



Michel van Breugel
23 mei 2006

Intro

De Volvo V50 is de opvolger van de V40, wat een succesnummer voor het Zweedse Volvo is geworden. Daarom de moeilijke taak voor de V50 om dit te evenaren. De V50 is de stationversie van de S40 wat de typeaanduiding voor de sedanversie is. Volvo heeft met de V50 een troef in de hand voor de zakelijke markt. Er zijn in de S40 en V50 namelijk twee 4-cilinder dieselmotoren leverbaar, de 109pk sterke 1.6D en de 136pk sterke 2.0D. Tevens monteert Volvo de D5 diesel in dit model, echter levert de 5-cilinder diesel dan 180pk.

De 1.6D, waar uw testrijder vandaag mee rijdt, is geen onbekende motor want ook Peugeot levert hem in enkele van haar modellen en hetzelfde geldt voor Ford en

Citroën. Ook Mazda biedt hem, verpakt in de Mazda 3, aan. Vandaag zal blijken of deze motor ook raad weet met de populaire station van Volvo.



Het exterieur

Het is een geslaagd ontwerp, daar kan iedereen het wel over eens worden denk ik. Een echte life-style combi. De auto is mooi scherp gelijnd, vooral aan de voorzijde. De koplampen zijn van helder glas waar je de lampenrij mooi ziet zitten voor de zwarte kunststof achterkant van de unit.

De voorbumper is niet ontzettend spannend. Hij bestaat voornamelijk uit zwart kunststof en heeft in deze uitvoering geen mistlampen.

De motorkap gaat erg mooi open. Hij sluit ten eerste al mooi aan, en als hij geopend

wordt gaat hij met een gasveer omhoog en blijft hij daar ook staan.

De Deep Bleu metallic kleur staat de auto goed. Het Crius 16• lichtmetaal is standaard op de Kinetic uitvoering (ander lichtmetaal ook te kiezen). De stootlijsten rondom de wagen zijn helaas ook in het zwarte kunststof uitgevoerd. Wil je dit in de kleur meegespoten hebben kom je al snel bij de Momentum of de Summum.

De buitenspiegels zijn mooi gevormd en hebben, zoals meer modellen tegenwoordig, een knipperlicht verwerkt in de kap van de spiegel.

Het 'œhaaien vinnetje' op het dak van de auto ter plaatse van de achterklep wordt gebruikt als antenne van de radio. Deze oplossing zien we wederom ook bij andere modellen (BMW).

De achterzijde van de auto is eigenlijk een kopie van de (huidige) V70, en dit is altijd al een geslaagd design geweest. Een aantal merken nemen dit concept zelfs over in hun modellen. De tildrempel om in de kofferruimte te komen is mooi met een kunststof dorpel afgewerkt waardoor de lak niet beschadigd kan worden. De klep zelf opent ook al net zo mooi als de motorkap. Eenmaal geopend is er ruimte genoeg om eronder te staan.



Het interieur

Volvo heeft met de V50 een nieuwe weg ingeslagen wat betreft interieur design. Niet iedereen stelt de zeer strakke styling op prijs, maar dat zijn er bijzonder weinig. Nagenoeg iedereen die over dit model spreekt heeft het wel over de mooie "waterval" van het dashboard.

Wanneer je de voorportieren van deze station opent valt dit detail je dan ook meteen op. Persoonlijk vind ik het ook erg mooi en geslaagd.

Een mooi en strak dashboard gaat niet altijd samen met ergonomie. Bij Volvo hebben ze daar meer dan genoeg aandacht aan besteed en het is dan ook dik in orde. Het interieur steekt ook gewoon erg goed in elkaar. Tijdens het rijden valt er geen rammeltje, of iets wat daarop zou moeten lijken, op te merken.

De Kinetic uitvoering waarmee deze test is gedaan kost â,-2250.- meer dan de basisuitvoering en herbergt een aantal interessante opties waaronder de Climate Control, met leer bekleed stuur en versnellingspook, armsteun achter en in hoogte verstelbare passagiersstoel. Standaard in de V50 zit al Traction Control, Cruise Control, Centrale deurvergrendeling, Elektrische ramen, Elektrische verstelbare en verwarmbare buitenspiegels e.d.

In de bestuurdersstoel plaatsgenomen kan men een prima zithouding creëren door de goed instelbare en vooral heerlijk zittende stoelen. Het zijn weer echte Volvo stoelen, het zit als gegoten. Het stuur is axiaal en in horizontale richting verstelbaar. Het sleutelgat is niet meer in de stuurkolom verwerkt, maar zit op het dashboard. Alles draait natuurlijk om de veiligheid bij Volvo. In het lekker in de hand liggende stuur zit de cruise control verwerkt.

De aluminium kleurige âœzwevendeâ• middenconsole blijkt ook nog eens handig door het opbergvakje dat erachter schuil gaat. De knoppen op de gestroomlijnde middenconsole zijn lekker groot en de bediening ervan vergt nauwelijks gewenning. Het display van de console is goed helder en alle belangrijke functies zijn er op afleesbaar.

De stoelen en de achterbank van de V50 waren bekleed met een stof (offblack) die op het eerste gezicht wat goedkoop overkomt. Eenmaal eraan voelend en erop zittend werd het met de minuut prachtiger en het ziet er naar uit dat het eenvoudig schoon is te houden. De kleur van de stof doet overigens wel wat sober aan. Gelukkig geven de aluminium accenten (overigens niet erg ruim aanwezig buiten de middenconsole om) wat meer uitstraling aan het geheel.

Op de achterbank houdt de beenruimte niet bepaald over. De autoâ™s waar de V50 mee moet concurreren hebben over het algemeen meer ruimte achterin. De zit is overigens bijzonder goed voor een achterbank met de armsteun en de 3 standaard hoofdsteunen.

De bagageruimte van een station is voor veel mensen een aanleiding om dit soort auto's te kopen. De V50 is beslist geen slokop. De bagageruimte heeft normaal 417 liter en is, met de achterbank plat, uit te breiden tot 1307 liter. De bagagerolhoes werkt degelijk, zolang hij op zijn plek zit. Als je de achterbank plat heb gelegd (dit gaat overigens kinderlijk makkelijk) zou je in sommige gevallen de rolhoes ook willen verwijderen. Dat gaat niet ontzettend makkelijk wat eigenlijk te wijten valt aan de lengte van de hoes. Die is bijna net zo breed als de auto zelf, dus probeer hem dan maar eens door de (smallere) achterklep te krijgen.



Het rijden

In de Volvo V50 is de 1.6D een zalige motor. De motor levert 109pk en 240Nm bij

1750tpm. Hij is stil en bied voldoende vermogen om met het dagelijkse verkeer mee te komen. Dat hij niet genoeg koppel heeft om in â€˜vijfâ€™™ vlot op te trekken moet je voor lief nemen. Dan moet er eerder gekeken worden naar de 2.0D of de D5, waar uiteraard een (flinke) meerprijs aan hangt. Voor het dagelijkse verkeer en de nodige snelwegkilometers is het een goede combinatie met de 5 versnellingsbak. De bak schakelt erg goed en trefzeker, met een lekker korte pook.

De 1.6 diesel draait bij 100kmh 2000tpm, en bij 120kmh 2500tpm. Tijdens acceleraties en tussensprints moet er rekening mee gehouden worden dat je boven de 1800 toeren per minuut zit, voor de welbekende duw in de rug. Onder de 1800tpm doet de motor zeer weinig. Helaas is â€˜schakelluiâ€™™ schakelen er hierdoor niet bij, echter wanneer je dit eenmaal gewend bent geeft dit weinig complicaties. Op snelwegtempo zou een 6e versnelling overigens meer dan welkom zijn. Dit zou het geluidsniveau en het verbruik ten goede komen.

De V50 rijdt lekker sportief. Het stuurgedrag is bijna perfect, de wegligging goed en ook bij sportief aangesneden bochtenwerk staat de V50 zijn mannetje. Daarbij is overhellen nauwelijks aan de orde.

De demping is strak maar niet straf. Om een compromis te maken tussen comfortabel en sportief blijft lastig, ook al lijken ze er bij Volvo in dit geval aardig in geslaagd te zijn. Verkeersdrempels worden misschien wat ongemakkelijk genomen doordat het onderstel toch wat meer naar strak helt dan naar uiterst comfortabel.

Het stuurgedrag is scherp, of eerder nog, messcherp. In de bergpassen van glooiend Europa zou deze wagen helemaal tot zijn recht komen. Bij strak en pittig insturen bij korte bochten en rotondes reageert de auto lekker direct op de bewegingen aan het stuur. Op de snelweg stuurt de auto iets zwaarder dan in de bebouwde kom en dat is wel zo prettig.

Tijdens het rijden is de cruise control van Volvo weer een aanwinst voor het rijplezier. Het systeem werkt erg plezierig en gebruiksvriendelijk.

Het enige waar uw testrijder tijdens het rijden wel eens naar zocht was een lekkere positie om de linkerarm neer te leggen. Vaak kan dit in het â€œœraamkozijnâ€œ van de

linkerportier, maar die zit hier een stuk hoger dan normaal lijkt wel.

Zuinig is de minimaal 1316 kilo wegende V50 beslist. Volgens Volvo zou de 1.6D 1 liter op 20 kilometer verstoken, maar dat is wel erg optimistisch. Tijdens mijn test kwam het gemiddelde verbruik op 1 liter diesel op 16,5 kilometer. Dit zijn gecombineerde snelweg, provinciale weg en binnen bebouwde kom kilometers. Met een wat pittige rijstijl is dit zeker een acceptabele waarde.



Slot

Uiteraard zit de V50, evenals zijn broer S40, vol met veiligheidsvoorzieningen. Volvo heeft zijn huiswerk op dat gebied weer goed gedaan. De V50 is behoorlijk praktisch en

een prettige auto om te zien en om te rijden c.q. te verblijven. Van enig kannibalisme binnen het merk is geen sprake, de V70 en ook de S60 hebben een beduidend andere (rij)karakteristiek dan de nieuwkomers.

De concurrentie ligt echter wel op de loer. De andere merken die dezelfde motor leveren zijn net iets scherper geprijsd waaronder de Peugeot 407 SW 1.6HDif vanaf â,-31.750.- en de Ford Focus Wagen 1.6 Tdci vanaf â,-27.600.-. Maar ook uit eigen land komt er concurrentie van de Saab 9-3 Sport Estate 1.9TiD (120pk) vanaf â,-35.490.-

Het geteste model, de V50 1.6D Kinetic, kost â,-34.145.- (incl. metallic lak â,-775.-). De V50 1.6D is er al vanaf â,-31.120.-

Volvo rekent voor de V50 â,-1500.- meer dan voor de S40. Geheel terecht dat de V50 ongeveer 75% van de verkoop naar zich toe trekt in verhouding met de S40.

De Volvo V50 is een erg strakke auto om te zien en om mee te rijden. Zijn uiterlijk zal menigeen wel aanspreken. Van binnen is hij erg mooi, degelijk en ergonomisch dik in orde. Maar een ruimtewonder is het zeker niet, maar toegegeven koop je daar deze auto ook niet voor.

De zakelijke rijder zal in ieder geval met een zogenoemde "œbig smile" in deze auto zijn kilometers maken.

Plus

- + Stuur en Weggedrag
- + Fijne transmissie
- + Degelijkheid en Ergonomie

Min

- Beenruimte achterin houdt niet over
- Mist 6e versnelling
- Hoge deurranden (binnenin)