



Harold Rolloos
13 mei 2009

© Rijtesten.nl

XC of toch V?

Het is alweer zeven jaar geleden dat Volvo zich in de SUV-markt stortte met de XC90. Sinds kort heeft het Zweedse merk een tweede SUV in het aanbod, de XC60. En dan is er nog de XC70, die niet de looks van een SUV heeft, maar wel vierwielaandrijving. Deze auto is gebaseerd op de V70, maar staat hoger op zijn poten en ziet er stoerder uit. Wat is de meerwaarde van de XC70 ten opzichte van z'n broer zonder vierwielaandrijving? Wij namen de proef op de som en reden beide auto's met de bekende D5-dieselmotor.



© Rijtesten.nl

Robuust

Hoewel beide Volvo's wat betreft afmetingen en in grote lijnen gelijk zijn, vallen er aan de buitenkant toch de nodige verschillen te ontdekken. Natuurlijk valt meteen op dat de XC70 rondom voorzien is van beschermkappen. Aan de voorzijde verschillen verder de verchromde platen onder de bumper en rond de mistlampen ten opzichte van de V70. In beide gevallen zien we een plastic kapje verwerkt in de grille, waar de adaptieve cruise control achter schuil gaat; niet de fraaiste manier om zoiets te verbergen.

Vanaf de zijkant is goed te zien dat de XC70 best een robuuste auto is. Hij staat zoals gezegd wat hoger op zijn poten en de speciale 18 inch Merac-velgen met daarin het XC-logo maken de Zweed lekker stoer. Ook in de dakrailing van de vierwielaangedreven Volvo vinden we datzelfde logo terug. Opvallend is verder dat de spiegels van de XC70 groter zijn dan die van de V. In beide gevallen zitten er kleine sensoren in verwerkt, een

optie waar we later op terugkomen.

Ook de achterzijde van de XC70 heeft beschermplaten van kunststof en een verchromde rand onder de bumper. Zowel onze XC70 als de V70 rijden we in de Summum-uitvoering met daar bovenop nog een aantal pakketten, waaronder veel veiligheidszaken. De gewone Zweed mag in deze uitvoering voor iets meer dan zeventig mille de showroom verlaten, voor de vierwielaangedreven Volvo betaal je ruim 76.000 euro.



© Rijtesten.nl

Identiek

Goed, aan de buitenkant zien we dus best wel wat verschillen. Dat geldt niet voor het interieur van de twee auto's, die zijn zo goed als hetzelfde. Niet dat daar iets mis mee is, want vanbinnen heeft Volvo het prima voor elkaar. Er zijn mooie materialen gebruikt

en de afwerking is gewoon goed. Spannend is het allemaal niet, maar ergonomisch gezien ontbreekt er weinig aan. Bovendien krijg je na het instappen en het dichtslaan van de zware portieren direct hoog veiligheidsgevoel, alsof je in een kluis zit. Het stuurwiel pakt ondanks zijn behoorlijke afmetingen toch goed beet en de aanwezige bediening voor audio en cruise control spreekt voor zich.

Ook het dashboard oogt prettig. De klokken zijn duidelijk af te lezen, al geldt dat wat minder voor de brandstofmeter. Gelukkig kun je via de boordcomputer aflezen hoeveel kilometer je nog kunt rijden. In het midden van het dashboard zit het scherm van het navigatiesysteem weggewerkt, dat automatisch in- en uitklapt. Het is helaas al een verouderd systeem. Geen touchscreen, maar bediening via een afstandsbediening of met vage knopjes achter het stuurwiel. Wij hadden het liever geïntegreerd in het middenconsole gezien, zoals je bij de meeste andere merken wel tegenkomt. Op deze plek treffen we veel knoppen aan, al blijft het overzichtelijk. Het enige verschil tussen onze testauto's is dat er onderop het middenconsole van de V70 drie knoppen zitten voor het instellen van het onderstel. De XC70 heeft dat niet.

Zoals we van Volvo gewend zijn zitten ook deze zetels weer prinsheerlijk. Ze bieden veel steun en na een lange rit kom je er nog steeds fit uit. Voorin hebben we voldoende ruimte, maar achterin valt het voor een auto van dit formaat toch wel tegen. Voor volwassenen houdt de beenruimte niet over en de langere mensen onder ons zitten al snel met hun kruin tegen het plafond. De bagageruimte is daarentegen - zoals je van een stationcar van Volvo mag verwachten - wel gigantisch en door de lage laaddrempel gemakkelijk te bereiken. Standaard kun je al 575 liter, met de achterbank plat stijgt dit aantal zelfs tot 1.600.



Het terrein in?

De belangrijkste vraag is natuurlijk: Rijdt de XC70 echt heel anders dan de V70? We testen beide auto's met de 185 pk sterke D5-motor en de zestraps Geartronic. Op korte termijn komen de Zweden met de nieuwe D5-krachtbron, die twintig pk meer levert en bovendien zuiniger is. Toch blijft de vijfcilinder diesel die onder de kap van onze testauto's ligt een heerlijk blok. Met een koppel van 400 Nm kom je nimmer vermogen te kort en bij het accelereren klinkt er een lekkere grauwe brom. Helaas doet de Geartronic-transmissie een hoop af aan het rijplezier. De automaat reageert nogal nerveus en vaag. Het schakelen gaat niet altijd even vloeiend en bovendien laat de Geartronic de motor vrij veel toeren maken.

Zoals we eerder al zeiden is het onderstel van de V70 op drie standen in te stellen: comfort, sport en advanced. Wat ons betreft is sport de ideale stand, strak en toch

comfortabel. De XC70 heeft dit logischerwijs niet. In vergelijking met het vorige model van de stationcar met elektronisch geregelde vierwielaandrijving helt de huidige een stuk minder over en voelt een stuk stabiel in de bochten. Op de Hollandse grond kan de Zweed prima uit de voeten, maar het echt ruige werk moet je aan de terreinbeulen overlaten. Lage gearing ontbreekt namelijk op de Volvo en ook de bodemvrijheid is niet al te groot. De besturing van beide wagens is niet erg direct, maar voelt verder goed aan. Beide auto's van Zweedse makelij zijn vooral gericht op comfort en het maken van lange ritten. De optionele adaptieve cruise control doet in combinatie met de automaat prima zijn werk en is simpel in te stellen.

Veiligheid staat bij Volvo voorop en ook deze twee auto's zitten boordevol veiligheidssnufjes. Als je te dicht op je voorganger rijdt, licht er een rode lamp boven het dashboard op. Aan de binnenkant van de beide spiegels bevindt zich het BLIS-systeem. Zodra er een andere auto in jouw dode hoek zit en de ingebouwde sensor in de spiegel merkt dit op, gaat er een rood lampje branden. Verder is in beide exemplaren het Lane Departure Warning System aanwezig. Als je zonder richting aan te geven over de strepen op de weg gaat, klinkt er een harde toon door de auto. Op zich erg veilig, al zijn we blij dat het met een simpele druk op de knop uitgeschakeld kan worden. Bij het opnieuw starten van de motor schakelen alle veiligheidsvoorzieningen trouwens weer opnieuw in. Helaas houdt de huidige D5 wel van een aardig slokje. Met de V70 kwamen we tot een gemiddeld verbruik van 8.3 liter per honderd kilometer, de XC70 scoort zelfs een liter meer. Deze cijfers zijn toch wel behoorlijk gortig voor een diesel in deze milieubewuste tijden.



Image

Na zowel de V70 als de XC70 gereden te hebben, kunnen we concluderen dat de crosscountry - want daarvoor staat de afkorting 'XC' - wel degelijk een meerwaarde heeft. In de eerste plaats is dat natuurlijk vanwege zijn uiterlijk. Omdat de XC70 hoger op zijn poten staat en er daardoor stoerder uitziet, wordt het vanwege zijn exclusieve karakter een echte 'imagecar'. Daarnaast is de vierwielaandrijving een leuke bijkomstigheid, al moet je daar geen grote wonderen van verwachten. Buiten kijf staat dat beide auto's erg comfortabel zijn, een groot veiligheidsgevoel geven en op lange snelwegritten heerlijk zijn.

Helaas doet de Geartronic afbreuk aan het rijplezier. Deze automatische transmissie is traag en nerveus: verouderd en absoluut niet meer concurrerend. De D5 is echter na al die jaren nog steeds een heerlijke krachtbron, maar wel met een fors verbruik. Het

wachten is dus op Volvo's vernieuwde dieselmotor, die sterker & zuiniger moet worden. Hopelijk komt Volvo dan ook met een automaat die wel in 2009 past, want dat mag men in deze klasse voor zoveel geld wel verwachten.

Plus

- + Erg comfortabel
- + Hoog veiligheidsgevoel
- + D5 is een heerlijke krachtbron

Min

- Geartronic reageert nerveus
- Ruimte achterin
- Fors verbruik