



Dirk-Jan Dalhuisen
18 april 2014

Vorm en functie

Volvo en stationwagens, ze vormen een onafscheidelijk duo. Vooral met de V40 en de V60 doet het merk goede zaken. Kom je bij 'die andere Zweden' echter met een Billy, Jonas of Magnus naar buiten, dan breekt het zweet ze spontaan uit. Vorm gaat bij zulke lifestylecombi's nu eenmaal boven functie. Gelukkig heeft Volvo met de evergreen V70 ook nog een onvervalste ruimtestation in de gelederen. Diezelfde V70 loopt na zeven jaar inmiddels op z'n laatste benen, maar de Zweden parkeren 'm nog niet achter de geraniums. Met een cosmetische opfrisbeurt en een nieuwe aandrijflijn moet de grote gezinsvriend er nog even tegenaan.



Lange adem

Nee, doorzettingsvermogen kun je Volvo niet ontzeggen. Waar de meeste auto's na een jaar of zes, zeven wel worden uitgerangeerd, plakken de Zweden er gerust nog een paar jaar achteraan. Nog niet eens zo lang geleden kreeg de S60 pas na tien jaar een opvolger en dat het nog extremer kan, bewijst de XC90, die dit jaar zelfs twaalf kaarsjes mag uitblazen. Ook voor de V70 beginnen de jaren langzaam maar zeker te tellen, maar voor een opvolger is het voor Volvo-begrippen nog veel te vroeg. In plaats daarvan moet de Zweedse stationwagon genoeg nemen met 'slechts' een facelift, waardoor 'ie er weer een paar jaar strak en fris bij staat.

Met een nieuwe grille, strakgetrokken bumpers (inclusief LED-dagrijverlichting) en een handjevol subtiele chromestrips heb je de grootste uiterlijke veranderingen eigenlijk wel te pakken. Weinig nieuws dus, maar toch is de V70 er wonderwel van opgeknapt. De speciale Inscription-lakkleur Electric Silver (€ 1.600 euro) helpt daarbij een handje. Het cleane, Scandinavisch ingetogen lijnenspel komt in deze kleur erg goed uit de verf. Bescheiden 17 inch lichtmetaal maakt het plaatje af. Een maatje groter behoort ook tot

de mogelijkheden, maar de standaard wielmaat matcht eigenlijk prima met de zakelijke uitstraling van de grote Volvo.



Nestor

Om de V70 extra in het zonnetje te zetten, heeft Volvo gelijk een nieuwe variant aan het gamma toegevoegd: de Nordic+. Daarmee ben je 1.000 euro goedkoper uit dan met het middelste uitrustingsniveau (Momentum), terwijl de uitrusting vrijwel hetzelfde is. Sowieso biedt de V70 veel luxe en ruimte voor een relatief nette prijs; een vergelijkbaar uitgeruste en gemotoriseerde Duitser kost je al snel een riant maandsalaris extra. Hoewel de Zweed zich binnen dat gezelschap de nestor mag noemen, maakt de V70 vanbinnen nog geen achterhaalde indruk. De nieuwe, digitale klokkenwinkel - afkomstig uit de V40 - mag je zelfs gerust modern noemen.

Toch zijn het vooral vertrouwde elementen die we in het V70-interieur terugzien. Het zwevende dashboard is zo'n typische Volvo-vinding, net als de comfortabele stoelen. In onze testauto zijn die stoelen bekleed met chique bruin Inscription-leder, wat

huiselijk warm afsteekt tegen de zakelijke mix van zwart en aluminium die in de knopjesrijke cockpit overheerst. Van een centrale infotainmentcontroller moeten ze bij Volvo nog niets weten, maar dankzij de logische bediening van het vernieuwde Sensus-systeem is dat ook geen gemis. Alles werkt naar behoren en daardoor biedt de V70 een heel gerieflijke werkplek.



Vertrouwd karakter

De V70 staat al sinds mensenheugenis bekend als een comfortabele auto en aan dat karakter heeft Volvo met de facelift niet gesleuteld. Neem nou de zitpositie: die is vrij hoog, waardoor je prima zicht hebt op het verkeer om je heen. Wie liever sportief-diep zit, kan beter een deurtje verder shoppen. Voor een sportieve rijdersauto ben je bij de V70 ã¼berhaupt aan het verkeerde adres. Hoewel de besturing niet eens heel licht is, betreft de auto je nauwelijks bij het rijden. Het rijplezier zoals een 5 Serie dat bijvoorbeeld biedt, is in de Zweedse velden of wegen niet te bekennen. Wat dat betreft kruipt de V70 veel dichterbij een E-Klasse aan.

Dat betekent niet dat de V70 een onplezierige auto is. Integendeel: de Volvo is een heerlijke reisauto, die zich op lange afstanden helemaal thuisvoelt. De comfortabele onderstelafstemming vangt oneffenheden in het wegdek keurig op, zodat je daar als inzittende nauwelijks iets van voelt. Het soepele onderstel heeft echter ook een keerzijde: in bochten helt de V70 relatief snel over. Lange stukken snelweg liggen de V70 wat dat betreft een stuk beter. De adaptieve cruise control (onderdeel van de Driver Support Line Å; 2.195 euro), die over het algemeen opvallend vloeiend anticipeert en reageert op het overige verkeer, draagt nog een extra steentje bij aan het comfort.



Van vijf naar vier

Volvo's vijfcilinderassortiment is de afgelopen jaren sterk uitgedund. Ook de nieuwe tweeliter dieselmotor in onze V70 is geen vijf-, maar een vierpitter. Ten opzichte van de vijfcilinder D5 ontbreekt de karakteristieke roffel, maar daar staat tegenover dat de D4 een stuk zuiniger zou moeten zijn. Op kruissnelheden scoort de V70 inderdaad vrij gemakkelijk 1 op 20 of zelfs nog wat gunstiger, maar bij wisselende tempi stijgt het verbruik snel. Zo kwamen we na een week testen alsnog op een gemiddelde van een

kleine 1 op 16. De door Volvo beloofde 1 op 22 lijkt - ondanks de speciale Eco-modus - in de praktijk nagenoeg onhaalbaar. Desondanks is de V70 D4 in combinatie met de handgeschakelde zesbak wel goed voor 20% bijtelling.

De nieuwe achttraps automaat in onze testauto grijpt net naast dat fiscale voordeel, maar dat maakt de keuze voor de 3.000 euro goedkopere handbak nog niet meteen vanzelfsprekend. Vergeleken met de oude Geartronic is deze nieuwe transmissie namelijk een stuk beter opgewassen tegen de bejubelde achttraps ZF-automaat in veel directe concurrenten. De automaat schakelt soepel, is goed bij de les en houdt de motor onder normale omstandigheden in het ideale toerengebied rond de 2.000 rpm. Bijkomend voordeel is dat het motorgeluid mooi op de achtergrond blijft. Alleen als het gaspedaal even wat dieper wordt ingetrapt, zet de D4 een rauwe keel op. Jammer, want met 181pk en 400 Nm hoeft de V70 minder moeite te doen dan het lijkt.



Goede oude dag

Hoewel 'ie niet meer de jongste is, kom je met de V70 nog steeds prima voor de dag.

Met wat kleine ingrepen ziet de Volvo er weer fris uit en ook vanbinnen kan 'ie nog goed meekomen met de veel jongere concurrentie. Uitblinken doet de V70 op geen enkel punt - hooguit met z'n rijcomfort - maar tegelijkertijd is er ook weinig mis met de Volvo. Dankzij een ingrijpende onderhuidse update loopt de Zweed op technisch gebied bovendien niet langer achter de feiten aan. Sterker nog: de V70 is er als één van de weinige hoge middenklassers met 20% bijtelling. De goede verhouding tussen prijs en uitrusting brengt ons bij de logische slotsom dat de V70 het op z'n oude dag nog best eens heel aardig kan gaan doen.

Plus

- + Rijcomfort
- + Value for money
- + 20% bijtelling

Min

- ... maar niet i.c.m. Geartronic
- Overhellen in bochten
- Praktijkverbruik wijkt sterk af