



Moč ljudstvu

Ko so pri Volvu predstavili svoj najmanjši model, je bilo v trenutku jasno, da ni namenjen osvajanju množic. Vsaj tistih ne, ki posegajo po Golfih, Meganih ali Bravih. C30 je posebnež, kar dokazuje tudi s številom vrat, sedežema zadaj, ki nadomeščata klopi, in kupejevsko majhnim prtljažnikom. besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

► Za Volvove modele večinoma velja, da ne izstopajo. Obstajajo pa stvari na njih, ki jih naredijo posebne in ki večini ugajajo. Če bi te iskali pri C30, bi se morali sprehoditi k zadku. Izrazito izbočena boka, zanimivo oblikovane luči, ki še posebej prepoznavno svetijo ponoči, in prtljažni pokrov, ki to ni (v resnici dvigujete zadnjo šipo), so stvari, ki jih drugje ne boste srečali. Vsaj v tem razredu ne.

O velikosti zadka je precej nesmiselno razglablјati. Dejstvo je namreč, da je celo manjši kot pri nekaterih bolj športno nabrtih kupejih. Ampak kljub temu ne moremo

trditi, da se mu niso dovolj posvetili. Kadar je potrebno, zlahka pogoltno smuč (le oporo za roke med sedežema je treba potisniti v vodoravno lego), če so kosi prtljage večji, je zadnja dva naslona mogoče ločeno podreti (in to kar skozi prtljažnik!), roloja, ki bi ščitil pred nezaželenimi pogledi, C30 v serijski opremi ne pozna, ga je pa mogoče naročiti v mehki ali trdi izvedbi in za slednjega lahko tudi rečemo, da je dovolj dobro zamišljen ter da ga je preprosto nameščati in odstranjevati.

Prav veliko prtljage v C30 torej ne boste vozili. Pa tudi potnikov ne. Sedeži so štirje, kar, roko na srce, v tako zasnovanem avto-

mobilu sploh ni napačna ideja. Da bodo stvari jasne: C30 ni majhen. V resnici je celo večji od novega Golfa, in to za okroglih pet centimetrov. Ker je zasnovan na osnovi S40/V50, pa jih je večji del v prednjem delu. In to kupci v razredu premium tudi pričakujejo od avtomobilov. Dejstvo je namreč, da bo C30 le redko igral vlogo prvega avtomobila pri hiši. Morda v primerih, ko si ga bosta privoščila starejša gospod in gospa ali uspešen mlajši par, toda tudi takrat bo le redko v notranjosti gostil več kot dva. Če bo občasno treba prednji sedež pomakniti naprej in prijazno ponuditi prostor zadaj, pa lahko



verjamete, da lastnikom Tridesetk to ne bo v sramoto. Še zlasti ko gre za tako opremljen model, kot je bil testni.

Dodatke, ki naj bi skrbeli za to, da C30 na cesti ne bi ostal neopazen, so pri Volvu ponujali že ob njegovem prihodu. Poleg široke palete zanimivih barv in izbrane ponudbe lahkih platišč so se kupci lahko odločali tudi med barvnimi odtenki plastike, ki ščitijo blatnike in spodnji del odbijačev. Vprašanje pa je, ali je bilo to dovolj. Zato pri nekaterih modelih najdemo še paket R-Design, ki - preverjeno - poskrbi, da vas na cesti opazijo. Sedemnajstpalčna lahka platišča, ohišje zunanjih ogledal v mat barvi, spojlerji in dodatni pragovi, ki jim na koncu pečat pritisne še značka R-Design na maski

motorja, ne ostanejo neopaženi. Testni Volvo se je ob tem bahal še z najbogatejšim paketom opreme Summum, kar med drugim pomeni tudi usnje na sedežih (tokrat v belo-črni kombinaciji), električni pomik voznikovega sedeža (če nameravate pogosto odstopati prostor na zadnjih sedežih, ga odsvetujemo) s tremi spominskimi nastavitvami in biksenonske žaromete, oplemenitili pa so ga še z ozvočenjem High Performance (toplo priporočamo!), tovarniškimi alarmnim sistemom, parkirnimi tipali zadaj in - verjetno najboljšim kosom opreme na seznamu - robotiziranim mehanskim menjalnikom z dvema sklopkama Powershift.

Naj nam trgovci ne zamerijo, toda samodejni menjalniki, ki v Volvih skrbijo

za prenos moči, niso biseri. To velja tudi za Geartronic v C30. Ne smemo namreč pozabiti, da je 'malček' svojo osnovo našel pri Fordu Focusu, in ko govorimo o prednje gnanih avtomobilih, je ta še vedno ena boljših v svojem razredu. C30 se na voznikove ukaze odziva hitro, odločno in natančno. Tudi zaradi 17-palčnih nizkopresečnih gum, ki svoj davek zahtevajo pri udobju, zato se upravičeno pojavlja vprašanje, zakaj na seznamu doplačil ni tristopenjske nastavitve volanskega servomehanizma, ki jo poznajo Focus in nekatere večji Volvi.

Pri motorni ponudbi teh pomislekov ni, saj je z desetimi motorji (šestimi bencinskimi in štirimi dizelskimi) ter razponom moči od 74 do 169 kW resnično pestra. Toda užitke bo



je jasno, kljub temu pa pri Avto magazinu trdimo, da lahko takšen C30, kot je bil testni, izmed vseh, ki so v ponudbi, pričara daleč največ užitek. Pa čeprav obstajajo tudi zmogljivejši in dražji. ◀◀

Volvo C30 2.0D Powershift Summum

Cena osnovnega modela: 29.617 EUR
Cena testnega vozila: 34.007 EUR

NAŠE MERITVE

T = -5 °C / p = 1.004 mbar / rel. vl. = 69 % / Stanje kilometrskega števca: 13.572 km

POSPEŠKI
 0-100 km/h: 10,1 s
 402 m z mesta: 17,2 s
 (133 km/h)

PROŽNOST
 50-90 km/h (IV./V.): 6,8 s/9,8 s
 80-120 km/h (V./VI.): 9,3 s/10,5 s

NAJVEČJA HITROST
 205 km/h
 (VI. prestava)

ZAVORNA POT
 od 100 km/h: 51,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
 skupno testno povprečje 8,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm³
 - največja moč: 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 205/50 R 17 H (Pirelli Soto Zero Winter 210 M-S).
 Mase: prazno vozilo 1.421 kg - dovoljena skupna masa 1.840 kg.
 Mere: dolžina 4.252 mm - širina 1.824 mm - višina 1.447 mm - prtljažnik 233-876 l - posoda za gorivo 52 l.
 Zmogljivosti: največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 7,6/4,9/5,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ oprema
- ▲ prostor spredaj
- ▲ sedeži
- ▲ ozvočenje
- ▲ menjalnik
- ▲ dinamika
- ▲ varnost
- ▲ imidž
- ▼ samodejno delovanje menjalnika v ročnem načinu
- ▼ gumbi za pretikanje na volanskem obroču niso na voljo
- ▼ nastavev volanskega servomehanizma ni na voljo
- ▼ majhen prtljažnik
- ▼ dostop do zadnjih sedežev
- ▼ dolgočasni merilniki
- ▼ prtljažni rolo je doplačljiv

Končna ocena

C30 v osnovi izvedbi je morda vpadljiv, nedvomno pa je posebnost svoje vrste. In če vam je to všeč, vam je gotovo pisan na kožo. Pa tudi vsem, ki si od njega želijo več vpadljivosti (s paketom R-Design mu to dobro uspeva) in več zabave, za kar poskrbi sodoben robotiziran menjalnik Powershift. Nekaj zamer si ta zasluži v ročnem načinu pretikanja, ko vozniku ne dopušča popolne avtonomije, v splošnem pa bi pograjali predvsem zadek C30, ki je v nasprotju s prednjim delom vse prej kot prostoren.

omogočal le 2.0D. V nasprotju z večino proizvajalcev, ki svoje tehnološke dosežke najprej ponudijo v najdražjih modelih, so pri Volvu tokrat ubrali drugačno pot in menjalnik z dvema sklopka najprej ponudili v najmanjšem Volvu, skupaj z najbolj priljubljenim agregatom. Cena, ki jo zahtevajo zanj, ni nič višja kot za samodejni Geartronic (1.760 evrov), zato pa Powershift ponuja eno prestavo več (šest namesto pet), hitrost pretikanja, ki se za nekaj svetlobnih let oddaljuje od Geartronicove, in odlične sposobnosti prilagajanja voznikovega načina vožnje. Da ni popoln, pokaže šele v ročnem načinu pretikanja, kjer bi si marsikdo zažele obrnjeno shemo, gumba oziroma ušesi na volanskem obroču (pa čeprav za doplačilo), predvsem pa popolno avtonomijo.

Zadnje Powershift ne pozna, kar pomeni, da ko število vrtljajev preveč naraste ali pade, sam pretakne v višjo oziroma nižjo prestavo. Da bo zaradi tega izgubil nekaj privržencev, predvsem tistih, ki hočejo uživati v vožnji,