Zweedse verfrissing

De C30 is hÃ©t eigenzinnige model uit de stal van Volvo en wordt vaak geroemd om zijn rijeigenschappen. Het Zweedse merk voerde een facelift door op hun kleinste en kwam tegelijk met een nieuw optioneel sportchassis. Zou de C30 hierdoor nog beter rijden? Wij gingen met de T5 op pad, de dikste versie met een vijfcilinder onder de kap Ã©n het R-Design pakket aan boord.

Sportief uitgedost

Na vier jaar was het volgens Volvo tijd om de C30 onder handen te nemen. Vooral de voorzijde kreeg een nieuw gezicht, maar ook de achterkant wijzigde iets. Door deze facelift past de C30 in de nieuwe lijn waarmee het merk de komende jaren weer in de nieuwe lijn van Volvo, geÃ¯nspireerd op die van de nieuwe S60. Het geheel oogt verfrissend en vooral stylish. De T5 die wij aan de tand voelen is uitgerust met het R-Design pakket (een knipoog naar het R-verleden van Volvo), dat de C30 een stoere en vooral sportieve look geeft. Vooral de grille en spiegels in metaalfinish, de bodykit en de achterspoiler dragen hier aan bij. De 17 inch lichtmetalen wielen uit het pakket zijn eveneens fraai, maar hadden wat ons betreft nog wel een maatje groter gemogen. Het R-Design is trouwens niet specifiek voor de snelste C30-uitvoering, want ook de groene DRIVe-variant kun je met dit pakket uitrusten. Toch past het R-Design het beste op deze snelle rakker.

Typisch Volvo

Hoe fris en modern het uiterlijk van de C30 is, hoe zakelijk en dus weer typisch Volvo is het vanbinnen. Echter, net als de buitenkant kun je ook het interieur naar eigen smaak inrichten. Wat te denken van een apart patroon op de voor Volvo onmiskenbare zwevende middenconsole? Of de bekleding in de meest opvallende kleurcombinaties? Het kan allemaal in deze Zweed, al is ons testexemplaar vrij standaard gebleven. Alleen de blauwe wijzerplaten en het R-Design logo in het stuurwiel vallen Ã©cht op. Dat stuur is trouwens net iets te groot, een wat compacter exemplaar was prettiger geweest.

Met het materiaalgebruik en de afwerking is het prima gesteld. Het voelt allemaal solide aan en ook ergonomisch gezien klopt het allemaal. Zoals eerder aangehaald is de zwevende middenconsole is ook in deze C30 weer aanwezig en die oogt na al die

jaren nog steeds erg fraai. Volvo staat bekend om subliem meubilair en daar vormen deze stoelen geen uitzondering op. Ze zitten heerlijk en na een lange rit stap je er net zo fit uit als toen je aan de reis begon. Aan opbergruimte heb je op zich geen gebrek, al zijn de portiervakken wel aan de kleine kant.

Achterin lijkt het misschien krap, maar dat is juist helemaal niet zo. Er is voldoende plaats voor twee volwassenen, die hier goed kunnen zitten. Opvallend zijn de lange zijruiten die niet alleen voor een beter zicht rondom zorgen, maar de achterpassagiers ook een meer ruimtelijk gevoel geven. Met een inhoud van 251 liter is de kofferbak aan de krappe kant en is hij bovendien lastig toegankelijk vanwege de hoge tildrempel. Tot slot bevindt zich in de bagageruimte nog een zeil dat dienst doet als hoedenplank en afdekhoes. In onze optiek is het een onpraktisch ding. Een echte hoedenplank had beter volstaan.

Paradepaardje

Deze T5 is het paradepaardje uit het motorenaanbod van de C30. Onder de kap ligt namelijk de veelgeprezen 230 pk sterke vijfcilinder, die we ook kennen uit onder meer de Ford Focus ST. Deze 2,5 liter is echt een voortreffelijk blok, hij pakt vroeg op en het is iedere keer een feest om bij het accelereren die bekende roffel erin te horen komen. Hij blijft maar trekken en trekken. Je weet dat zuinig rijden lastig wordt en met een testgemiddelde van elf liter op honderd kilometer mogen we gerust concluderen dat deze uitvoering best een slok benzine lust. Hoewel het aantal pk's en de uiterlijke verschijning doen vermoeden dat we hier met een hothatch te maken hebben, is dit in de praktijk niet echt zo. Natuurlijk, in 6,7 seconden en een top van 230 is zeker niet misselijk, maar de motor is niet hitsig genoeg. We scharen deze C30 T5 liever in de categorie 'cruisers'.

Toch zijn de rijeigenschappen van deze C30 T5 sportief te noemen. De versnellingsbak in de C30 schakelt prettig en door de lange overbrengingen wordt het vermogen van de vijfcilinder goed benut. In de tweede versnelling trek je zo door richting 100 kilometer per uur. Een van de onderdelen uit het R-Design pakket is het speciale sportonderstel. De nieuw gemonteerde veren zijn dertig procent stugger en er zijn nieuwe mono-tube dempers aanwezig. Daarnaast zijn de stabilisator-stangen stijver dan voorheen. Het onderstel is inderdaad iets straffer dan normaal, maar kan toch blijven bogen op comfort. De besturing is scherper gemaakt voor een sportiever rijgevoel. Inderdaad, het stuurgedrag van de kleine Zweed is strak. In de bochten de grens opzoeken is er trouwens niet bij, want het niet uitschakelbare ESP toont zich een ware spelbreker en grijpt snel in. Het blijft natuurlijk Volvo, waar veiligheid voorop staat. Een ander punt dat opvalt is de goede isolatie van de auto. Het geeft niet alleen een veilig gevoel, maar zorgt er ook voor dat windgeruis en andere omgevingsgeluiden nauwelijks de auto in dringen.

Toekomstmuziek

De C30 past weer helemaal in de lijn waar Volvo de komende jaren op voort gaat borduren. Wij verwachten dat vooral de 1.6 DRIVe het goed gaat doen en dat we deze T5 minder vaak op de Nederlandse wegen gaan spotten. Vooral omdat de Nederlandse overheid het belastingtechnisch steeds minder aantrekkelijk maakt om zo'n snelle uitvoering aan te schaffen vanwege het forse brandstofverbruik. Wie toch die keuze maakt moet de GTI-gedachte uit zijn hoofd zetten en rekenen op een heerlijke cruiser, vooral vanwege de fijne rijeigenschappen. De vijfcilinder is een fantastische motor die vroeg oppakt en snel is, maar ook prima rustig te rijden is. Helaas is de kofferruimte aan de krappe kant en voegt de plastic hoes die dienst doet als hoedenplank echt weinig toe. Wat deze C30 vooral extra leuk maakt is dat je 'm helemaal naar eigen smaak kunt bestellen, iets wat bij maar weinig auto's in deze klasse mogelijk is.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

+ Fantastische vijfcilinder
+ Goede rijeigenschappen
+ Naar eigen smaak in te richten

Min

- Krappe en lastig toegankelijke bagageruimte
- Onhandige 'hoedenplank'
- Relatief hoog verbruik