AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 24 januari 2003
www.autozine.nl

Volvo XC70 (1997 - 2007)

Alleskunner

Autotest | De "SUV" wordt steeds populairder. De Sports Utility Vehicle combineert de voordelen van een terreinauto met die van een gewone personenauto. Maar helaas, maken ook de nadelen van een terreinauto deel uit van die combinatie. De belangrijkste daarvan zijn een hoog zwaartepunt en een matige stroomlijn. De Volvo XC70 behoort tot een categorie auto's die het heel anders aanpakt. De XC70 is niet gebaseerd op een terreinauto, maar op een personenauto. Hier zijn de sterke punten van een terreinauto aan toegevoegd, maar niet de zwakke punten. Bovendien is deze Volvo sinds kort ook leverbaar met een dieselmotor, waardoor het verbruik nu ook dat van een personenauto is.

Op het programma staat de Mergelland-route. Dit is een prachtige tocht door Zuid-Limburg en België, met een aanvangspunt vlak naast de snelweg A2 bij vliegveld Beek. Iets na een klein dorpje, wijst een bordje in de richting van een onoverzichtelijke bocht. In Nederland staat bij iedere bocht die ook maar het kleinste risico met zich mee brengt een waarschuwingsbord, dus deze bocht zal niets voorstellen.

Fout! Op een afstand van nog geen kilometer van de A2 ontvouwt zich een weg van haarspeldbochten en hellingen die uniek is voor Nederland. De bochten zijn gemeen scherp en met de gemiddelde hoge SUV zou deze "uitdagende" aanvang van de route wel eens een vroegtijdig einde van de test kunnen betekenen. De Volvo XC70 is echter gebaseerd op de Volvo V70, Volvo's luxe stationcar. De auto heeft weliswaar iets meer bodemvrijheid, maar de onbedoeld snel genomen haarspeldbocht vormt nog steeds geen probleem. Het hoe-en-waarom van de XC70 is meteen duidelijk!

D5 diesel

Deze stoere verschijning is leverbaar met benzine- of dieselmotor. Het is de recent geïntroduceerde vijfcilinder common rail diesel die de aanleiding vormt voor deze test. Deze diesel is door Volvo zelf ontwikkeld en is sindsdien in bijna alle Volvo-modellen te vinden. In de XC70 is de diesel altijd aan een "geartronic" versnellingsbak gekoppeld. Dat betekent dat de bestuurder naar keuze zelf sequentieel schakelt of het werk over laat aan een automaat. De automaat heeft een voorkeur voor lage toeren, wat als nadeel heeft dat het toerental van de motor vaak te laag is om de turbo te activeren en de auto daarom nogal "lui" aanvoelt. Wanneer het gas fors wordt ingetrapt, wordt de boodschap direct begrepen en weet ook de automaat flink door te rijden.

In het heuvellandschap van Limburg is het prettig om zelf te schakelen. Dan kunnen wat meer toeren worden gemaakt om te klimmen en kan in een lage versnelling weer worden afgedaald. Zolang de turbo mee doet, voelt de diesel als een machtige machine. De elektronisch geregelde versnellingsbak voert alle commando's snel uit, waarmee het rijplezier (en de snelheid) gaandeweg toenemen. Terug op de snelweg valt op dat het toerental bij 100 km/u zo laag is, dat de turbo wederom niet actief is. Bij 120 km/u is de turbo wel actief. Dat heeft als gevolg dat de sprint van 120 naar 140 km/u voor het gevoel veel sneller verloopt dan die van 100 naar 120 km/u.

De XC70 is niet bedoeld als terreinauto, maar beschikt wel degelijk over beperkte off-road capaciteiten. Dat kan van pas komen wanneer de auto met aanhanger wordt gebruikt op een drassige manege of modderig bospad. De vierwielaandrijving kent geen lage gearing en wordt met het "Haldex"-systeem geheel elektronisch geregeld. Hoe het systeem werkt is goed te merken als de auto bewust met twee wielen in dikke modder wordt gezet, terwijl de andere wielen op het asfalt blijven. Wanneer dan ineens vol gas wordt gegeven, zoekt de auto even maar gaat de XC70 uiteindelijk in een keurige rechte lijn van start.

Ook bij gladheid (daar hoort ook een weg vol zand en modder bij) is een enkele keer te voelen hoe een wiel grip verliest en de aandrijving razendsnel wordt verdeeld over de wielen die wel grip hebben, om geen moment de gewenste koers te verlaten. Het iets verhoogde onderstel (bodemvrijheid: 20 cm) is zo aangepast dat de schokbrekers de wagenhoogte bij zware lading weer gelijk maken aan die van een ongeladen auto. Na het uitladen keren de schokdempers automatisch terug naar de originele stand.

Prestige

De basis van de XC70 is een stationcar en dat betekent een zee aan ruimte. De ruimte op de achterbank is gemiddeld voor een auto van deze omvang, de bagageruimte daarachter is ronduit indrukwekkend. De achterbank kan in drie delen worden neergeklapt. Daarbij knikken de hoofdsteunen, die daarna precies in een ruimte achter de voorstoelen passen. Uiteindelijk ontstaat een enorme laadvloer die geheel vlak is en geen tildrempel kent. Als ook dat niet genoeg is, kan de passagiersstoel worden opgeklapt om nog langere spullen te vervoeren.

Als het om uitrusting gaat, kiest Volvo er voor met pakketten te werken. Op die manier ontstaat geen prijslijst vol varianten, maar stelt de koper de auto zelf samen. Uiteraard mag van een auto in deze prijsklasse een riante basisuitrusting worden verwacht. De meest noemenswaardige onderdelen daarvan zijn airconditioning, een zeer uitgebreide boordcomputer, cruise-control en aparte ventilatie achterin. Het overzicht van actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen vormt het belangrijkste deel van de uitrusting en is zo omvangrijk dat het een compleet artikel zou kunnen vullen.

De testauto is voorzien van het "Prestige"-pakket, dat

bestaat onder andere uit koplampen met sproeiers, een regensensor en een automatisch dimmende binnenspiegel. Een andere extra is Volvo's eigen navigatiesysteem. Dit systeem bestaat uit een DVD-ROM speler en een kleurscherm dat automatisch uit het dashboard schuift. Het systeem is duidelijk gebaseerd op de laatste stand van de techniek. Het weet bijvoorbeeld bijzonder complexe knooppunten schematisch weer te geven, wat het echt makkelijker maakt de instructies te volgen. De gesproken begeleiding wordt -zeer ongebruikelijk- door een mannenstem uitgesproken. Dit is volgens Volvo omdat mannelijke bestuurders minder gemakkelijk commando's van vrouwen accepteren.

De lederen stoelen tenslotte, zijn elektrisch verstelbaar en verwarmbaar. Het stiksel is extra grof uitgevoerd om het avontuurlijke karakter van de XC70 te onderstrepen. Het uiterlijk van de XC70 wordt verfraaid met robuuste kunststof stootbumpers rondom en opvallende maar ook functionele beschermingsplaten voor de bodem. Het uiteindelijke resultaat is een auto die zich even goed thuisvoelt in een avontuurlijk heuvellandschap als in een parkeergarage vol directieauto's.

Conclusie

De Volvo XC70 heeft zich goed kunnen bewijzen tijdens de testperiode. Het concept van een bestaande personenauto, aangevuld met vierwielaandrijving en een aangepast onderstel is geslaagd. De wegligging, uitrusting en prestaties zijn vergelijkbaar met die van een luxe stationcar. De vierwielaandrijving garandeert een extra stuk veiligheid, terwijl de iets grotere bodemvrijheid beperkte off-road mogelijkheden biedt.

Dit is precies hoe de SUV eigenlijk bedoeld was: alle voordelen van een personenauto, maar nu gecombineerd met alleen de voordelen van een terreinauto. Dankzij de recent geïntroduceerde dieselmotor komt daar nu ook het verbruik van een personenauto bij, waarmee de XC70 met recht een alleskunner is. ■

Specificaties

Volvo XC70 (1997 - 2007) 2.4D AWD Geartronic

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	473 x 186 x 156 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.676 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	485/1641 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	2401 cc
Cilinders / kleppen	5/4
Vermogen	163 pk @ 4000 tpm
Koppel	340 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	8,4 l / 100 km
Verbruik stad	11,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	223 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 53.040,-
Prijs instapmodel	€ 49.095,-