



Volvo V50 D5

Freude am Fahren

Aufgepasst. Ab sofort gilt es beim Autokauf umzudenken. Vor allem dann, wenn es um das Segment des neuen V50 geht. Warum? Er fährt sich gut und sieht auch verdammt gut aus.

■ All das haben die Designer auch innen weitergeführt. Zahlreiche serienmäßige Ausstattungsfeatures wie eine Klimaautomatik mit Pollenfilter bestätigen ihn nur allzu klar im Premiumsegment. Die Qualitäten zeigen sich auch am typisch skandinavischen Design. Im Mittelpunkt steht dabei die extrem flache und scheinbar freischwebende Mittelkonsole. Das Interieur überzeugt mit guter Ergonomie und hochwertig anmutenden Materialien.



■ Beim Thema Platzangebot hat sich gegenüber dem Vorgänger auch einiges verbessert, besonders im Fond. Hier sitzen jetzt selbst Leute über 1,90 Meter ganz entspannt. Gleich geblieben ist hingegen das Gepäckabteil. Im

Normalfall passen hier 417 Liter rein, mit umgelegter Rückbank 1307 Liter.

■ Wie auch immer, die Schweden haben auch an andere nützliche Dinge des Alltags gedacht. So öffnet die Heckklappe nun mit E-Taster, Bank und Lehne lassen sich geteilt umlegen.

■ Beeindruckend auch das neue Sportfahrwerk in Verbindung mit den 19 Zöllern. Der neue V50 fährt wie noch kein Volvo zuvor. Er fährt spielerisch leicht um jede Ecke und Spitz-

kehre. Dirigiert von einer direkt ansprechenden elektrohydraulischen Lenkung ist man fast geneigt den Slogan eines deutschen Automobilherstellers abzuändern: „Volvo – aus Freude am Fahren.“



■ Zu den Fahrleistungen. Der 2,4 Liter Reihen-Fünfzylinder-Diesel mit 180 PS ist ja bereits aus anderen Volvo Modellen als ein komfortables und dennoch sportliches Aggregat bekannt: Es präsentiert sich natürlich auch im V50 antrittsstark, mit hoher



Elena Hartner
am-Redakteur

„Beeindruckend das tiefergestylte Sportfahrwerk in Kombination mit den 19-Zöllern“

Laufkultur und sattem Durchzug. Nicht zu vergessen der beruhigende 5-Zylindersound. Volvo verspricht für den Sprint auf Tempo 100 8,0 Sekunden und eine Spitze von 210 km/h, was auch durchaus realistisch ist, denn unser Testkandidat hat es sogar in 7,7 Sekunden geschafft. Preislich beginnt der D5 als Basismodell bei 32.650 Euro. Unsere Summumversion hingegen startet hingegen bei 38.427 Euro.

Text: Elena Hartner
Fotos: Media Service

Technische Daten



Motor und Antrieb

R5 Common-Rail-Dieselmotor, 2.400 ccm, 132 kW (180 PS), bei 4.000 U/min, 400 Nm bei 1.960 U/min, Sechsgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb

Fahrwerk und Bereifung

Vorne: Einzelradaufhängung McPherson mit unteren Dreieckslenkern
Hinten: Einzelradaufhängung, Spiralfedern, Gasdruckstoßdämpfer
Bereifung: 205/50-17 auf 7Jx 17

Lenkung und Wendekreis

Servolenkung; 10,6 m

Innengeräusch (dB) 50

bei 100 km/h 4. G. 68
bei 130 km/h 5. G. 71
bei 130 km/h 6. G. 69

Maße, Gewichte u. Ladevolumen

LxBxH (mm) 4.522/1.770/1.457
Leergewicht (kg) 1.519
Zul. Ges. Gew. (kg) 2020
Ladevolumen (l) 480
Zuladung maximal (kg) 484
Tankinhalt (l) 60

Beschleunigung, Spitze u. Elastizität

0-80 km/h (s.) 6,1
0-100 km/h (s.) 7,9
Spitze (km/h) 225
60-100 km/h (h.4.G.) 5,2
80-120 km/h (5.G.) 6,5
80-120 km/h (6.G.) 9,8

Verbrauch (l/100 km)

Normverbrauch 5,1/6,3/7,6
Testverbrauch 7,8-9,1.
CO₂-Emission (g/km) 166

Preis und Ausstattung

Volvo V50 D5 A Summum € 37.882, inkl. ABS mit EBV, Bremsassistent, IDIS, Klimaautomatik, SIPS Kopf-/Schulterairbag, SIPS für Fahrer und Beifahrer

Extras

Metallic-Lackierung € 784,80, 17 Zoll Scotia Aluräder € 1007,16, RTI Navi € 2.393,64 Sportfahrwerk mit 20 mm Tieferlegung € 327,00, Schiebe-Hebedach elektrisch € 1.013,17

Plus/Minus

Plus: wirtschaftlicher Motor, hoher Fahrspaß

Minus: hohes Preisniveau für Sonderausstattung