Michel van Breugel
20 april 2006

Intro

De V70 is inmiddels niet meer uit het straatbeeld van de Nederlandse wegen weg te denken. De auto heeft een zeer goede positie in het segment waar hij in opereert. De V70 trekt niet alleen particulieren aan, maar heeft ook wat in huis voor de zakelijke rijder. In deze test ga ik op pad met een 163pk sterke 5 cilinder turbodiesel, de 2.4D. Volvo levert de V70 ook met een 126pk (D) en een 185pk (D5) sterke turbodiesel motor. Kan Volvo in dit segment op tegen de harde, vooral duitse, concurrentie met hun dikke 6-cilinder turbodiesels??

Het exterieur

Van buiten straalt deze volvo pure klasse uit. De facelift die eind vorig jaar over deze auto is gewaaid heeft hem wat meer ronde kanten aan de koets gegeven. Aan de koplampen, de achterlichtunits en de grille zijn lichte wijzigingen aangebracht, maar je moet goed kijken om alle veranderingen te spotten. Van veraf is al te zien dat dit een Volvo is. De Magic Blue kleur, in combinatie met het Electra 16â€• lichtmetaal, geven hem een sjiek en toch sportief voorkomen.
De metalic lak kost bij volvo maar liefst â‚¬1270.-

Vanaf de voorzijde van de auto begint de lijn in de motorkap wat over de flanken naar achteren te lopen waar het uitmond in de inmiddels bekende brede â€œhuipenâ€• die

alle recente volvoâ€™s hebben meegekregen. De mistlampen en koplampsproeiers horen eveneens in het Editon II pakket. De dorpels zijn in het testexemplaar in kunststof uitgevoerd. Wil je die ook in een kleur gespoten hebben kom je al snel bij de Momentum of de Summum (zelfs met chromen stootlijsten) uitvoering terecht. De stootlijsten zijn bij alle exemplaren in de carrosserie kleur meegespoten.

De achterzijde is wel de meest herkenbare zijde van deze auto. Wie kent hem niet !? Het begon in het begin van de jaren â€™90 met de 850. De over de volle hoogte kenmerkende achterlichtunits zijn sinds die tijd niet meer uit het model van de grote station van volvo te krijgen. Het achterraam is lekker laag, waardoor het zicht naar achteren vanuit de auto optimaal is. Het derde remlicht is, aan de bovenzijde, in het raam meegenomen. De tildrempel om in de kofferruimte te komen is mooi met een kunststof strip afgewerkt zodat het lakwerk niet beschadigd kan worden. Als je de toegangsdeur tot de kofferbak opent gaat hij geruisloos de lucht in. De â€œbeugelsâ€• zijn mooi afgewerkt, eveneens de rand van de klep, het handgreepje om hem weer naar beneden te trekken, en het slot waar je anders zo ontzettend lelijk je hoofd tegen kunt stoten. Je hoofd stoten kun je onmogelijk als de klep openstaat, de klep staat minstens 2.10 meter boven de grond in geopende toestand.
De Park-Asist sensoren voor het achteruit rijden zijn in de achterbumper verwerkt. Bij veel modellen is dit niet bijzonder fraai, maar op de Ã©Ã©n of andere manier vallen ze bij deze auto niet direct op. Of het nu door die mooie kleur komt â€¦

Het interieur

Als je de portieren opent valt er direct een rust over je heen. Wat het oog waarneemt is niet bijzonder maar wel erg herkenbaar. Wanneer er wordt plaatsgenomen gaan er gedachtes door je hoofd of je je nu wel daadwerkelijk in een auto bevind, of toch nog steeds in die lekkere fauteuils van thuis. Hier zijn geen stoelen gemonteerd maar eerder zetels. Ze zitten heerlijk alleen mis je wat steun in de onderrug en de zijdelingse steun is niet optimaal.
Het dashboard wordt niet tÃ© donker wat komt door de fraaie Mesh Aluminium inleg.
In deze uitvoering moeten de stoelen met de hand versteld worden (standaard in de Summum uitvoering, of als Premium Line pakket Ã¡ â‚¬995).
Dit testmodel is uitgerust met een zwart leder interieur. Het leder is standaard in de

Edition II uitvoering. Het gehele Edition II pakket kost overigens â‚¬3.000 wat een totale waarde vertegenwoordigd van maar liefst een dikke â‚¬10.000 . Er zijn door de koper verschillende soorten interieurvarianten te bepalen, voor ieders smaak wat wils.

De V70 scoort erg goed bij lange mensen. Met de bestuurdersstoel in de achterste stand zijn de pedalen voor mij (Â± 1.88 M) zelfs met gestrekte benen bijna niet normaal meer te bereiken. Voorin heeft de Volvo erg veel (leef)ruimte.

De brede, naar de bestuurder gerichte, middenconsole herbergt onder andere de perfecte bediening van de ECC met links en rechts gescheiden temperatuurregeling, de regeling voor de verwarmbare voorstoelen, TractionControl (In-/Uitschakelbaar) en Park Assist achter (In-/Uitschakelbaar).
De radio uit het standaard Volvo â€œHU programmaâ€• is een radio/cd-speler combinatie en bied een goed geluid met zijn 6 luidsprekers en is naar ieders wens instelbaar.
De klokkenwinkel is goed afleesbaar en geeft een prettig licht wanneer het donker is. Links onder de temperatuurmeter zit het display voor de boordcomputer die instelbaar is met een draaiknop aan de richtingaanwijzer.
Het met leder bekleed 4-spaaks stuur is lekker dik, ligt goed in de hand, maar is wat aan de grote kant naar mijn idee. Op het stuur zitten de bedieningsknoppen van de radio, de zeer goed functionerende cruise control en navigatie.
De binnenspiegel is groot en lekker. In het donker, als er een auto met verlichting achter je zit, dimt het licht in de spiegel. Op deze manier heb je weinig last van de xenon-verlichters die je tegenwoordig steeds vaker ziet.
Achter de binnenspiegel zit een grote plaat tegen de voorruit aan wat de antenne is voor de radio etc. Met het rijden heb je hem in eerste instantie niet door, tot het moment dat je vooraan in een rij voor het stoplicht staat en je rechts naar boven moet kijken wanneer het groen is. Dit is dus niet te zien. Het wordt dan hangen over het stuurwiel en/of dashboard om te zien wanneer het licht verspringt. Niet de beste plek dus.

De middenconsole herbergt verder nog een klein vakje, en een middenarmsteun die in

twee delen opengeklapt kan worden. Klap je de bovenkant weg heb je een grote bekerhouder, klap je die ook weg komt er een grote opbergmogelijkheid tevoorschijn voor cdâ€™s of iets dergelijks. In het â€œschuiflaatjeâ€• ervoor kunnen ook nog eens 2 blikjes of bekers hun weg vinden. Er is echter ook nog genoeg opbergruimte in het goed bereikbare dashboardkastje en de grote zijvakken van de deuren.

Het optionele Volvo RTI navigatiesysteem (Mobility Line â‚¬2890 incl. alarm klasse III) is echt een aanrader. Het systeem werkt erg goed en gebruiksvriendelijk. Met alle respect, maar elke vrouw zou dit systeem in kunnen stellen. Doordat de bediening aan de rechterachterkant van het stuur zit gemonteerd kunnen er tijdens het rijden veranderingen in het systeem worden aangebracht. Het display schuift boven uit het dashboard wanneer die in gebruik wordt genomen en helt iets voorover waardoor het ook met felle zonneschuin goed afleesbaar is. Ook wanneer er geen bestemming in het systeem wordt ingevoerd is op het scherm af te lezen waar je je op dit moment bevindt.

Op de achterbank is er voldoende ruimte. Doordat er met een extra 3e gordel en 3e hoofdsteun rekening is gehouden zouden er 3 volwassen achterin plaats kunnen nemen. Met de voorstoelen in de uiterste stand naar achter is er nog maar net voldoende plek voor een persoon van Â± 1.88 M. Maar over het algemeen meer dan genoeg ruimte.
De bagageruimte, dat is waar je eigenlijk deze auto voor koopt. Die lijkt niet alleen gigantisch maar dat is hij ook! Het is in de bagageruimte netjes afgewerkt, net als in de rest van het interieur. De Volvo heeft een gladde laadvloer met een nette bagagerolhoes. De vierkante bak van de V70 kan 485 liter bagage herbergen en er zijn twee extra opbergvakjes in de laadvloer, die hoekig, diep en ruim zijn. Til je de achterste smokkelruimte op, dan zien we dat er bij Volvo aan gewichtsverdeling is gedacht: de accu is naast het reservewiel geplaatst. Het voorste luik biedt veel ruimte voor eventueel losliggend spul wat anders in de bagageruimte zou rondslingeren. Met de in delen neer te klappen achterbank plat wordt de ruimte maar liefst 1641 liter. Leuke bijkomstigheid: De leuning van de passagiersstoel is in zâ€™n geheel neerklapbaar zodat ook lange voorwerpen vervoerd kunnen worden.

Het rijden

Het rijden met deze auto kent 2 kanten. De meeste eigenaren of toekomstige eigenaren zullen deze auto lekker gebruiken als cruise auto. Door de weeks lekker van het werk naar huis, en in het weekend als life-style auto voor leuke dingen met de kids bijvoorbeeld. De auto kent echter ook een andere kant, namelijk van een autobahn-freek. Hij wil meer dan lekker vlot vooruit zullen we maar zeggen. Wat een ontzettend mooie combinatie is de gear-tronic automaat met deze heerlijke dieselmotor. De 163 pk sterke common-rail dieselmotor behoort tot de fraaiste van dit moment. Hij draait soepel zijn rondjes, en het geluid wat hij teweegbrengt doet je allerminst denken aan een diesel. Zelden heeft een dieselmotor zoâ€™n inspirerend geluid voortgebracht. De krachtbron is heerlijk soepel door zijn koppel van 340Nm wat

hij tussen de 1750 en 2750 tpm voluit op de voorwielen overbrengt. Hij neemt moeiteloos erg grote stappen. Als ik niet zou weten dat hier een 163 pk sterke krachtbron in lag zou ik gokken op een pkâ€™tje of 200, zo makkelijk gaat deze auto voorruit.

Deze motor in combinatie met de al eerder genoemde gear-tronic automaat (een 6 bak) is echt een aanrader. De automaat laat zich wat stroef van verzet duwen/trekken, maar is er verder eentje om van te watertanden. Ja, bij volvo weten ze wel hoe je een automaat moet bouwen. In zâ€™n â€œDâ€• past hij het schakelmoment aan op de manier hoe je rijdt. Rij je rustig (weg), schakelt hij vroeg op en maakt hij weinig geluid en indruk. Rij je wat pittiger weg schakelt hij later op en imponeert hij meer. Het geluid wat er vanaf komt is zeker niet storend, maar wel aanwezig. Zelf zou ik geen seconde van het geluid willen missen want je luistert er echt voor je plezier naar. Wat een mooi, en bekend, 5-cilinder â€œroffelâ€• geluid komt er uit het vooronder vandaan.

Het sturen gaat niet te zwaar en niet te licht. Communicatief is het zeker niet, maar sportaspecten moet je ook niet verwachten van deze auto. Zolang het rechtuit gaat, gaat het heerlijk. In een lange doordraaien is Ã©Ã©n stuurbeweging nodig, daarna volgt hij ronduit de lijn zoals je hem eerder heb gekozen. De wagen helt echter wel wat over in de bochten. De koets gooit dan zijn 1535kg vol in de strijd. Op snelwegtempo Ã¡ 100km draait de diesel 1750 tpm in zâ€™n 6, en bij 120km 2150 tpm in zâ€™n 6. Ik heb Â¾ van de gereden tijd (Â± 250km) in de manual stand gereden. Het geeft zeker mijn voorkeur. Het bedienen van de versnellingen gaat met de welbekende + en â€“ bij de versnellingspook. De schok van de eerste versnelling naar zâ€™n 2e is vrij heftig. Ook doet hij daar vrij lang over, als je hem aantikt schakelt hij pas een tel later naar het volgende verzet. De rest van de schakelwegen doet hij net zo gevoelloos als de wisselingen in zâ€™n â€œDâ€•. Je merkt er echt niets van. Op de snelweg rijdend tussen het drukke hedendaagse verkeer is het heerlijk vertoeven. Wanneer je in de manual stand rijdt, en tijdelijk wil versnellen voor een voorligger die iets minder dan de maximale snelheid rijd, geef je 2 tikjes tegen de met leer beklede versnellingspook zodat hij terugschakelt naar de 4e versnelling. Nu ontstaat er brute kracht in is de diesel op zâ€™n best. Je valt even terug door de terugacceleratie, maar met de

rechtervoet naar beneden trakteert de 5-cilinder je op 340 Nm. De auto voor je is inmiddels een stipje in je achteruitkijkspiegel geworden.

Tijdens mijn rit heb ik constant het navigatiesysteem aangehad. Het is een prachtig systeem. Je hoeft geen bestemming in te voeren als je de locatie wilt weten waar je je op dit moment bevind. Op elk gewenste tijdstip kan je zien waar je rijd. Het scherm is in 2 delen gesplitst met elk een andere schaal zodat het een duidelijke situatie schept.

Het verbruik tijdens de gehele rit is exact 8,0L / 100km. Dit zijn afgewisselde snelweg- , provinciale- en bebouwde kom kilometers. Dat is zeker niet slecht met een pittige rijstijl. Volgens de energie kaart, die op elke showroomauto zit, is het brandstofverbruik 7,9L / 100km. Dat is dus een uitstekend resultaat.

Slot

Het valt niet altijd mee om de gedachten van mensen te rijmen. In dit geval kan ik de verkoopcijfers van de V70 wel rijmen. Het is gewoon een erg goede auto voor dit geld.

Kijk je naar de concurrentie dan kijk je al snel naar een A6 avant 2.7 TDI (180pk) vanaf â,¬54.090.- , BMW 525d Touring (177pk) vanaf â,¬58.500.- , Mercedes E220 cdi Combi (150pk) vanaf â,¬58.100.- of een Saab 9-5 estate 2.2 TiD (120pk) vanaf â,¬40.390.-
Als je kijkt welke ruimte, kwaliteit en uitrusting je krijgt voor dat geld denk ik dat de V70 sterk in de markt staat.
Het geteste model kost â,¬55.060.- . Hierop zaten een flink aantal opties wat de prijs snel opkrikt. De V70 2.4D is er al vanaf â,¬44.120.-

De volvo V70 2.4D is een goed rijdende auto wat je uitnodigt voor langere ritten. Een hele dag achter het stuur zitten is geen probleem. Je stapt fris, of zelfs nog frisser weer achter het stuur vandaan als toen je erachter kroop. De motor is echt een mooie machine. Helemaal in combinatie met de geteste gear-tronic. Voor â‚¬1000.- meer levert volvo de D5 in het vooronder. Deze krachtbron levert 22pk meer, maar eigenlijk is het overbodig. De D5 is meer voor de andere modellen van volvo, zoals de S80 en XC90 die meer gewicht te verslepen hebben.

Plus

+ Heerlijke motor
+ Fijne transmissie
+ Ruimteaanbod interieur

Min

- Plaats antenne radio
- Stroef verzetten automaat
- Weinig communicatief stuurgedrag