



Martijn Verhoef
15 mei 2024

Hooggespannen verwachtingen

Het merk Volvo zet vol in op elektrificatie. Waar andere merken voorzichtig terugkrabbelen, blijft Volvo vasthouden aan een volledig elektrisch gamma binnen drie jaar. De XC40 (inmiddels EX40) en C40 (inmiddels EC40) waren de voorbodes en gelden als een regelrecht verkoopsucces. De EX90 komt alleen als volledig elektrische SUV beschikbaar, maar ook onderaan de ladder kiezen de Zweden voor een volledig elektrische instapper. De EX30 valt het B-segment aan met twee batterijversies en biedt achterwiel- of vierwielaandrijving. Met een instapprijs van onder de 37 mille en de hoge merkwaarde die Volvo in Nederland heeft moet dit een echte verkoopknaller worden. Of zijn er nog zaken die het succes in de weg staan? Wij zoeken het uit in deze autotest.



Ook in geel

Met zijn vanafprijs wordt de interesse van heel leaserijdend Nederland in ieder geval gewekt en ook voor particulieren is het aanbod van de kleinste Volvo interessant. Je krijgt zelfs met de grotere batterij en een hoger uitrustingsniveau namelijk nog SEPP-subsidie. En zo op het oog krijg je daar een echte Volvo voor, zij het in een kleiner maatje dan we van het merk gewend zijn. De compacte cross-over heeft namelijk bescheiden buitenmaten en concurreert met auto's als de e-2008 en Opel Mokka-e. Maar de uiterlijke kenmerken doen je er geen seconde over twifelen dat je met een rasechte Zweed van doen hebt, vooral door de karakteristieke Thor-koplampen en designtrekjes van de EX90.

De auto is wel veel frivoler dan we van het merk gewend zijn en dat past natuurlijk bij het meer toegankelijke segment waarin de EX30 opereert. Ook uit de beschikbare lakkleuren blijkt dat, want het optionele Moss Yellow is bijna fluorescerend geel en het Cloud Blue van de testauto vinden we net zo goed gewaagd. Een zwart dak is vanaf het tweede uitrustingsniveau standaard, terwijl je twee wieldesigns kunt selecteren,

waarbij de 20 inch exemplaren op de foto de grootste optie zijn. Naar embleempjes op de naafkappen kun je lang zoeken, in plaats daarvan staat er heel bescheiden 'Volvo' op de spaak uitgeschreven. Een typeaanduiding vind je niet traditioneel op de achterklep, maar wordt op de C-stijl geplaatst. De achterlichten worden gesplitst in twee delen en door het kleine achterrautje komt de achterklep heel prominent naar voren. Het is niet voor niets dat ook hier trots de merknaam staat uitgeschreven.



Jeans en wol

Waar het exterieur al veel meer uitgesproken is dan we van het merk gewend zijn, maakt Volvo het in het interieur wel heel bont. We zouden bijna zeggen: vergeet alles wat Volvo-interieurs zo typeert, want in de EX30 zie je niets daarvan terug. Er lijkt eerder inspiratie bij Tesla te zijn opgedaan, want in de basis zien we een vergelijkbare opstelling als in een Model Y. Dat betekent dat je op het centrale multimediascherm bent aangewezen voor ongeveer de volledige bediening van de auto en dat er geen instrumentarium achter het stuur geplaatst is. Het aantal knoppen op het stuurwiel is minimaal, omdat Volvo meerdere functionaliteiten aan dezelfde bedieningselementen

meegeeft. De automaathendel is tevens de bediening van de cruisecontrol en verstelling van de spiegels gaat ook via het stuurwiel. Wat niet zo handig is, is dat de weinige knoppen die zijn overgebleven uit één meebewegend stuk kunststof zijn opgetrokken, zodat je onbedoeld nog wel eens mis klikt.

Hoewel de ergonomie sterk doet denken aan dat van een Tesla en daarbij veel minder traditioneel is als de andere modellen van het merk, weet Volvo wel een heel eigen draai aan de aankleding van het interieur te geven. Met desgewenst Vlas, wol, gerecyclede jeans of hergebruikt kunststof zoals het Particle-decor op de foto's kleedt je jouw EX30 op een geheel eigen wijze aan. Van heel uitgesproken en smaakgevoelig naar eigentijds klassiek en dat allemaal met duurzame materialen en een unieke uitstraling. Het voelt allemaal ook erg goed aan en bovendien blijft het interieur vrij van kraakjes of piepjes. Windgeruis en bandengerol dringen overigens wel bovengemiddeld veel het interieur binnen, valt ons op.



Niet vrij van foutjes



We hadden het net al over bedieningsgemak, toen we het stuurwiel bespraken. Maar ook voor bijvoorbeeld de bediening van de ramen en stoelen pakt Volvo het net iets anders aan. Zo open en sluit je de ramen met de centraal geplaatste knoppen in de armsteun, waarbij je net als in een ID.3 eerst Rear moet selecteren om de achterraamen te bedienen. Overigens vinden de achterpassagiers ook raambedieningsknoppen in het middencompartiment, zoals je op de foto's kunt zien. Dat gedeelte vinden we overigens minder mooi afgewerkt, want er zit een plastic opbergbakje dat heel goedkoop aandoet.

De deurpanelen zijn dus vrijgehouden van de raambediening, maar het is ook zoeken naar geluidsboxen. Er wordt een soundbar bovenop het dashboard geplaatst, dat het gehele interieur van een zeer goede geluidskwaliteit voorziet. Zo bereik je minstens hetzelfde als met een hele serie aan boxen, terwijl er minder materialen nodig zijn. Overigens vinden we het wel jammer dat het instrumentarium daarvoor heeft moeten wijken, want het turen op het centrale beeldscherm leidt meer af dan dat we in de Tesla ervaren.

Bovendien moet je niet al te overdreven je blik op de kilometer teller werpen, want de strenge aandachtsassistent roept je dan direct tot de orde. Het totaal lijkt gewoon niet zo doordacht als bij Tesla en bovendien is het multimediascherm nog niet vrij van softwarefoutjes. Tijdens de testweek gebeurde het twee keer dat het systeem niet opstartte en dan kun je dus helemaal niets, omdat alles op het centrale scherm plaatsvindt. Even afsluiten en na een paar minuten weer proberen bleek de oplossing, maar dat is verre van ideaal. Volvo belooft dat de bekende softwareproblemen met een update binnenkort zijn verholpen.

Wat onmogelijk met een software-update is te verhelpen, is het zitcomfort binnenin de EX30. En dan voornamelijk bij de passagiers achterin, want die hebben eigenlijk weinig te zoeken op de achterbank. Het blijft natuurlijk een B-segmenter en we vinden de EX40 achterin al niet zo ruim, maar eigenlijk kun je alleen kinderen en jong volwassenen met goed fatsoen achterin de compacte Volvo laten plaatsnemen. De voorstoelen bieden ook niet het zitcomfort dat we van Volvo gewend zijn. Ze voelen overigens heerlijk aan qua materiaal, maar vooral de leuning loopt vrij taps toe, zodat inzittenden met brede schouders ondersteuning missen. De hoofdsteunen zijn niet te

verstellen, al zijn ze wel duidelijk gevormd. Daardoor voelt een bestuurder met een lang bovenlichaam deze goed in de nek steken.



Veel power en weinig peut

Er zijn dus nog wel ergonomische missers die de hooggespannen verwachtingen wat temperen, maar hoe zit dat met het rijden? Daar blijkt de Volvo echt wel meerwaarde te bieden, al was het maar omdat je vanaf de instapper al minimaal 272 pk tot je beschikking hebt. In 5,7 of 5,3 (single motor extended range) seconden sprint je naar de 100 km/h, terwijl de aandrijving op de achterwielen voor heel veel rijplezier zorgt. De manier waarop het vermogen wordt afgegeven is ook heel beheerst, zodat je niet het gevoel hebt dat de auto er met je vandoor gaat. Het zorgt voor een heel rustig en solide karakter, dat echt past bij een merk als Volvo. Wat dan weer minder past, maar zeker niet minder leuk is: je kunt ook de Twin Motor Performance kiezen, waarmee je in 3,6 seconden naar de 100 kilometer per uur snelt en bovendien vierwielaandrijving krijgt. Kost je minstens 49.995 euro, maar dan sprint je menig sportauto met gemak eruit. Tot de 180 km/h per uur dan, want dat is de begrensde topsnelheid van iedere nieuwe

Volvo.

Wat doet al dat rijplezier met de actieradius? Tja, het zal je niet verbazen dat het rijbereik snel afneemt bij het veelvuldig intrappen van het stroompedaal. Wat ons wel verbaasde is dat die actieradius ook bij het rijden met een fluwelen voetje best tegenvalt. We hebben in de zonnige testperiode echt ons best gedaan, maar de versie met grotere batterij en single motor bracht ons telkens niet verder dan 300 kilometer. Dat staat in schril contrast met het rijbereik van 476 kilometer dat Volvo ons belooft. Natuurlijk hebben de grotere wielen en de uitgebreide uitrusting van de Ultra-uitvoering geen positieve invloed op het rijbereik, maar toen we op een koude ochtend in een volgeladen EX30 stapten en 260 kilometer als verwacht rijbereik zagen staan, was dat toch even schrikken. Overigens is de auto aan de snellader wel met 153 kW bij te laden, zodat je minder dan een halfuur hoeft te wachten om weer door te kunnen.



Moet bij je passen

De EX30 biedt dus zeker rijplezier en een uniek interieur, samen met de uitstraling die

past bij een Volvo. Maar er zijn ook zaken die ons tegenvallen, hoewel een gedeelte daarvan opgelost kan worden met een software-update en Volvo inmiddels al andere bedieningsknoppen op het stuurwiel plaatst. We vinden vooral het rijbereik wat tegenvallen, zeker als je het afzet tegen de bijna 42 mille die de EX30 met grotere batterij minimaal kost. 'Onze' Ultra kost zelfs bijna 48 mille en kruipt met opties als het Breeze interieur en grotere wielen over de 50.000 euro heen.

De instapprijs van onder de 37 mille is aantrekkelijk, maar we vragen ons af hoeveel rijbereik je met die auto in de praktijk behaalt gezien de afwijking met de Extended Range die wij ervaren. De verwachtingen waren hooggespannen en gezien de verkoopaantallen die de auto nu al neerzet past de EX30 echt bij heel veel mensen. Maar als je aanschafprijs afzet tegen het rijbereik, de binnenruimte en het bedieningsgemak dat je ervoor terugkrijgt, zijn er best wat concurrenten die meer bieden voor minder.

Plus

- + Standaard een krachtige aandrijflijn
- + Onderscheidend in materiaalgebruik
- + Aantrekkelijke vanafprijs

Min

- Krappe achterbank
- Prijs loopt snel op
- Rijbereik valt tegen