



Volvo C40

Precies hetzelfde, maar dan anders

Autotest | De Volvo XC40 is een doorslaand succes. En dat biedt kansen! Zustermerk Polestar heeft inmiddels een strakke, minimalistisch gelijnde variant van de XC40 uitgebracht voor de zakelijke rijder. Onder de naam "Lynk & Co" is er een frivole en scherp geprijsde variant voor de particulier. Daar komt nu de "Volvo C40" bij. Wat maakt de C40 anders?

Voorheen stond de letter "C" in de typeaanduiding van Volvo voor een lage, sportieve coupé. Met de komst van de C40 ligt dat anders. Net als de XC40 is een C40 een SUV en dus een in de hoogte gebouwde auto. Het belangrijkste verschil zit in de daklijn. Net als een traditionele coupé heeft de C40 een aflopende daklijn en daarmee een veel eleganter silhouet dan de XC40.

nieuw om de C40 een unieke uitstraling te geven. Zo zijn de voorruit en portieren op maat gemaakt om de C40 een eigen lijn te geven. Op het moment van schrijven heeft de C40 een ander front dan de XC40, maar dit zal spoedig veranderen. Zodra de XC40 een facelift ondergaat, krijgt deze dezelfde grille en koplampen als de C40.



Ruimte

Binnenin is de C40 gelijk aan de XC40. De indeling is niet aangepast om rekening te houden met de lagere daklijn en ook de aankleding is gelijk. Dat betekent een ingetogen en tegelijkertijd warm interieur zoals alleen de Scandinaviërs dat kunnen maken. De materiaalkeuze en fraaie details maken bovendien duidelijk dat dit een "premium"-product is en geen doorsnee auto. Ook het zitcomfort is bovengemiddeld goed.

Om dat te kunnen realiseren is veel meer aangepast dan alleen het dak. In feite is alles boven de "heup"



De lagere daklijn heeft zowel voor- als achterin gevolgen. Het zicht in de binnenspiegel is vanwege de vlak liggende achterraut beperkt. Daarom moet meer op de buitenspiegels worden vertrouwd. De hoofdruimte achterin is beduidend minder dan die van de XC40. De bagageruimte is met 419 liter (1205 liter met opgeklapte achterbank) nog steeds groot en bruikbaar.

Android

Volvo kiest voor een dashboard met een minimum aan knoppen omdat vrijwel alle functies worden bediend via het centrale beeldscherm. Die opzet is inmiddels gebruikelijk, maar de achterliggende techniek die Volvo hiervoor inzet is uniek. Volvo ontwikkelt niet langer een eigen audio-, communicatie- en navigatiesysteem, maar zet het gratis beschikbare besturingssysteem Android hiervoor in. Vooralsnog lijkt dit geen enkel ander voordeel te bieden dan kostenbesparing voor Volvo, want de meerwaarde boven de eigen smartphone die wordt gekoppeld via Apple CarPlay of Android Auto is minimaal.

De door Volvo ingebouwde versie betreft Android Automotive en verschilt iets van Android voor de mobiele telefoon. Toch zijn de mogelijkheden van Android in de auto beperkt. De stembediening is nagenoeg perfect zolang het navigatie betreft. Android is nauwelijks in staat om functies van de auto te bedienen en alles is een app. Zelfs om simpelweg naar de radio te luisteren moet een app worden gestart.

Daar bovenop kunnen er vraagtekens worden gezet bij de privacy van dit systeem, want Google biedt Android gratis aan omdat het verdient aan de data die ermee wordt verzameld. Hier kan Volvo niets aan veranderen.



Wie geen Android-gebruiker is, loopt tegen veel beperkingen aan. Wie het adresboek niet met Android wil delen, loopt tegen nog veel meer problemen aan (en moet iedere rit beginnen met het opnieuw weigeren om de gegevens te delen). Volvo heeft al enige tijd geleden ondersteuning voor Apple CarPlay beloofd, maar dit loopt spaak vanwege juridische problemen omdat Apple deze techniek alleen aan autofabrikanten levert en niet aan concurrent Android. Vooralsnog kunnen iPhone-gebruikers daarom alleen via Bluetooth muziek streamen (keuze van muziek of podcast alleen via de telefoon) en anoniem telefoneren.

Voor de toekomst geeft Android ook zorgen. Wat als toekomstige updates meer rekenkracht vereisen dan de huidige hardware levert? Moet de C40 dan worden "weggegooid" zoals een mobiele telefoon wordt weggegooid en vervangen door een nieuwe? Volvo belooft de ingebouwde versie zo lang mogelijk te ondersteunen, maar is hierin 100% afhankelijk van de goede wil van Google.



Weggedrag

Ondanks het veelbelovende uiterlijk, rijdt de C40 hetzelfde als een elektrische XC40. Het onderstel, de besturing en de aandrijving van beide auto's zijn gelijk. Als er verschil in weggedrag is, dan wordt dat veroorzaakt door de keuze van velgen en banden. Het onderstel is niet hard of zacht, maar precies zoals de Europese bestuurder het graag heeft. Volvo biedt de keuze uit lichte of juist zware besturing, waarbij het verschil zeer groot en dus goed merkbaar is. Bij zware besturing voelt de bestuurder waartoe de auto in staat is. Bij keuze voor de lichte besturing lijkt de auto zelf ook lichter te worden!

Omdat de accu's in de vloer zijn verwerkt heeft de C40 een laag en centraal zwaartepunt. Dat maakt de C40 rustig en stabiel. Alhoewel de C40 uitstekend in balans is, is dit niet zaligmakend. Het hoge gewicht moet namelijk wel in de gewenste richting worden gedwongen en in snelle bochten geven de banden de strijd tegen het gewicht uiteindelijk op. Dit kondigt zich echter ruim van tevoren aan en wordt effectief opgevangen door de elektronische veiligheidsnetten.



Aandrijving

Dankzij de gestroomlijnde vorm heeft de C40 een iets lager stroomverbruik en dus een iets groter bereik dan de XC40. De 77 kWh sterke batterij geeft de C40 een bereik van zo'n 400 km. Tijdens deze test onder ongunstige weersomstandigheden (kou, regen) was dat 360 km. Opladen kan aan het stopcontact thuis, bij een publiek laadpunt en bij een snellader. Onder ideale omstandigheden kan bij die laatste een snelheid van 150 kW worden gehaald. Tijdens deze test werd met 30% resterend in de accu geladen en kon vrijwel meteen een snelheid van 105 kW worden gehaald. Die snelheid werd vervolgens langdurig aangehouden. Tijdens het laden wordt de laadsnelheid zowel in kilowatts als in kilometers per uur getoond. Heel handig: de laadkabel kan worden opgeborgen in een extra bergruimte onder de motorkap.

Voor deze test is de zogenaamde "First Edition" ingezet met de 400 pk sterke aandrijflijn. Hiermee is kalm en beheerst te rijden, maar wie de C40 ook maar even "kietelt" wordt direct op een messcherpe en meer dan gretige acceleratie getraakteerd. Omdat elektrische auto's geen versnellingsbak (nodig) hebben, is de acceleratie ononderbroken en ronduit brutaal. En alhoewel dit vermogen misschien wat te veel van het goede lijkt bij een gewone XC40, past het perfect bij deze exclusieve variant.



Conclusie

Volvo introduceert de C40. Dit is geen sportcoupé, maar een SUV met de daklijn van een coupé. Daarmee richt Volvo zich op de autoliefhebber die kiest voor exclusiviteit. Ondanks de beperkte aanpassingen is er duidelijk variatie in het aanbod. Naast het avontuurlijke model (XC40), de zakenauto (Polestar 2) en de gezinsauto (Lynk & Co 01) is er nu een exclusief model.

Alle variaties van het model maken gebruik van dezelfde techniek en bieden daarom grofweg dezelfde rijeigenschappen, bereik en uitrusting. Wat betreft de uitrusting is het gebruik van Android een echt probleem. Het maakt telefoons van andere merken vrijwel onbruikbaar, geeft zorgen over de privacy en roept vragen op over de toekomst.

Het bereik is ruim voldoende om zorgeloos te rijden zonder ritten van tevoren te plannen. De rijeigenschappen zijn zoals de gemiddelde Europese bestuurder die graag heeft. Het model is in de regel comfortabel, maar serieus snel indien gewenst. De C40 voegt daar een unieke uitstraling aan toe. ■



Specificaties

Volvo C40 Intro Edition

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	444 x 187 x 160 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	2.102 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Batterij	78 kWh
Bagageruimte	419/1205 l
Bandenmaat	235/50R19

Motor en prestaties



Vermogen	408 pk @ 1 tpm
Koppel	660 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,7 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	20.80 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	444 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 57.950,-
Prijs instapmodel	€ 47.495,-