



Pawel Piotrowski
15 oktober 2012

De laatste der Mohikanen

Als de wereld om je heen verandert, kun je beter mee veranderen. Volvo heeft die keuze al gemaakt. In sneltreinvaart vernieuwt het Zweedse merk zijn modellen, alleen de V70 en S80 zijn voorlopig ongemoeid gelaten. Mode en trends lijken de laatste der Mohikanen weinig te deren. Ondanks een leeftijd van zes jaar verkoopt de V70 onverminderd goed. In feite houden de limited editions en andere stuntacties hem op de been. Eén pakket steekt daar met kop en schouders bovenuit. Als Ocean Race is de Volvo V70 een baken van rust en elegantie in een onstuimige zee.



Nautisch kunstwerk

Dat er ander weer op komst is valt aan alles af te lezen. Zelfs de importeur is terughoudend met het op kenteken zetten van nieuwe demo's. Op onze 40-THG-6 prijkt dan ook nog een D3-badge, terwijl de kleine vijfcilinder diesel inmiddels tot D4 gepromoveerd is. Wat maakt het ook uit. Motorisch is de auto onveranderd en binnen afzienbare tijd volgt een rigoureuze make-over. Als fan van hoekige Volvo's verontrust dit nieuws mij enigszins. Juist deze generatie V70 toont aan dat een simpele belijning niet perse het synoniem aan saai is. Vooral als rijk uitgeruste Ocean Race ziet deze Volvo er nog steeds deftig en elegant uit. Talrijke kleinigheden, exclusief voor de Ocean Race, maken de V70 optisch af. De liefde voor details gaat daarbij heel ver. Neem bijvoorbeeld de badge op het voorscherm, die als een wapperende natievlag op een luxe zeiljacht prijkt. Ook de zilvergrijze dakrails roepen een gelijkenis met een handrail van een zeiljacht op. Dan is daar nog de

speciale Ocean Blue lak die, hoe kan het ook anders, aan de blauwe wateren van de zee doet denken. Erg fraai allemaal. Dat de in koplampen en achterlichten geïntegreerde Volvo-typische sidemarks in het donker aan de navigatielichten van een schip doen denken is pure toeval, maar toont aan hoe goed het Ocean Race-pakket op de V70 past. Gewoon doen dus.



Luxe stuurhut

In de cabine van de V70 heeft de tijd niet stilgestaan. Zo is inmiddels het RTI-navigatiesysteem uitgerangeerd en vervangen door het modernere Sensus-infotainment systeem, dat naast navigatie ook telefoon- en radiofuncties herbergt. Het uitschuifbare beeldscherm heeft plaats gemaakt voor een kristalhelder 7 inch scherm dat onder een tweede koepel boven de luchtroosters is geplaatst. Door de grote pixeldichtheid is het zeer goed afleesbaar, het is alleen jammer dat bij het

oproepen van het telefoonboek of de zenderlijst de kaart en routeaanwijzingen compleet verdwijnen. Een tweede scherm in het instrumentarium, zoals bij veel concurrenten gebruikelijk, zou uitkomst bieden. Menustructuur en bediening zijn niet de maatstaf in deze klasse. Wie het kleine joystickje achterop het stuurwiel gewend is, zal dit nieuwe systeem de rug toekeren. Je zit de hele tijd te switchen tussen de kleine knopjes op de nieuw vormgegeven middenconsole en de scrollknop op het stuur. Dat RTI-systeem was zo gek nog niet. De nieuwe middenconsole is wel een gouden greep. Dankzij de rondere vorm en het gebruik van authentieke materialen voegt het een vleugje modernisme en luxe aan het interieur toe. Dat er geen asbak inzit is vreemd, maar wel ideaal als je wilt stoppen met roken.



Zee van ruimte

Op naar de kajuit. Voor de opvarenden aan boord, of beter gezegd medereizigers, is

ruimte genoeg. Een derde passagier op de achterbank zal het wel wat krap hebben, maar je hoeft â€™m nog lang niet overboord te gooien. Op plek drie en vier is er in principe geen reden om te klagen, maar stiekem verwacht je een tikje meer beenruimte bij een auto van dit formaat. De kapitein en zijn aflosser zitten voorin op de ruim bemeten zetels als een vorst. Oudere mensen zullen de prettige instap en hoge zitpositie op waarde weten te schatten. Dat de stoelen niet ver genoeg omlaag kunnen is wel storend. Indrukwekkend is de reusachtige bagageruimte van 575 liter die zich als een baai oneindig voor je uitstrekt. Tijdens het beladen ontdek je daar een nadeel van; je moet behoorlijk ver voorover buigen om aan je vrachtgoed te komen. Ook in het interieur tref je veel exclusieve Ocean Race details aan. Het afdekscherm van de bagageruimte is in een aluminium in plaats van kunststof behuizing gevat en van een scheepskoord voorzien. Smaakvol is ook de lederen bekleding met decoratieve blauwe stiksels en een in het leer gestanst logo. De decorpanelen, die een navigatiekaart moeten suggereren, vind ik persoonlijk minder geslaagd. Ze zien eruit alsof ze door een vandaal met een sleutel zijn bekrast. De vloermatten met aluminium bolders zijn dan wel weer leuk.



Geen race genen

Tijd om af te meren en achter het roer van de V70 te kruipen. Onze testauto was uitgerust met de zestraps Geartronic die voor het eerst een start-stopsysteem kent. Ondanks dit foefje, wat overigens in de praktijk uitstekend werkt, moet je voor de automaat het volle pond bijtellen. De tweeliter vijfcilinder diesel klinkt krachtiger dan dat die aanvoelt. Met 163pk en 400Nm is het geen stakker, maar het motorkarakter maakt hem helaas wat lui. Het koppel komt redelijk explosief vrij en vlakt gauw weer af. Boven 3.000tpm voelt de vijfcilinder geknepen aan en accelereert de V70 alsof er een krabbend anker achter de auto hangt. Houd je met een gevoelvolle rechtervoet de naald van de toerenteller onder die grens, dan verloopt de acceleratie voelbaar geriefelijker. Exact dezelfde ervaring hadden wij eerder met de V60 D3, die bij hogere snelheden ook slap aanvoelde. De zestraps Geartronic laat redelijk wat slip toe, wat comfortabel is, maar de prestaties evenmin tegoed komt.

Met een 70 liter tank kun je veel diesel bunkeren. Dat moet ook wel, want echt zuinig is de vijfcilinder niet. In theorie zou je 1.300km op een tank moeten halen, in de praktijk mag je blij zijn met 800km. Wil je verder komen, dan moet je echt je best gaan doen. Ons praktijkverbruik schommelde naar gelang de verkeerssituatie tussen 7,2 en 8,9 liter per honderd kilometer. Gemiddeld kwamen wij uit op 7,9 l/100km, wat aan de hoge kant is. Tijdens zulke lange reizen merk je wel dat de Volvo V70 een reisauto pur sang is. De auto is stil, veert heel comfortabel en deint soms licht. In combinatie met 18 inch lichtmetaal en breed rubber wordt het onderstel wat stoterig en spoorgevoelig. De afstandelijke besturing past goed bij het karakter van de auto. Iets meer gevoel zou wel wenselijk zijn, maar echt missen doe je het niet. Dankzij de terughoudendheid, het comfort en het hoge veiligheidsgevoel ga je vanzelf een rustige rijstijl aanmeten.



Niet de beste, wel betaalbaar

Hoekige Volvo's™ zijn een uitstervende soort en ook voor deze V70 zijn de dagen reeds geteld. Jammer, maar ook de puristen zullen met de tijd moeten meegaan. Voor wie dat niet wil bieden de diverse editions en andere actiemodellen de uitgelezen kans om een bomvolle V70 van de huidige generatie voor een alleszins schappelijke prijs in de wacht te slepen. Houd er wel rekening mee dat de zes productie jaren niet onopgemerkt voorbij zijn getrokken. De V70 is op diverse punten door de concurrentie ingehaald, maar heeft aan karakter weinig ingeboet.

Fotografie: Kees Bunk

Plus

- + Ruim en comfortabel interieur
- + Uitrusting en prijs Ocean Race-pakket
- + Veiligheidsgevoel

Min

- Sensus-infotainmentsysteem niet overtuigend
- D3 vijfcilinder voelt geknepen aan en verbruikt veel
- Beenruimte achterbank kan beter