



Vilket drag Volvo!

Efter att ha testat nya V 50 AWD T5 står den mycket högt på min personliga önskelista. Den har nämligen nästan allt man som husvagnsåkare önskar sig. Hög komfort och säkerhet, kraftfull motor, fyrhjulsdraft, sexväxlad låda och lysande strålkastare! Det som i viss mån bromsar habegäret är inköpspriset och stolarna som inte håller riktigt samma höga klass som i de större 70- och 90-modellerna.

av **Torbjörn Stålenhag**
torbjorn.stalenhag@husvagnochcamping.se

När man närmar sig bilen snett bakifrån fastnar de upprättstående baklyktorerna i blicken. Bilens kraftfulla karaktär accentueras av "axlarna" markerade med en tydlig breddning över bilens sidolinjer, tydligast

över just baklyktorerna. Också framtill har bilen en stark karaktär med bred hjulbas, markanta skärmbreddare och kort överhäng. Bilen är ganska liten, den hör hemma i mellanklassen, där man hittar Subaru Legacy 2.5, Mitsubishi Outlander 2.4 eller BMW 320 xi Touring, för att nämna några tuffa konkurrenter.

Trångt och skönt

Bakom ratten känner man igen sig från andra Volvomodeller. Nytt är den halvgenomskinliga mittkonsolen som innehåller klimatkontroller, radio, telefon och annat. Den är ungefär tre centimeter tjock och det finns utrymme bakom. Inte användbart stuvutrymme men detaljen skapar en känsla av högteknologi.



Futuristisk mittkonsol som är halvt genomskinlig. Växellådan innehåller sju växlar – sex framåt och en back.



test Volvo V50 AWD T5



Stolarna är något mindre och hårdare än i de större modellerna från Volvo.

Inte klassens största bagageutrymme men ändamålsenligt. Passagerarstolen fram är fällbar och ökar lastlängden. Världsförst med bältespåminnare även i baksätet.



Den karakteristiska axellinjen är ett arv från Volvo ECC, en konceptbil från 1994.



Blinkers i backspeglarna enligt senaste bilmode.



Xenonljus ger ett mycket bra sken. Riktiga torkare saknas.

fakta

Volvo V50 T5 AWD

Pris/skatt:

Från 295 000:-/1 628:-

Motor/kraftöverföring:

2 521 cm³, 5 cylindrar, 6-växlad manuell

Effekt: 220 Hk 320 Nm vid 1 500 rpm

Mått vikt/mm/kg:

Längd 4 514

Bredd 1 770

(exkl. speglar)

Höjd 1 452

Lastvolym liter VDA:

417 – 1 307

Tjänstevikt: 1 480

Max last: 520

Max Släpvikt: 1 500

Axelavstånd: 2 640

Överhäng: 1 100

(bakaxel- dragkrok)

Vändcirkel: 11.1 meter

Däck: 205/55X16

Bränsleförbrukning

100 km:

Blandad körning.

(Fabr. Uppg.) 9.6 L

Med vagn under

testperiod: 14.0 L

Garantier: 2 år nybil,

8 år rostskydd, 3 år

vagnskada

Dragkrok

fabr. mont: 8.051:-

Övriga (kombi)

versioner:

1.8 125 Hk från 208 900:-

2.4 140 Hk från 218 000:-

2.4i 170 Hk från 230 900:-

T5 220 Hk från 275 000:-

nologi och luftighet i den annars rätt trånga kupén. Mittkonsolen flyter ihop med växelspak, mugghållare, reglage för DSTC - antisladd med panikbromsassistans, och avslutas med ett kombinerat armstöd/ mittfack.

Körställningen är bra med ordentlig skjutmån och fina inställningsmöjligheter både på ratt och stol. Sittdynorna är lite för korta för att ge optimalt lårstöd åt långbenta och lite för hårda för ett känsligt reporterarsle . . .

Saknar det femte hjulet

Baksätet som är fällbart 60/40, är riktigt hyggligt för bilstorleken men inget under. Bra för två men olämpligt för tre. Bagagekapaciteten är moderata 417 liter men har en mycket användbar finess – säkerhetsbälten även för matkassarna.

Under bagagegolvet finns en liten luftkompressor men inget reservhjul. Här gäller reservhjul på burk. Både bra och dåligt eftersom det sparar vikt och utrymme men mindre bra om man råkar ut för ett rejält hål i däck då moussen inte duger. Å andra sidan kan man ju blåsa upp både luftmadrasser och badbollar utan att börja hyperventilera.

Bländande teknik

Strålkastarna har automatisk justering, det vill säga anpassar ljusbildens höjd efter bilens vinkel, så även om själva bilen i mångt och mycket är bländande är bi-xenonstrålkastarna inte det.

Med en 1 200-kilosvagn på kroken imponerar bilen. Det är helt enkelt förbaskat skojigt att dra runt med vagn eftersom man sitter i en stadig, stark och mycket stabil bil. Motluten som man i andra bilar helst vill undvika blir nu rena barnleken. Spåriga halvträsiga lapp-täcken till vägar påverkar humöret mer än bilen. Den går stadigt, fyrhjulsdriften stabiliserar och tar helt bort den spårkänsliga tendensen de rent framhjuldrivna mod-

ellerna annars visar upp vid gaspådrag. Lite skrammel registreras från hjulupphängningarna men styrning och bromsar imponerar och man ger sig obekymrat ut på våta gräsmattor eller uppför branta grusbackar. Haldexkopplingen som reglerar drivkraften mellan axlarna ser till att man inte fastnar. Klimatet övervakas elektroniskt, och buller uteblir, bilen är tyst, det är bara den snärtiga motorsången vid gaspådrag som letar sig in till rese-sällskapet. Bra jobbat Volvo, man undrar lite stillsamt om alla på utvecklingsavdelningen har husvagn.

Drömmar på släp

Utan vagn på kroken är det en mycket körglad bil med krispig styrning och en härlig förmåga att förmedla till föraren vad som händer, utan att vara besvärande jobbig. Det begränsade formatet gör den smidig i stadstrafik och den flexibla inredningen, där också passagerarstolen är fällbar, ger den mångsidighet. Att den dessutom lätt som en plätt släpar runt på våra drömmar gör den till favorit bland dragbilar som tar 1 500 kilo släpvikt på B-kort. ●