

Intro

Met de C30 bestormt Volvo een markt waarin Volvo niet eerder actief was. Met deze compacte auto, die onderhuids op de grotere S40 en V50 is gebaseerd, wordt de aanval geopend op de gevestigde orde die voornamelijk bestaat uit de merken BMW, Audi, Alfa Romeo en Mini. Het gedurfde uiterlijk aan de achterzijde en aparte elementen als de twee losse stoelen achterin moet de jonge doelgroep aanspreken. Deze elementen grijpen terug naar eerdere modellen van Volvo, de 480 ES en verder terug in de tijd de 1800 ES. Ook deze bolides hadden een, naar Volvo-maatstaven, gewaagde styling waaronder een volledig uit glas opgetrokken achterklep. De C30 heeft de beschikking over een 1.6-liter, de 125 pk 1.8-liter, de gereden 145 pk 2.0-liter, de 2.4i met 170 pk en de 220pk sterke T5. Bij de diesels is er keuze uit de 1.6D met 109 pk, de 2.0D met 136 pk en de D5 die 180 pk levert.



De C30 is de nieuwe kleine telg van de Volvo-familie

Het exterieur

Het koetswerk van de C30 meet 4,25 meter in de lengte, 1,78 meter in de breedte en 1,45 in de meter hoogte. Hiermee is de C30 22 centimeter korter dan een S40, hij is alleen als driedeurs leverbaar en oogt min of meer als een coupé maar toch is het een echte hatchback. De achtersteven met glazen achterklep voor de kofferruimte is wel het meest besproken designelement, die herinneringen oproept aan de legendarische P1800 uit de zestiger jaren, en de 480ES uit 1986, waarvan de verticaal oplopende achterlichtblokken werden overgenomen.



Over het opvallende design van de achterkant zijn de meningen verdeeld

Ondanks veel gelijkenis met de S40 en V50 aan de voorzijde is geen lijn hetzelfde. De neus is duidelijk te herkennen als Volvo, maar heeft onder meer een lagere grille en hoekigere koplampunits dan de S40 en V50. De duidelijke heuplijn

loopt bij de C30 hoger op, en zeker na de B-stijl is er geen vergelijking met een andere hedendaagse Volvo mogelijk. De voorportieren zijn behoorlijk lang voor een plezierige instap. De ruitlijn duikt al direct bij de spiegels omhoog en tegelijk blijft de schouderlijn breed. Daarboven loopt de carrosserie juist wat smaller toe naar de volledig glazen achterklep. De achterlichten zijn typisch Volvo, maar maken de C30 meteen ook lekker eigenwijs. Met de gewaagde styling van de achterklep is deze auto duidelijk herkenbaar als een stoere Zweed, met meerdere vlotte en dynamische accenten dan we gewend waren van Volvo. Een leuke 'gimmick' is de mogelijkheid om de C30 te personaliseren met een 'bodykit' in koetswerkkleur, zoals de gereden demo, of in contrasterende kleuren. De C30 zal het totale merkimago beslist versterken. Volvo gaat bij de C30 ook bewust spelen met kleuren en trendy accessoires. Eén van de opmerkelijke suggesties is de combinatie van 'Cosmic White' (de kleur van de showauto's) met een chocoladekleurige bodykit.

Het interieur

Het meest opvallende aan het interieur zijn de vier losse zetels in plaats van de gebruikelijke voorstoelen en achterbank. Het dashboard van de C30 heeft de herkenbare vrijhangende middenconsole die we kennen uit de S40 en de V50. Het dashboard heeft hierdoor dezelfde opstelling als in de eerder genoemde modellen en dat is zeker geen nadeel. De ergonomie in de S40/V50 heeft zich ruimschoots bewezen. Ook het dashboard van deze C30 zit weer goed in elkaar en de middenconsole is opgetrokken uit hoogwaardig kunststof. Wat een beetje afdoet aan de kwaliteit is het harde 'vlokken motief' bovenop het dashboard. Dit materiaal zou je eerder tegenkomen in een goedkope Koreaan. De vier ronde knoppen voor het instellen van de temperatuur, de ventilatorsnelheid, het radiovolume en de zenderkeuze liggen prima onder handbereik.



Het interieur is identiek aan de S40/V50/C70 maar oogt toch sportiever

Het multifunctionele stuurwiel, in deze uitvoering als sportstuur uitgevoerd, is zowel in hoogte als in diepte te verstellen en in combinatie met de prima verstelbare bestuurdersstoel is er altijd een fijne, maar vrij lage, rijpositie te creëren. Het sportstuur heeft als nadeel dat het aan de buitenzijde nogal glad is en aan de bovenkant vrij dun is vanwege het gebruik van aluminium. Het glijdt hierdoor eerder uit je handen. Overigens houdt het stuur in de 'kwart voor drie' stand subliem vast. Op deze plaats is het stuur lekker dik en goed gevormd. De stoelen in de C30 lijken in eerste instantie rechtstreeks uit de S40/V50 te komen, echter tijdens de testrit blijkt dat het zitvlak, in verhouding tot de zitpositie, voor de langere personen wat aan de korte kant te zijn. Ook de zijdelingse steun is in sneller genomen bochten niet om over naar huis te schrijven. Buiten dat zijn het wederom goede, stevige stoelen in deze Volvo. De zitpositie is in de C30 toch iets anders dan in de S40 en V50. De deurrand lijkt nog hoger naast je te zitten, en ook de zit is lager dan in het eerder genoemde model. Dit benadrukt toch weer het wat

sportievere karakter van deze auto.

Door de rugleuning naar voren te klappen ontstaan er een toegang tot de achterstoelen. Deze toegang is, vooral doordat de gordel flink in de weg zit, niet optimaal te noemen. Achterin vinden we twee separate stoelen, net als destijds in de 480. De C30 is dan ook gemaakt als een echte vierzitter. Ondanks de schuin aflopende daklijn kun je achterin prima zitten, en er is voldoende hoofdruimte. Ook in de breedte kom je als achterpassagier niets tekort. De zetels achterin zijn iets naar het midden geplaatst, zodat je iets verder van de zijkant zit en je dus meer armruimte krijgt en ook de ruimte op schouderhoogte dik in orde is. Waar de vier inzittenden genoeg plaats hebben, is de bagageruimte ronduit klein; 251 liter is niet veel. Het afdichten van de bagageruimte, met het aanwezige afdekzeil, is een niet bepaald praktische oplossing van Volvo.

Het rijden

De tweeliter benzinemotor heeft een vermogen van 145 pk bij 6000 toeren per minuut en een koppel van 185Nm koppel. Deze krachtbron is in de praktijk redelijk vlot. De viercilinder benzinekrachtbron moet echter behoorlijk op toeren worden gehouden wil je, in de ruim twaalfhonderd kilo wegende C30, vlot voor de dag komen. De auto is vlot in de eerste paar verzetten, het vijfde verzet is een echter overdrive. Voor versnellen is deze versnelling niet goed geschikt. Dat is ook te zien in de tussenacceleratie van 80-120km/h die in het hoogste verzet 16,1 seconden in beslag neemt. Ook deze meting valt wat tegen en toont aan dat de motor flink wat toeren moet moeten om er de vaart in te houden. Terugschakelen tijdens een inhaalactie lijkt hierbij noodzakelijk. Over combinatie van de tweeliter motor met de handgeschakelde vijfbak niets dan lof. Een goed gekozen combinatie die een ieder gemakkelijk kan bedienen met de goed doseerbare sportpedalen.



De tweeliter benzine maakt zijn verwachting niet echt waar

Bij het wegrijden voelt de C30 goed en vertrouwd aan, de gewenning duurt niet langer dan enkele minuten. De wegligging van de C30 is prima en de auto zorgt normaal gesproken nooit voor een onplezierige verrassing tijdens de rit. De prima uitgebalanceerde en afgestemde wielophangingen voor en achter zorgen voor een zeer stabiel bochtgedrag, tot op hoge snelheid, terwijl de besturing heerlijk direct reageert en ook bij iedere vaart voldoende gevoel biedt. Met de elektro-hydraulische stuurbekrachtiging laat de C30 zich met gevoel en trefzekerheid daar naartoe sturen waar je hem hebben wilt. Het voelt allemaal heel vanzelfsprekend. Je merkt dat er net wat minder massa de hoek om moet dan bij de S40, die afhankelijk van de uitvoering een kleine vijftig kilo zwaarder is. Het onderstel, in dit geval het optionele 20mm verlaagde sport chassis, voelt lekker sportief aan en geeft de bestuurder een goed gevoel op de weg. Het onderstel is overigens behoorlijk stug. De achterophanging lijkt zelf

stugger te zijn dan de voortrein. Niet geschikt voor personen met een minder goed gestel, zij zullen deze optie voorbij laten gaan. Het onderstel is overigens wel opvallend stil, er kraakt of piept niets in de auto. Ook op veiligheidsgebied zit het allemaal wel snor, want de Zweed heeft naast ABS ook een elektronisch stabiliteitssysteem, anti-whiplashstoelen en een hele serie airbags aan boord. Tijdens de testperiode werd een gemiddeld verbruik van 1 op 10,5 genoteerd, wat sterk afwijkt van het opgegeven verbruik van 1 op 13,5.

Slot

Naar alle waarschijnlijkheid zullen de 1,8 en 2-liter benzinekrachtbronnen samen met de 2.0D de populairste motoriseringen voor deze auto blijken. De afwerking en de kwaliteitsindruk in de nieuwe C30 laat een goede indruk achter die ook in lichtere en zwaarder motorisering terug zullen komen. Volvo doelt met de C30 op een jonge doelgroep en lijkt daarmee in de hele linie geslaagd te zijn. Een sportief en apart uiterlijk, gecombineerd met een degelijk en ergonomisch goed interieur lijken hierbij de sleutelwoorden.



Een sportief ogende C30 met de optionele bodykit

De Volvo C30 2.0 Momentum uit deze test heeft een

consumentenprijs van €33.550.- Inclusief het optionele Audio line pakket (€600.-) en Dynamic line (€1050.-) met onder meer het sport chassis en lichtmetalen velgen. De goedkoopste C30 kent een vanafprijs van €23.950.- En dat is best scherp voor een compacte hatchback, daarmee is de auto net een paar honderd euro goedkoper dan een A3 1.6 of een 116i. Zo lijkt Volvo alsnog een sterke troef in handen te hebben om verweerde middenklasserijders te laten kiezen voor de kleine, hippe en prima rijdende Volvo. Of de 1.6-liter basismotor de verwachtingen van het uiterlijk waar kan maken is echter nog maar de vraag.

Plus

- + Sportieve rijeigenschappen
- + Goede ergonomie
- + Voelt degelijkheid aan

Min

- Trekkraft in de vijfde versnelling
- Kleine bagageruimte met onhandig afdekszijl
- Stoelen bieden weinig zijdelingse steun