Pawel Piotrowski
10 augustus 2009

DRIVe naar de toekomst

Met het oog op morgen worden al vandaag veel zuinige en schone autoâ€™s gelanceerd. Deze groene trend is al een tijdlang aan de gang en met de huidige vooruitzichten zal dit de komende jaren nog wel aanhouden. Niet elke fabrikant heeft de kennis in huis om met een productierijpe hybride of elektrische auto te komen. Ook Volvo behoort tot deze categorie, de Zweden staan echter niet stil en hebben voor dit modeljaar belangrijke DRIVe modellen geÃ¯ntroduceerd. Ooit zal deze naam voor elektrische zero emission autoâ€™s staan. Een nobel doel, maar zo ver zijn we nog niet. Tot die tijd zullen huidige modellen flink worden gemodificeerd om uitstoot en verbruik terug te dringen. EÃ©n daarvan is de V50 DRIVe.

Affiniteit

Wat meteen opvalt is de bescheidenheid van deze Volvo. Nu gaat het deze keer niet om subtiele spoilers of ingetogen velgen, maar om de groene uitstraling van deze DRIVe. Parkeer hem in de stad en vele voorbijgangers zullen denken dat het een gewone V50 is. Slechts een subtiel logootje op de achterklep verraadt de ware aard van het beest. Daarmee behoort deze Zweed tot het gezelschap autoâ€™s die stiekem groen zijn. Denk maar eens aan de BMW Efficient Dynamics modellen of aan de BlueEfficiencyâ€™s van Mercedes-Benz. Stuk voor stuk gaat het om prestigieuze modellen die hun milieuvriendelijkheid niet van de daken schreeuwen, ook al willen fabrikanten ons anders doen geloven.

De kijk-mij-eens-groen-doen factor ligt derhalve niet echt hoog, het gevaar daarvan is dat potentiÃ«le kopers de V50 DRIVe over het hoofd zouden kunnen zien. Aan de

andere kant is het maar net de vraag waar je als koper affiniteit mee hebt. Niet iedereen wil zich immers opvallend groen door het verkeer bewegen. Dan doe je er goed aan om andere velgen en een behoudende lakkleur te bestellen. Met een dergelijke aankleding ziet de V50 er redelijk tijdloos uit, zonder opvallend boven het overige verkeer uit te steken. Hoewel de jaren inmiddels beginnen te tellen oogt het ontwerp nog niet ouderwets. Met name de typisch brede schouders lijken niet uit de mode te raken.

Geborgen gevoel

Zwaar interieurdesign lijkt kenmerkend te zijn voor elke Volvo. Dat is bij de V50 niet anders, het binnenste lijkt vooral een puzzel uit grote massieve elementen te zijn. Daardoor oogt het geheel nogal grof gemodelleerd, slechts de fragiel vormgegeven middenconsole voegt lichtvoetigheid aan het ontwerp toe. In het midden daarvan zijn de belangrijkste drukknoppen in een lange rij gegroepeerd. Daarboven zit een breed

monochroom scherm waarop allerlei informatie af te lezen is. De slankheid van dit artistiek stukje noordelijk design heeft nog geen vleugje van zijn moderniteit moeten inboeten. Dat ligt anders voor de grof ogende rest. Vooral qua materiaalkwaliteit is de V50 inmiddels voorbijgestreefd door vele rivalen. De concurrenten kunnen nog echter veel leren van Volvoâ€™s stoelen, ook in de V50 zijn de stoelen comfortabel en prettig ondersteunend.

De tweekleurige beige/bruine bekleding zorgt voor een prettig warme sfeer aan boord. Mede daardoor oogt het dashboard minder kaal dan het in werkelijkheid is. Door de hoge bovenkant van het dashboard, de dikke deurbekleding en de warme kleuren voelt men zich veilig opgeborgen in de V50. Vooral achterin kan dit geborgen gevoel letterlijk worden opgevat. Op de achterbank valt het ruimteaanbod nogal tegen voor een stationcar, vooral de beenruimte is krap bemeten. De lichte bekleding spiegelt bij sterk zonlicht wel hinderlijk in de voorruit, op de afleesbaarheid van het RTI-navigatiescherm heeft het zonlicht gelukkig geen invloed. Over dat RTI-systeem zijn de meningen nogal verdeeld. De kaartweergave werd onlangs flink verbeterd, zo kan men nu ook vanuit vogelperspectief de route in 3D weergave bekijken. De bediening werkt echter nog steeds omslachtig. Het invoeren van een straatnaam via de joystick op de achterzijde van het stuur duurt veel te lang, met de bijgeleverde afstandsbediening gaat dat veel intuÃ¯tiever. Beide manieren vergen tijdens het rijden echter teveel aandacht van de bestuurder. Een andere ergonomische misser is de niet verschuifbare middenarmsteun.

Eco modificaties

Onder de strakke huid van de V50 DRIVe zit slimme brandstofbesparende techniek. Een daarvan is het start & stop systeem dat de motor uitschakelt als deze stilstaat. Inmiddels wordt een dergelijk systeem door meerdere fabrikanten toegepast, geheel vernieuwend is deze toevoeging aan de DRIVe modellen dus niet. Volgens Volvo verlaagd het systeem vooral in de bebouwde kom het verbruik met 4 tot 5 procent. Als de versnellingsbak in neutraal staat en het koppelingspedaal niet in gedrukt is schakelt de motor zichzelf uit. Wanneer bijvoorbeeld een verkeerslicht weer op groen springt hoeft men alleen de koppeling nog in te drukken. Wie niet goed oplet en te lang prutst zal echter een claxonconcert over zich heen krijgen.

Wie de DRIVe met het start & stop systeem bestelt krijgt daarnaast een extra accu mee die het systeem van stroom voorziet. Deze wordt niet zoals gebruikelijk door de

verbrandingsmotor opgeladen, maar door bewegingsenergie. In de aandrijflijn zitten regeneratoren verwerkt die deze energie weten te benutten. Dat gebeurt eigenlijk alleen wanneer men de auto laat uitrollen of gaat remmen. In de praktijk is dit nauwelijks waarneembaar, slechts de iets sterkere vertraging bij gas los is een subtiele hint. Volgens Volvo bespaart dit wel weer zoâ€™n 2 Ã 4 procent aan brandstof, of dit ook werkelijk zo is valt niet na te meten. Wel zorgen deze snufjes ervoor dat het een sport wordt om alles uit de kan te halen.

Hard als knÃ¤ckebrÃ¶d

En dat lukt aardig. Met een anticiperende en een gedisciplineerde rijstijl laat de boardcomputer een steeds lagere waarde zien. Tijdens acceleraties valt het niet mee om niet asociaal hard op te trekken, de 109pk en 240Nm sterke motor heeft namelijk voldoende pit om de bestuurder op andere gedachtes te brengen. Door de lange

overbrengingsverhoudingen duurt het echter wel even voordat het optimale toerengebied wordt bereikt. Dat begint bij zoâ€™n 1.400tpm en eindigt rond de 1.900tpm. Daartussen maakt het fijne koppel van 240Nm zich goed bemerkbaar en spurt de V50 best vlot vooruit. Een scheurijzer is hij daarmee echter niet, daarvoor ontbreken toch de nodige peekaas en is het motorkarakter wat te bokkig. Dat laatste komt met name door het turbogat, dat door de lange verzetten nog wat nadrukkelijker aanwezig is dan gewoonlijk. Onthaastend is de V50 echter bij lange na niet.

Wie slechts rechtuit over de snelweg zoeft zal voldoende comfort ervaren dankzij de lange veerwegen en goede stoelen, sportieve bestuurders komen echter ook aan hun trekken. Op kleine landweggetjes met veel drempels en verschillende bochtcombinaties word duidelijk dat de V50 van een redelijk harde demping is voorzien. Elk kuilgat of drempel wordt hard aan de inzittenden doorgegeven, ongeacht hoe hoog of laag de snelheid ligt. Het voordeel hiervan is dat de koets betrekkelijk weinig overhelt, dat is iets wat je niet meteen verwacht van zoâ€™n gemoedelijke stationcar. Sterker nog, de banden plakken aan het asfalt. Ook de besturing stelt niet teleur en is voldoende direct voor het snellere bochtenwerk. Wie uit een Duitse auto stapt zal in het begin wel even moeten wennen aan die iets wekere weerstand. Door het prettige weggedrag verlang je naar een tijdje toch naar die typische vijfcilinderroffelâ€¦ desnoods van een D5 diesel.

Dat verlangen word ook versterkt door de prettig schakelende vijfversnellingsbak. Met korte en nauwkeurige slagen floept het korte pookje door de schakelcoulisse heen. Het is een genot om van verzet te wisselen en geen moment rees het verlangen naar een trage Geartronic automaat. Wel zou een zesde verzet een nuttige aanvulling zijn geweest op de verder fijne bak. Hoewel de vijfbak in de DRIVe van veel langere overbrengingen is voorzien, stijgt het verbruik op snelwegtempo te snel aan. Bij 100km/h draait de motor met 1800 toeren per minuut in het vijfde verzet, bij 120 is dat al zoâ€™n 400 toeren meer. De boardcomputer laat bij het hogere tempo onverbiddelijk een fiks hoger verbruik zien wat met een zesde verzet gereduceerd zou kunnen worden. Mede daardoor is het lastig om de met een A-label beloonde fabrieksopgave van 4,0 liter per 100 kilometer te halen. In prachtige zomerse omstandigheden

waagden we met de airco aan een poging over meerdere honderden kilometers gloeiend asfalt. Uiteindelijk bleek ons gemiddelde verbruik op een halve liter meer te liggen, wat nog steeds een zeer respectabel cijfer is.

Gewoon goed

Na een week rijden roept zich bij ons de vraag op of er Ã¼berhaupt serieuze minpunten zijn. Hoewel de V50 al wat jaren meeloopt scoort hij nog steeds op bijna alle fronten gewoon goed. De goede afwerking en mooie materialen doen weinig onder voor modernere concurrenten, ook het uiterlijk mag zich nog steeds laten zien. Een milieuverantwoorde uitvoering brengt altijd de nodige scepsis mee, maar deze DRIVe overtuigt zelfs de meest vasthoudende critici. De motor is uiterst zuinig, lekker stil en presteert ook nog eens prima. Door de harde demping en het goed gebalanceerde onderstel zullen sportieve bestuurders zich niet gauw vervelen. Het comfort heeft daar

wel iets onder te lijden, maar dankzij ons Nederlandse biljartlaken asfalt valt met dat verlies goed te leven. De kleine ergonomische missers zijn ook geen doorslaggevende reden om deze auto te laten staan. Met de V50 DRIVe heeft Volvo kortom een knappe middenklasser in huis.

Plus

+ Zeer zuinige motor
+ Sportief weggedrag
+ Fijn schakelende handbak

Min

- Niet verstelbare middenarmsteun
- Beenruimte achterin mag wat royaler
- Hard gedempt onderstel