

Kratek test

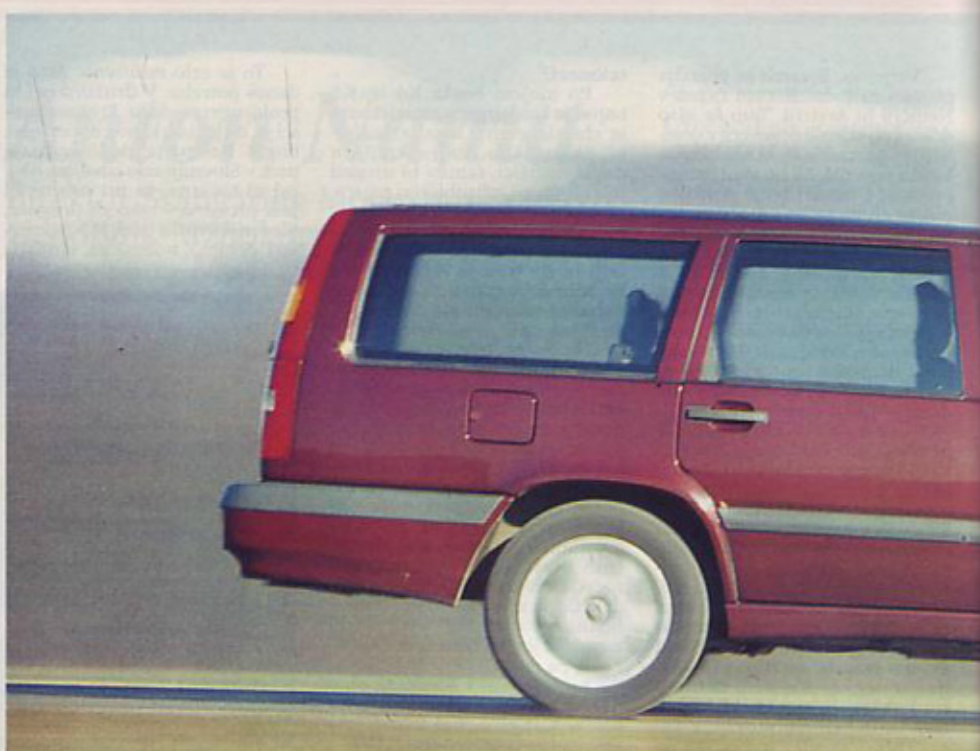
VOLVO 850 GLT ESTATE

Če imajo svoje kombi-jevske različice srednje veliki mercedesi, beemveji in audiji, jo mora imeti tudi volvo 850. Če imata takšni različici volva 850 GLE in 850 turbo, jo mora imeti tudi volvo 850 GLT. In pri Volvu se kombiju reče estate.

Od zadaj ga je moč spoznati po nežno upognjenih ter od odbijača do strehe segajočih lučeh. Od spredaj je takšen kot limuzina. Streha je še vedno dokaj ravna, vrat je, jasno, pet, sedežev prav toliko, prtljažne prostornine pa vabljuje več kot dovoljenih obtežbenih kilogramov.

Domislice so skandinavsko sveže in zelo uporabne: tečaja zadnjih vrat ne kvarita nakladalnega izreza, po tretjini deljivo zadnje klop je moč zložiti, ne da bi izvlekli zglavnika na njenem naslonjalu, komolčni opornik na njej je hkrati otroški sedež, trije avtomatski varnostni pasovi so v klop integrirani tako, da ne ovirajo njenega zlaganja, in prednji desni sedež je zgibljev - skoraj tri metre dolgim (in pripravno ozkim) tovorom na ljubo.

Eстетika estate je opazna z zunanje in notranje strani. Odlična končna obdelava prav tako! Če se vam izza volanskega obroča prvi hip zazdi, da je bližnja okolica okorna in najmanj iz prejšnjega avtomobilskega desetletja, je to zato, ker volvov niste navajeni. V resnici sedite tik za zračno blazino, tik ob temeljitih bočnih ojačitvah in približno na sredini med obema zmečkljivima karoserijskima koncema, med katerima je varno "nedosegljiva" tudi posoda za gorivo.



USTREZEN PROFIL

Počutje potnikov je seveda limuzinsko, ročice in stikala, namenjena vozniku, so logična, a pestro razmeščena in oblikovana kot v bombnikih iz druge svetovne vojne, pedala so klasično avtomobilska, da bolj ne morejo biti, in prestavne ročice boste veseli, tudi če ste zaljubljeni v avtomatiko.

Lučka pred nosom zoprno (a koristno!) utripa, dokler se ne privežete k sedežu, prednja pasova imata drsno (višinsko) samodejnost - AHR - ki se včasih zaplete, kontrolna luč zavor ugasne po prvem pritisku na zavorni pedal, volanski obroč in voznikov sedež sta po višini nastavljiva, okna v prednjih vratih, ključavnice in alarm so elektrificirani, električna, z ogrevanjem vred, pa doseže tudi veliki zunanji ogledali. Stopenjska klimatska naprava je namenjena vsaki vzdolžni polovici avta posebej, drobnarijskih odlagališč je dovolj, da morete v prtljažniku imeti samo kovčke, in zvočna karoserijska izolacija je toliko nežna, da je dvajsetventilski petvaljnik prijetno v ušesih.

Moči v njem je za čisto solidno številko, navora prav tako, je pa res, da prožnost - ob naraščajoči obtežbi vozila - rahlo upada. Ampak motor se rad vrtil, in če voznik rad pretika, ni vzroka za jezo: volvo 850 GLT estate zna biti živahen in dovolj hiter avtomobil. Testna povprečna poraba goriva vas utegne morda malce demoralizirati, ampak upoštevajte, prosim, da pri AM vozimo ostro in v vseh pogledih na zgornjih zmogljivostnih robovih. Zato je moč motorno žejo pogasiti tudi z

zgolj devetlitrsko številko za 100 prevoženih kilometrov. Pa tudi s petnajstlitrsko (in celo večjo), če ste še bolj surovi od nas.

Tudi v tem volvu prevladuje ergonomija, v zadku sta še dva plitka predala, tudi če si ju ne zaželite, (zasilno!) rezervno kolo pa je v dnu prtljažnika in je takšno (tudi glede na odmerjeni prostor) povsem brez vzroka. Togost volva je samo navidezna. V resnici je to vljuden, do potnikov prijazen in do voznika uglašen avtomobil, ki se tresoč upira





le zelo kratkim cestnim gubam, potem pa elegantno in zrelo premaguje vse druge težave: od ostrosti ovinkov, kjer je dolgo časa povsem nevtralen, do dolgih cestnih valov in ugodnih hitrostnih povprečij, če gre ravno za dolge poti. Čisto na meji zahteva rahlo dodajanje volana, čisto na meji se zavore nežno pregrejejo in čisto na meji se obremenjeni zadek opazno povese, ker samodejno izravnava njegove višine ni serijsko vgrajeno. Ampak zavoljo tega menda ne boste tečni. Motor je dovolj izdaten, da je njegove zmogljivosti včasih težko spraviti na (spolzko) vozišče, udobje je v celem tudi povsem po meri višjega srednjega razreda in zunanja podoba tega volva je dovolj elegantno kombijevska, da vam ga bodo sosedje zavidali.

Ko vse to pretehtate, je jasno: volvo 850 GLT estate je nadvse soliden švedski izdelek, vreden občudovanja, ki mu ga mnogi namenajo, in dovolj šarmanten, da razblini lastno karoserijsko oglatost. Torej je čisto ustrezen profil: za vse tiste, ki si želijo kombi in pri tem zahtevajo, da se mu reče volvo 850 GLT. Saj ponavadi res vedo, kaj hočejo!

Tekst: MARTIN ČEŠENJ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: petvaljni - vrhni - gibna prostornina 2435 ccm - kompresija 10,5:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6200/min - največji navor 220 Nm pri 3300/min - ročni gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - elektronska vzbujanje goriva in vžig (bosch LH-jetronic 3.2) - vodno hlajenje - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - I, 3,380; II, 1,900; III, 1,190; IV, 0,870; V, 0,700; vzvratna 3,300 - diferencial 4,000 - gume 195/60 R 15 V (michelin)

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem - Cx = 0,32 - spredaj posamične obese, zadaj poltoga prema - kalutne zavore za vsa štiri kolesa, ABS

- volan z zobato levitjo, servo
Mere, zunanje: dolžina 4710 mm - širina 1760 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2665 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina 1760 mm - širina 1510/1550 mm - višina 940/900 mm - vzdolžnica 910-1100; 890-660 mm - prtljažnik (normino) 960/1580 l - posoda za gorivo 73 l

Teža: prazno vozilo 1423 kg - dovoljena skupna teža 1970 kg - dovoljena teža prikolice brez zavore 700 kg, z zavoro 1600 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (lavarna): največja hitrost 200 km/h - 0-100 km/h: 10,4 s - poraba goriva (ECE): 6,4/8,0/13,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost:

208 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,4 s
0 - 80 km/h	6,3 s
0 - 100 km/h	9,2 s
0 - 120 km/h	13,1 s
0 - 140 km/h	17,5 s
0 - 160 km/h	23,8 s
0 - 180 km/h	35,2 s

1000 m z mesta

32,3 s (174 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	34,6 s (157 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,9 s (141 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	94,6 m
od 100 km/h	40,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	55,0 km/h
80	75,1 km/h
100	92,6 km/h
120	114,0 km/h

Poraba goriva:

tesno povprečje 13,9 l/100 km

Hvalimo

- počutje
- motor in menjalnik
- karoserijska oblika
- prostornost
- zadnja klop
- lega na cesti
- višja varnost
- končna obdelava

Grajamo

- zadržavanje gnanih koles
- prevelika prednja zglavnika
- ni rolete čez prtljažni prostor
- zapletanje prednjih pasov
- občutljivost zadka na obtežbo
- skromna dovoljena obtežba vozila

Cena: SIT 5,349.924 (Revuz, Novo mesto)



Kokpit: tradicija in uporabnost



Notranja prtljažna dolžina: skozi ves prostor



Motor: 2.5 - 20 V



Popolnost: zadnja klop

Končna ocena:

Kombinacija lične oblike, ugodne prostornosti in prijetnih trikov z zadnjo klopjo je pri volvo 850 GLT estate v primerem sožitju z zmerno (a še vedno nadpovprečno) zmogljivim motorjem ter z varnostjo in zanesljivimi voznimi lastnostmi. Prestiž znamke pa navdušuje tudi tiste, ki pravkar naštetih lastnosti sploh ne opazijo.