel en de armsteun, want nu is het een halsbrekende toer om de onderrug ondersteund te krijgen.

Als men vervolgens achter zichzelf gaat zitten dan kan dat zonder problemen. Ook hier word je getraakteerd op lekker perforatieleer en op veel ruimte. Ook mensen die minder ruimte nodig hebben vanwege hun leeftijd worden door Volvo tegen betaling van 355 Euro goed geplaatst. De dan geïntegreerde kinderzitjes zorgen voor een zitverhoging en dat is wel zo veilig. Helaas zijn de tassen aan de voorstoelen nauwelijks te gebruiken, aangezien je bij het openen vrijwel de gehele bekleding in het kielzog meeneemt. Onbedoeld meer sier dan bruikbaarheid.

Gelukkig is de bagageruimte wel bruikbaar. De laadvloer is ook met neergeklapte achterbank vlak en laag en met gefixeerde achterbank lekker fors. Het is met 575 liter geen Mercedes E-Klasse, maar wel groter dan een BMW 5-Serie. Bovendien is de achterbak een weldaad voor mensen met kleine spulletjes. Hij heeft een ingedeelde dubbele bodem en een op te klappen rand, waar met een elastiek kleine spullen op hun plaats worden gehouden. Schitterend zijn ook de aluminium sjarogen. Dergelijke kleine details bewijzen de doordachttheid van Volvo's icoon.



Vooral soepel

Voor het eerst in lange tijd levert Volvo zijn grote Estate weer met een zescilinder. Een supermotor met altijd voldoende kracht en adem om met vermorzelende snelheid een voorligger voorbij te razen. Een breed vermogensbereik en het ontbreken van een turbogat karakteriseren de geblazen zes-in-lijn. Een fantastische motor die tevens een enorm zwaar geluid produceert en de turbo zijn lucht laat verliezen via een sissende dumpvalve. Zwaar geschut onder de kap met verbluffend hoge tussenacceleraties, maar met een fors verbruik dat snel naar 11 liter op de 100 kilometer gaat.

Helaas kunnen de automatische zestraps transmissie en het onderstel de motor niet bijbenen. De Geartronic schakelt niet altijd even vloeiend naar het volgende verzet en

daarnaast kiest hij bij flink accelereren vaak \tilde{A}^3f een te laag \tilde{A}^3f een te hoog verzet. Uiteindelijk vindt hij wel de juiste trap, maar het zorgt ervoor dat het geheel soms nerveus overkomt. Vooral betreurenswaardig omdat de rest van de auto juist rustgevend is en zorgt voor een vertrouwenwekkend en onaantastbaar gevoel. Dat het onderstel niet dynamisch is, dat hoef je van een Volvo niet te verwachten. Dat het echter niet helemaal in balans is mag toch wel opmerkelijk genoemd worden. De testauto was voorzien van het Four-C chassis, waarbij gekozen kan worden voor drie chassisstanden: Comfort, Sport en Advanced. Het regelt de afstemming van het onderstel, maar de vering en demping lijken elkaar niet altijd even goed te kunnen vinden. In "Comfort" is de auto erg soepel, helt hij behoorlijk over en voelt hij zelfs deinend aan. Het andere uiterste is "Advanced" en dat is wel heel hard. Zelfs dusdanig dat het oncomfortabel werkt en zorgt voor hinderlijke geluiden. De tussenweg is "Sport" en dat is nog de meest harmonieuze modus. De auto wordt aangenaam strakker en rijdt minder wollig. Het is weliswaar symptoombestrijding en het is wellicht beter om Four-C niet te bestellen. Daarnaast is ook de stuurbekrachtiging qua scherpte in te stellen. De meest scherpe stand is eigenlijk het lekkerst, omdat hij in de andere standen soms indirect stuurt en met weinig gevoel. Het rijgedrag is door de besturing en het onderstel wel erg kunstmatig en de V70 is dan ook nadrukkelijk geen auto voor de actieve rijder. Soepel comfort is wat de V70 brengt aan de inzittenden. Het bijzonder lage geluidsniveau in de auto draagt daar absoluut aan bij.

Naast deze elektronica heeft de V70 nog een aantal andere moderniteiten aan boord. Een van die systemen is het ACC. Dit behelst een actieve cruise control (ACC), dat zelf afstand houdt tot de voorligger. Op zich werkt dat prima, maar het is puur ter ondersteuning van de bestuurder. Als je namelijk op een rotonde afrijdt en je voorligger rijdt de rotonde op, dan pakt de ACC de oude snelheid weer op en zodoende rijd je dus accelererend op een rotonde af. Wel erg behulpzaam voor de bestuurder is de bijbehorende waarschuwing als je te dicht op je voorligger rijdt. Kleven wordt zodoende afgestraft met een irriterend geluid en een rode lichtbalk. Een andere noviteit is het BLIS, dat de bestuurder via lampjes in de A-stijl attendeert op auto's in de dode hoek. Uiteraard wederom ter aanvulling op de bestuurder, want je eigen ogen geloof je

toch beter. Tot slot dient de achteruitrijcamera genoemd te worden. Hiermee parkeer je feilloos achteruit in. Je wordt bijgestaan door een kader en de afstand tussen jou en het obstakel. Vertrouwen, dat is wat de V70 je geeft met deze gimmicks.



Vertrouwen

Vertrouwen. Dat woord is al een paar keer genoemd in het verslag. Vertrouwen. Dat is wat de nieuwe V70 je geeft. Vertrouwen dat je met de brede powerband je voorligger in no-time voorbij kunt vliegen. Vertrouwen dat je bij een eventueel ongeval wel in een Volvo zit en vertrouwen dat je door een aantal systemen ondersteund wordt in het rijden als je aandacht onbedoeld iets verslapt. Wat dat betreft heeft Volvo een heerlijke auto neergezet die blijft fascineren met het interieurontwerp en zijn ergonomie.

Aan de andere kant zijn er een paar kanttekeningen te maken bij de nieuwe V70. Het onderstel en de automatische Geartronic zijn niet altijd passend bij de T6. De automaat kent een te nerveus karakter en het Four-C onderstel lijkt te weinig balans te hebben. Dat daar als sluitstuk bijkomt dat het uiterlijk van de V70 vooral aan de achterzijde behoorlijk wennen is, maakt dat de nieuwe V70 wellicht meer tijd nodig zal hebben om zich te settelen. De estatiek van de nieuwe V70 rijpt wellicht nog.

Plus

- + Fantastische motor en prestaties
- + Schitterend interieurontwerp met perfecte ergonomische details
- + Zeer stil

Min

- Geartronic is nerveus en Four-C mist balans
- Hoge brandstofverbruik
- Estatisch design?