

Volvo V50 1.6D Polar DRIVe Start-Stop

mercoledì 24 febbraio 2010

Impressioni di guida

Più conveniente e risparmiosa la wagon svedese

Il ritorno dell'etichetta Polar non è solo un'operazione di facciata. La wagon compatta svedese, senza rinunciare a nulla di essenziale, è diventata molto più allettante per l'eventuale compratore, anche se questo fosse insensibile all'immagine Volvo. Anche perché la V50, diversamente dalla ormai storica 240 SW con la quale ha debuttato la sigla che è diventata sinonimo di un ottimo rapporto valore-prezzo, non è un'auto tecnologicamente datata. Lo dimostrano i dati di consumo estremamente bassi della DRIVe con il motore 1.6 diesel, ancora migliori nella versione Start-Stop, che è quella da noi provata.

Consumi bassi, non miracolosi

Premettiamo che non abbiamo avuto modo di fare rilevamenti molto precisi, complice l'assenza di un indicatore di consumo, cosa insolita per un'auto "verde". Il computer di bordo è optional a prezzo non eccessivo (200 euro), così come un altro elemento di discreta utilità per un'ecoauto: il cruise control (375 euro). Che i consumi fossero bassi, era facile prevederlo: il millesei Peugeot-Ford non ci ha mai deluso in questo senso, indipendentemente dall'auto su cui era montato. La lista di marchi che adottano questa unità, in versioni da 66 kW/90 cv o 80 kW/109 cv (81/110 sull'ultima evoluzione Euro 5 di Citroën C3) come quella della V50 è davvero lunga: Citroën, Ford, Mazda, Mini, Peugeot, Suzuki e, infine, Volvo, su quasi tutta la gamma, con la recente aggiunta delle "grandi" S80 e V70.

Con le precauzioni citate, nell'uso la V50 non ha dissipato le perplessità già da noi espresse sul miglioramento sensibile nei consumi (-13,3%) ottenuto dal modello DRIVe Start-Stop rispetto al DRIVe, identico salvo per il dispositivo di spegnimento e riaccensione automatica. In condizioni d'uso normale sembra davvero difficile arrivare a 3,9 l/100 km con lo "SS", mentre pareggiare i 4,5 l/100 km di omologazione della sorella appaiono alla portata di chi ha una guida molto accorta. Il che è già un valore eccellente per la categoria.

Marce lunghe ma non troppo

Le modifiche apportate ai rapporti del cambio nella serie DRIVe non hanno penalizzato troppo le doti di ripresa, grazie anche alle buone doti di coppia del 1.6 con turbina a geometria variabile (240 Nm a 1750 giri/minuto). La quinta in ogni caso non è esageratamente "lunga" e con un cambio a sei marce forse Volvo avrebbe potuto osare un rapporto superiore ancora più basso. Anche agli alti regimi, comunque, il rumore del millesei franco-tedesco si fa sentire poco grazie alla buona insonorizzazione e alle qualità di base del propulsore. Segnaliamo la presenza nella strumentazione dell'indicatore di punto di cambiata ottimale.

Al volante tutto ok, Start/Stop veloce e...prudente

Il posto guida non dà adito ad alcuna critica, con la consueta comodità dei sedili delle auto svedesi e ampie possibilità di regolazione. Note solo positive anche per la qualità di materiali e assemblaggi degli interni, in particolare in funzione del prezzo della Polar. Nella guida si apprezza il comfort e la buona rapidità del sistema Start/Stop che riavvia il propulsore prima ancora di aver completato l'inserimento della "prima". Alcuni sistemi più recenti peraltro, diversamente da questo, guadagnano qualche secondo spegnendo il motore quando l'auto non si è ancora del tutto arrestata. Il dispositivo è disattivabile anche manualmente; l'eventuale esclusione automatica è condizionata dal...condizionatore e dallo stato di carica della batteria. In una di queste occasioni ci è capitato di vedere un messaggio, allarmante solo in apparenza, sulla carica "insufficiente". Il che può accadere dopo una serie di spegnimenti e riavvii, cioè quando l'alternatore di tipo intelligente (carica preferibilmente in rilascio) non ha potuto ripristinare il livello giudicato di sicurezza per preservare la batteria di avviamento. Questa, infatti, è di tipo convenzionale e quindi,

ottimizzata per essere costantemente vicina al 100% della carica, si "stressa"; se scaricata in modo significativo.

Il comportamento in curva è assistito da sistemi di controllo stabilità e trazione di serie che fanno bene il loro lavoro senza essere invadenti. Rispetto alla migliore concorrenza, la relativa anzianità di progetto della V50 si fa sentire solo in una minore brillantezza nell'inserimento in curva e nel trovare subito l'appoggio del retrotreno. "Difetti"; per modo di dire perché non limitano affatto né la sicurezza né la velocità raggiungibile in curva e quindi non dovrebbero interessare per nulla l'utente di un'ecoauto.

Capacità di carico: consideratela una sport wagon

Dire station wagon Volvo fa pensare a una capacità di carico esagerata, ma non è il caso della V50. Un'auto lunga sì 452 cm, ma che in questo settore offre qualcosa in meno delle migliori wagon compatte, una categoria inferiore anche alla versione Polar della svedese. Il volume utile varia tra 417 e 1307 litri, valori buoni in assoluto ma più da sport wagon che da familiare classica. Il portellone, inoltre, è un po' più piccolo di quanto appaia: una tipica mountain bike da 26"; proprio non ci passa se non si smonta la ruota anteriore. Esenti da critiche invece il sistema di ripiegamento dei sedili; apprezzabile la qualità dei rivestimenti.

Prezzo competitivo per un allestimento già completo

La V50 Polar DRIVe SS costa 24.400 euro. Un prezzo valido considerando la qualità generale dell'auto, le sue prestazioni e un equipaggiamento che ha davvero tutto ciò che serve. La lista degli optional e dei pacchetti è molto lunga ma, francamente, non ci abbiamo trovato nulla di davvero irrinunciabile per le esigenze di una famiglia. Oltre alla Polar, la motorizzazione 1.6 DRIVe è associata a una sola altra versione, più ricca e molto caratterizzata in chiave sportiva, la R-design che però costa quasi 7.000 euro in più. Mentre la versione priva di Start-Stop costa 350 euro in meno. Una cifra sulla carta rapidamente recuperabile dalla "SS"; che ha un consumo urbano dichiarato inferiore del 14%. Un miglioramento sul quale dubitiamo, ma che non ci esime dal caldeggiare la presenza del dispositivo per ragioni puramente ambientali.

Photogallery