

*Test:*

**VOLVO**  
**850 GLT**

# COOL!



**Resnost notranjosti:** preglednost, ergonomičnost, brezhibnost

**Oštevilčenost zadka:** na glavo preberite, rim se!

**Velikost prtljavnika:** višina, širina, povečljiva dolžina





Daljni sever ni predaleč. Ko so v Göteborgu sredi leta 1991 naredili volvo 850 GLT, je zapeljal naravnost proti Ingolstadtu, Stuttgartu in Münchnu. Ve se, zakaj.



Švedski mercedes hoče biti v isti sapi tudi audi in BMW, pa čeprav ferrarijevske rdeč, kot je bil tale, na testu. Se spominjate volva 444 iz davnih šestdesetih let? Nič hudega, če se ga ne! Zgodovina se pri Volvu ponavlja, pravzaprav jo sproti izdelujejo in tudi 850 GLT je natančno takšen, kakršen volvo mora biti: cool!

Hladen v najboljšem pomenu besede. Vzvišen nad moderno aerodinamično obliko. Preračunljiv, ko gre za natančnost. In vselej znova bleščeč, ko gre za ime. Nič skandinavsko ledenega ni v njem, a tudi tako vroč kot Švedinje na sredozemskem soncu noče biti. Odličnost ne sprejema skrajnosti!

Zato tudi 850 ostaja volvovsko tog in oglat, z dvakrat zalomljenima bočnima linijama, a sploščenim in topim nosom ter zadkom, ki je videti prekratek samo zato, ker je tako visok. Oglato je tudi vse drugo na tem avtu, celo kolesa bi bila, če bi kdo izumil takšna. Ampak oglate so lahko tudi zapestne ure, pete na čevljih in letalonosilke, pa se zaradi tega nihče ne razburja. In zato ima volvo takšne tudi volanske prečke, obod armaturne plošče, prenekatera stikala in tiste pičlo odmerjene predale, ki jih je mogoče najti v njem. No, japonski volvo že zaradi vsega tega ne bi mogel biti.

S 4,66 metra dolžine ni ravno dolg avtomobil, a ker ima motor poprek v nosu, njegove notranje dolžine to ne prizadene. In račun se izide v vseh treh prostorskih smereh: na zadnji klopi ostaja dovolj prostora tudi če sta prednja sedeža potisnjena povsem v zadnjo lego, širine je dovolj, da si je na sredi zadnje klopi moč zaželeli peti sedež (ne le otroški) z lastnim varnostnim pasom in vzglavnikom vred, klobuk pa je v avtu tako in tako bolje sneti, čeprav v tem volvu noče biti obveznost. Prištejte še prtljažnik z »luknjico« v naslonjalu in z del-



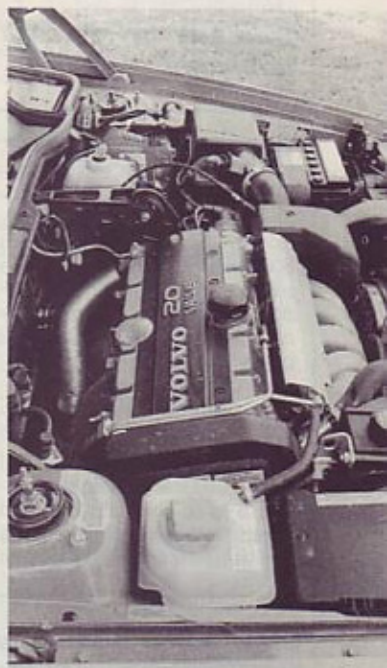
no ter v celem zgibljivo klopjo (ne da bi bilo treba puliti vzglavnike), pa vam mora biti jasno: tudi če 850 GLT sili zgolj med manjše in srednje velike mercedese, audije in beemveje, ostaja dovolj prostoren, udoben in imeniten avtomobil za življenje v njem (in z njim).

Zdaj pa varnost: prednja pasova sta po višini prilagodljiva in samozatezna, strešna oporni-

*Oglate so lahko tudi zapestne ure, pete na čevljih in letalonosilke, pa se zaradi tega nihče ne razburja.*

ka B sta posebej ojačana, vrata prav tako, nos in zadek sta varno zmečkjiva tudi za zamaknjene vzdolžne udarce in SIPS (Side Impact Protection System) je od leta 1989 inovacija zoper prečne udarce v potniški prostor. Sestavljajo ga ojačitve pod sedeži in v njih, trebuh vozila pa so spremenili v »absorpcijsko škatlo« kot razveseljivo jamstvo za preživetje ob trčenju. Roko na srce: vsega tega potnik ne opazi, saj prostornost notranjosti ni prav nič prizadeta; vseeno pa se zdi, da je vzvojnost karoserije glasnejša, kot smo je bili pri volvih vajeni doslej. Ali pa je moč posamične črčke prišteti zgolj h končni obdelavi vozila?

Serijska oprema je solidna: nastavljiva žarometna snopa, ogrevana prednja sedeža, štiri stropne luči, opozorilni luči za nepripete varnostne pasove, osrednja ključavnica, električno pomične šipe v prednjih vratih, za voznika pa še nastav-



**Matematika motorja: pet valjev, dvajset ventilov**

ljiva (tudi po višini) sedež in volanski obroč, elektrificirani in ogrevani zunanji ogledali, potovalni računalnik z zunanjim termometrom in vse tisto, kar je v takšnem avtu pričakovati od armaturne plošče: merilniki vrtljajev, hitrosti, motorne temperature in goriva ter poglavitne kontrolne luči. Oblikovalska doslednost je pri stikalih opešala: nekatera so okrogla in vrtljiva, druga so ploščata in stisljiva, tretja pa povsem oglata in drsna. Tudi razporeditev ni tako zelo natančna, kot bi pri Volvu mogla biti, ko pa se voznik pravilno namesti, vseeno dobro vidi in doseže vse, kar mora; pa je posamične znake



notranje okornosti tega avta pripravljen odpustiti. Volanski obroč je namenjen držanju po pravih dobre vožnje, ob pedalih je čvrsta opora za levo nogo, ko je ta brezposelna, prednja sedeža pa sta spretno naklonjena udobju in bočnim prijemom hkrati.

Zahteva po njih je v tem avtu pogosta. Motor v nosu je petvaljnik z 2,5 litra gibne prostornine, dvema odmičnima gredema v glavi, z dvajsetimi ventili in s 125 kW največje moči. Tovarniška oznaka zanj je B5254F in je – razen po številu valjev – v najbližjem sorodstvu

### *Odličnost ne sprejema skrajnosti!*

z vrstnim šestvaljnikom B6304F, iste znamke. Tako ima petvaljnik lahka glavo in blok, variabilni sesalni sistem ter 90 odstotkov navora med 2000 in 6000 vrtljaji šestkrat uležajene ročične gredi. Motor brezhibno vžiga, rad steče in se prijetno oglašča. Vrtljaje prenaša tudi precej čez začetek prepovedanega polja pri številki 6500, njegova prožnost pa jamči tekočo vožnjo brez voznikove ostrine.

Med našimi meritvami je bil testni 850 GLT odlično razpoložen, zato so pospeški boljši od tovarniško objavljenih, poraba goriva (povprečna za celotni

*Med našimi meritvami je bil ta volvo odlično razpoložen.*



*S tem volvom bi se z veseljem pustila zapeljati. Ženske iščemo pri moških varnost. Volvo 850 GLT je torej tak kot idealni moški: varen, zanesljiv, ni mu treba likati srajc, ne oporeka, je vedno eleganten, ...*

*Njegova resna napaka je samo njegova cena.*

*Sava*

test) pa z 12,8 litra na 100 prevoženih kilometrih tudi še ugodno zmerna. Tolikšna zmernost je predvsem plod motornih prožnosti in lastnosti, da se zelo ustrežljivo odziva pedalu za plin. Tako se najvišjim motornim območjem človek – celo povsem nehote in zgolj lagodnejšemu počutju sopotnikov v prid – velikokrat odreče.

Največjo hitrost (214 km na uro) doseže ta avto v peti pre-

stavi, ob zelo zmernih 5300 vrtljajih v minuti. Menjalnik pa je tudi v celem skladno prilagojen motorju: ne le računsko, tudi po merah. Zavaljo prečne namestitve motorja so morali menjalnik »skrajšati«, to pa jim je uspelo s pomočjo še druge sekundarne gredi, ki je omogočila razporeditev zobnikov na vsega 36 centimetrov celotne (zunanje) dolžine.

Dokaj svojstvena je tudi zadnja prema tega volva. Poime-

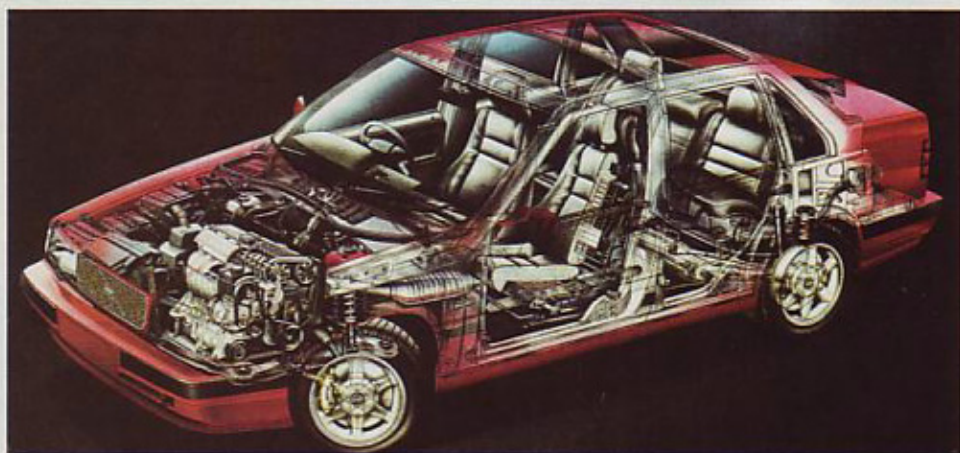
novali so jo »delta«, zaradi podobnosti s to grško črko, z njeno zasnovo pa je uspel uporaben kompromis med tugo premo in posamičnimi obesami. Trikotna in prožna povezava vzdolžnih ter prečnih vodil omogoča dobro prilagodljivost celotne preme med ostrimi in zahtevnimi vijuganji, to pa pripomore, da je 850 GLT tudi z lego na cesti visoko zmogljiv, natančno vodljiv in varen avtomobil. Njegove rezerve so precejšnje, njegova lega na suhem in čvrstem vozišču pa je skoraj povsem nevtralna. Z značilnostmi prednjega pogona se odzove šele na zelo zgornji hitrostni meji, ali pa – malce prej – na spolzkih tleh, ko postane nos pretežak in beži iz ovinka, ampak popravki za volanom in zavorami niso tvegani: zadek se odziva zelo obzirno in povsem nadzirljivo.

Solidne so tudi vse štiri kolutne zavore in solidno je še dosti drugega pri tem avtomobilu. Volvo ne tvega in ostaja – volvo.



To pa pomeni kakovost, zmogljivosti, udobje in imidž. Navsezadnje je volvo 850 prav te dni na voljo tudi kot kombi: zoper audije avante in podobne reči. Švedski sever ni tako daleč in ni tako mrzel, kot se morebiti zdi. Samo cool morate ostati!

Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: IGOR MODIC





## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni - štirilaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 2435 kubikov - kompresija 10,5:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bato pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 51,3 kW (69,8 KM)/liter - največji navor 220 Nm pri 3300/min - ročni gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch LH jetronic 3.2) - vodno hlajenje, 7,2 litra - motorno olje 1,3 litra - akumulator 12 V, 65 Ah - alternator 1400 W - uravnavači izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,380; II. 1,900; III. 1,190; IV. 0,870; V. 0,700; vzvratna 3,300; diferencial 4,000 - platišča 6 1/2 J x 15 - gume 195/60 R 15V (michelin), katalni obseg 1,87 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 40,1 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem -  $C_w = 0,32$  - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, trikotno povezana vzdolžna in prečna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebaj hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,2 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4660 mm - širina 1760 mm - višina 1400 mm - medosna razdalja 2665 mm - kolotek spredaj 1520 mm, zadaj 1470 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,2 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (kormalci) spredaj 1510 mm, zadaj 1550 mm - višina (nad sedežem) spredaj 980 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnja klop 900-700 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normino) 416 litrov - posada za gorivo 73 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1330 kg - dovoljena skupna teža 1820 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1600 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,9 s - poraba goriva (ECE): 6,6/8,3/12,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

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

**Pospeški:**

0 - 60 km/h	4,3 s
0 - 80 km/h	6,1 s
0 - 100 km/h	8,6 s
0 - 120 km/h	12,6 s
0 - 140 km/h	16,9 s
0 - 160 km/h	22,4 s
0 - 180 km/h	33,8 s

1000 m z mesta:  
31,4 s (176 km/h)

**Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV.):  
33,9 s (160 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):  
38,2 s (145 km/h)

**Zavorna pot:**

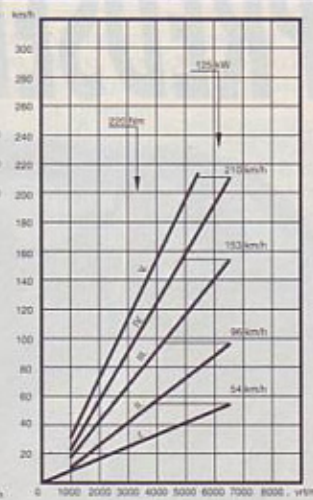
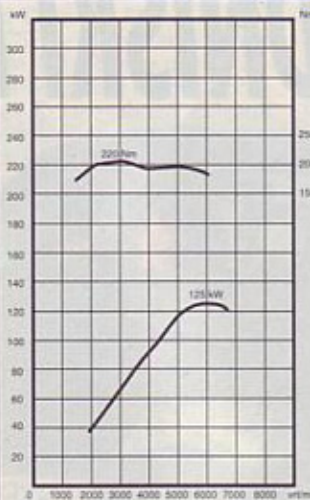
od 150 km/h	93,1 m
od 100 km/h	39,1 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	55,0
80	74,4
100	92,4
120	113,7

**Poraba goriva**

testno povprečje:  
12,8 litra/100 km



## Hvalimo

- tradicionalnost
- prostornost
- motor in menjalnik
- zmogljivosti
- lega na cesti
- zasnova in izdelava
- varnost

## Grajam

- navidezna okornost
- neenakomerna gibljivost volana
- dva "črička" v notranjosti

## Cena

SEK 157.000 + 52,6 odstotka tolarskih dajatev (Revoz, Novo mesto)

## Končna ocena

Volvo 850 GLT je limuzina višjega srednjega razreda z zelo dobrimi zmogljivostmi. Tradicionalna in za te čase pretoga oblika marsikomu ni všeč, toda kdor hoče volvo, se mora z njo sprijazniti. V zameno dobi veliko dobrega