



## Volvo V60

### Cool

Autotest | "Een stationcar is niet cool. Vooral een stationwagen van Volvo is bedoeld voor brave huisvaders met twee-en-een-half kind en een hond". Wie dat denkt, houdt krampachtig vast aan denkbepelden van enkele decennia geleden. Volvo's zijn al lang niet meer vierkant en veiligheid is niet meer het enige wat telt. Met name de nieuwste generatie Volvo's belooft een fraai ontwerp én het nodige rijplezier. Hoe "cool" is de nieuwste estate van Volvo?

De titel van de test van de Volvo S60 luidt: "De kunst van het verleiden". Dat geldt ook voor de "S60 stationcar": ofwel de V60. De estate is allerm minst het "werkpaard" van beide, want deze auto wordt meer gekocht om het uiterlijk dan om de ruimte.

Dankzij de typisch Zweedse vormgeving is de V60 minder steriel dan een Duitse auto, maar niet zo flamboyant als een Italiaanse. Met andere woorden: de Volvo V60 is wel zakelijk, maar zeker niet saai.



## Ruimte

Dat vorm voor functie ging, blijkt uit de beschikbare laadruimte. De V60 heeft dezelfde wielbasis als de sedan en ook de overhang is niet vergroot om meer binnenruimte te creëren. Standaard meet de bagageruimte 430 liter en dat is uitbreidbaar tot 1.241 liter. Wie de V60 kiest om meer ruimte te hebben dan de S60 zal zeker tevreden zijn. De V60 biedt echter veruit de minste ruimte van alle auto's in dit segment.

Ergonomisch is de V60 juist zeer doordacht. De kofferruimte is standaard voorzien van een opklapbaar schot waarmee de ruimte gemakkelijk is te verdelen in twee stukken; op die manier gaat de lading niet schuiven. Onder de laadvloer is een forse "geheime" bergruimte te vinden.



Om maximale ruimte te bieden, laat de achterbank zich eenvoudig opklappen. Daarbij is het niet nodig om eerst de zittingen weg te klappen of de hoofdsteunen los te maken. Het net waarmee de bagageruimte kan worden gescheiden van het passagierscompartiment, is net als de achterbank in twee stukken gedeeld en scharniert daarom vanzelf mee. Alleen de afdekhoes van de bagageruimte moet apart worden losgemaakt.

## Uitrusting

Net zoals het exterieur, is ook het interieur op-en-top Zweeds. Vooral (noord) Europeanen voelen zich hier meteen in thuis. Het interieur van de testauto is

uitgevoerd in stemmig zwart, waardoor de auto niet de warmte uitstraalt die andere uitvoeringen bieden. Daarentegen heeft het zwarte interieur dankzij de eenvoud een unieke elegantie.



Ook typisch Volvo: vanaf het basisonwerp is rekening gehouden met het audiosysteem. Daarom klinkt zelfs het standaard audiosysteem al heel verdienstelijk. De klank is evenwichtig en rustig, zodat het ook na vele uren rijden en luisteren aangenaam blijft. Een kritiekpunt is de trage werking van onder andere de iPod-interface. Nadat op een knop is gedrukt, blijft een reactie vaak zo lang uit dat de gebruiker opnieuw drukt. Uiteindelijk wordt onbedoeld de verkeerde functie geactiveerd en dat leidt tot frustraties.

Een andere kleine misser is de schaalverdeling van de snelheidsmeter: deze is uitgevoerd in wit op een zilverkleurige achtergrond. Dit is bij daglicht lastig af te lezen. Wie zich exact aan de voorgeschreven maximumsnelheid wil houden, moet zich bovengemiddeld inspannen om de snelheidsmeter af te lezen.

## Veiligheid

Het zal niet als een verrassing komen: Volvo heeft veel aandacht besteed aan de veiligheid van de V60. Dat beperkt zich niet tot passieve veiligheid (het goed doorstaan van een ongeval). De meeste aandacht ging uit naar actieve veiligheid: het voorkomen van ongelukken. Inmiddels gemeengoed bij Volvo zijn systemen die waarschuwen voor voertuigen in de dode hoek van de buitenspiegel en bij het onbedoeld

overschrijden van de belijning op het wegdek.



Nieuw voor de Volvo V60/S60 is "Pedestrian Detection". Dit systeem kan de auto geheel automatisch tot stilstand brengen om een aanrijding met een voetganger te voorkomen. Technisch gezien was het al lang mogelijk om een auto zelfstandig te laten remmen. Het probleem was vooral juridisch; als een auto ten onrechte een noodstop maakt, kan dat meer schade aanrichten dan het voorkomt. Daarom voorziet Volvo de V60 van een radar én een camera met persoonsherkenning. Alleen wanneer beide bronnen een voetganger in het pad van de auto detecteren en de snelheid lager ligt dan 30 km/u, voert de V60 automatisch een noodstop uit.



Een praktijktest (met een dummy) bewijst dat voetgangersdetectie prima werkt. Daarbij valt op dat de computer wacht met remmen tot het allerlaatste moment om de bestuurder alle kans te geven om zelf actie te ondernemen. Als de V60 eenmaal remt, komt de auto angstig dicht bij het "slachtoffer" tot stilstand.

Denkende aan wat er had kunnen gebeuren, is de bestuurder de techniek dan uiterst dankbaar.

## Weggedrag

De V60 wordt door Volvo gepresenteerd als rebels en sportief. Dat wordt vooral waargemaakt door het weggedrag. Het onderstel is iets minder zacht dan gebruikelijk, waardoor de V60 nauwelijks overhelt in de bocht. Bovendien reageert de V60 directer op de commando's van de bestuurder. Per saldo heeft de V60 geen significant betere wegligging dan andere Volvo's, maar biedt de auto wel meer rijplezier.



Let op: het stuurgedrag verschilt per motor. Afhankelijk van de motor is de stuurbekrachtiging elektrisch of mechanisch. Met name de "V60 D3" stuurt voor Volvo-begrippen bijzonder scherp.

De standaard aanwezige tractiecontrole en anti-uitbreekregeling grijpt zo vroeg in, dat iedere vorm van slip wordt voorkomen voordat het merkbaar is. De V60 rijdt daarom door sneeuw en ijs alsof er niets aan de hand is. Ook op (Continental) winterbanden is de V60 zeer stil en dringen geluiden van banden of rijwind nauwelijks door tot de cabine.

## Diesel

Toen de Volvo S60 een half jaar geleden door Autozine werd getest, betrof dat een zogenaamde "pre-productie" auto. Die auto was machinaal geproduceerd, maar Volvo zou nog kleine wijzigingen

uitvoeren voordat de S60 voor het grote publiek in productie zou worden genomen.



De "pre-productie" versie van de "D3" dieselmotor leende zich niet goed voor het rijden bij een laag toerental. Mede daarom lag het testverbruik destijds relatief hoog. De nu geteste V60 met D3-motor heeft een heel ander karakter. De definitieve versie van de D3-diesel leent zich juist bij uitstek voor lage toerentallen. Bij een luttel 1.500 toeren per minuut loopt de motor het mooist; afzakken tot 1.200 tpm is geen probleem.

Wie kalm met de verkeersstroom meerijdt, zal zelden boven de 2.000 tpm komen. Het verbruik is in de praktijk dan gelijk aan de fabrieksopgave: 5.4 liter per 100 km.

Wanneer de D3 wel toeren mag maken, neemt het vermogen boven de 2.000 tpm sterk toe. De auto schiet gretig vooruit en dan biedt zelfs deze lichtst gemotoriseerde V60 op de prijslijst al het rijplezier dat Volvo belooft.



## Conclusie

Is de "Volvo V60 D3 Momentum" een coole stationcar of een brave gezinsauto? Het antwoord luidt: beide! Alhoewel de V60 de minste bagageruimte in z'n segment biedt, is de ruimte nog steeds voldoende voor een groot gezin. Daarbij is de V60 degelijk, zuinig en natuurlijk zeer veilig. Vooral de vele systemen die helpen om ongelukken te voorkomen kunnen van onschatbare waarde zijn.

Dankzij de directe besturing, het prima onderstel en de krachtige motoren levert de V60 al het rijplezier dat Volvo belooft. De vormgeving heeft een heel eigen charme, waardoor de V60 zich nadrukkelijk onderscheidt van de concurrentie. Scandinavisch design is cool! ■

# Specificaties

## Volvo V60 D3 Momentum

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	463 x 187 x 148 cm
Wielbasis	278 cm
Gewicht	1.502 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	68 l
Bagageruimte	430/1241 l
Bandenmaat	215/50R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	5/4
Vermogen	163 pk @ 2900 tpm
Koppel	400 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,4 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	5,5 l / 100 km
Verbruik stad	7,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	144 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 44.190,-
Prijs instapmodel	€ 34.495,-