



Volvo S60

Hooggespannen verwachtingen

Eerst toonde Volvo een sensationeel mooi prototype. Zelfs niet-Volvorijders waren bij het zien van deze schoonheid op slag voornemens om over te stappen op het Zweedse merk. Daarna kwamen de geruchten op gang. De nieuwe S60 zou de sportiefste en tegelijkertijd veiligste Volvo aller tijden worden. Nu is het tijd om de wagen aan een objectieve test te onderwerpen. Voldoet de nieuwe Volvo S60 aan de hooggespannen verwachtingen?

Iedere kennismaking begint met het uiterlijk. De vloeiende lijnen van een coupé en de gespierde achterpartij van een sportwagen spelen haarfijn in op de voorkeur van de autoliefhebber.

Alleen het front weet niet direct te overtuigen. De wat zuinige blik staat ver af van de elegante, zelfverzekerde blik van het prototype van weleer. Gelukkig is de bijzondere goudgele kleur ("Vibrant Copper") van het prototype daadwerkelijk leverbaar; het geeft de S60 een sportieve én chique uitstraling.

Interieur

Ware schoonheid zit echter van binnen en dat geldt zeker voor een Volvo. Het interieur van Duitse zakenauto's is in de regel zo strak vormgegeven dat het bijna steriel wordt. De S60 straalt naast zakelijkheid ook warmte uit. Daarbij is de afwerkingskwaliteit hoger dan voorheen, waarmee de S60 nog meer een alternatief vormt voor de Duitse concurrenten. Helaas zijn de gedurfde materialen en interieur-kleuren waarin de kleinere Volvo's zijn uit te voeren niet beschikbaar; volgens de fabrikant heeft de S60-koper hier geen behoefte aan.



Een ander Volvo-kenmerk is een audiosysteem van hoge kwaliteit. Voor de S60 heeft Volvo echter nieuwe leveranciers voor de luidsprekers en elektronica gevonden. De gebruikersvriendelijkheid van alle elektronica (o.a. het navigatiesysteem) is er daardoor enorm op vooruit gegaan. De klank van de radio/CD-speler is echter minder ruimtelijk en detailrijk geworden. Het "Premium audiosysteem" is nog steeds zeer goed, maar behoort niet langer tot de absolute top.

Veiligheid

Hét punt waarop de Volvo S60 zich onderscheidt is

veiligheid. De S60 is uiteraard voorzien van alle veiligheidssystemen die ook zijn te vinden op de andere modellen. Denk daarbij aan een dodehoekwaarschuwing, waarschuwing bij overschreden van een doorgetrokken streep en automatisch afstand houden.

Geheel nieuw voor de S60 is "Pedestrian Detection". Met deze voetgangerdetectie is de wagen zelf in staat om te remmen voor wandelaars. Diverse andere merken bieden ook systemen aan die met de bestuurder meekijken, maar deze remmen slechts bij als de nood het hoogst is. Dat komt omdat een fabrikant heel zeker moet weten dat een remingreep nodig is; een wagen die onterecht een noodstop maakt, zal meer schade aanrichten dan goed doen. Volvo zet daarom een camera met beeldherkenning én een radar in.



Daarnaast moet worden voldaan aan enkele randvoorwaarden. Als de stand van het gaspedaal enige tijd niet is gewijzigd en wanneer niet wordt geremd, concludeert de computer dat de bestuurder niet oplet. Alleen dan wordt gewaarschuwd als zich een voetganger in het pad van de wagen bevindt. Op dat moment klinkt een waarschuwing en licht een rode lamp op die tegen de voorruit (en dus in het blikveld van de bestuurder) reflecteert. Wanneer de bestuurder dan nog niet ingrijpt, trapt de computer zelf op de rem.

Een praktijktest met "Pedestrian Detection" is even beangstigend als overtuigend. Omdat de computer de bestuurder alle kans geeft zelf in te grijpen, remt de elektronica op het allerlaatste moment. De voetganger (in dit geval een dummy) staat dan onwaarschijnlijk dichtbij de wagen. De test maakt ook duidelijk dat als dit systeem in de praktijk ook maar één keer nodig is, de bestuurder een leven lang dankbaar zal zijn voor "Pedestrian Detection"!

Diesel

Dat de S60 de veiligste Volvo tot nu toe is, is duidelijk. Maar hoe zit het met de beloofde sportiviteit? Die komt vooral tot z'n recht met de nieuwe dieselmotor. De "D3" is niet de sterkste op het programma, maar wel de meest levendige. Dankzij een zeer korte eerste en tweede versnelling, is de S60 D3 vanaf stilstand al opmerkelijk vlot. Op hogere snelheden zorgt het forse koppel (400 Nm) voor krachtige tussenacceleraties.

Wel is het zaak de dieselmotor op toeren te houden. In tegenstelling tot moderne dieselmotoren van andere merken, voelt de D3 zich niet prettig bij zeer lage toerentallen (en komt dan moeizaam weer op snelheid). De verleiding is daarom groot om hard te rijden met de S60 D3.



Wie aan de verleiding toegeeft, verbruikt in de praktijk 9 liter diesel per 100 km. Met een kalme rijstijl verbruikt de S60 D3 zo'n 6.3 liter per 100 km. Vooralsnog is de S60 helaas niet leverbaar met een stop-start systeem of zelfs maar een schakelindicator.



D5

Ter vergelijking is ook gereden met de sterkste dieselmotor: de "D5". Die is ontegenzeggelijk sterker en geeft een machtiger gevoel. De D5 is echter minder gretig en daarom niet noodzakelijkerwijs sportiever. In het dagelijkse verkeer is het grotere snelheidspotentieel bovendien nauwelijks bruikbaar; dat komt alleen tot z'n recht op de Duitse Autobahn.

Benzine

De 2.0T benzinemotor is op papier veel sneller dan de D3, maar voelt niet veel sneller. Met name het lage koppel (300 Nm) zorgt voor minder "daadkracht" op de snelweg. De 2.0 liter turbomotor is echter wel de stilste krachtbron. Terwijl de dieselmotoren lichtjes in de achtergrond hoorbaar zijn, doet de 2.0T z'n werk zo goed als onhoorbaar. Ongeacht de gekozen uitvoering zijn de geluiden van banden en rijwind altijd minimaal.



Weggedrag

De laatste troef die deze verleider achter de hand heeft is het weggedrag. Technisch gezien is de S60 gebaseerd op de grotere S80. Het platform is ingekort en alle onderdelen die gemakkelijk waren aan te passen (veren / dempers) werden stugger afgestemd. Overhellen is de S60 daarom zo goed als vreemd. Het onderstel is echter niet zo hard dat het oncomfortabel wordt.

De besturing is directer dan gemiddeld in dit segment en daarom voelt de S60 minder groot dan deze eigenlijk is. Om aan uiteenlopende voorkeuren te kunnen voldoen, kan via de boordcomputer de mate van stuurbechrachting worden ingesteld.

Dit effect is het grootst bij de S60 D3, omdat deze is voorzien van elektro-hydraulische stuurbechrachting. De benzinemotoren (afkomstig van Ford) gebruiken puur hydraulische stuurbechrachting, die minder makkelijk is fijn te regelen.



Juist omdat de S60 zich nu beter met de concurrentie kan meten, is het verschil met de overwegend Duitse tegenstrevers kleiner dan ooit geworden. Tegelijkertijd is het ontegenzeggelijk Zweedse karakter (design en veiligheid) gebleven en juist dat maakt de S60 tot een uiterst verleidelijk aanbod. ■

Tenslotte maakte Volvo een bijzondere keuze: het antislip-systeem grijpt niet laat in, wat vaak wordt gedaan om de bestuurder te doen denken tot heel wat in staat te zijn. In plaats daarvan grijpt het extreem vroeg in en lijkt de wagen simpelweg niet te kunnen slippen of glijden. Dat geeft een bijna onoverwinnelijk gevoel en daarmee voldoet de auto aan alle verwachtingen.

Conclusie

Volvo heeft de spanning zorgvuldig opgebouwd. Na ruim een jaar wachten is de nieuwe S60 eindelijk getest. De beloofde nieuwe veiligheidsvoorzieningen hebben zich tijdens de test bewezen. Zoals beloofd is ook de bouwkwaliteit beter dan voorheen.

Als het om sportiviteit gaat is de proefrit echter minder overtuigend. Voor Volvo-begrippen is het rijgedrag inderdaad uitgesproken sportief en levendig. Maar in vergelijking met de concurrentie is het weggedrag van de S60 niet meer dan "ook goed".



Technische fiche

Volvo S60 D3 Summum

Afmetingen

Lengte	463 cm
Breedte	187 cm
Hoogte	148 cm
Wielbasis	278 cm
Gewicht	1482 kg
Sleepvermogen	750 kg
Sleepvermogen geremd	1600 kg
Tankinhoud	68 l
Kofferinhoud	380 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	5/4
Vermogen	163 pk @ 3000 tpm
Koppel	400 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	134 gr. / km



Prijs

Prijs	34.200 €
Basisprijs	29.500 €