



Najvišja stopnička

Naj bo takoj jasno: tale V50 je (če ne posežete po seznamu dodatne opreme, saj v nasprotnem primeru hitro naberete še za milijonček dodatkov) najdražji V50, kar si jih lahko zaželite.

D5 je dražji od T5, čeprav ima 40 'konjev' manj. In oznaka opreme Summum pomeni, da v njem najdete skoraj vse, vključno z usnjenim oblazinjenjem. Manjkajo le navigacija, vrhunski avdiosistem ali recimo strešni nosilci - ti (ki so bili na testnem D5) spadajo na seznam doplačilne opreme. Skratka, takle V50 vas bo stal vsaj dobrih devet milijonov. In kaj za ta denar dobite?

Kot že napisano: veliko serijske opreme - pa tudi s tehničnega vidika V50 nič ne manjka. Tisti D5 v oznaki modela pomeni, da se pod motornim pokrovom skriva (seveda) petvaljni, 2,4-litrski turbodizel, ki svoje delo brez težav opravlja tudi v precej težjih Volvih. In če brez težav poganja (recimo) S60, je jasno, da je V50 s tem motorjem v nosu pravi športnik. No ja,

skoraj, saj je med motorjem in kolesi samodejni menjalnik. Petstopenjska avtomatika je sicer zelo dobrodošla v mestu, ker je motor dovolj močan, pa ne moti niti takrat, ko so zmogljivostne zahteve večje - po drugi strani pa dobro zamaskira sicer precejšnje mrtvilo, ki vlada ob nizkih motornih vrtljajih. A po drugi strani gre za precej nedodelan menjalnik, saj je prestavljanje v nižje prestave precej sunkovito in s precejšnjim zamikom glede na voznikove ukaze, toda ker menjalnik nima športnega programa, se to dogaja velikokrat, saj avtomatika ob popuščanju plina z največjim veseljem in če se le da, prestavi v najvišjo prestavo. Kljub možnosti ročnega pretikanja vseeno sodimo, da je šeststopenjski ročni menjalnik boljša izbira - še posebej ker avtomatika pomeni dobrih 400 tisočakov doplačila. Na njen račun je tudi poraba večja, kot bi pričakovali - okoli 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov, kar je preveč.

Ostanek V50 si zasluži (večinoma) pohvale: sedi se odlično, ergonomija je dobra, prostora spredaj dovolj (in zadaj premalo), prtljažnik je pravih oblik in dovolj velik ...

Osnova je torej dobra, le malenkosti motijo. In na srečo so to malenkosti, ki se jim da zlahka izogniti. Pač ne doplačate avtomatike ... Cena je namreč tako in tako kar zasoljena. ■



Volvo V50 D5 Summum

Cena osnovnega modela:	9.012.000 SIT
Cena testnega vozila:	9.364.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=30 °C / p= 1029 mbar / rel. vl.: 51 % / Stanje km števec: 3419 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,0 s
402 m z mesta:	16,6 s (140 km/h)
1000 m z mesta:	29,8 s (180 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

NAJVEČJA HITROST

225 km/h
(IV. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2400 cm³ - največja moč 132 kW (180 KM) pri 4000/min - največji navor 350 Nm pri 3250/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 205/55 R 16 W (Continental PremiumContact).

Mase: prazno vozilo 1461 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg.

Mere: dolžina 4514 mm - širina 1770 mm - višina 1452 mm - prtljažnik I - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 9,7/5,5/7,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljivosti
- ▲ položaj za volanom
- ▲ sedeži
- ▲ prtljažnik

- ▼ menjalnik
- ▼ prostor zadaj
- ▼ cena

Končna ocena

V50 je avto za tiste, ki hočejo biti nekaj posebnega. Večjih in cenejših tekmecev je precej, res pa je, da že kratka vožnja da vedeti, zakaj se V50 povsem spodobno prodaja. In če si lahko privoščite še D5, toliko boljše.