



Volvo C30 2.0 D Summum

Jugend und Stil

Es ist ja nicht so, dass man bei Volvo keine Erfahrung im Kompaktsegment hätte – auch, wenn sich kaum jemand daran erinnert. Macht nichts, denn mit dem neuen C30 mischen die Schweden ihre eigenen Karten neu. Der C30 soll jungen und jung gebliebenen Autofahrern eine erfrischende und zugleich stilvolle Alternative zu VW Golf, Audi A3 und Co. bieten. Optisch gelingt dieses Vorhaben jedenfalls.

■ Die Seitenlinie wirkt dynamisch, die große, gläserne Heckscheibe ist ein guter Gag und die Wölbungen über den hinteren Radläufen haben sogar etwas leicht Frivoles. Vorne entspannt sich das Ganze wieder: Die Front trägt das typische Volvo-Firmengesicht.

■ Das Innere des kompakten Schweden ist gediegen und wohnlich. Auch hier wurden keine Experimente gewagt.



Der dicke Lenkradkranz, die gut ablesbaren Armaturen, die stylische Mittelkonsole – auch das ist typisch Volvo. Platz gibt es genug für zwei, Single plus Freund/in, als Familienfahrzeug ist der C30 nur bedingt einsetzbar. Dass die klassische Rückbank von zwei Einzelsit-

zen abgelöst wurde, ist eine gute und zweckdienliche Idee, kurze Beine sind aber von Vorteil.

■ Der Kofferraum ist mit 242 Litern Basisvolumen kein Bestwert in dieser Klasse und auch das Anbringen der Laderaumabdeckung will gelernt sein. Richtig stören wird das aber keinen der C30-Piloten. Einen C30 kauft man sich nicht aus praktischen Überlegungen, er ist ein

Statement. Überlegungen wirtschaftlicher Natur werden jedoch die Wahl der Motorisierung mitbestimmen. Die-
 selseitig stehen drei Aggregate zur Verfügung, von der 1,6-Liter-Basismotorisierung bis zur sportlichen

Fünfcylinder-Topversion mit 180 PS. Bei unserem Testwagen haben wir uns für die goldene Mitte in Form des 2,0 D mit 136 Pferdestärken entschieden.

■ Der ist gut für immerhin 210 km/h Spitze und das maximale Drehmoment von 320 Newtonmetern lässt uns auch



beim Durchzug nicht im Stich. Fahrwerk und Lenkung des schwedischen Neuzugangs sind klar sportlich ausgelegt. Besonders die direkte Lenkung macht Laune. Geschaltet wird über ein leichtgängiges und zur Genüge exaktes Sechsganggetriebe. Die automatisierte Form des Schaltens, bei Volvo Geartronic genannt, bleibt vorerst den stärksten Varianten des C30 vorbehalten.

■ Im Fall des Falles verlässt man sich im C30 auf die umfangreiche Sicherheitsausstattung zu der auch WHIPS, ein Schleudertrauma-Schutzsystem, gehört. Blicke einmal mehr das Thema Sicherheit und die Frage ob man sich den Volvo C30 auch außerhalb gut besoldeter Single-Haushalte leisten kann. Beim Zweiliter-Selbstzünder unseres Testwagens liegt die Antwort bei knapp 30.000 Euro in der luxuriösen „Summum“-Ausstattung. Der kleinere Diesel mit 109 PS parkt in der Grundausstattung aber schon für deutlich weniger, 22.400 Euro, in heimischen Garagen. Wie zu erwarten, ist das nicht gerade wenig Geld für das man aber einen stilvollen Kompakten mit allen Volvo-Qualitäten bekommt. Nicht zu vergessen der wohltuende Effekt, sich vom Einerlei in dieser Klasse deutlich abzuheben. Auch das hat seinen Wert.

Text: Andreas Ludwig
 Fotos: Media Service

Technische Daten



Motor und Antrieb

R4 Turbodieselmotor, 1.997 ccm, 100 kW/136 PS, bei 4.000 U/min, 320 Nm bei 2.000 U/min, 5-Ganggetriebe, Frontantrieb

Fahrwerk und Bereifung

Vorne: McPherson-Federbeine mit Querstabilisator
 Hinten: Mehrlenkerachse mit Querstabilisator
 Bereifung: 205/50 R 17

Lenkung und Wendekreis

Servolenkung; 10,6 m

Innenrausch (dB) 48

bei 100 km/h (4.G.) 66
 bei 130 km/h (5.G.) 69
 bei 130 km/h (6.G.) 67

Maße, Gewichte u. Ladevolumen

LxBxH (mm) 4.252/1.782/1.447
 Leergewicht (kg) 1.421
 Zul. Ges. Gew. (kg) 1.840
 Ladevolumen (l) 242 – 885
 Zuladung maximal (kg) 419
 Tankinhalt (l) 52

Beschleunigung,

Spitze u. Elastizität

0-80 km/h (s.) 7,3
 0-100 km/h (s.) 9,2
 Spitze (km/h) 210
 60-100 km/h (4.G.) 5,8
 80-120 km/h (5.G.) 8,6
 80-120 km/h (6.G.) 13,3

Verbrauch (l/100 km)

Normverbrauch 7,6/4,6/5,7
 Testverbrauch 6,9 – 7,8
 CO₂-Emission (g/km) 151

Preis und Ausstattung

Volvo C30 2,0 D Summum
 € 29.136,- u.a. ABS, 6 Airbags, DSTC, WHIPS Schleudertrauma-Schutzsystem, elektr. FH, ZV mit FB, Fahrersitz elektr. verstellbar, Bordcomputer, Tempomat, Klimaautomatik, CD-Radio, Lederlenkrad, Lederpolsterung, Bi-Xenon-Scheinwerfer, Leichtmetallräder, Dieselpartikelfilter

Extras

Metallic-Lackierung € 770,40,
 Sportfahrwerk € 321,-, Laderaumabdeckung € 77,04, Glas-Schiebedach € 995,10, 17-Zoll-Leichtmetallräder poliert € 988,68

Plus/Minus: Plus: frisches Design, sicheres Handling
Minus: fummelige Laderaumabdeckung