

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Maatje kleiner is geen straf

Potente 'instapper'

Volvo slaat met de nieuwe C30 een uitstekende slag, daarvan zijn we nu al overtuigd. Kleiner rijden blijkt bij Volvo geen straf. Gebaseerd op de S40/V50 gaat deze markante coupé de concurrentie aan met stoere auto's als de BMW 1-serie en Audi A3. De prijzen starten onder de S40, waarmee de C30 ook meteen de voordeligste Volvo is.



De achterzijde doet sterk denken aan vroegere Volvo's als de 1800 ES en 480 ES.

Met z'n sportieve, stoere uiterlijk plaatst de C30 zich naast concurrenten als de BMW 1-serie, VW Golf GTI, Alfa 147 en zelfs de Audi A3. Maar die zijn, uitgezonderd de Alfa 147, allemaal duurder. Volvo levert de C30 namelijk met bijna alle S40 motoren en dus ook met de 1.6 liter met een prijs vanaf € 23.950,-.

Aan de voorzijde is de C30 onmiddellijk als een rasechte Volvo herkenbaar. Dankzij de stoere schouders doet de lage vierzitter breed aan, en de achterkant is een schoonheid van ontwerp-kunst. De hooggeplaatste achterlichten flankeren een glazen achterklep, de randen om de wielkasten en de kunststof dorpelverbreeders komen in het zwart of in een contrasterende kleur. Volvo heeft niet geheel onbewust twee auto's uit het verleden doen herleven: het design van de C30 doet vanachteren sterk denken aan de 1800 ES uit de jaren zestig en zeventig maar ook aan de in Nederland ontworpen en hier geproduceerde 480 ES van latere datum. Een eerste glimp van de C30 kregen we al te zien toen Volvo in 2001 de SCC Safety Concept Car voorstelde (zie het artikel in het Archief op www.AMT.nl, rubriek Carrosserie, subrubriek Constructie). De C30 heeft daar veel van weg, maar de revolutionaire zaken van toen zoals de unieke doorkijk A-stijlen, night vision en een automatisch instelbare, ideale rijpositie, zijn (nog) niet ingevoerd. Niettemin is de C30 een zeer geslaagd model gezien de reacties van omstanders. Vooral van Volvorijders!

Onze testauto is de duurste van de serie. De C30 D5 Geartronic in Summum-uitvoering komt op

€ 42.995,- en steekt daarmee met kop en schouders uit boven de basisprijzen van de standaard modellen. Met deze motor en in deze uitvoering is de C30 een regelrechte concurrent voor bijvoorbeeld de Audi A3, maar die zet daar dan voor nog iets minder geld wel echte quattro-modellen tegenover!

Stoere grom

Achter de elegante grille van de C30 ligt de vijf-cilinder turbodiesel van Volvo, de nog altijd geweldige D5. Deze zelfontbrander met common-rail techniek en directe inspuiting wordt in diverse Volvo-modellen gemonteerd en behoort nog steeds tot de absolute top in dieselland. De lijnmotor heeft twee bovenliggende nokkenassen, vier in V-vorm opgestelde kleppen per cilinder en een turbolader met variabele geometrie. Dat dit alles de voorwielen aandrijft is in het stuur goed merkbaar, maar de stoere grom van de hardwerkende Zweed maakt veel goed. Het maximum vermogen van de D5244T4 motor, zoals die intern bij Volvo heet, bedraagt 132 kW bij 4000 t/min en hij levert een maximum koppel van 350 Nm waarvan 80% al vanaf 1750 t/min stevig begint mee te tellen.

De D5 is een zeer krachtige diesel. Hij reageert in de C30 in eerste instantie wat bijterig, je geeft met de D5 in het begin steeds wat teveel gas. Heb je dat eenmaal onder de knie dan toont de auto zich dociel en tegelijkertijd erg snel. Even bouwt de motor zijn toeren op maar de acceleratie is dan al lang begonnen en bij het meest bruikbare maximum koppel schiet de tweedeurs Volvo C30

uit de startblokken. Overigens wél begeleid door de constant hoorbare motorgrom die naar ons gevoel sterker hoorbaar is dan in de S60 D5. Maar dat kán aan de standaard gemonteerde CVT-automaat liggen die zo'n karakteristiek van toerenopbouw nu eenmaal heeft. Bij tussentijdse acceleratie heb je weer hetzelfde fenomeen: je geeft gas, het toerental stijgt naar plusminus 2500/min en de auto begint alvast te versnellen om daarna ontstellend vlot in de richting van de horizon te verdwijnen.

Volvo levert de D5 op dit moment alleen nog met Geartronic. Deze CVT heeft vijf trappen die vrijwel onmerkbaar schakelen en die desgewenst ook met de hand kunnen worden bediend door de selecteur op de console in de Manual-mode te zetten. Peddels aan het stuur zijn er niet, wel is er een winterstand voorhanden waarbij de auto in de tweede stand wegrijdt. Bij bruske gaspedaalbewegingen kun je in het stuur een lichte vorm van 'schaatsen' van de voorwielen voelen, maar de nadelige effecten daarvan worden door de elektronica snel uitgewist.

Echt Volvo

De C30 staat op dezelfde bodemplaat als de S40 en heeft dus ook diens wielbasis. In principe zou je dan voldoende ruimte voor vier moeten creëren, maar zo werkt dat niet. De daklijn is lager en de uit twee comfortabele, aparte stoelen bestaande achterbank is iets naar voren geplaatst. Je kunt er natuurlijk wel zitten maar erg ruim gaat het daar niet toe. Voor kinderen zal de beenruimte beslist toereikend zijn.



De kleinste Volvo heeft het herkenbare familiegezicht. Het gedrongen postuur doet sportief aan.



Dashboard en grote delen van het interieur zijn regelrecht uit de S40/V50 overgenomen. De navigatie is een extra.



De analoge instrumenten zijn prima afleesbaar. Via toetsen op het stuurwiel kunnen cruise control en audio worden bediend.



De achterbank bestaat uit aparte, omklapbare stoelen. Er is slechts plaats voor twee personen van niet al te groot formaat.



De glazen achterklep biedt toegang tot een redelijke bagageruimte, die vergroot kan worden door het omklappen van één of beide achterstoelen



Op de zwevende middenconsole vinden we het audiosysteem, klimaatregeling en navigatie. De laatste is een optie op alle modellen.

Het interieur en vooral het dashboard van de C30 bieden eigenlijk weinig verrassends. Ze zijn namelijk min of meer hetzelfde als in de S40. De overzichtelijke instrumenten, de 'zwevende' middenconsole, overigens nog steeds een designvondst van grote klasse, en verder uiteraard nog talloze andere details, zijn stuk voor stuk ook in de S40/V50 terug te vinden. Door de

lange portieren is instappen niet eenvoudig wanneer je krap geparkeerd staat, de bereikbaarheid van de achterbank is een kwestie van acrobatiek. Eenmaal binnen is alles wel aan boord, je voelt je in de C30 direct thuis. Door de lage zit is het gevoel van de C30 anders dan in de S40/V50, meer op de sportieve toer. Je zit prima, de stoelen zijn zowel groot als goed van

vorm en van de juiste hardheid. De afwerking verschilt niet ten opzichte van de auto waarvan de C30 is afgeleid en dat geldt ook voor de uitrusting. De Sumnum en zoals wij 'm hadden, nog aangevuld met het 'Sports Interior' (€1.085,-), zorgt voor een zeer uitgebreide, om niet te zeggen luxueuze ambiance, niet in de laatste plaats vanwege de lederen bekleding.

Flexifuel eerder verversen

Alle C30-modellen, uitgezonderd de D5, worden na 20.000 km in de werkplaats verwacht voor een oliewissel (5W-30, WSS-M2C913-B of ACEA A5/B5) en een schoon interieurfilter. Alleen de D5 kent een interval van 30.000 km en wordt gesmeerd met een 0W-30 ACEA A5/B5. De hydraulische

klepstoters vragen geen onderhoud. Bougies en luchtfilter zijn na 60.000 km aan vernieuwing toe. Slechts de 1.8 en 2.0 benzinemotor zijn voorzien van een onderhoudsvrije distributieketting, alle andere motoren hebben een tandriem, die afhankelijk van het motortype na 160.000, 180.000

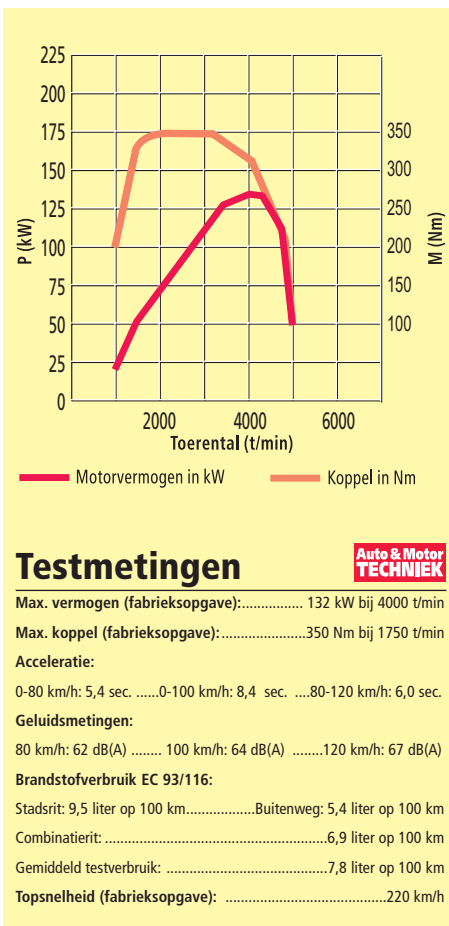
Het exterieur kenmerkt zich onder andere door fraaie lichtmetalen wielen, een audiosysteem is standaard op de Summum, en ook een split level climate control, elektrische bediening van de zijruiten, afstandsbediende centrale vergren-



Geen onbekende bij Volvo, deze geweldige en sterke D5 turbodiesel. Hij hoeft pas na 30.000 km naar de werkplaats.

of 240.000 km vervangen moet worden. De transmissies zijn voor het leven gesmeerd. Mocht bijvullen nodig zijn: de handbakken zijn gevuld met synthetische Volvo-olie, de

automaat met een minerale olie. De C30 wordt ook in een Flexifuel-variant geleverd. Die moet elke 10.000 km naar de werkplaats voor verse olie en een schoon oliefilter. ●



Testmetingen



Modelserie en prijzen

Volvo C30 1.6:	.....v.a. € 23.950,-
Volvo C30 1.8:	.....v.a. € 25.650,-
Volvo C30 2.0:	.....v.a. € 27.600,-
Volvo C30 2.4i:	.....v.a. € 29.635,-
Volvo C30 T5:	.....v.a. € 36.770,-
Volvo C30 1.6D:	.....v.a. € 28.000,-
Volvo C30 2.0D:	.....v.a. € 30.635,-
Volvo C30 D5 Geartronic:	.....v.a. € 37.005,-

Stabiliteitsregeling:	.....standaard
Remassistent:	.....standaard
Zij-airbags:	.....standaard
Windowbags:	.....standaard
Xenon-verlichting:	.....+ € 1.050,- (standaard op Summum)
Regensensor:	.....+ € 175,- (standaard op Momentum/Summum)
Elektrische ruiten:	.....standaard
Airconditioning:	.....standaard
Elektronische klimaatregeling:	.....standaard op.....Kinetic/Momentum/Summum
Cruise control:	.....+ € 365,- (standaard op Momentum/Summum)
Audiosysteem:	.....standaard
Navigatiesysteem:	.....+ € 3.500,-
Lederen bekleding:	.....+ € 1.750,- (standaard op Summum)

Volvo Cars Nederland
 ☎ (0345) 68 88 88
 www.volvocars.nl

deling, regensensor, wisser op de achterraut, koplampsproeiers, zeven airbags, actieve hoofdsteunen en een aluminium inleg op de middenconsole en in het stuurwiel. Het geheel doet op de bekende Volvo manier degelijk en goed afgewerkt aan, maar niet uitgesproken exclusief en sportief. Want hoe je het ook bekijkt, de C30 is tenslotte in de basis een tweedeurs S40/V50!

Perfect onderstel

We hebben de C30 een week op de redactie gehad en iedereen die er mee was weggevoerd kwam enthousiast terug. De kleinste Volvo van dit moment roept sportieve associaties op, hij stuurt lekker direct en geeft een stevig gevoel in het dikke, vrij grote stuurwiel. Je weet wat de voorwielen doen en de auto kleeft aan de weg. Ook in snelle bochten en dat is geen wonder want hij staat op dezelfde perfecte basis als de Ford Focus en die behoort tot het beste wat in deze klasse voorhanden is. Het onderstel bestaat uit MacPherson-veerpoten aan de voorkant en achter is een multilink-ophanging aan het werk. Voor en achter is een stabilisator gemonteerd. De vering en demping zijn aan de stugge kant. Op provinciale wegen heb je daar minder last van dan op de snelweg wanneer het harder gaat. Op een bepaald soort wegdek kan de C30 onrustig worden wat op den duur vermoeidheid in de hand werkt. De motor laat zich met een stoere grom vrijwel steeds horen. Dat is niet storend. Windgeruis en afromgeluiden van de banden, blijven ruim binnen de perken. Kortom: een fijne Volvo! ●

Dick Schornagel



De opvallende tweedeurs carrosserie van de C30 trekt veel bekijks. In de basisversie is deze kleinste Volvo aantrekkelijk geprijsd. De C30 is tegelijk sportief en bruikbaar. In combinatie met de D5 diesel is het zeker een ware traktatie. Ook de solide bouw en werkelijk uitstekende weglijging zijn belangrijke pluspunten.



We vinden het jammer dat de C30 D5 alleen met Geartronic-automaat kan worden besteld en vielen over kleinigheidjes zoals een af en toe niet goed sluitende achterklep en het bewerkelijke gordijntje over de bagageruimte. Een ander minpuntje is de beperkte zitruimte achterin