



"... motorn är en pärla, lådan likaså. Aktivt chassi är bra."

Johan, S80 V8 AWD -09



"Med AWD går bilen mycket bra i alla väder. Inga problem."

Lars Sköld, S80 V8 AWD -08

"Roligaste Volvon jag ägt, men framvagnen klonkar ibland."

Roland Ekqvist, S80 V8 AWD -07

Volvos lyxigaste, mest påkostade modell S80 V8 har med några års värdeminskning hamnat på en attraktiv nivå. Men är det ett bra begagnatköp?

Att nämna ordet "V8" i dessa tider av miljöfokusering kan vara vanskligt. Men få saker kan ge en sådan förfrörande, lyxig känsla som det harmoniska spinnandet från en V8-motor. Lägg till detta standardmonterad fyrhjulsdraft, aktivt chassi (Four-C) och en diger utrustningsnivå – då är det lätt att ge sig hän och bara njuta!

Volvo siktade högt med sin S80 V8 och man lyckades, det visar tveklöst ägarbetygen på auto motor & sport. I alla kommentarer öser ägarna beröm över motorn, lådan, körkänslan, fyrhjulsdraften och flertalet påpekar också att de gillar den skandinaviska designen. Snyggt, men inte pråligt.

"Mycket bra bil, fin att köra," be-

PERFEKT LYXVAGN FÖR DEN SOM VILL FÄRDAS DISKRET OCH ÄNDÅ NJUTA AV EN V8

römmar Jonas Svensson sin S80 V8 från 2006. Men han tillägger: "... inte riktigt Audi-känsla över dörrar och inredning" och det går igen hos flera ägare. Volvo var dock inte sämre än att man snabbt tog till sig av kritiken och i Executive-utförandet höjs den upplevda inredningskvaliteten. Flera av dessa detaljer blev standard i det diskreta men ändå omfattande ansiktslyftet som genomfördes 2009.

Både V70 och den till stora delar likartade systemmodellen S80 har dragits med irriterande kvalitetsproblem. Men när man skärskådar och jämför V70/S80-betygen med de som getts till den exklusiva V8-modellen uppenbarar sig något som närmast ser ut som en vattendelare. V8-ägarna är mycket mer nöjda med sin bil – underligt nog.

Antingen har Volvos återförsäljare lyckats perfekt med att ta hand om de kräsna V8-köparna, eller så har man

faktiskt byggt bilarna noggrannare.

Fast helt befriade från tekniska fel är V8-bilarna inte. Som vanligt diverse elfel och precis som med V70 tycker en del att framvagnen låter "klonkig" ibland. Det kan nog många XC90-ägare också känna igen.

Trots dessa brister är ägarna närmast rörande samstämda i sin kärlek till S80 V8. Lyssna på Torbjörn Johnson, till exempel:

"Kanonbil med suverän maskin och underbar komfort samt bra väghållning, lite 'pappig Fordkänsla' i dörrarna (då var min gamla S80 T6 -99 bättre). Annars en toppenbil."

Enda smolken i glädjebägaren är att V8-modellerna går mot ett slut hos Volvo. Ta chansen att prova – innan det är för sent!

BETYG/S80 MÖTER HÄRDAST TÄNKBARA MOTSTÅND!

Snitt-bilen		Volvo S80 V8	Audi A6	BMW 5-serie	Jaguar XJ8
80 %	Körglädje	87	82	90	83
71 %	Ljudnivå	88	82	85	90
80 %	Motor	95	87	87	77
82 %	Förarmiljö	91	88	83	87
67 %	Bränsleförbr.	67	70	77	53
67 %	Totalekonomi	60	70	65	48
71 %	Bagage	75	84	73	51
69 %	Baksäte	87	86	79	61
74 %	Fjädring	94	78	81	83
83 %	Utseende	92	90	90	93
81 %	Kvalitetskänsla	87	96	90	85
86 %	Problemfri	95	93	85	82
67 %	Bilförsäljare	71	54	70	15
68 %	Service/verkstad	85	73	72	46
73 %	Märkestrogen	75	86	84	77
87 %	Bra köp	100	94	87	92
75 %	Totalbetyg	84	82	81	70
		★★★★☆	★★★★	★★★★	★★★☆☆

I lyxligen ställs tuffa krav, det ser vi på urvalet av konkurrenter – hårdast tänkbara motstånd. Vi skulle även kunna lägga till exempelvis Mercedes E500 och Lexus GS 450h.

Volvo spände bågen hårt, sommaren 2006, och nådde väldigt högt – det ser vi på betygen. Volvo vågar bjuda på generös komfort, underbara stolar och en ljudkulis som inte skäms ett dugg för att det är åtta cylindrar under huven. Med Four-C går det att ställa chassit efter humör.

I mellanmjölkens land kan det vara vanskligt att sticka ut. Men S80 förargar ingen och V8-modellen är en



PÄR BRANDT

"Prova S80 V8 och bli frälst, du också."

perfekt "sleeper". Att göra ett klipp på begagnatmarknaden är dock inte lika lätt längre. Många har insett värdet på S80 V8. Prova och bli frälst, du också.

LYXBILAR MED V8 RASAR MYCKET FÖRSTA ÅREN

	Volvo S80 V8	Audi A6 4,2q	BMW 550i (E60)	Jaguar XJ8 (X350)
Nypris -10	506 000:–	611 500:–	592 000:–	727 000:–
2009	327/35	430/30	394/33	470/35
2008	298/41	378/38	323/45	381/48
2007	268/47	297/51	302/49	282/61
2006	247/51	251/59	261/56	235/68
2005	–	209/66		



Bilhandlarpriser gäller bilar som rullat 2 000 mil per år. Siffran bakom priset (i jämna tusental) visar värdefallet i procent. Privatköp sänker priset 20 000–30 000 kronor på nyare bilar.

VOLVO S80 V8 2006–



ÄGARNAS ERFARENHETER:

• Bränsletörst

Nästan ingen av ägarna klagar över bränsletörst, av den enkla anledningen att man visste från början vad man köpte. Men räknad ändå med en förbrukning kring 12–14 l/100 km i snitt, strax under "litern" vid landsvägkörning. För de flesta är just bränslet en relativt liten del av driftkostnaderna. Rimligt eller ej – det kan bara du själv avgöra.

• Bristande inredningskvalitet

Volvo plockade faktiskt en del kunder från Audi och BMW när man lanserade S80 V8. Det förde med sig höga krav på inredningskvalitet och där kan inte Volvo alltid leverera på förväntad nivå. Speciellt dörrsidorna upplever flera ägare som "pappiga".

• Elfel och småfel

Även V8-modellen drabbas av diverse småfel. Men det verkar vara enskilda fel och inga typfel. Generellt högre kvalitetsnivå än på "vanliga" S80.

Euro NCAP: S80 ej testad, men V70 fick fem stjärnor 2009.

Motor (förbr. l/100 km)

- 4,4 V8 315 hk/440 Nm (11,9)

Modellhistorik Volvo S80 V8

2006: Volvo lanserar helt nya S80 på Genèvealongen, våren 2006, och V8-modellen är showens stjärna. För första gången ska Volvo på allvar konkurrera med premiumvagnarna.

2009: Genomgripande facelift som inte syns mycket på utsidan, förutom fler kromdetaljer. Men sportchassit och andra förbättringar lyfter S80 till oväntade höjder. Dubbelt så kul!

AUDI A6 2004–2010

A6 är nästan besvärande bra, trots att den är "gammal" och snart ersätts.

Länkar fram är en svag punkt, liksom givare till tankmätaren, skeva bromsskivor och diverse elektronikfel. Men i gengäld har A6 – och speciellt i sitt lyxiga V8-utförande – en bedövande god kvalitetskänsla. Däremot är V8-modellen klart dyrare i drift, jämfört med Volvo och BMW, det visar våra tidigare tester i tidningen.



"Nästan för bra, med tanke på sin höga ålder."

BMW 5-SERIE 2003–2009

Köper man en 550i är det inte av en tillfällighet.

Man söker något speciellt – och blir rikligt belönad! När vi testade S80 V8 mot Audi A6 4,2q, Lexus GS 450h och BMW 550i var det den sistnämnda som stod som vinnare. Men visst, även 5-serien har haft problem med byggkvalitet, elfel och skrammel från inredningen. Kolla med de gamla ägarna. Bra bilar förblir bra bilar.



"550i är fantastisk, speciellt motorn. Men priset ..."

JAGUAR XJ8 2003–2009

XJ-serien är på sitt sätt lika egensinnig som Volvo S80. Man har sina värderingar, värnar om sitt ursprung. Det ställer krav på återförsäljarna och det är främst här som XJ-ägarna är grymt besvikna. 15 procent – har vi sett en lägre siffra någonsin? I övrigt hyllar XJ-ägarna sin bil och det är svårt att se några typfel. Förutom elektroniken och elsystemet, men det är knappast unikt för Jaguar ...



"XJ-ägarna hyllar sin bil. Men inte handlarna, de är usla ..."

Sveriges bästa köpguide! auto motor & sports begbilsanalyser bygger på ägarnas erfarenheter av sin bil och återförsäljarna. Ingen annan tidning ger så snabbt information om en ny bil infriar köparnas förväntningar, och information om eventuella problem. Analysen är lika viktig för dig som ska köpa ny som begagnad bil. **Gå in på www.automotorsport.se** och avdelningen "Testa din bil", där har 17 596 läsare redan satt betyg på sin bil – gör det du också! 100 procent är ett ouppnåeligt, genomsnittligt högsta betyg från läsarna.

Bekväm, skön och generöst lyxig. Ändå med ett stort mått av skärpa, tack vare en kraftfull V8-motor på 315 hästar. S80 V8 är en av de bästa bilarna som Volvo byggt. Kanske DEN bästa.

Alla biltillverkare ska vara så förbenat sportiga och dynamiska nu för tiden. Och "sport" stavas i de flesta fall stenhårda spiralfjädrar, stumma stötdämpare och krängningshämmare av typ järnvägsräls.

Och där sitter du och studd-studd-studdss-studdssar fram med din sportiga bil och är så fett cool att det dryer.

Varför inte bejaka det bekväma istället? Vad är det för fel med att färdas behagligt? Lång fjädringsväg, mjuka kränghämmare som håller i,

ÄR DET HÄR VOLVOS BÄSTA BIL? HÖGST TROLIGT!

skönt stoppade stolar och en behagligt låg bullernivå. Sådant gillar jag och ni som läser de här spalterna vet att i min familj är det en XC90 som sköter transporter när alla ska med. Inte världens sportigaste bil – men skön, bekväm, praktisk, fyrhjulsdriven och med en säkerhetsnivå som alla ansvarsfulla familjefäder gillar.

Jag är alltså en smula partisk när jag rullar ut från Bilia, Haga Norra i Stockholm med en S80 V8. Det är den sista V8:an som går att uppbringa i Stockholmstrakten. Utbudet är inte så stort, ens i hela landet. Just det här exemplaret tillhör första årsmodellen, 2006, men har trots det inte gått mer än 3 900 mil. Både utvändigt och i inredningen är det fortfarande nybilskänsla och aluminiumpanelerna ger ett modernt intryck. En bra början.

Först som sist är det förstås motorn som imponerar. Yamaha byggde en 4,4 liter stor V8:a till Volvo som gick att trycka ner på tvären mellan hjulhusen i S80. Vad vi förstått var den här motorn även tänkt att dyka upp i XC70, främst tänkt för USA, men så blev det aldrig. Växthuseffekten och CO₂-hysterin kom emellan.

Några på Volvo har haft väldigt roligt när de "ljudtrimmat" bilen. Direkt från kallstart ryter V8:an igång med ett tydligt, krispigt vrål och lägger sig högt i tomgångsvarv. Låter lite farlig, redan på parkeringen – sådant gillar vi!

När man sedan glider ut i stads-trafiken är motorn mycket tystare och förblir så ända tills man ger full gas. Istället är det den sexstegade automatlådan som imponerar med kvicka, alerta växlingar upp och ner. Hela driv-



Volvo S80 är en diskret glidare för långfärder som dock snabbt kan skifta karaktär, tack vare det aktiva Four-C-chassit och en potent V8-motor.



linan känns tajt sammansatt och fullt modern. Med 315 hästar till hands ska man ha väldigt bråttom innan bilen känns undermotoriserad. "Mer effekt" är en tanke som faktiskt aldrig dyker upp under provkörningen.

Instrumenteringen känns också modern i den här modellen och som vanligt sitter man kungligt i Volvos stolar. Den stående brådan i mittkonsolen har blivit ett signum för Volvo och reglagen är välbekanta för den som någon gång suttit i en nyare Volvo-modell. Enkel, bra ergonomi.

Flertalet S80 V8 AWD som sålts i Sverige har utrustats rikligt av sina första ägare. Så är även fallet med den här vagnen som har blåtandsuppkoppling, Premium Sound, elfällbara backspeglar, aktiva xenonljus, främre och bakre parkeringsassistans,

"Med Four-C hade Volvo avgått med komfortsegern."

Testlaget, i nr 13/06

"Jag har aldrig kört en så ny Volvo som folk inte upptäcker."

Mikael Johnson, i nr 13/06

"S80 är en otroligt bra bil ... men konkurrensen är hård."

Testlaget, i nr 13/06

taklucka, med mera. Två tillval som vi uppskattar speciellt är "BLIS", BLInd Spot Information, som varnar om någon glider upp bakifrån i döda vinkeln. På den här vagnen finns dessutom Four-C, Volvos aktiva stötdämpare.

Med Four-C kan man faktiskt äta kakan och ändå ha den kvar. I läge "Comfort" glider man fram majestätiskt och märker knappt av underlaget. "Sport" och "Advanced" ger direkt en fastare känsla. Vi kan dock lugna alla oroliga som provat gamla S60 R och V70 R – så hysteriskt hårt satt är inte fjädringssystemet i S80. Four-C är absolut något som man ska titta efter om en begagnad S80 V8 är favoritbilen.

Finns det då inte något att klaga över? Jodå. Flera av ägarna har påpekat att dörrsidorna inte riktigt för-

medlar känslan av en lyxbil för dryga halvmiljonen. Det kan jag hålla med om. Och märkligt nog har Volvo valt att göra servostyrningen väldigt "simmig" runt mittläget. Rattkänslan är inte alls på samma höga nivå som drivlinan och Four-C-fjädringen, vilket är synd.

Hur man upplever design är förstas väldigt subjektivt men för egen del tycker jag att S80 åldrats med behag. Den är elegant, utan att sticka ut på något sätt. Vill man ha bilen ännu mer diskret är det bara att ta bort V8-emblemen fram och bak. Då är det bara V8-ljudet som avslöjar bilen.

Text och foto: Pär Brandt.

NY 2006: **Ca 498 900 KR**

BEG. 100510: **289 900 KR**

