



Pawel Piotrowski
4 augustus 2010

© Rijtesten.nl

Luxeproblemen

Als aspirant-koper van een cabrio sta je tegenwoordig voor een moeilijke keuze. Kies je voor een sportief rijdende, krappe roadster of voor een meer gemoedelijke vierzits cabriolet? Vroeger was je na deze stap al klaar. Nu kun je ook nog eens kiezen tussen een klassiek stoffen vouwdak of een meer praktisch stalen klapdak. Een cabrio met stalen klapdak heeft vaak een grotere derrière en is minder mooi dan een exemplaar met stoffen kap. Als uitzondering op deze regel geldt de Volvo C70, die ook in gesloten toestand met zijn fraaie coup vorm sceptici weet te overtuigen. Recentelijk heeft Volvo de C70 van een verjongingskuur voorzien en heeft de oude Geartronic automaat plaats moeten maken voor een moderne transmissie met dubbele koppeling.



© Rijtesten.nl

Harmonieus

Wanneer je de Volvo C70 in gesloten toestand op een parkeerplaats achterlaat, zullen de meeste omstanders niet doorhebben dat het een cabrio is. In tegenstelling tot zijn soortgenoten heeft de Volvo namelijk een fraaie coupélijn die niet verstoord wordt door een vreemd geproportioneerde daklijn. Slechts het kleine achterrautje en de naden in het dak zijn een hint naar het driedelige vouwmechanisme. Dit is een coupé-cabrio zoals die hoort te zijn: mooi in beide gedaantes. Want ook met geopende kap valt er weinig aan te merken op het fraaie lijnenspel. Ook de sinds de facelift sterk gewijzigde neus oogt samen met de overige detailveranderingen harmonieus. Wel is het jammer dat de kleinere Volvo C30 bijna exact hetzelfde front heeft. Dat werkt verwarrend en maakt de grotere C70 anoniemer dan dat hij in werkelijkheid is.



© Rijtesten.nl

Sober

Deze anonimiteit strekt zich voort in het interieur. Wanneer je op de comfortabele zetels hebt plaats genomen is het onduidelijk of je nu in een C30, S40, V50 of toch C70 zit. In alle modellen zit hetzelfde dashboard dat ergonomisch weliswaar goed in elkaar steekt, maar verder weinig emoties oproept. Ook oogt het door de grote vlakken kaal en sober, terwijl ons exemplaar rijkelijk met aantrekkelijke opties is voorzien. Zo is het welbekende RTI-navigatiesysteem een echte aanrader. Het beeldscherm ligt goed in het zicht en de bediening verloopt eenvoudig via de knoppen achter het stuur of de meegeleverde afstandsbediening. Tussen de stoelen zitten twee knoppen waarmee het dak zich binnen dertig seconden laat openen en sluiten. Met geopend dak wordt zichtbaar dat de A-stijl lekker ver van je af staat, net zoals bij cabrio's met een stoffen dak.



© Rijtesten.nl

Praktisch

Ook is de Volvo met recht een vierzitscabrio. Zowel met open als gesloten kap is er voldoende plek voor vier inzittenden. Uiteraard gaat het er achterin wat krappertoe, de beenruimte is niet overweldigend, maar met een coulante voorpassagier kan er voldoende ruimte gecreëerd worden. Minder fijn zijn de windturbulenties vanaf zeventig kilometer per uur voor de achterpassagiers. In het windscherm zijn weliswaar twee openingen voor achterpassagiers, zodat het scherm gemonteerd kan blijven. Dat ziet er echter belachelijk uit zodat je bij meer dan twee inzittenden eerder geneigd bent om het scherm in de bagageruimte op te bergen. Daar is ook met opgeborgen kap voldoende ruimte voor. Met een druk op de knop wordt de toegang tot de overgebleven tweehonderd liter bagageruimte vergroot kun je twee niet al te grote trolleys met wat oefening opbergen.



© Rijtesten.nl

Kilometervreter

Deze praktische eigenschappen maken van de Volvo een dagelijks inzetbare auto. Hierbij past dan ook de inmiddels niet meer leverbare 2.0D dieselmotor met 136pk en 320Nm die van de C70 een kilometervreter maakt. De nieuwe zestraps Powershift transmissie voegt daar niet alleen een vleugje comfort aan toe, maar verlaagt dankzij de dubbele koppeling - en de daarmee gepaard gaande kortere schakelmomenten - ook het verbruik ten opzichte van de handgeschakelde variant. Met de lawaaierige dieselmotor is de C70 voldoende vlot onderweg, al staan er geen grote vermogensreserves paraat. Dat merk je vooral bij tussenacceleraties vanaf 120 kilometer per uur, waarbij de 2.0D moeite heeft om de Volvo rap te versnellen. Vanuit stilstand speelt het hoge koppel parten met de matige grip van de C70. Bij iets te veel gas slippen de voorwielen gauw door en grijpt de tractiecontrole in. Ook op bochtige wegen en rotondes verliezen de voorwielen snel grip doordat de gewichtsverdeling van

Volvo C70 2.0D Powershift Intro Edition

de C70 niet optimaal is. De zware dakconstructie drukt namelijk vooral op de achteras. De Powershift automaat schakelt sneller van verzet over dan dat de oude Geartronic dat deed, maar houdt wel relatief lang een gekozen versnelling vast. Bij tachtig kilometer per uur blijft de automaat onnodig lang in de vijfde versnelling hangen waardoor de diesel 1900 toeren blijft draaien. Met een tik tegen de pook kan men de automaat naar de zesde versnelling dwingen, maar dat zou eigenlijk niet nodig moeten zijn. Ons testverbruik bleef steken op 7,5 liter per honderd kilometer. Gezien de prestaties van het blok valt hier voor Volvo nog veel winst te boeken, hopelijk zal de nieuwe D3-dieselmotor deze waar kunnen maken.



Rijper

De gefacelifte Volvo C70 weet nog steeds klanten voor zich te winnen dankzij zijn geslaagde vormgeving en goede ruimteaanbod. Het is een van de weinige

vierzitscabrio's die praktisch nut met een mooie en geslaagde vormgeving weet te combineren. Het nieuwe front past prima bij het bestaande ontwerp en ook de nieuwe Powershit automaat is een goede vervanger van de verouderde Geartronic. Met zijn dubbele koppeling wekt de automaat verwachtingen die hij niet helemaal kan voldoen, maar dat mag de pret niet drukken. De C70 is namelijk nog steeds een comfortabele cabrio waarmee je prima van de zomerse natuur om je heen kunt genieten. Uiteraard zijn er inmiddels - voornamelijk Duitse - concurrenten die meer verfijning of sportiviteit bieden, maar die kosten dan ook een stuk meer dan deze stijlvolle Zweedse dame.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Mooie coupé daklijn
- + Comfortabele afstemming
- + Praktisch en dagelijks inzetbaar

Min

- Lawaaiige diesel
- Matige grip in combinatie met koppelrijke diesel
- Verbruik mag lager