



Das Schmiederad Volution X sieht Klasse aus und ist pflegeleicht. Der Auspuff lässt den optisch unveränderten Diesel dumper klingen



Scharf eingestellt

Der neue **Biturbo-Diesel** von **Volvo** macht an. Trotzdem legt **Heico** eine Schippe drauf, erhöht die Leistung und schärft das Gesamtpaket

■ Mit einem Volvo S 80 ist man immer passend angezogen. Auf Deutschlands Straßen gehört der Schwede dennoch zu den Exoten. Warum also dann noch zum Veredler? Der Heico S 80 D5 gibt schon auf den ersten Metern die Antwort. Die Limousine ist dort modifiziert, wo die Serie schwächelt, und sieht zudem verboten gut aus.

Karosserie/Qualität Aber man muss schon zweimal hinsehen, um beispielsweise die geänderte Frontschürze zu entdecken. Auffälliger ist da schon der Kühlergrill ohne Volvo-Emblem. Aber ganz ehrlich: Mehr braucht es am S 80 nicht – und mehr wird wahrscheinlich auch kaum ein Kunde haben wollen. Die Verarbeitungsqualität der Anbauteile erreicht locker das hohe Serienniveau.

Fahrfreude/Antrieb Der Volvo-Fünfzylinder läuft nicht so rau wie ein Vier-, aber auch nicht so geschmeidig wie ein Sechszylinder. Dafür klingt der Motor charismatisch, knurrt angenehm. Und statt wie sonst bei Dieseln üblich – nur hübsch anzusehen, klingt der Sportauspuff sogar richtig schön dumpf. Die serienmäßige Sechsstufenautomatik reicht immer den richtigen Gang, schaltet weich.

Fahrleistungen Nur 25 PS mehr, dazu noch der imposante Radsatz – da haben wir mit dem Schlimmsten gerechnet und die Heico-Angabe von 7,7 Sekunden für den Spurt auf Tempo 100 im Reich der Fabeln gesehen. Tatsächlich kappte der S 80 bei unseren Messungen aber sogar davon noch eine Zehntel ab. Ergebnis: 7,6 Sekunden (Serie 8,5).

Mehr Infos zum Volvo S 80:

de HEFTARCHIV
www.autobild.de
▶ **200640020ab**

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

Fahrwerk/Komfort Das Sportfahrwerk bringt nicht nur wegen der Tieferlegung den optischen Feinschliff, sondern schärft auch die Fahrdynamik. Ob die straffe Auslegung auf kurzen Unebenheiten gefällt, ist Geschmackssache. Generell federt der S 80 nun aber harmonischer, besonders an der Vorderachse.

Preis/Kosten Schnäppchenjäger sind bei Heico an der falschen Adresse. Fakt ist aber: Zu selbstbewussten Preisen gibt es hochwertige Produkte und seriöse Garantien. **[de] Kontakt** Heico Sportiv, Tel. 0 6151-30 09 50, www.heicosportiv.de



Radsatz und Tieferlegung passen perfekt. Der Fahrkomfort: sportlich

TECHNISCHE DATEN

Motor	R5, Biturbo, vorn quer
Hubraum	2400 cm ³
Leistung	169 kW (230 PS) bei 3900/min
Literleistung	96 PS/l
Drehmoment	460 Nm bei 2000/min
Antriebsart	Vorderrad
Getriebe	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	Scheiben, innenbelüftet
Bremsen hinten	Scheiben
Räder vorn/hinten	9 x 20 Zoll
Reifen vorn/hinten	255 / 30 R 20
Leistungsgewicht	7,4 kg/PS

Messwerte

0-100 km/h	7,6 s
60-100 km/h (Zwischenspur)	4,0 s
80-120 km/h (Zwischenspur)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h (k./w.)	37,1/37,3 m
Höchstgeschwindigkeit	231 km/h
Testverbrauch auf 100 km	8,9 l Diesel
Leergewicht/Zuladung	1710/480 kg

Tuning (Auszug)

Abgasanlage Vierrohr, Edelstahl	1290 Euro
Frontgrill	320 Euro
Leistungssteigerung	1790 Euro
Radsatz Volution X (Schmiederäder)	6800 Euro
Schalthebel Aluminium, Leder schwarz	145 Euro
Sportfahrwerk	1100 Euro

Preis Testwagen 55 575 EURO

FAZIT

Schön, dass Heico den S 80 veredelt. Nach dem Umbau zeigt er sich als Leckerbissen, dem mancher auf der Straße anerkennend nachblickt. Das Sportfahrwerk wird nicht jedermanns Geschmack sein, steht dem Volvo aber.

NOTE 2+

