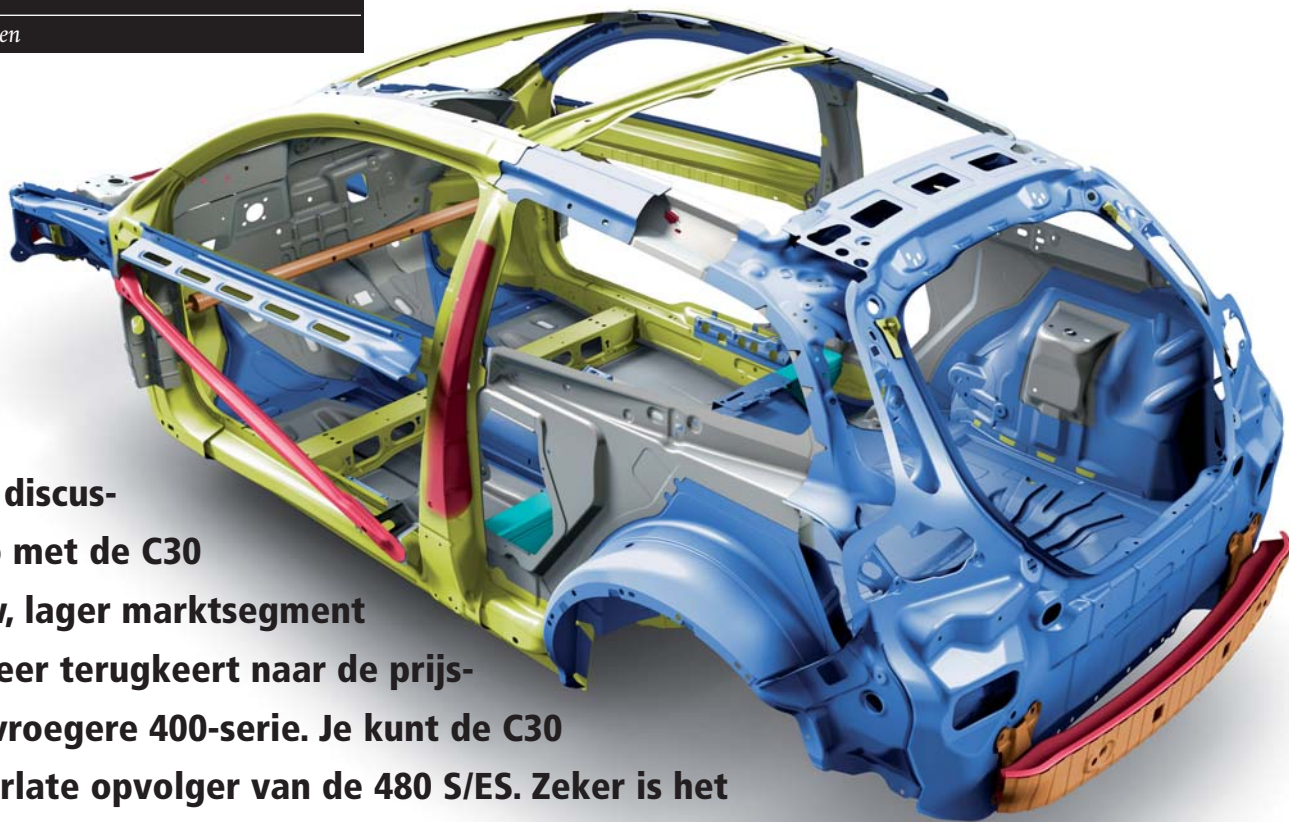


**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

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

Het achterstuk van de C30 carrosserie bestaat voor een groot deel uit extra sterk staal. Zo blijft de botsbescherming gelijk aan die van de 22 cm langere S40, welke als basis dient. Het schadeherstel wordt er alleen niet makkelijker op.



**Je kunt erover discussiëren of Volvo met de C30 een heel nieuw, lager marktsegment betreedt, of meer terugkeert naar de prijsklasse van de vroegere 400-serie. Je kunt de C30 ook zien als verlate opvolger van de 480 S/ES. Zeker is het technisch gezien geen volledig nieuwe stap voor Volvo.**

## C30 als ingekorte variant op S40/V50

# Beproefde techniek leuker verpakt

Heel bewust natuurlijk zocht Volvo voor zijn nieuwe spruit, gericht op een jong en sportief publiek, aansluiting bij de 480 S/ES coupé. Die ontleende zijn typerende glazen achterkant weer aan de befaamde Volvo P 1800 ES van dertig jaar geleden.

Net als de 480 heeft de C30 achterin twee aparte stoelen. Zoals de 480 gebaseerd was op de 400-serie sedan, bouwt de C30 op het S40 sedan-model.

Daarmee is de nieuwe kleine Volvo tevens bloedverwant in een grote familie. Ook de V50 en C70 werden immers afgeleid van de S40. Op zijn beurt gebruikt die weer een bodemgroep welke voor meerdere Ford-concerndochters als basis dient: onder de Ford Focus en diens afgeleiden, en voor de Mazda 3.

### Andere afstemming

Waar de C70 cabriolet iets langer werd gemaakt dan de V50 combi, die al iets langer is dan een S40 sedan, ging daar voor de C30 juist een stukje vanaf achter de achteras. Om toch aan dezelfde carrosseriesterkte te komen, met name aangaande de botsveiligheid, werd een groot deel van het nieuwe stuk carrosserie (vanaf de B-stijl) van speciaal sterk staal gemaakt. Bij een S40 zit dat alleen in de chassissbalken, schokdempertoren en dakstijlen rond de achterste ruiten. Voor het overige is de C30 op de lengte na in maten en technische opbouw gelijk aan de S40 en diens andere afgeleiden, al heeft elke modelvariant natuurlijk met name in het onderstel zijn eigen afstemming. De eer voor de MacPherson-voorwielophanging en multilink-

achteras die zo'n goed weggedrag opleveren gaat naar Ford. Dat legde in zijn eerste Focus de basis voor dit onderstel en ontwikkelde het verder. Toen de S40 verscheen bracht dit onderstel voor Volvo als nieuwtje een elektrohydraulische stuurbekrachtiging.

### Uit verschillende bronnen

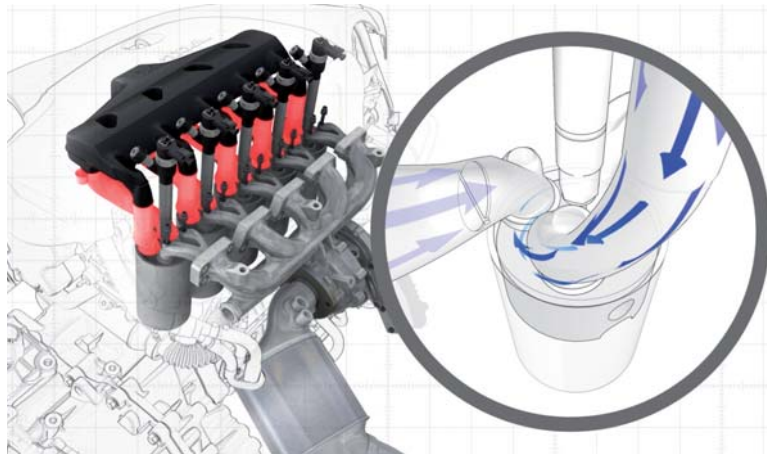
Het gamma van motoren en transmissies loopt gelijk bij de C30 en S40/V50. De vijfcilinders, van Volvo-ontwerp, zijn overgenomen uit de grotere modellen. Wel zijn er flinke wijzigingen aangebracht in de 'aangebouwde delen' om de motor smaller te maken. Dat is nodig voor de botsveiligheid, om ook in de wat kleinere Volvo's een kreukelzone van voldoende lengte te krijgen. De viercilinders van 1.6 tot 2.0 liter

## AUTO

Volvo C30 technisch bekeken



Kenners zien hier snel dat de multi-link-achteras van de C30 overeenkomt met de 'control blade' ophanging die Ford uitwerkte voor de Focus. Compact gebouwd, relatief simpel met veel geperste plaatdelen, en met een uitstekend weggedrag.



De D5 diesel beschikt over wervelkleppen in de helft van alle inlaatkanalen, om hoog vermogen te combineren met goede kracht bij lage motorlast. Te zien is hoe de twee inlaatbuizen per cilinder een heel verschillend verloop hebben. Plus een speciale uitmonding bij de klep, in de buis, die werveling bij deellast moet opleveren.

[www.AMT.nl](http://www.AMT.nl)

Dé internetsite voor de Automotive Professional

Meer informatie over de in de C30 gemonteerde diesels van Ford/PSA vindt u in het Archief op [www.AMT.nl](http://www.AMT.nl), rubriek Motoren, subrubriek PSA.

Overgedragen uit de grotere Volvo's is het BLIS-systeem dat de dode hoek (en meer) van de spiegels bewaakt. Onder de spiegel is hier het cameraatje zichtbaar dat achteruit kijkt, naast het ontwasemingsrooster de waarschuwinglamp van BLIS (Blindspot Information System). U kunt BLIS in werking zien op [www.AMT.nl](http://www.AMT.nl), rubriek Video, subrubriek Veiligheid.



komen van Ford, uit de Focus-familie. Waarbij de dieselvarianten daaronder weer uit een fabriek van PSA komen, want ze ontstonden uit de inmiddels uitgebreide gezamenlijke dieselontwikkeling die Ford en Peugeot/Citroën opzetten.

De diesel onder de vijfcilinders is weer van Volvo zelf. De 2.4 liter D5 levert 132 kW in zijn laatste ontwikkelingsstand, door hogere turbodruk en aangepaste motorafstemming ten



Sinds de S40/V50 een kenmerkend stukje Volvo-design: de slechts duimdikke, sierlijke middenconsole. Dat vereist speciale knoppen en gedrukte bedrading met zeer geringe inbouwdiepte, alleen nog via elektronische weg te controleren op functionaliteit

opzichte van de 12 kW zwakkere eerste generatie. Een bijzondere viercilinder is nog de 1.8F, een FlexiFuel-versie die is aangepast op het gebruik van een ethanol- en benzinemengsel. Ook in de C30 is die speciale versie van de 1.8 leverbaar. Veel moeite kost dat Volvo niet, hetzelfde kan immers al lang in de S40/V50 en in de Ford Focus.

### Eigen elektronica

Heel bijzondere techniek is in de basis voor deze Volvo/Ford/Mazda producten niet gebruikt. Dat zou immers voor zo'n universele bruikbaarheid, om de meest uiteenlopende modellen te kunnen maken, niet handig zijn. Meer in de details moeten de merken zich onderling onderscheiden. Volvo bedacht daarvoor een 'minimalistische' middenconsole, als een gewelfde dunne plank. Met sfeerverlichting erachter, waardoor vooral 's avonds goed opvalt dat achter het middenconsole nog een bergbakje ligt. Ook de S80 kreeg nu zoiets, het zal niet anders zijn in de komende nieuwe V70. De ultraplatte middenconsole dient als typerend Scandinavisch design.

Omdat ook de stereo- en telefoonbediening in die 'plank' is verwerkt ben je gebonden aan af-fabriek geluidssystemen, iets anders kan er niet in. Dat wil Volvo ook niet, omdat met de S40 IDIS werd geïntroduceerd. Dat staat voor

Intelligent Driver Information System. Dat systeem houdt bij of de bestuurder druk is met remmen, sturen, schakelen en gasgeven. In dat geval worden minder belangrijke waarschuwingen en het doorgeven van telefoongesprekken uitgesteld tot de rijder daar meer tijd voor heeft. Maar dan moet IDIS natuurlijk wel controle hebben over de geluids/telefooninstallatie, dus moet dat een fabriekssysteem zijn.

Het is nog veilig ook, want zo is het volledig oninteressant om de geluidsinstallatie te stelen. Wie helemaal op safe gaat, kan ook nog dubbelglas bestellen. Heel uitzonderlijk in deze klasse. In eerste instantie bedoeld voor betere geluidsen klimaatisolatie, maar ook inbraakwerend omdat het moeilijk is in te slaan.

Omdat IDIS een goed veiligheidssysteem is, werd dat vervolgens in elke nieuwe Volvo opgenomen. Dus ook in de C30, die nu van de grotere modellen weer het daarin (voor het eerst op de S60/V70) geïntroduceerde BLIS overneemt, dat met camera's achteruit kijkt of inhalen of van rijbaan wisselen veilig kan gebeuren. Veiligheidssystemen zijn bij Volvo maar zelden voorbehouden aan bepaalde modellen. Maar één ding heeft de C30 nog niet: voor de S40/V50 is er nu ook vierwielaandrijving, dat moet dus net zo goed onder de C30 kunnen.

**Peter Fokker**