



Dirk-Jan Dalhuisen
13 december 2012

Afscheid nemen

Het moment dat je de sleutels van je heilige koe moet inleveren komt snel dichterbij. Je hebt je leasecontract weer bijna uitgediend en bent je zo links en rechts al een beetje aan het oriënteren op een opvolger. Na de zoveelste Duitser wil je nu wel eens iets anders dan een A6, 5 Serie of E-Klasse. Omdat je niets met Japanners hebt, valt de Lexus GS bij voorbaat al af. De Saab 9-5 kun je ook wegstrepen en dan blijft er ineens niet zoveel meer over dan een Jaguar XF. En: een Volvo S80.



Baken van rust en elegantie

Want wat we onlangs al zeiden over de V70, gaat natuurlijk ook onverminderd op voor de S80 - feitelijk niets meer of minder dan diens sedanbroertje: een baken van rust en elegantie in een onstuimige zee. Waar de hoge middenklasse de laatste jaren volop in beweging is, doet Volvo het met de 'goeie ouwe' S80 - net als met de V70 - rustig aan. Zo rustig zelfs, dat je 'm temidden van alle nieuwkomers in dit segment misschien al bijna was vergeten.

Het model draait in z'n huidige vorm al ruim zes jaar mee, maar ondanks de golf van vernieuwing die zich continu in z'n buurt beweegt, houdt 'ie het hoofd nog steeds heel aardig boven water. Niet onverdiend, want meer dan een subtiele facelift heeft de S80 niet nodig gehad om zich te wapenen tegen de tand des tijds. Meer dan dat hoef je eigenlijk niet te weten om overtuigd te raken van het tijdloze, chique ontwerp van

Volvo's topmodel.



Aangenaam comfortabel

Van die facelift plukte vooral het interieur de vruchten. Want zo behoudend als de koets van de S80 werd vernieuwd, zo ingrijpend werd het dashboard herontworpen. Sinds kort is zelfs de keuzehendel voor de automaat helemaal 'Volvo-nieuwe-stijl'. Gevolg is dat het weer mooi in de pas loopt met Volvo's andere modellen en dat betekent dat het met de ergonomie wel goed zit (al is de bediening van het nieuwe Sensus-systeem, dat de multimedia herbergt, in het begin even wennen). Knoppen laten zich intuïtief besturen en dat maakt het rijden in de S80 rustgevend en aangenaam comfortabel.

Uiteraard draagt ook het voor Volvo zo kenmerkende meubilair bij aan het comfort. Zowel voor- als achterin houd je het moeiteloos uren uit. En ook al is de S80 niet meer

de jongste, het materiaalgebruik en de afwerking detoneren geenszins bij wat je van een auto van dit kaliber mag verwachten (al voelen de ventilatieroosters een beetje fragiel aan, wat ze overigens niet zijn). Dat geldt ook voor de goede geluidsisolatie: je kunt aan boord rustig een gesprek voeren zonder je stem te hoeven verheffen. Enkel de afrolgeluiden van de fraaie 18 inch wielen zijn iets te nadrukkelijk aanwezig.



What you feel is what you get

Hoe comfortabel de S80 werkelijk is, komt echt aan het licht als je gaat rijden. Dan merk je al snel dat Volvo's vlaggenschip typisch zo'n auto is waarvan je al na de eerste kilometer weet wat voor vlees je in de kuip hebt. In het geval van de S80 is dat een auto van het uitgesproken comfortabele soort. Alles staat ten dienste van het rijcomfort: de heerlijke stoelen, de stilte aan boord, de wollige besturing; de S80 ademt onthaasting en rust.

Het soepel afgestelde standaardonderstel past daar prima bij en juist daarom vraag je je af wat optie '026' - een verlaagd sportchassis - in de optielijst te zoeken heeft. Het doet een poging om de S80 te maken wat 'ie niet is: sportief. Want daarvoor is de besturing te gevoelloos (maar - gelukkig - niet te licht). Zo'n sportonderstel kan het gebrek aan feedback in theorie wat compenseren, maar het maakt de auto in de praktijk onnodig stoterig, zeker in combinatie met de forse wielen. Mooi laten zitten dus, dat sportonderstel.



Goed uit de voeten

Ook op technisch gebied heeft de facelift gevolgen gehad. Volvo's aloude vijfcilinder diesel is als (handgeschakelde) D4 nu bijvoorbeeld zelfs met 20% bijtelling te rijden. Wie aan 163 pk niet genoeg heeft en het niet zo'n ramp vindt om 'gewoon' 25% bij te

tellen, wordt door Volvo bediend met de door ons geteste D5. Die werd nog iets sterker dan 'ie al was: het vermogen steeg naar 215 pk, het koppel ligt - mits de zestraps Geartronic-automaat vijf mille is bijbesteld - nu op 440 Nm bij slechts 1.500 rpm (de trekkracht van de handbak bleef met 420 Nm ongewijzigd).

Hoewel de S80 er niet toe uitnodigt, schrikt de D5 niet terug van een vlotte rijstijl. Als het moet, sleurt 'ie de auto in acht tellen naar een snelheid van 100 km/h en ook daarna is de koek nog lang niet op. Vooral het smeugige karakter maakt de D5 tot een heel prettige motor. Dankzij twee turbo's smeert de vijfpitter z'n vermogen over een breed toerenbereik uit, waardoor 'ie eigenlijk altijd goed uit de voeten kan. De Geartronic-automaat mist weliswaar nog de verfijning van veel moderne automaten met dubbele koppeling en ook de motor laat zich bij vollast iets duidelijker horen dan wenselijk, maar niet in die mate dat het storend is.



Zichzelf gebleven

Al met al is het nog steeds een bijzonder fijne kilometervreter dus, die S80. Z'n smeugige dieselmotor en comfortabele karakter vormen een prettige combinatie en ondanks het feit dat de S80 al even meedraait, doet 'ie in geen enkel opzicht achterhaald aan (al mist de Geartronic, zij het niet in storende mate, de verfijning van veel Duitse automaten). Anderzijds blinkt de Zweedse sedan ook nergens in uit vergeleken bij z'n concurrenten, of het moet met z'n veiligheidsuitrusting zijn.

Prijstechnisch gooit de S80 wel hoge ogen. Voor de prijs van een 'kale' Duitser neem je de sleutels van een compleet uitgeruste S80 in ontvangst en zo valt er toch wel iets voor te zeggen om Volvo's topmodel op z'n minst een kans te gunnen. Onze tip: bestel altijd een setje parkeercamera's mee - de S80 is niet de meest overzichtelijke in z'n soort - en laat het sportonderstel achterwege, want dat maakt de auto eerder stoterig



Volvo S80 D5 Geartronic Summum

en stug dan sportief en doet daarmee afbreuk aan wat de Zweed ten diepste is: een onthaastende, heerlijk comfortabele cruiser.

Plus

- + Zeer comfortabel
- + Smeuig dieselmotor
- + Aantrekkelijk geprijsd

Min

- Afroegeluiden banden
- Stoterig sportonderstel
- Onoverzichtelijke koets