Jarno van Maanen
5 mei 2006

Intro

Het is inmiddels een bekende verschijning op â€™s lands wegen: de Volvo V50. In 2004 volgde hij de V40 op en werd zo de nieuwe stationwagen-uitvoering van de S40. De laatste jaren zijn stationswagens steeds populairder geworden, maar het S40/V50 duo maakt het wel heel bont: er worden ruim drie keer zoveel V50â€™s verkocht als S40â€™s. In 2005 nam de V50 de elfde plaats van de verkoopstatistieken in, daarmee mag Volvo zich gelukkig prijzen. Deze rijtest zal laten zien waarom deze auto zoâ€™n succes is geworden en of deze auto het succes verdient.

Het exterieur

In tegenstelling tot zijn ietswat bolle voorganger â€“ de kont en neus van de V40 waren tamelijk rond vormgegeven â€“ is de V50 een strak uitziende auto. Het front is scherp gelijnd en ook de achterkant is hoekig en recht, wat hem erg goed staat. De iets vooruitstekende grille is kenmerkend voor Volvo en ook de lijnen die vanaf de grille over de motorkap lopen zijn typisch voor de modellen van Volvo. Samen met de rechtopstaande achterlichten en de eveneens rechtopstaande achterruit is het simpelweg een onmiskenbare Volvo.

De V50-neus is erg spits, waardoor de koplampen schuin op het front zitten. De lampjes zitten niet naast, maar schuin achter elkaar in de koplamp en van opzij lijken

de koplampen veel groter dan recht van voren. Al met al smoelen ze goed. Wat minder goed smoelt zijn de plastic delen onderaan de flanken van de auto. In deze kleur (Sapphire Black Metallic) valt het niet zo op, maar op een felrode V50 â€“ ja, die zijn er ook! â€“ is dat donkergrijze plastic geen gezicht.

Bij deze Momentum-uitvoering horen zestienduims elfspaaks lichtmetalen velgen, maar er is bij deze auto gekozen voor twintigspaaks velgen, die zonder meerprijs leverbaar waren. Deze velgen zijn erg druk en vol, ze zijn zo vol dat je bijna zou denken dat het wieldoppen zijn. Tegen een meerprijs van â‚¬350 zijn zeventienduims vijfspaaks velgen te monteren, die de auto een veel frissere uitstraling geven.

Het interieur

Volvo heeft een reputatie hoog te houden als het aankomt op stoelen en in de V50 slaagt Volvo hier zeker in. De stoelen zijn stevig - maar niet hard â€“ en comfortabel â€“ maar niet week. In scherpe bochten bieden ze voldoende steun, maar ze bieden ook genoeg comfort, zodat je bips na een lange reis in prima conditie blijft. De grijze kleur van de bekleding is niet erg bijzonder, maar staat mooi bij de rest van het interieur. Ook het stuur is van een goede kwaliteit: niet te dik, niet te dun en zowel in hoogte als in diepte verstelbaar.

De aluminium-kleurige middenconsole is erg strak vormgegeven. Alle drukknoppen zijn samen gebracht in de zogenaamde â€˜center stackâ€™ en de vier draaiknoppen zitten aan de buitenkant. Het is snel duidelijk waar welke knop voor dient en de knoppen voelen prettig aan. Het is echter jammer dat sommige knoppen weinig feedback geven, dat wil zeggen: soms weet je niet of je de knop goed hebt ingedrukt, dat kan bij de â€“ met Ã©Ã©n knop te bedienen â€“ gescheiden klimaatregeling wel eens voor verwarring zorgen. Even kijken welk groen lampje brandt, of het displaytje raadplegen biedt dan uitsluitsel.

Veel eenvoudiger kan het instrumentarium niet: slechts twee grote tellers, met daarin twee kleine teller verwerkt. Je zou het instrumentarium kaal kunnen noemen, maar het is wel uitermate makkelijk afleesbaar en met de matchromen randen zien de tellers er fraai en goed afgewerkt uit.

Voorin de V50 ruim genoeg voor gemiddelde en iets groter dan gemiddelde mensen, de hoofdruimte is prima en ook bij de voeten is er ruimte zat. Achterin is het echter een ander verhaal. Wanneer de voorstoelen niet heel ver naar voren staan, is er zeer weinig beenruimte achterin de V50. De hoofdruimte is evenmin om over naar huis te schrijven, dat is met name te wijten aan de licht aflopende daklijn en de hoge achterbank. Bovendien zit je achterin sowieso wat rechterop, vanwege de krappe beenruimte, waardoor de tegenvallende hoofdruimte nog meer wordt benadrukt. Kortom: de achterbank van de V50 is ongeschikt voor volwassenen, hij biedt alleen plaats aan

kleine kinderen.

In de bagageruimte is normaliter 417 liter te verstouwen, maar als de achterbank plat gaat, dan wordt dit uitgebreid tot 1.307 liter. Met deze waarden springt de auto er niet echt uit, ze zijn gebruikelijk voor dit marktsegment. De V50 is dan ook geen echte pakezel, men koopt hem voornamelijk vanwege het uiterlijk, want de S40 kan bijna net zoveel bagage kwijt.

Het rijden

Het is de populairste motorisering, deze van het PSA-concern geleende tweeliter diesel. Dat is niet voor niets, want het is een geweldige motor. Hij is relatief stil, bij

normaal gebruik zal het motorgeluid nooit erg storend zijn. Dat heeft waarschijnlijk ook te maken met de lage toerentallen die hij maakt. Bij 100km/h in de hoogste versnelling staat de toerenteller op 1.750 en bij 120km/h is dat iets meer dan 2.000. Het kost dan ook geen enkele moeite om je aan de regels van â€˜Het Nieuwe Rijdenâ€™ te houden, er zit immers genoeg pit Ã³nder 2.500tpm.

Het onderstel is opvallend sportief. In scherpe bochten blijft de auto zeer neutraal en ook in snelle S-bochten helt hij totaal niet over. Samen met de fijne motor nodigt hij uit tot sportief rijden en in dat opzicht doet hij erg weinig onder voor een BMW 3-serie. Uiteraard heeft dit alles ook een keerzijde: qua comfort scoort hij niet hoog. Iedere oneffenheid in de weg is goed te voelen en verkeersdrempels â€“ hoe laag ze ook zijn â€“ zijn ook altijd goed voelbaar. Het is aan de goede stoelen te danken dat het desalniettemin goed uit te houden is in deze auto.

Schakelen is geen straf in de V50. De zesbak heeft wel wat gewenning nodig, maar daarna kun je je lol op. Je voelt duidelijk de schakelwegen - dus je moet de pook er goed doorheen loodsen â€“ maar als je dat goed doet, dan schakelt hij heel snel en fijn. De pook maakt een korte slag en ligt prettig in de hand. Alle lof over de handbak ten spijt: een automaat was bij deze auto veel toepasselijker geweest. Een typische woon-werk auto met dieselmotor mÃ³et eigenlijk een automaat hebben. Helaas is er echter geen automaat leverbaar bij deze 2.0D-motor. Een flinke misser van Volvo, want veel V50-rijders stellen een automaat wel op prijs.

Het stuur voelt goed aan, hij biedt precies genoeg weerstand, zodat je altijd de wielen kunt aanvoelen en niet maar wat aan het draaien bent, zonder te voelen waar je mee bezig bent. De pedalen laten zich echter wat zwaar bedienen, bij de rem en het gaspedaal is dit nog op een acceptabel niveau, maar het koppelingspedaal is wel erg zwaar. Tijdens langdurig filerijden is dit de grootste bron van ergernis, dan mis je de automatische transmissie het meest.

Slot

De V50 is een goede auto, maar het is wel een auto waar je van moet houden. De vormgeving van zowel exterieur als interieur is erg strak, dat kun je mooi vinden, maar het is ook goed mogelijk dat je het tÃ© strak vind. Zo is het ook met het rijgedrag: als je van sportief rijden houdt, dan heb je aan de V50 een goede auto, maar kies je voor comfort, dan kun je toch beter een andere auto kiezen. Sommige sterke punten zijn wel ondiscutabel: de krachtige en stille motor zal bij iedereen in de smaak vallen en ook het gunstige verbruik is iets wat iedereen wel kan waarderen. Al met al is het gewoon een erg goede auto, die erg concurrerend geprijsd is.

Plus

+ Strakke vormgeving
+ Sportief rijgedrag
+ Krachtige, stille en zuinige motor

Min

- Geen automaat leverbaar
- Weinig ruimte op achterbank
- Hard onderstel