



Intro

Volvo staat vooral bekend om haar zakelijke producten. Auto's die het goed doen op het parkeerterrein en waarmee je indruk kan maken op potentiële klanten. Af en toe haalt dit merk uit en produceert een auto die niet alleen aan die voorwaarden voldoet, maar daarnaast een geslaagde poging doet om het alledaagse verkeer te verfraaien. Aan het rijtje met auto's die daarin slagen, met name de P444/544, de 480, en de C70, mag nu de nieuwe C30 worden toegevoegd.



Het exterieur

Alsof hij direct vanuit de brochure was komen rijden, stond de test-C30 op mij te wachten. Als je namelijk door de folder heen bladert, kom je deze kleurcombinatie meerdere malen tegen. Zoals de trendwatchers het momenteel dicteren, is deze auto wit. En als zelfs Jules Deelder kan worden overgehaald om over te stappen naar de kleur wit, kunnen de autofabrikanten natuurlijk niet achterblijven. Volvo heeft voor de C30 twee soorten wit in het assortiment, Ice white en Cosmic white metallic. Deze laatste kleur is aangebracht op de testauto. Een prachtige kleur voor de auto, maar een vreselijke kleur om te fotograferen.

De C30 heeft de neus van de brave S40, maar heeft wel een bezoek gebracht aan een

sportschool voor meer spieren en de plastische chirurg voor een flinke liposuctie . De achterlichten hebben de basisvorm, die terug te vinden is op stationuitvoeringen van ander Volvo™s. Met het ontwerpen, de fabricage en de introductie van de C30 heeft Volvo een flinke gok genomen om een hatchback uit te brengen van een auto die eigenlijk van oorsprong een typische sedan en stationwagen is. In 1994 probeerde BMW iets vergelijkbaar met de 3-serie compact en van die auto kan veel gezegd worden, behalve dat die auto een succes is geweest. Desondanks heeft de compact 11 jaar, in verschillende versies, in de showroom gestaan voordat de 1-serie de scepter overnam. Belangrijk verschil is dat het Zweedse merk hun nieuweling direct als een op zichzelf staand model en niet zomaar als een sportieve versie van de S40/V50. Dit geeft deze auto meer onafhankelijkheid binnen zijn familie. Nog meer van belang is dat het Volvo wel is gelukt om een mooie en opvallende auto te maken.

Het lijkt me overbodig om te zeggen dat de testauto een van de duurste uitvoeringen is die er beschikbaar zijn. Buiten de prijzige 18 inch velgen (â,- 2.000,-) is de auto voorzien van een bodykit ter waarde van â,- 1.450,-. Deze kit maakt het mogelijk om een two-tone uiterlijk aan de auto te geven. De Cosmic white metallic wordt prachtig gecombineerd door de bruine kitdelen. Dit âœJava-pearlâ• kan je ook vervangen door andere kleuren. Ook is het mogelijk om de verbredingen in de carrosserie kleur te laten uitvoeren. Maar dan verliest hij, naar mijn mening, zijn bijzondere uitstraling. Besluit je om de auto zonder de bodykit te bestellen, dan blijven deze delen van zwart kunststof.

De basisprijs voor de D5 geartronic is â,- 40.555,-. De prijs die de testwagen mag opleveren ligt iets hoger en wel op â,- 50.397,25. Voor het verschil tussen die twee bedragen krijg je, buiten de reeds genoemde velgen en bodykit, de metallic/ pearl lak en de Dynamic line (o.a. verlaagt sportchassis). Ook aanwezig is de Mobility line; deze â,- 4.050, - kostende optie omvat een full map navigatiesysteem, Dynaudio Premium Sound geluidsinstallatie met CD/MP3 speler met een DVD voor Europa. Dit systeem wordt bovenop het dashboard ingebouwd.



Het interieur

Het dashboard is geen onbekende. Eerder mocht ik er al tegenaan kijken, toen ik een paar uur mocht sturen met de V50. Het verschil zit hem vooral in de details en dan bedoel ik voornamelijk de kleurverschillen. Het stuur is lekker dik en vult de handen op de juiste manier. De zwevende middenconsole is geïnspireerd op een stoel van Zweeds design. De knoppen die zijn aangebracht mogen zich vervolgens weer spiegelen aan de apparatuur van Bang & Olufsen. Over de voorstoelen kan ik alleen maar positief zijn, ze zitten goed en dat geldt ook voor de zijdelingse steun die ze geven tijdens het snellere bochtenwerk. De officiële benaming voor de bekleding is Kalix Offblack/Quartz textiel/T-tech. Deze combinatie van zwart en grijs geeft een sportieve rust aan het interieur en er heerst daardoor een prettige ambiance. Volvo geeft de

koper een ruime keuze om alles aan zijn eigen smaak aan te passen. Het is mogelijk om een volledig rood of blauw interieur te bestellen, of leder in acht verschillende kleuren, waaronder drie soorten beige. In totaal zijn er vijftien keuzemogelijkheden. En dan ben je er nog niet, want er zijn drie soorten inleg voor het dashboard, drie versies van het stuurwiel en evenveel keuze mogelijk voor de pook van de automaat of de zesbak.

De instap naar de achterste zitplaatsen is ruim genoeg. De voorstoel laat zich ver naar voren schuiven. Het is pas als de die stoel weer in de normale stand wordt geplaatst dat het gebrek aan beenruimte zicht- en voelbaar wordt. Het is niet zo dat je klem zit, maar er zou tijdens een lange rit wel een beklemmend gevoel kunnen ontstaan. Het is natuurlijk wel zo dat als de bestuurder korter is, dat de voorstoel verder naar voren staat en dat daardoor de achterpassagiers een meer comfortabele zitpositie hebben. Desondanks is het geen slechte plek om te zitten, want ondanks de beperkte beenruimte, is het meubilair zelf wel comfortabel. Achterin zit je niet op een tweezits bank, maar op twee losse stoelen. Eventueel zouden er wel drie kinderen kunnen zitten, maar het aantal volwassenen blijft toch echt steken op twee. Nogmaals het kan, maar het is wettelijk niet toegestaan, omdat er maar twee veiligheidsgordels zijn aangebracht.

En dan de kofferbak; vergeleken met de Europese klasgenoten, en dan bedoel ik de driedeurs hatchbacks, heeft de C30 verreweg de kleinste kofferbak. Met 251 liter verschilt deze kofferruimte 79 liter met de BMW 1-serie (momenteel alleen nog leverbaar als vijfdeurs, maar de driedeurs wordt in maart geïntroduceerd) en maar liefst 99 liter met de Audi A3, beide kunnen als directe concurrenten worden gezien. Hoewel die binnenkort wel beschikbaar komt, is er vooralsnog geen normale hoedenplank leverbaar. Volvo heeft een oplossing gevonden in een soort van afdektent die opgezet wordt door aan de voor- en achterzijde stangen te plaatsen, om vervolgens aan de beide kanten de tent met haken strak te trekken. Het is beslist een nette oplossing en het voldoet aan de eis om de meegevoerde lading aan het gezicht te onttrekken. Maar het maakt de toegang tot dit deel van de auto wel moeilijk. In de praktijk zullen de achterste haken waarschijnlijk los blijven hangen.



Het rijden

Hoe sportief hij er ook uit ziet, het is en blijft een diesel. De 2.4 met 180 pk bij 4.000 tpm en 350 Nm bij 1750 tpm laat zich stationair behoorlijk horen. Ook op snelheid blijft de dieselsound aanwezig, zonder echt vervelend te worden, De grens van 100 wordt bereikt na ongeveer 8,4 seconden wordt bereikt. Ook typisch diesel is de korte adempauze die er genomen wordt onder de 1.800 tpm. Die is te vergelijken met het turbogat die ook bij de Lexus IS220d te merken was. Zoals ik toen al aangaf, en dat is iets wat bevestigd door de D5 in de C30; De automatische versnellingsbak maakt veel goed. Eenmaal boven de 2.000 toeren per minuut sleurt de motor vol overgave aan de Zweedse schone. Zoals het hoort schakelt de automaat netjes en rustig bij normaal rijgedrag. Tijdens een sportieve rit voel je de verschillende verzetten wel, maar het



wordt nooit echt een schokkende gebeurtenis. De bak reageert redelijk alert op snelheidswisselingen. Neem je de pook zelf ter hand merk je al snel dat er ook hier een moment van overdenking aanwezig is, tussen het moment dat er een andere versnelling wordt gekozen en het daadwerkelijk verzetten van de raderen. Dat duurt geen eeuwigheid en je moet echt hard voor je er echt last van zult krijgen.

Er is sprake van een sportief soort comfort. Doordat de stuurbekrachtiging flink wat werk aan de bestuurder overlaat, heb je het gevoel dat je de baas bent over de richting die wagen op gaat. Het platte rubber (215/45R18) rond de velgen laat je daarnaast ook nog meegenieten van de oneffenheden die de weg rijk is. Voorzien van het verlaagde sportchassis is het onnodig om te vermelden dat deze auto er geen moeite mee heeft met snelle bochten. Op de minirotonde wordt er een redelijke snelheid behaald van net boven de 40 km/h, wat dan weer een gemiddelde is voor voorwielaangedreven auto's. Met de bijterigheid van de remmen is het goed gesteld, Tijdens een eerste poging van de noodstop blokkeerde de voorwielen heel even, waarna de ABS ingreep. Bij een tweede poging functioneerde het systeem conform de eisen van de fabrikant en bleef een blokkade achterwege en stond de auto ook eerder stil.



Slot

Ik heb het al vele malen eerder gezegd en ik zal het ook tot het einde blijven zeggen: bij een dikke diesel hoort een automatische versnellingsbak. Want hoewel er grote stappen vooruit worden gemaakt, om echt sportief rijden met een diesel mogelijk te maken, blijft er altijd toch een kort gaatje over in het vermogen. En wie mooi wil zijn moet -financieel- pijn lijden. De auto kan heel mooi worden, als je maar dat beetje extra geld uitgeeft om die ene extra optie te kunnen toevoegen aan de factuur. De basisuitvoering is niet minder mooi dan de geteste auto, maar loopt dan wel het gevaar om het onderscheid met de concurrentie te verliezen, waardoor hij eigenlijk weer gewoontjes wordt. Nu geldt dat laatste voor zeer veel auto's, daarom heeft de aftermarket accessoires-handel zoveel klandizie.

De directe concurrentie, waaronder de Audi A3 en de BMW 1-serie, is vergelijkbaar geprijsd. Daardoor wordt de keuze volledig bepaald door je eigen smaak. Wil je een zakelijk ogende auto, dan kun je beter de A3 kiezen. Heb je liever een echte rijders auto, dan heb je meer aan de 1-serie. Wil je je meer onderscheiden, dan kies je de Volvo. De C30 is niet erg goed geschikt als gezinsauto, maar de sportieve leaserijder, die de ruimte niet nodig heeft, maar wel een lekkere kilometervreter zoekt, die kan zijn hart ophalen in deze heerlijke Zweed.

Plus

- + Mooie kleurencombinatie mogelijk
- + Automaat past goed bij de motor
- + Geslaagde styling

Min

- Turbogat voelbaar
- Weinig bagageruimte
- Beenruimte achterin