



Michel van Breugel
19 augustus 2006

© **Rijtesten.nl**

Intro

Volvo's eerste C70 bestond uit 2 modellen, een coupé en een convertible. De coupé was van 1998 tot 2002 op de markt, de convertible zelfs tot 2005. Nadat Volvo eerst de zogenaamde 'œkat uit de boom' heeft gekeken, brachten ze in het voorjaar van 2006 de nieuwe C70 als eerste vierzits coupé-cabrio in het hogere segment met stalen vouwdak op de markt. Deze C+C (Coupé + Cabriolet) heeft een zeer ingenieus daksysteem met 3 elementen volgens de laatste trend, net als de Opel Astra TwinTop en Volkswagen Eos.

Inmiddels staat de C70 alweer 3 maanden in de showroom, en is er veel animo voor de wagen.

De nieuwe C70 is nog maar weinig individueel getest, wat vraagt om een test van Rijtesten.nl â€



Het exterieur

Volgens velen is het exterieur van de C70 erg geslaagd, zowel geopend als gesloten. Met een stalen vouwdak zijn er een aantal voor- en nadelen te noemen. In aantal kan je ze aardig tegen elkaar afstrepen. EÃ©n voordeel is nu al genoemd, de auto oogt gesloten ook erg mooi en lijkt meer op een coupÃ© dan met een stoffen kap. Het dak van de C70 vouwt zich via een ingenieus scharniermechanisme in drie delen uit elkaar en stapelt zich in 34 seconden netjes op in de bagageruimte onder een afdekplaat. Als de kap open is, is er dus nog maar erg weinig ruimte in de bagageruimte beschikbaar,

een minpunt dus.

Als de auto van voren wordt bekeken is meteen te zien dat hij van de nieuwste Volvo familie afstamt. De S40/V50 heeft dezelfde snoet, en ook de nieuwe S80 neigt hiernaar. Vooral de V-vormige motorkap geeft de auto een scherpe en mooie lijn.

Het voorraam is in de C70 eigenlijk vrij kort gehouden. Zo zie je, vooral bij de Peugeot 307CC, dat bij menig andere CC het voorraam/raamstijl ver door naar achter loopt om de dakoverspanning te verkorten. Bij de nieuwste generatie CC's wordt er daardoor ook voor gekozen om het dak uit 3 elementen te laten bestaan. Hierdoor kan het voorraam korter worden, en kan de 'œkont' van de wagen ranker blijven.

Van opzij is de C70 zowel open als gesloten een mooie verschijning. De 17" Sadira velgen die standaard op de Summum (en Momentum) zijn gemonteerd geven de auto een sportieve uitstraling. De lijnen naar achteren lopen niet zo hoog op wat door de, eerder vernoemde, keuze van het 3 delige daksysteem tot stand is gekomen.

De haaienvin bovenop de kofferdeksel wordt gemonteerd indien er een navigatiesysteem of telefoonsysteem bij geleverd wordt. En kleine domper aan het mooie lijnenspel vind ik persoonlijk de antenne van de audio-installatie in de vorm van een vrij grove zwarte antenne.

De achterzijde is geheel volgens de laatste Volvo style herkenbaar. In de achterbumper zitten de parkeersensoren gesitueerd. Overigens zijn alle bumpers en stootlijsten in de kleur van de carrosserie mee gespoten.



Het interieur

Volvo heeft er voor gekozen om in de C70 het dashboard van de S40/V50 toe te passen. Productiematig is dat uiteraard verstandig, maar ook een potentiële koper mag daar niet om rouwen. Het veel besproken dashboard van de S40/V50 is ergonomisch dik in orde, en ziet er lekker strak uit. Het display in de aluminium middenconsole laat de informatie voorbij komen waar je op dat moment naar vraagt (radiozender, temperatuurregeling e.d.), en is tevens goed afleesbaar. De klokken zijn niet spectaculair vormgegeven, maar zijn wel goed afleesbaar. Het optionele Sport stuurwiel (+ â, -250.-) is een aanrader. Het stuurwiel is wat aan de grote kant, maar houdt subliem vast door de zijn vorm. Op het stuur is de Cruise Control, volume/frequentie radio en het Volvo RTI navigatiesysteem te bedienen wat met een

scherm midden bovenop het dashboard is geplaatst.

De ruimte voorin is vergelijkbaar met de ruimte in de S40/V50 en daardoor voldoende te noemen. Door het, axiaal en in hoogte, te verstellen stuur in combinatie met de elektrische stoelverstelling in deze Summum versie is een goede zithouding te creëren. De stoelen zitten erg goed, zoals we van Volvo inmiddels gewend zijn. In veel modellen van Volvo kan er gekozen worden voor een zogenoemde sportstoel die net wat meer zijdelingse steun geeft door grote zijwangen. In de C70 is de keuze voor een sportstoel helaas niet aanwezig, waardoor hij het met de ‘normale’ zetels moet doen waarvan de zijdelingse steun niet helemaal optimaal te noemen is.

De elektrische stoelen zijn in alle standen te zetten, maar voor de wat langere Nederlanders onder ons is het verstandig de stoel op het laagste niveau te verstellen. Hierdoor bestaat de kans dat je nog een beetje uit de wind zit bij ‘open toestand’, aangezien het voorraam niet ontzettend hoog is. Eenmaal in de voorstoel plaatsgenomen valt meteen op dat de plaatsing van de gordel niet optimaal is. Hij komt net onder de raamlijn de auto in, waardoor hij echt te laag zit als je hem om heb. De gordel zit tijdens het rijden over je schouder heen en schuurt zo af en toe wat heen en weer. Niet echt plezierig als je het mij vraagt.

Een eerste blik op de achterbank geeft aan dat de ruimte er vrij groot is. Wanneer de elektrische voorstoel naar voren zoemt valt het niet mee om op de achterbank te komen. Het gat naar achter is maar bestemd voor één voet tegelijk, en de eerder besproken gordel kan onderweg een obstakel vormen. Dit mag overigens de pret niet drukken als men daadwerkelijk op de achterbank zit, want de bank zit aangenaam lekker. Doordat er voor gekozen is om van de C70 een 2+2 te maken zit je op ook achterin op een comfortabele stoel. Je zit echter een stuk hoger dan de voorpassagiers, dus met het dak open vang je achterin behoorlijk wat wind (bij hogere snelheden) en bij een gesloten dak is de kans tot aanraking met het dak behoorlijk aanwezig. Ik heb het hier wel over de, eerder genoemde, wat langere Nederlanders. Tot een lengte van ± 1.80m is er geen vuiltje aan de lucht, ook niet qua beenruimte.

Het veiligheidsgevoel in de C70 is goed aanwezig. Door de aanwezigheid van menig

airbag aan de voor- en zijkant (SIPS en SIPS bags), Wiplash Protection System en de ROPS (Roll Over Protection System), die achter de hoofdsteunen achterin zijn gesitueerd, wordt dit bevestigd.

Echter wordt dit veiligheidsgevoel, eenmaal in de auto plaatsgenomen, ook bevestigd door de hoge en vooral brede (deur)randen van de wagen.

De algemene afwerking van het interieur is erg goed. Met het dak dicht zijn er uiteraard naden te zien van de dakdelen, maar ook dit is in mijn ogen zeer fraai afgewerkt. In het interieur zijn overigens weinig naden te zien, en indien aanwezig zeer netjes afgewerkt.

De klep c.q. opening naar de kofferruimte is uitzonderlijk groot te noemen. Wanneer de klep geopend is, en het dak in de bagageruimte ligt, is er op het eerste gezicht geen ruimte meer voor overige bagage. Volvo heeft hiervoor een constructie verzonden waardoor het dak met een druk op de gele knop (in de bagageruimte) het dak met een circa 30cm wordt opgetild. Hierdoor kan het afdekscherm een stuk omhoog waardoor de toegang tot de bagageruimte gemakkelijk word. De bagageruimte houdt overigens niet over in "geopende toestand": 200 liter.

Wanneer de auto is voorzien van de hardtop, kan de afdekplaat in z'n geheel verborgen worden waardoor een nette bagageruimte ontstaat met een inhoud van 404 liter.



Het rijden

Op deze, in eerste instantie zeer regenachtige, dag in Augustus ga ik er vanuit dat de test met deze wagen letterlijk en figuurlijk ‘in het water’ valt.

Aangekomen bij de desbetreffende dealer staat de C70, in een mooie zomerse White Pearl kleur, troosteloos met een gesloten dak in de harde regen voor de deur te wachten op mijn komst.

Eenmaal met de C70 onderweg, uiteraard met een gesloten dak, valt mij al snel op dat het lijkt of Volvo alleen een coupé heeft gemaakt. Ik kan zeggen, niets meer dan lof over deze auto in deze omstandigheden. Rij- en windgeluiden zijn nauwelijks harder dan in een conventionele coupé, en dat is toch bijzonder knap van een auto dat zich toch moet bewijzen als convertibel.

De gereden 2.4i Geartronic levert een vermogen van 170pk bij 6000tpm. Het maximumkoppel bedraagt 230Nm bij 4400tpm. Deze motor is gecombineerd met de optionele Geartronic automaat van Volvo. Deze Geartronic (+ â‚¬2785.-) is ook handmatig te schakelen met de inmiddels bekende + en - tekens.

De 2.4 liter lijkt met 170pk over genoeg kracht te beschikken, echter in de 1621kg wegende C70 maakt hij bijzonder weinig indruk. Het gewicht telt in dit geval echt parten, want volgens de fabrieksopgave zou de auto in 10sec naar de 100kmh moeten sprinten.

Ik wil de motor niet meteen betitelen als onder bemeten, het is immers in de C70 niet altijd de bedoeling om de stoplichtsprint te winnen. Deze auto leent zich desondanks prima als "cruiser", en al helemaal in combinatie met de eerder genoemde automaat. De Geartronic schakelt gevoelloos door de verzetten heen en laat de motor, bij een gematigde rijstijl, lekker laag in de toeren.

Het stuurgedrag van de C70 is over het algemeen comfortabel te noemen. Het stuur reageert licht en is toch vrij scherp bij het insturen. Echt sportief is het niet te noemen, want daar mist het stuurgedrag toch echt de scherpheid die er bij b.v. een Audi of BMW wel te vinden is.

Bij het zoeken van de balans lijken ze bij Volvo een beetje een compromis te hebben gezocht tussen comfortabel en sportief. Op een glooiend wegdek veert de C70 comfortabel in, maar bij een slecht (onregelmatig) wegdek is het onderstel wat lawaaiig en treden er wat vibraties door de auto op (vastgesteld tijdens open toestand kap). Dit doet helaas een klein beetje afbreuk aan het comfort.

Overigens moet het niet in verband met het dak worden gebracht, die heeft tijdens menig slecht wegdek geen kraakje gegeven.

Tijdens het opknappen van de weersomstandigheden gaat het dak open. Het (standaard) windscherm ligt ingeklapt in de bagageruimte en kan, kinderlijk eenvoudig, worden gemonteerd. Tijdens het rijden valt op dat het scherm echt een aanwinst is voor het rijplezier. Zelfs tijdens een stuk op de snelweg is een stemverhoging tijdens een gesprek niet nodig. Na ook een klein stuk zonder het genoemde windscherm te hebben gereden valt pas op dat het scherm echt doeltreffend werkt.

De stijfheid, waar de laatste tijd veel over geschreven wordt, is bij de huidige generatie CC&€™s een stuk beter dan voorheen. Ook bij de C70 is dit het geval. Natuurlijk kan de limiet van de auto tijdens de test niet opgezocht worden, helemaal niet tijdens deze weersomstandigheden, maar naar eigen mening is het met de stijfheid voor gebruik in Nederland meer dan voldoende.



Slot

De Volvo C70 is een zeer gewaardeerde verschijning op de wegen. Bekijks heb je er zeker mee, en dat is geheel niet onterecht met deze fraaie koets.

De 2.4i is vlot genoeg voor het Nederlandse wegennet, maar mist de snelheidsbeleving

die je op papier verwacht. De 2.4 met 140pk lijkt in dit geval dan ook onder gemotoriseerd, echter maak je op de boulevard geen vrienden met vliegende klinkers en gillend rubber.

De gereden Volvo C70 2.4i Geartronic heeft naast de 'Summum'-aanvulling nog een aantal andere opties aan boord, waaronder een Mobility Line (â,~ 3450.-), Premium Sound (totaal â,~ 3100.-), en nog een aantal kleinigheden wat de totaalprijs opkrikt tot een â,~ 64.705.-

De C70 2.4i is er vanaf â,~ 48.135.- voor de 170pk versie. Een enigszins vergelijkbare concurrent zou alleen te vinden zijn bij Opel en bij Volkswagen. De prijzen van de Astra TwinTop (2.0T 170pk â,~ 34.750.-) en de Eos (2.0FSI 150pk â,~ 36.035.-) zijn beduidend lager.

Deze auto's worden echter lager ingeschaald en hebben iets minder interieurruimte dan de C70, die je toch meer een 'Premium'-gevoel geeft.

Plus

- + Dakconstructie
- + Rijeigenschappen
- + Afwerkingniveau

Min

- Lawaaiig onderstel bij slecht wegdek
- Gewicht i.c.m. prestaties motor
- Hoogte gordels