



## Volvo S80 D5 Executive Geartronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (158 kW / 215 PS)

Der S80 geht mit einem leicht überarbeiteten Fünfzylinder-Dieselmotor ins Modelljahr 2012. Der Bi-Turbodiesel leistet 215 PS und sorgt für flotte Fahrleistungen, die Automatik scheint aber ein wenig dieser Kraft zu schlucken, was sich auch negativ auf den Verbrauch auswirkt. Ohnehin liegt ihr die ruhige Gangart mehr, weil sie gern nervös reagiert. Die Stärke des S80 liegt im Komfort. Das geht los beim ausgewogenen Fahrwerk (adaptive Dämpfer) und endet bei den bequemen Sitzen samt Sitzlüftung und Massagefunktion noch lange nicht. So kann man auch auf langen Strecken entspannt reisen. Das Platzangebot ist in Ordnung, wenngleich man in dieser Klasse eigentlich mehr erwartet. Dafür ist der Umfang der Sicherheitsausstattung vorbildlich: bis hin zum Notbremsassistenten (erster Platz im ADAC Notbremsassistenten-Test) kann man alle aktuellen Systeme bekommen. Das alles hat natürlich seinen Preis, im Falle der getesteten Variante ab 56.740 Euro.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

**+** kräftiger Motor, üppige Komfortausstattung, viele aktuelle Sicherheitsfeatures lieferbar

**-** erhöhter Verbrauch, sehr hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

### Verarbeitung

**+** Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert kraftstofferhöhende Luftwirbel und Lärmemissionen. Die Türausschnitte hat Volvo recht gut nach außen abgedichtet, damit verschmutzen sie nicht so schnell; vorne wie hinten gibt's einen ordentlichen Schwellerschutz gegen Kratzer. Die Kunststoffe im Innenraum sind sauber verarbeitet und hochwertig - durch die stetigen Facelifts zeigt sich eine Optimierung bei der Materialanmutung. Die unkonventionelle Optik gefällt. 522 kg Zuladung sind für vier Leute mit Gepäck mehr als ausreichend. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Der Tankverschluss ist leider nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich jedoch neben dem Lichtschalter ein gut erreichbarer Knopf im Innenraum.

**-** Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel findet man im Auto. Auf Schutzleisten an Front- und Heckschürze muss man leider verzichten. Die Seitenleisten helfen nur bedingt, weil sie unten an den Türen angebracht sind.

2,4

### Sicht

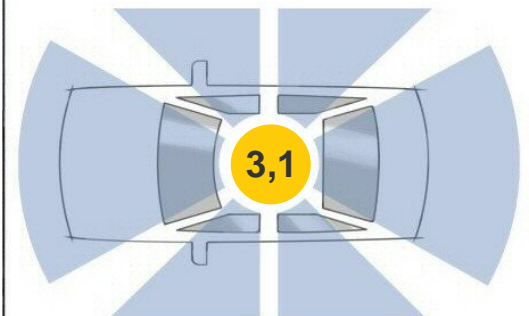
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der S80 zufriedenstellend ab. Die A-Säulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, jedoch sind die C-Säulen recht breit und auch die B-Säulen nicht gerade schmal. Die Sicht nach hinten wird durch die hohe Fensterunterkante grundsätzlich etwas eingeschränkt. Immerhin lassen sich die Kopfstützen per Knopfdruck aus dem Sichtfeld klappen. Parksensoren vorne und hinten sind serienmäßig. Eine Rückfahrkamera und sogar eine Frontkamera sind verfügbar.

**+** Die Sicht nach vorne ist gut, weil die Front steil abfällt. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht-Funktion sind serienmäßig. Ebenso der selbsttätig abblendende Innenspiegel. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, der linke ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

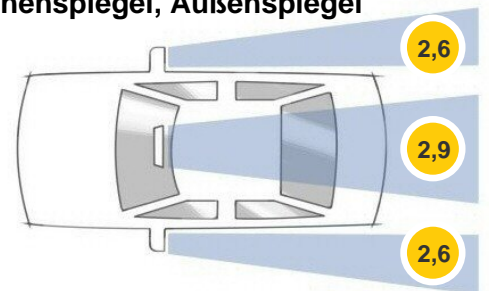


Trotz versenkbarer Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch breite Dachsäulen erschwert.

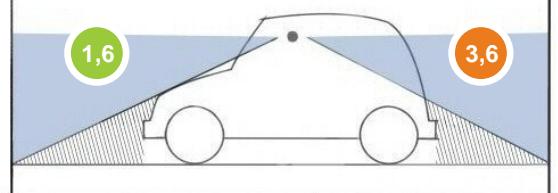
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Die Türausschnitte vorne sind groß genug, allerdings müssen beim Ein- und Aussteigen ziemlich breite Türschweller überwunden werden. Zudem sollte man auch auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der schrägen A-Säule zu stoßen. Hinten steigt man insgesamt zufriedenstellend ein, man muss sich aber etwas "einfädeln".

⊕ Ein schlüsselloses Zugangssystem ist bei der Ausstattungsvariante "Executive" Serie. Damit kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, die Zentralverriegelung öffnet automatisch, sobald man an einem der Türgriffe zieht oder den Kofferraum öffnet. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg; zusätzlich erhellen kleine Leuchten an den Unterseiten der Außenspiegel den Boden vor den Türen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

## 2,2 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fasst im Normalfall 450 l - das ist gut für diese Klasse. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 795 l (gemessen bis Fensterunterkante).



**Der Kofferraum mit üppigen 450 l Volumen bietet genügend Platz fürs Gepäck.**

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraumdeckel lässt sich leicht entriegeln, zum Öffnen muss man ihn aber mit etwas Nachdruck hochziehen. Er gibt aber nur eine recht schmale Öffnung frei. Damit ist die Zugänglichkeit des Kofferraums akzeptabel. Das Ladeabteil ist an den Seiten ein wenig zerklüftet und auch der Boden nicht ganz eben. Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Boden nach vorne hin ungünstig an. Die Ladekante befindet sich etwa 69 cm über der Straße, innen stört die Bordwand von über 12 cm vor allem beim Ausladen. Das Schließen des Kofferraumdeckels gelingt einfach, es gibt in der Klappeninnenverkleidung eine praktische Griffmulde.

⊕ Zwei Leuchten - eine links, eine rechts neben der Kofferraumöffnung - erhellen den Kofferraum. Das ist vorbildlich.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert recht leichtgängig, wengleich auch umständlich: entriegelt wird vom Kofferraum aus, umgeklappt an den hinteren Türen stehend; dabei bleibt der mittlere Gurt im Weg, weil er mitten durch den Durchladebereich hängt. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen: es gibt eine Klappe zum Aufstellen im Kofferraumboden, eine Gummihalterung und zwei Verzurrösen an der hinteren Bordwand - die aber nicht viel bringen, weil sich beispielsweise kein Netz einspannen lässt. In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Durchladeluke.

2,1

## INNENRAUM

1,5

### Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienungselemente ist recht gut, Schalter und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und logisch untergebracht, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienungsanleitung zurecht. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente liegen einwandfrei im Blickfeld, im Display sind auch Momentan- und Durchschnittsverbräuche abzulesen. Vieles funktioniert elektrisch wie die Außenspiegeleinsteller, die Sitzeinsteller (Fahrerseite mit Memory) und die Fensterheber. Das serienmäßige Radio lässt sich einfach bedienen. Das optionale Sound-System klingt auch bei hoher Lautstärke gut. Der Wischer schaltet sich serienmäßig auf Wunsch automatisch ein. Vorn und hinten befinden sich Leselampen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion. Das Handschuhfach ist groß genug und stets beleuchtet. Das neue Multimedia-System mit Navigationsfunktion ist nun endlich richtig ins Fahrzeug integriert, es lässt sich über Tasten an der Mittelkonsole oder über eine Fernbedienung steuern und bietet neben zahlreichen externen Anschlüssen einen CD-Wechsler und Festplatte sowie eine TV-Funktion (Option). Zahlreiche Ablagen fixieren Kleinkram, aber auch Becher und kleinere Flaschen finden Platz.

⊖ Die Drucktasten in der Mittelkonsole sehen zwar hübsch aus, sind aber klein geraten.



Die Bedienung des S80 ist funktionell und einfach. Die gute Verarbeitungsqualität sowie das optische Highlight der frei stehenden Mittelkonsole kennt man bereits von anderen Volvo-Modellen.

2,1

### Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,93 m gut Platz. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, auch weil die Innenbreite angemessen ausfällt. Auffällig ist, dass man den Sitz nicht besonders weit nach unten stellen kann, das ist gerade für Menschen mit längerem Oberkörper von Nachteil.

3,0

### Raumangebot hinten\*

Der S80 hat vier vollwertige Sitze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Personen bis 1,85 m gut sitzen, limitierend ist dabei die Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.



## 1,8 KOMFORT

### 2,2 Federung

Testwagen mit optionalen adaptivem Dämpfersystem (Fahrwerk mit Four C-Technologie).

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist insgesamt gut gelungen. Während im Sport- und im Advanced-Modus die straffe Dämpfung kleine Bodenwellen und Einzelhindernisse spürbar zu den Insassen durchreicht, passt der Comfort-Modus deutlich besser zum Charakter des S80. Dann schwingt die Karosserie auf langgezogenen Bodenwellen zwar etwas mehr nach, auf schlechten Straßenbelägen fährt es sich aber entspannt. Das Auto liegt insgesamt gut auf der Straße, Aufbaubewegungen sind ordentlich gedämpft. Die Seitenneigung fällt gering aus. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten wenig, bei kleinen Unebenheiten spricht das Fahrwerk aber feiner an.

### 1,8 Sitze

⊕ Die Vordersitze verfügen über Sitzhöhen- und Sitzneigungseinstellung, elektrisch unterstützt und auf der Fahrerseite zusätzlich mit Memory-Funktion. Die Lehnen sind hoch und gut konturiert, die Sitzflächen verfügen über eine relativ weiche Federung und gute Konturen. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Für die Vordersitze gibt es in Höhe und Intensität einstellbare Lendenwirbelstützen, die auch eine Massagefunktion übernehmen können (Serie). Auf den hinteren Sitzen finden auch Erwachsene gut Platz. Die Rückbank ist recht weich gepolstert und weist erstaunlich ausgeprägte Konturen in der Lehne und Fläche auf. Für eine Rückbank ist ein guter Komfort geboten. Die Lederpolster sind perforiert, dadurch schwitzt man an heißen Tagen nicht so. Vorne gibt es zusätzlich eine aktive Belüftung der Sitze (serienmäßig).

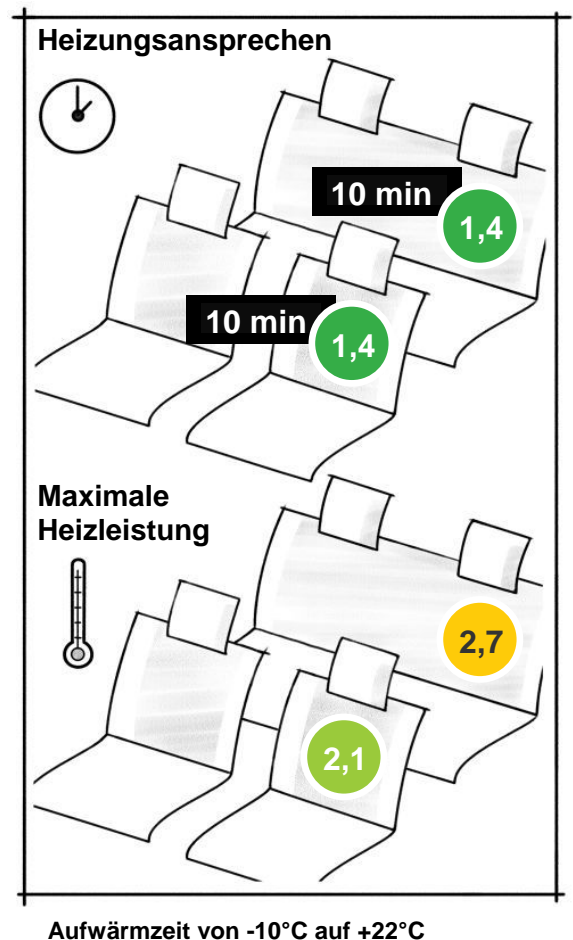
### 1,5 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h ist sehr niedrig. Damit eignet sich das Auto gut für längere entspannte und stressarme Reisen. Der Motor ist dabei noch am deutlichsten zu hören, sein dezenter kerniger Klang ist aber nicht aufdringlich. Windgeräusche treten erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf. Sonstige Fahrgeräusche hat Volvo sehr gut gedämmt.

### 1,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Volvo versteht es, auch mit einem Dieselmotor eine vernünftige Heizung ins Auto einzubauen. Die Heizung spricht vorne sehr schnell an und erwärmt den Innenraum zügig auf angenehme Temperaturen. Hinten klappt das Ganze kaum schlechter. An solchen Leistungswerten sollte sich die Konkurrenz einmal orientieren. Die Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen.



Die Luftmengenverteilung kann individuell für oben, mitte und unten reguliert werden. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor sind serienmäßig. Sitzheizung und Sitzlüftung vorne sind in dieser Ausstattungsvariante ebenso aufpreisfrei an Bord.

---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,6 Fahrleistungen\*

⊕ Ganz verschwunden ist die Anfahrschwäche unter 1.500 U/min. noch immer nicht, wer aber den Vorgängermotor kennt, weiß um den enormen Fortschritt. Gelungen ist Volvo die Verbesserung durch zwei unterschiedlich große Turbolader, die in Reihe geschaltet werden. Der kleine sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für guten Schub, während bei mittleren und höheren Drehzahlen der große Turbolader nachhaltig Druck erzeugt. Und so schiebt das Aggregat sogar über 4.000 Touren noch spürbar an. Die aktuelle Ausbaustufe des Turbodiesels erzielt 440 Nm und 215 PS. Das Ergebnis sind sehr gute Fahrleistungen und ausgezeichnete Durchzugswerte. Erst weit jenseits der Autobahnrichtgeschwindigkeit lässt der Nachdruck in der Beschleunigung spürbar nach.

---

### 1,7 Laufkultur

⊕ Vom teilweise etwas rauhen Motor-Klang darf man sich nicht täuschen lassen, Vibrationen dringen kaum in den Innenraum. Leichte Brummfrequenzen treten nur bei ganz niedrigen Drehzahlen auf. Insgesamt bietet das Triebwerk eine gute Laufkultur, kann den Sechszylindern der Konkurrenz aber nicht ganz das Wasser reichen.

---

### 2,4 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Automatik hinterlässt ein etwas durchwachsenes Bild. Für ruhige Fahrweise eignet sie sich gut, die Schaltvorgänge erfolgen weich und bei angemessen niedrigen Drehzahlen. Aber schon bei mehr als nur vorsichtigem "Gaspedal-Streicheln" dreht die Elektronik den Motor unnötig hoch aus. Dann fallen auch die häufig trägen Reaktionen deutlicher auf.

---

### 1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Automatikgetriebes passen einwandfrei zum Motor. Beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Allerdings verfügen die Automaten mancher Konkurrenten inzwischen über sieben oder acht Schaltstufen und erreichen damit eine noch größere Drehzahlspreizung.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität auf der Autobahn ist gut, der Wagen hält sicher seinen Kurs. Nur dürfte die Lenkung bei hohem Tempo etwas stärker in die Mittellage zentrieren. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst die Antriebsräder, wenn bei zu hohem Leistungseinsatz ein Durchdrehen einsetzt. Im ADAC Ausweichtest macht der S80 eine gute Figur: er reagiert angemessen auf Lenkbefehle und durchfährt die Gassen tendenziell untersteuernd, aber stets sicher eingebremst vom effektiv regelnden ESP. Insgesamt fährt sich der Volvo recht agil und sicher.

### 2,0 Kurvenverhalten

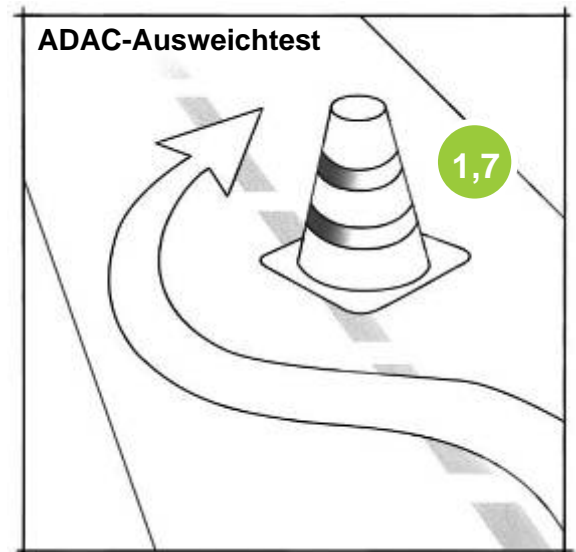
⊕ Schnell durchfahrene Kurven geht der S80 untersteuernd an, der Grenzbereich kündigt sich rechtzeitig an. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve ergeben sich kaum Lastwechselreaktionen. Auch beladen bleibt der Volvo sicher.

### 2,7 Lenkung\*

- ⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern ordentlich an. Sie arbeitet recht präzise und liefert dem Fahrer einen angenehmen Kontakt zur Fahrbahn. Bei hohen Geschwindigkeiten sollte die Lenkung etwas stärker zentrieren, das würde lange Strecken entspannter machen. An der Direktheit der Lenkung gibt's nichts auszusetzen. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad noch gering.
- ⊖ Mit 12,7 m fällt der Wendekreis zu groß aus und macht das Auto gerade beim Rangieren unhandlich.

### 2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der S80 durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/40 R18). Die Bremse zeigt sich selbst bei hoher Belastung absolut standfest. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut. Der Bremsassistent unterstützt in Notsituationen auch weniger geübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Zusätzlich gibt es einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung (siehe Kapitel "Aktive Sicherheit").



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,9

## SICHERHEIT

1,7

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der S80 verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zusätzlich schaltet sich ab unter 30 km/h die Warnblinkanlage ein. Das City-Safety-System zur Vermeidung von innerstädtischen Auffahrunfällen durch autonome Bremsungen gibt es serienmäßig. Das optionale radarbasierte ACC-System hält nicht nur bei Tempomatbetrieb den nötigen Abstand zum Vordermann ein, sondern umfasst auch eine erweiterte Notbremsfunktion. Zusätzlich können (innerhalb der sehr engen Systemgrenzen) Personen erkannt werden, vor denen das System dann eine Notbremsung einleitet. Bis etwa 70 km/h wird eine Bremsung eingeleitet, die die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Unter 35 km/h kann der S60 noch vor der Person stoppen und eine Kollision vermeiden. Optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich, der auf Kamera-Basis arbeitet und nicht auf Radar-Basis wie die Systeme der Konkurrenz; damit kann das Volvo-System nicht so zuverlässig arbeiten wie mit Radar-Sensoren. Ebenso optional kann man eine Spurverlassenswarnung ordern, an deren Feinabstimmung Volvo aber noch etwas arbeiten sollte.

⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die in geöffneten Türen nachts den von hinten herannahenden Verkehr warnen könnten, sind nicht vorhanden.

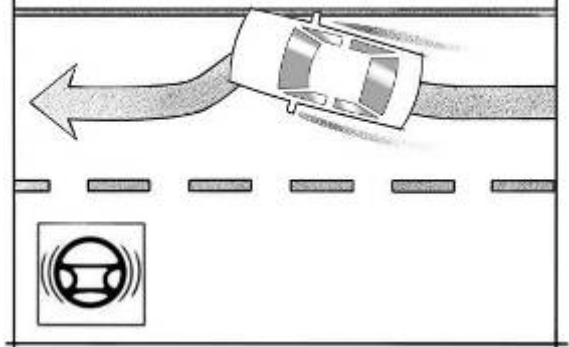
1,9

### Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 einen guten Schutz. Das spezielle Volvo-System zur Vermeidung/Reduzierung eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall gibt es serienmäßig.

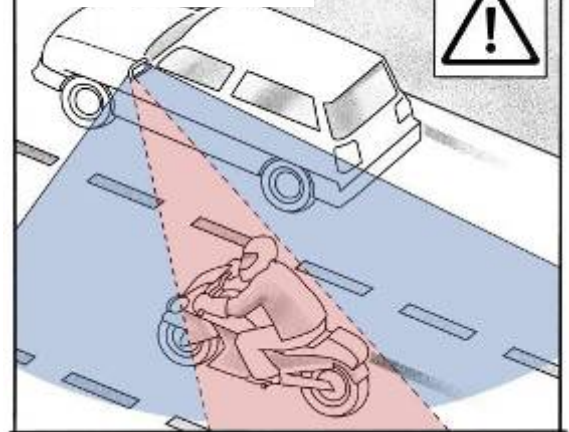
⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist nicht vorhanden. Es ist aber von einem sehr guten Ergebnis auszugehen. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags. Die Kopfstützen hinten bieten Personen bis 1,70 m einen guten Schutz - größere haben aber auch kein höheres Verletzungsrisiko, weil dann bereits der Dachhimmel eine Abstützfunktion übernimmt. Allerdings sollte der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze noch etwas kleiner sein.

#### Spurhalteassistent



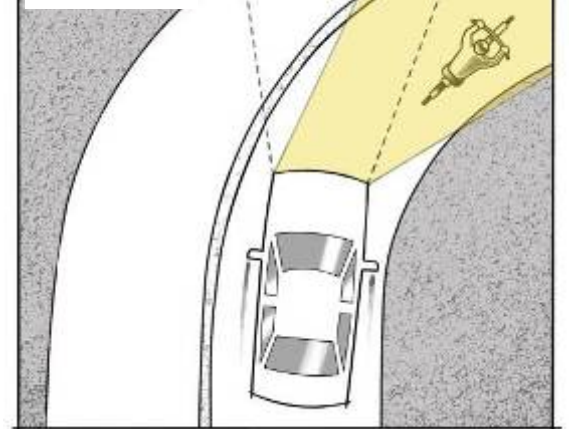
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

#### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Ansnallstatus auf der Rückbank wird der Fahrer über das Instrumentendisplay informiert - wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Alarmsignal. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

## 1,7 Kindersicherheit

Bis zu zwei Kindersitze können hinten nebeneinander platziert werden - für drei ist der Platz zu knapp. Zudem ist der mittlere Sitz aufgrund der mittigen Sitzwulst für eine lagestabile Befestigung weniger geeignet. Crashtestergebnisse nach EuroNCAP-Norm liegen nicht vor.

⊕ Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge, Gurtgeometrie und Sitzkontur sind hierfür optimal. Auch Befestigen mit Isofix und Ankerhaken ist möglich. Der Beifahrer-Airbag ist mit dem Schlüssel abschaltbar, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

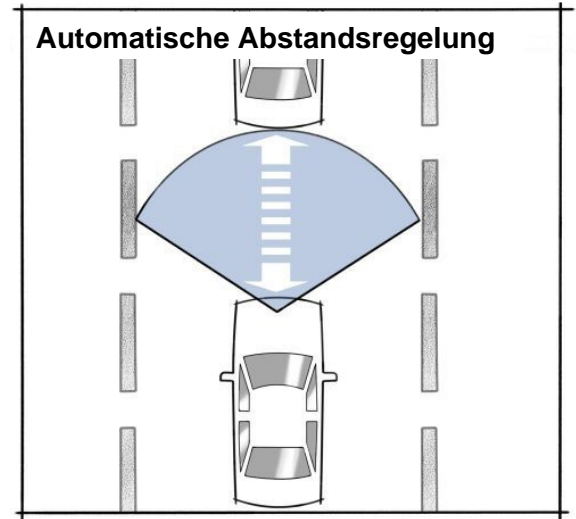
## 3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es ist von einem mittelmäßigen Abschneiden auszugehen, da inzwischen die Zulassungsvorschriften ein gewisses Mindestmaß an Fußgängerschutz voraussetzen. Andererseits besitzt der S80 keine besonderen Techniken, mit denen der konventionelle Fußgängerschutz erhöht werden würde (z.B. Motorhauben-Anhebung beim Aufprall). Harte Motorbauteile befinden sich nicht direkt unter der Motorhaube.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

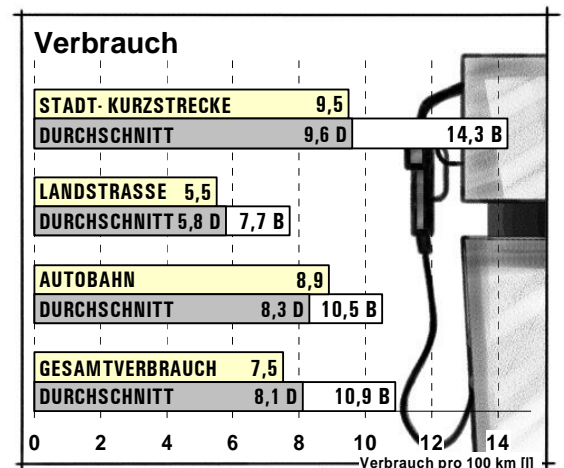
### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des S80 mit dem 2,4-l-Dieselmotor und Automatikgetriebe liegt bei 7,5 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 199 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 32 Punkte (klassenabhängig). Innerorts benötigt die Limousine 9,5 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 8,9 l pro 100 km.



**Automatische Abstandsregelung**

Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

---

## 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig; ein sehr gutes Resultat verpasst der Volvo aber. Vor allem der erhöhte Stickstoffoxid-Ausstoß auf der Autobahn verhindert ein besseres Gesamtergebnis. Und so erzielt er 42 von 50 möglichen Punkten (klassenunabhängig) im EcoTest. Insgesamt kann er 74 Punkte und damit vier von fünf möglichen EcoTest-Sternen erreichen.

---

## 3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 2,6 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des S80 mit dem Turbodiesel in Kombination mit der Automatik nicht besonders niedrig ausfällt, kann er hier keine besonders gute Bewertung erzielen.

---

### 3,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Für Wenig- und Normalfahrer bis 15.000 km/Jahr reduziert sich jedoch der Wartungsumfang und somit die Kosten. Der 5-Zylinder Common Rail Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings nur alle 180.000 km oder alle sechs Jahre ausgetauscht werden muss.

⊕ Volvo verbaut nach eigener Angabe eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die sehr teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

---

### 4,1 Wertstabilität\*

⊖ Dem getesteten S80 wird nur eine mäßige Restwertstabilität prognostiziert. Das liegt zum einen daran, dass Limousinen in Deutschland nicht so beliebt sind, zum anderen kann mit einem neuen Modell innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums gerechnet werden. Beides drückt später den Restwert.

---

### 4,2 Kosten für Anschaffung\*

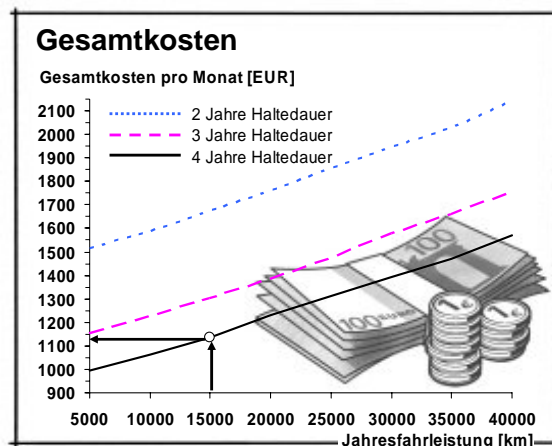
⊖ Der Anschaffungspreis für das getestete Modell liegt mit knapp 57.000 Euro enorm hoch. Allerdings fällt schon die Serienausstattung sehr umfangreich aus, neben Leder und Massagesitzen sind allerlei weitere Komfort- und Sicherheitsdetails ohne Aufpreis mit an Bord. Aber man kann noch weiteres Geld investieren und beispielsweise das ACC-System samt Notbremsassistent oder die adaptive Fahrwerksregelung hinzubestellen.

## 2,4 Fixkosten\*

⊕ Ungewöhnlich für ein Dieselfahrzeug: die festen Kosten halten sich im noch günstigen Rahmen. Zwar muss man für die KFZ-Steuer jährlich 306 Euro aufbringen, gerade die Haftpflichtversicherung kommt jedoch recht günstig. Die Einstufungen für Teil- und Vollkasko bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich.

## 3,9 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, kann sich der Volvo S80 D5 im hinteren Feld seiner Klasse einordnen. Vor allem der Wertverlust in Euro und Cent macht sich negativ bemerkbar.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1134 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	T4	T4F	T5	3.2	T6	DRIVE	D3	D5
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1999	6/3192	6/2953	4/1560	5/1984	5/2400
Leistung [kW(PS)]	132(180)	132(180)	177(240)	179(243)	224(304)	84(115)	120(163)	158(215)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	320/1800	320/3200	440/2100	270/1750	400/1500	420/1500
0-100 km/h[s]	8,5	8,5	7,5	7,9	6,7	11,5	9,7	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	220	245	240	250	190	215	230
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	10,4 ET	9,3 S	10,3 S	11,3 S	5,9 D	6,1 D	6,3 D
CO2 [g/km]	152	159	184	208	231	119	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/23	17/20/23	17/19/23	17/19/23	17/25/23	17/23/23	16/21/23	17/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	96	110	168	240	282	152	208	246
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	975	972	1075	1171	1306	910	941	1021
Preis [Euro]	33.280	33.680	38.080	41.340	47.000	33.750	35.950	39.940

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2400 ccm
Leistung	158 kW (215 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/40R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40ZR18 Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>7,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,5/ 5,5/ 8,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / <b>199g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4851/1861/1493 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1738 kg/522 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>450 l/795 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>930 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	360 Euro°
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	620 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1440 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	440 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Sitzlüftung (vorne)	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Seite/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Lackierung Metallic	900 Euro°
Schiebe-Hubdach	1100 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>153 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>84 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>100 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>798 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.135 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	56.740 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,2	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,8
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	2,2		
Sitze	1,8	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,7</b>
Innengeräusch	1,5	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	1,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Wertstabilität*	4,1
Fahrleistungen*	1,6	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	2,4
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,9
Getriebeabstufung	1,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen