



Michel van Breugel
14 november 2006

© Rijt5ten.nl

Intro

Met de nieuwe S80 wordt de oude, toch wat oubollig aandoende, S80 definitief in de geschiedenisboeken weggestopt. De nieuwe S80, die vanaf begin september 2006 in de showroom staat, mag een aanwinst voor het Nederlandse wegennet genoemd worden. Strakke lijnen zijn typerend voor het design van de Volvo-modellen die deze eeuw zijn geïntroduceerd. De S80 zou je kunnen zien als de grote broer van de in 2004 gepresenteerde S40 waar in zowel het interieur als in het exterieur veel lijnen overeen komen.

Met de nieuwe S80 probeert Volvo hoge ogen te gooien in het fel bevochten premiumsegment. De Duitsers voeren dit segment aan met de BMW 5-serie, Audi A6

en de Mercedes E-klasse. Ook de Franse Peugeot 607, Citroën C6 en bijvoorbeeld het Japanse Lexus met de GS-serie pikken een graantje mee in dit segment. De S80 wordt geleverd met drie benzinemotoren (2.5T, 3.2 zescilinder, 4.4 V8) en twee dieselkrachtbronnen (2.4D en D5). Kan Volvo goed alternatief bieden voor de auto's van de, voornamelijk Duitse, concurrentie?



Het exterieur

De nieuwe S80 heeft een krachtigere uitstraling gekregen. Zonder achterste zijruitje en een sportievere daklijn heeft de auto meer weg van een grote S60. Ondanks de compacte uitstraling is de S80 juist in alle richtingen gegroeid. De toegenomen breedte en hoogte hebben een positieve invloed op de binnenruimte. Ondanks dit oogt de auto

alles behalve imposant, het lijkt juist op het oog of de S80 in grote is afgenomen. Knap werk van de designafdeling uit het hoge noorden, maar vooral bij het in- en uitparkeren word je er sterk aan herinnerd dat je met een grote auto op pad bent. De uitzicht vanuit de bestuurdersstoel is ook niet optimaal door de vrij onoverzichtelijke achterkant en de aflopende motorkap.

Aan de voorzijde is de auto lekker dik en geven de strakke lijnen in de motorkap en koplampen een agressieve blik. De hoge schouderpartij zet vanaf de motorkap naar achteren door en wordt daarbij steeds breder wat zich vorm in de vorm van de achterlichtunits. Het design van deze units is niet onbekend en lijkt veel op die van de andere sedan modellen, de S60 en S40. De achterzijde is echt "dik"™ te noemen wat vooral wordt geaccentueerd met dikke achterbumper die ver naar achteren steekt in combinatie met de dubbele uitlaten in deze benzine versie. Helaas geldt dit alleen voor de benzineversies, bij de 2.4D en D5 zijn de uitlaatpijpen verborgen achter de bumper.

De 18 inch lichtmetalen velgen zijn een optie, standaard wordt de Summum geleverd met 17 inch lichtmetaal.

Ook bij het exterieur heeft Volvo weer nagedacht over de veiligheid, zo zijn er in de zijspiegels knipperlichten verwerkt en zijn de remlichten van de achterlichtunit voorzien van LED-verlichting dat sneller oplicht bij het remmen.



Het interieur

Het interieur van deze nieuwe S80 heeft een typisch Scandinavisch design met fraaie materialen in verschillende goed gekozen kleurstellingen. De erg goed gekozen kleurstelling in deze testwagen valt meteen op (anthracite black interieur met sandstone beige lederbekleding). Dit testexemplaar is tevens voorzien van een aluminium inleg op het dashboard, tunnelconsole en ventilatie uitstroomopeningen. Zonder meerprijs kan hier ook voor houtinleg, genaamd "Classic Wood", gekozen worden.

De duidelijk afleesbare wijzerplaten zijn een lust voor het oog. Ze stralen rust uit en geven een juist karakter aan het geheel. Er zijn overigens maar twee tellers te zien; een

toerenteller en snelheidsmeter. Middenin de toerenteller zijn digitaal de kilometerstand, snelheid (cruise control) en tankinhoud af te lezen, in de toerenteller de buitentemperatuur en de versnelling. Door deze opzet missen we helaas de temperatuurmeter voor de motor. De kunst van het weglaten vinden we ook in de platte middenconsole (à la S40/V50), die de bedieningscentrale van de auto vormt. Na een betere bestudering blijkt de "waterfall" middenconsole toch dikker en anders gevormd te zijn dan de middenconsole uit de eerder genoemde andere modellen van Volvo. Met duidelijke symbolen worden de functies van de verschillende knoppen, waaronder de climate control, aangegeven. Ook de overige functies bedienen zich zeer fijn met de tiptoetsen op de middenconsole. Alles zit op de goede plaats waardoor de functies bijna blindelings bediend kunnen worden.

Volvo heeft een naam hoog te houden op het gebied van stoelen. Ook de S80 heeft weer meubilair waar je na een lange, vermoeiende dag heel erg ontspannen van wordt. Een kleine kanttekening moet er bij de voorstoelen wel gemaakt worden; het zitvlak is voor langere personen wat aan de korte kant, , tevens is de rugleuning ook wat aan de korte kant waardoor de hoofdsteun laag zit gepositioneerd. Jammer, want voor de rest zijn het goed verstelbare en perfect ondersteunende stoelen, waarbij in deze Summum de bestuurdersstoel ook nog eens elektrisch bedienbaar is (met geheugen voor stoel en spiegels). Het zicht en de ruimte, wanneer er op de bestuurdersstoel wordt plaatsgenomen, is uiterst positief. Bewegingsvrijheid te over, en er kan kinderlijk eenvoudig een goede zithouding gevonden worden. Achterin de S80 zit je uitstekend met genoeg ruimte en een hoogstaand comfort. Ondanks de snel aflopende daklijn is er voldoende hoofdruimte achterin. De beenruimte viel persoonlijk iets tegen, in deze klasse verwacht je toch een behoorlijk beenruimte maar dat was er niet. Achter jezelf plaatsnemend (lengte testrijder 1.90m) was er niet meer dan vijf centimeter tussen de achterkant van de stoel en knie.

De kofferruimte is met zijn 480 liter niet bijzonder groot voor een sedan in deze klasse. De toegang tot deze ruimte is helaas ook niet al te ruim, waardoor brede delen niet gemakkelijk te vervoeren zullen zijn. De in delen neer te klappen achterbank is netjes te ontgrendelen vanuit de bagageruimte waardoor de bagageruimte vergroot kan worden.



Het rijden

De Volvo S80 die in deze test wordt besproken beschikt over een motor die bekend is van andere Volvo-modellen. Zo wordt de 2.5T ook geleverd in de XC90 en de S60. Met 200pk bij 4.800 toeren per minuut levert de 2.5 liter 5-cilinder turbomotor in de S80 tien paardenkrachten minder dan in de andere modellen. Het maximumkoppel van 300Nm ligt tussen de 1.500 en 4.500 tpm. De reden waarom Volvo de 2.5T in de S80 minder vermogen levert is vooralsnog onbekend. De 2.5T is gekoppeld aan de automatische zesversnellingsbak, de Geartronic. Deze bak gunt je ook de gelegenheid om zelf te schakelen door de + en - stand naast de 'D'. De combinatie tussen de 5-cilinder turbo en de Geartronic kan succesvol genoemd worden. Het comfort tijdens het rijden is optimaal, en tijdens plotseling accelereren zijn motor en bak meteen bij de

les. De automatische versnellingsbak schakelt bij acceleraties terug naar de versnelling waarin de vijfpitter over de meeste kracht beschikt.

Ook tijdens het rijden is het comfortabel vertoeven in de S80. De motor is heerlijk stil en bij het accelereren is juist de 5-cilinder 'œroffel' niet bepaald het geluid dat roet in het eten gooit. Door de goed instelbare bestuurdersstoel, de duidelijk afleesbare wijzers en tellers en de gemakkelijk te bedienen cruise control is deze nieuwe Volvo uitermate geschikt voor lange afstanden. Het veercomfort is op de snelweg vrij strak en sportief te noemen. Tijdens lange oneffenheden is het niet oncomfortabel, echter bij korte oneffenheden geeft de vering het nogal 'œschokkerig' door. Dit is helaas niet wat iedereen verwacht en verlangt van een auto uit deze klasse.

Het stuurgedrag is in de nieuwe S80 goed in balans. Het stuur werkt direct en er zit een goed gevoel in de algehele installatie. Op lage snelheden is het stuur direct in de bediening en niet te licht, en kan vergeleken worden met het stuurgedrag van de S40/V50. Bij sneller genomen bochten gaat de auto bij 'œn sturbeweging de voorwielen direct achterna, een goede directe stuurinstallatie dus. Doordat de motor de voorwielen aandrijft heeft de stuurinstallatie het soms moeilijk wanneer het volle vermogen op de voorwielen wordt losgelaten. In het stuur zijn dan aandrijfreacties merkbaar. Over de remmen kunnen we kort zijn; niets meer dan lof. Het pedaal is goed doseerbaar en geeft je een veilig gevoel op de weg.

Over het algemeen kan gezegd worden dat Volvo de prioriteiten van de nieuwe S80 iets heeft verlegd. De S80 is meer een allrounder geworden dan een (zeer) comfortabele reisbolide. De toch wat strakkere demping en stuurgevoel geven de auto meer sportieve aspiraties.



Slot

Het interieur noch het exterieur is gewaagd, maar wel apart en lekker van deze tijd. Volvo speelt in dit geval op zeker en wil het ‘Volvo-gezicht’ voor iedereen herkenbaar houden. De geteste uitvoering was voorzien van de 2.5 turbomotor in combinatie met de Geartronic automatische versnellingsbak, waar de meeste kopers waarschijnlijk voor zullen kiezen. De S80 wordt ook geleverd met een 238pk sterke 3.2 zes-in-lijn die nagenoeg dezelfde prestaties laat noteren, maar wel bijna â,-5.000 duurder is.

De prijs van de geteste Volvo S80 2.5T Geartronic Summum met Mobility Line (â,-3.710), 18â€• lichtmetaal (â,-1.100) en Metallic Lak (â,-1.320) komt op â,-60.595,

de vanafprijs voor de 2.5T is â,-44.000.- Als er naar de concurrentie wordt gekeken kom je al snel bij onder andere BMW en Audi, die met een basisuitvoering van de 525i (vanaf â,-54.050) en de A6 2.4i (vanaf â,-46.320) die toch of hoger in aanschafprijs zijn, of bescheidener gemotoriseerd zijn in het geval van de Audi.

Door zijn scherpe vanafprijs profileert de nieuwe Volvo S80 zich als een sterke schakel in deze premiumklasse. Sterker nog, een S80 2.5T Summum en een S60 2.5T Summum schelen in aanschafprijs slechts â,-5.000 van elkaar.

Plus

- + Fraai design
- + Goede afwerking
- + Prima ergonomie

Min

- Stoterig bij korte oneffenheden
- Beenruimte achterin valt tegen
- Onoverzichtelijk