



Dirk-Jan Dalhuisen  
12 mei 2015

## Sweed' dreams

Kijk, da's nog eens lekker debuteren: je brengt een mid size stationwagon uit, hangt daar een prijskaartje van een slordige 64 mille aan en bent al door je eerste lichting heen, nog voordat de auto ook maar Ã©n wiel in de showroom heeft gezet. Klinkt als een sprookje, maar voor Volvo is het werkelijkheid. Reden genoeg voor de Zweden om de droomstart van hun V60 Plug-in Hybrid een vervolg te geven. Wij kropen achter het stuur om te ontdekken wat deze bijzondere V60 allemaal in petto heeft.



## Opmerkelijk succes

Want bijzonder, dat is de V60 Plug-in Hybrid zonder meer. Allereerst natuurlijk omdat het Volvo's eerste productiehybride is. Wat je overigens niet zou zeggen, want voor zo'n debutant steekt deze V60 verdraaid doordacht in elkaar. Je zou zã³ geloven dat Volvo al jaren niets anders doet dan hybrides produceren. Maar daarover later meer, want er zijn meer factoren die het succes van de V60 Plug-in Hybrid op z'n zachtst gezegd opmerkelijk maken.

Neem bijvoorbeeld het feit dat de helft van de jaarproductie van 6.500 V60's Plug-in Hybrid bestemd is voor de Nederlandse markt. De positie die de hybride V60 binnen het V60-gamma inneemt, maakt dat feit zo mogelijk nog opmerkelijker. Want waar de zakelijke middenklasse anno 2013 - lang leve de bijtellingswetgeving - louter lijkt te worden aangedreven door ploeterende viercilinder instap-1.6'jes, kom je in de neus van de V60 Plug-in Hybrid een heuseÂ vijfcilinder diesel tegen.

Nu is dat blok - Volvo's welbekende 215 pk sterke D5 - van zichzelf al bepaald geen

stakker. Toch ligt onder de vloer van de tot 305 liter gekrompen bagageruimte van de V60 Plug-in Hybrid (die in de Volvo-hiërarchie overigens naar de naam 'D6' luistert) ook nog een elektromotor. Die stuurt 68 pk extra vermogen naar de achterwielen en is verantwoordelijk voor het lage verbruik: volgens het boekje verstoekt de V60 iedere honderd kilometer nog geen twee liter diesel.



## Paradoxaal

Dat brengt ons meteen bij de reden van de bliksemstart van deze V60: z'n fiscale bijtelling. Of eigenlijk: het gebrek daaraan. Vanwege de lage CO<sub>2</sub>-uitstoot van 48 gram per kilometer is de V60 Plug-in Hybrid namelijk tot 2014 vrijgesteld van bijtelling, MRB en BPM. Een paradoxale gedachte, gegeven het feit dat je met deze Volvo zelfs de meeste hot hatches 'gewoon' bijhoudt: als het moet, raffelt de V60 de '0-tot-100' doodleuk in zes tellen af. Waarmee maar is becijferd dat deze Volvo ondanks z'n forse leeggewicht van 1.848 kg - de Plug-in Hybrid is daarmee ruim 200 kg zwaarder dan een V60 D5 AWD - tot heel wat in staat is. Vooral in de meest sportieve van de drie rijmodi - 'Power' - reageert de V60 bijzonder gretig op het gas.

Allemaal leuk en aardig, maar voor het verbruik is het natuurlijk funest om telkens het onderste uit de kan te halen. Dat verklaart waarom je achter de verlichte keuzehendel naast de 'Power'- ook de 'Pure'- en 'Hybrid'-modus kunt inschakelen. In de eerste van die twee modi rijdt de V60 puur elektrisch. Onder ideale omstandigheden brengt een volle accu je 50 km verder, maar de reële actieradius blijkt sterk afhankelijk van traject en rijstijl. Met consequent opladen en goed anticiperen kun je jezelf heel wat ritjes naar de pomp besparen, zoveel is zeker. Voorwaarde is wel dat je geen lange afstanden hoeft te overbruggen en dat de snelheid binnen de perken blijft.



## Goed ingespeeld

Gebruik je de auto namelijk voor lange snelwegritten - de V60 kan tot 120 km/h volledig elektrisch rijden - dan is de accu vanzelfsprekend sneller leeg en schakelt de V60 eerder over op z'n dieselmotor (overigens kwamen we met een volle accu nog altijd 40 respectabele snelwegkilometers ver). Om de dieselmotor aan het werk te zetten, kun je ook de 'Hybrid'-knop indrukken, zodat je niet eerst de hele elektromotor

leeg hoeft te rijden. In deze modus werken beide motoren zo efficiënt mogelijk met elkaar samen. Afhankelijk van het restantbereik van de elektromotor resulteert die samenwerking bij een normale rijstijl in een keurig praktijkverbruik van 3 tot 4 liter per 100 km.

Naast dat lage verbruik is het vloeiende samenspel tussen diesel- en elektromotor een minstens zo grote reden om deze hybridemodus niet onvermeld te laten. Dat beide motoren elkaar ongemerkt afwisselen, is namelijk niet zo vanzelfsprekend als het lijkt. Nog niet zo lang geleden ondervonden we dat een hybridedebutant nog wel eens last wil hebben van horten en stoten in de aandrijflijn, maar daar blijft de V60 - gelukkig - van gespeend. Beide motoren en de zestraps Geartronic-automaat zijn goed op elkaar ingespeeld en tillen gezamenlijk het toch al zo comfortabele karakter van de Zweedse lifestylecombi naar een nog hoger plan. Slechts het geluid verraadt wanneer de dieselmotor bijspringt; voelen doe je het niet.



## Oude bekenden

De aantrekkingskracht van de V60 Plug-in Hybrid zit 'm vooral in het feit dat je voor dat lage verbruik nauwelijks offers hoeft te brengen. Wel de lusten, niet de lasten, zeg maar. Goed, je bent 3,5 tot 7,5 uur (bij resp. 16 A en 6 A) kwijt om een lege accu volledig op te laden, de tankinhoud is verkleind naar 46 liter en de bagageruimte slikt nog minder dan het toch al niet zo riante laadruim van de gewone V60, maar dat is het dan ook wel. Voor een verhuizing is die ruimte trouwens het probleem niet: de V60 mag ook als Plug-in Hybride 'gewoon' een aanhanger tot 1.800 kg trekken. De jaarlijkse rit met de sleurhut naar Toscane hoef je dus niet op het spel te zetten.

Vanbinnen is de V60 in ieder geval op zo'n lange trip berekend. Van het uitnemende meubilair en de goede ergonomie tot het hoogwaardige materiaalgebruik en de puike afwerking: het zijn allemaal oude bekenden uit de gewone V60. Net als de ietwat beperkte ruimte op de achterbank, wat een pijnpunt van de Zweed blijft. Toch zijn er ook punten - zij het kleine - waarop de Plug-in Hybrid afwijkt van iedere andere V60. Zo spotten we afwijkende meterklokken (die we al kennen uit de V40 en straks in elke V60 worden gemonteerd) en een handjevol extra knopjes op het typische, Zweeds-strakke Volvo-dashboard.

Drie van die knopjes - 'Pure', 'Hybrid' en 'Power' - kwamen al ter sprake, het vierde en laatste knopje nog niet. Dat betreft het knopje waarop het woord 'Save' af te lezen is. Met een druk op die knop wordt de accu door de dieselmotor zover opgeladen dat er genoeg capaciteit beschikbaar is om op een later moment tot 20 km op pure elektriciteit te rijden. Een handige vinding, die z'n nut gaat bewijzen zodra je een drukke stad binnenrijdt. Juist in zo'n stedelijke omgeving verbruikt een verbrandingsmotor immers relatief veel brandstof, als gevolg van voortdurende tempowisselingen.



## Vliegende start

Nu we een week met de V60 Plug-in Hybrid op pad zijn geweest, kunnen we wel begrijpen dat de Zweden zo'n vliegende start hebben gehad. Volvo's eerste productiehybride koppelt vlotte prestaties aan een laag verbruik - ruim 1 op 20 is nog altijd een keurige waarde - en imponeert vooral vanwege de doordachte en verfijnd werkende aandrijflijn. In een comfortabele auto als de V60 komt zo'n soepele motor natuurlijk prima tot z'n recht. Al met al dus een heel prettige auto om je kilometers mee te maken.

Wat daarin zeker ook meespeelt, is de riante uitrusting: Volvo levert de V60 Plug-in Hybrid uitsluitend in de meest uitgebreide Summum-variant. Daar betaal je flink voor - met wat leuke opties til je de vanafprijs van 64 mille zÃ³ over de 70.000 euro heen - maar je krijgt er aan de andere kant wel een heel plezierige auto voor terug. Wie nog wil profiteren van 0% bijtelling, zal een V60 Plug-in Hybrid uit het buitenland moeten halen; een nieuwe wordt pas in 2014 op kenteken gezet en gaat je derhalve 7% bijtelling kosten. Waarbij je dan wel in het gefacelifte model rijdt.

## Plus

- + Verfijnde, doordachte aandrijflijn
- + Luxueus en comfortabel
- + Goede prestaties bij laag verbruik...

## Min

- ... maar niet zo laag als beloofd
- Forse aanschafprijs
- Relatief weinig ruimte