



Estate: v celem tri metre nakladalne dolžine



Temeljnost: mreža in roleta

*Test:*

**VOLVO 850 TURBO ESTATE**

# ESTETIKA

Rečeš "švedsko jeklo" in pomisliš: volvo. Rečeš "volvo" in si zaželiš: kombi (estate). Rečeš "volvo estate", primakneš še "850 turbo" in veš: švedska krona.

Dežela, kjer je znal Hogar Grozni z ladjami po suhem, z avtomobili res nima težav.

Kombinacija je letošnja: volvo 850 s turbo motorjem in (za tiste, ki hočejo) s kombijevo karoserijo. Lepa, zmogljiva in zelo snažna reč.

Nos tega volva, ki nosi "beemvejevsko" številčno oznako, je "mercedesovske" oblike: pokrov nad motorjem obsega tudi masko pred hladilnikom in je - med nizkima, a širokima žarometoma - zaviljen povsem do odbijača. Žaromet sta dvojna in znata tako tudi goreti. Pod odbijačem je spojler z dodatnimi zračnimi režami in z miniaturnima elipsoidnima meglenkama.

Volvo 850 estate je limuzina, ki so ji trikotni bočni okenci povečali v steklena trapezoida, ji podaljšali previs čez zadnji kolesi in jo pokrili z dolgo, rahlo padajočo streho. Tako je nastala skoraj navpična zadnja stena, ki je obenem tudi vhod v prtjažnik. Zgornja polovica vrat je s šipo vred zaviljena v streho, spodnja pa zarezana v odbijač. Ostala sta še proti vrhu

upognjena vogala: spremenili so ju v luči, domiselni lepoti in varni vidnosti na ljubo.

Z boka je 850 estate še vedno povsem značilen volvo. Nos in zadek sta povsem pokončna. Odbijača sta orjaška, okna so velika in glavna bočna linija je vzporedna s cesto. Testni estate je imel še prtjažna nosilca, ki se sploščeni strehi tudi optično lepo prilegata, in v zadnjo levo bočno šipo vtisnjeno radijsko anteno. K vidnemu delu paketa "turbo" pa sodijo velika, široka in lahka platišča (za nizke gume), diskretnost oznake in - za doplačilo - že v tovarni znižano podvozje.

Zadnja vrata se odpirajo visoko ter s pomočjo tečajev in opornikov, ki ne krnijo izreza, nakladalni rob pa je le 590 milimetrov od tal. Spretnost oblike in ličnost izdelave se nadaljuje tudi v notranjosti. Osnovni prtjažni prostor meri vzdolžno 1040 mm, prečno 1480 mm in po višini 800 mm. To pomeni za 960 normnih litrov praznine.



**Zadnja klop: s tremi avtomatskimi pasovi in z otroškim sedežem**



**Kokpit: brez neizpoljenih želja**



Klop je po tretjini deljiva in tudi povsem sklopljiva. Tako dolžina prtljažnika naraste na 1830 mm, njegov najožji talni del (med blatnikoma zadnjih koles) pa meri 1130 mm. Normne prostornine je v tem primeru za 1580 litrov. In kam bi dali sobno uro z utežmi in nihalom, ki je sicer vitka, a višja od pravkar zapisanih mer? Tudi to gre. Prednji (sovoznikov) sedež je moč preganiti, to pa pomeni, da more biti tovor dolg skoraj tri metre. Volvo 850 estate je kombi v pravem pomenu besede.

Rezervno kolo je pod podom prtljažnika, tam zraven pa je še ena pokrita in plitka vdolbina: za tanke predmete ali pa za doplačilni sedež za otroka. In če otroka ni, je moč notranjost zadka tudi prekriti: s priloženo roletno in mrežo.

Udobje in varnost sta pri tem avtu zelo spretno združena. Tako kot limuzina ima tudi estate že znano zgradbo "potniške kletke" s SIPS, kar pomeni bočni varovalni sistem,

ki zmore nevarne stranske udarce razbiti na celotno bočno "mrežo" zaščitnih elementov in tako obvarovati potnike. Značilno volvovska je tudi drsna samodejnost (AHR) za višinsko prilagajanje zgornjih oprijemalnih točk pri prednjih varnostnih pasovih. In za inovacije gre šteti zadnjo klop, ki združuje tri lastnosti hkrati: iz limuzine preseljen otroški sedež, ki zna biti tudi zgolj sredinski komolčni opornik, tri povsem v sedežno konstrukcijo vpete avtomatske varnostne pasove (ki pri zlaganju klopi niso niti malo v napoto) ter zgibalni mehanizem klopi in vgrezljiva zglavnika, zaradi katerih je zadek tega volva med najuporabnejšimi ta hip.

Prištejte še preostanek ponudbe: od usnja na sedežih (testni avto) do temeljite sedežne oblike, pa od klimatske naprave do pliša in brezhibne končne obdelave. Prednja sedeža in volanski obroč so po višini nastavljivi, šipam, ključavnicam, pomični strehi



**Antena: v zadnji bočni šipi**

in ogledaloma (z njunim ogrevanjem vred) služi elektrika, greti je moč tudi sedeže, zračna blazina v volanskem obroču je serijska, druga (pred desnim sedežem) pa sodi na seznam doplačil.

Skromna za estate, oziroma za potovalni pedsedežnik zgornjega srednjega razreda in tolikšnih notranjih mer, se zdi le dovoljena obtežba vozila. Pa tudi vzmetenje (samodejnost višine zadka od tal sodi k posebnim naročilom) pod polno pezo pretirano omahne. In tako smo, v isti sapi, tudi pri zelo izrazitem poglavju po prenosu motorne moči na cestišče.

Motor sam po sebi je namreč enako eleganten izdelek kot preostalo vozilo. Nastal je



iz sesalnega 2,5-litrskega petvaljnika (različici GLE, GLT), le da so mu tokrat - zaradi na novo vstavljenih vodnih kanalov med valji - zmanjšali vrtilne in tako znaša gibna prostornina le 2319 kubikov. Turbinski polnilnik in motronic 4.3 z OBD II (kar je kratica za drugo generacijo samodijagnostike), dve odmični gredi v glavi in po štiri ventili za vsak valj omogočajo, da zmora ta konstrukcijsko moderen in lahek motor doslej največjo moč te znamke: 166 kW (225 KM) pri 5280 vrtljajih v minuti. Zmora pa tudi spretnejši navor 300 Nm, ki drži to vrednost od začetnih 2000 do 5280 vrtljajev v minuti. Torej je jasno, zakaj temu stroju ni treba trgati drobno, da bi ga hitro vozili.

Značilnost običajnih turbo motorjev so preprosto odpihnili: volvo 5T zmora spontane odzive že pri najnižjih delovnih območjih, prav te spontanosti pa je, predvsem na zglateni in spolzki cesti, dostikrat tudi za kanec ali dva preveč. Volvo 850 turbo zahteva od voznika precej večšine, ko gre za spravljanje moči na cesto. Bolj ko je cesta spolzka, bolj ko je zadek obtežen, bolj spreten je treba biti. Michelinove gume 205/50 ZR 16 (testni avto) delajo, kar morejo, ampak fizika ne pozna čudežev. Tudi TRACS, ki je Volvova različica sistema zoper zdrsanje gnanih koles, ni vsemočen: deluje zgolj do hitrosti 40 kilometrov na uro, torej le na začetkih ostrejših speljevanj,

pa tudi takrat s sodelovanjem voznikove premissljenosti.

In tako ostaja resnica: volvo 850 turbo estate je brez dvoma avtomobil, ki ga je moč hitro in ostro voziti, a pod pogojem, da zmorate vselej pravočasno zaznati zdrsanje zadnjih koles. Z vsem preostalim ni težav: štiri posamične obese (s posebej temeljito zadnjo premo) jamčijo natančno vodenje, prednji pogon zahteva nežno dodajanje volana in kratke gube pod kolesi, ki jih je čutiti tudi preko sedežev, oznanjajo, da je vzmetenje odločneje naravnano na čvrstost kot pa na brezmejno udobje.

Zato se karoserija tega volva nikoli preveč ne nagiba in zato so vsa štiri kolesa vedno odločno na (suhih in čvrstih) tleh. Naglim vijuganjem je moč streči s servoojačanim volanom in s samo tremi zavrtljaji v celem, ostru zaviranju pa vam utegne skaziti občutek premehekega zavornega pedala, čeprav učinkovitosti štirikolutnih zavor z ABS to niti malo ne načne. Volvo je glede tega sam sebi vedno zelo dobro kos.

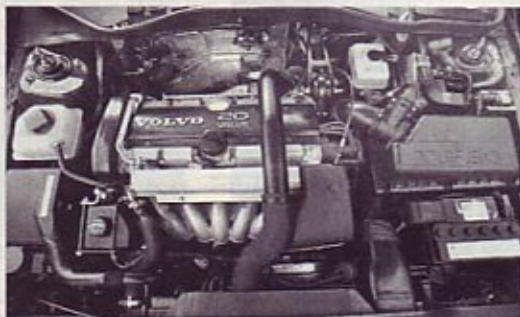
• • •

Pri tem avtu zmaguje estetika: estetika oblike, motorne uglajenosti, notranje zasnovane in udobja, pa tudi končnih zmogljivosti in nadvse natančne končne obdelave. Estetski estate turbo torej, ki je volvo 850 odlično narisan na kožo!

**Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK**



*Vogala so spremenili v luči, lepoti in varnosti na ljubo.*



**Motor: 5 valjev, 20 ventilov, turbo, 225 KM**

*Skromna za estate se zdi le dovoljena obtežba vozila.*

## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 2319 kubikov - kompresija 8,5:1 - največja moč 166 kW (225 KM) pri 5280/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 71,6 kW (97,0 KM)/liter - največji navor 300 Nm pri 2000-5280/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic 4.3) - turbinski polnilnik na izpušne pline, polnilni tlak 1,66 kPa - vodno hlajenje, 7,0 litra - motorno olje 6,2 litra - akumulator 12 V, 65 Ah - alternator 1400 W - uravnani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,070; II. 1,770; III. 1,190; IV. 0,870; V. 0,700; vzvratna 2,990; diferencial 4,000 - platišča 6 1/2" x 15 - gume 205/50 ZR 16 (michelin), katalni obseg 1,86 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 39,9 km/h

**Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 (7) sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem - Cx = 0,32 - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, trikotno povezana vzdolžna in prečna vodila, vijačne vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj notranje hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežem) - volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,8:1, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4710 mm - širina 1760 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2665 mm - kolotek spredaj 1520 mm, zadaj 1470 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslon.) 1760 mm - širina (kolokolci) spredaj 1510 mm, zadaj 1550 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1100 mm, zadnja klopa 890-660 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljajnik (normna) 960/1580 litrov - posoda za gorivo 73 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1460 kg - dovoljena skupna teža 1940 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1600 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h: 7,5 s - poraba goriva (ECE): 6,9/8,5/12,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
242 km/h (V. prestava)

## Pospeški:

0 - 60 km/h	4,0 s
0 - 80 km/h	5,7 s
0 - 100 km/h	7,4 s
0 - 120 km/h	10,8 s
0 - 140 km/h	13,9 s
0 - 160 km/h	18,7 s
0 - 180 km/h	24,5 s
0 - 200 km/h	34,1 s

1000 m z mesta:  
28,0 s (190 km/h)

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	31,1 s (185 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	35,5 s (163 km/h)

## Zavorna pot:

od 150 km/h	91,8 m
od 100 km/h	39,2 m

## Natančnost merilnika hitrosti:

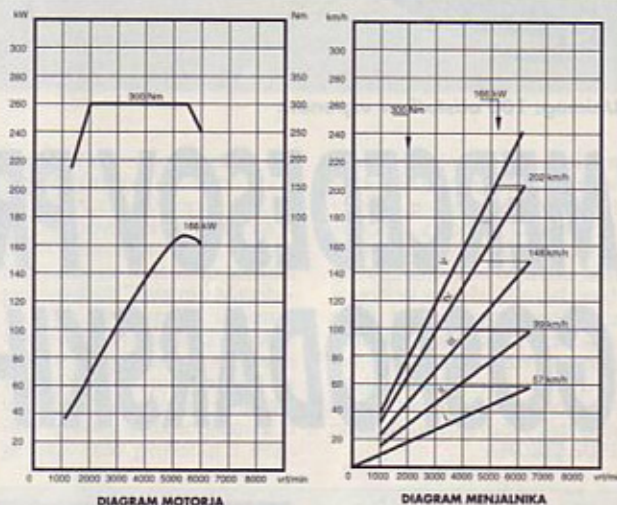
kazalec na:	resnično:
60	57,8
80	78,0
100	97,4
120	117,1

## Poraba goriva:

testno povprečje	12,6 l/100 km
------------------	---------------

## Končna ocena

Če volvo, potem kombi, če kombi, potem volvo? Da, tudi tako bi lahko rekli. Volvo 850 turbo estate je nedvomno ena najboljših kombinacij dobrih zmogljivosti, dobrega počutja in kombijevske uporabnosti v tem avtomobilskem razredu.



## Hvalimo

- motor in menjalnik
- oblika (estate)
- oprema in počutje
- prostornost in pripravnost zadka
- končna obdelava

## Grajamo

- zdravanje gnanih koles
- mehkost zavornega pedala
- prezajetna prednja zglavnika
- občutljivost zadka na obtežbo

## Cena

SIT 5.649.000 (Revoz Novo mesto)