



**⚙️ ALLTAGSTAUGLICHKEIT** Wenn nicht der 850, wer dann? Viele Neuwagen taugen weniger

**🔧 SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT** Es geht kaum unfreundlicher. Der 850 zeigt sich von seiner verbauteiten Seite

**🛒 TEILEVERSORGUNG** Bestens! So wie Skandix, Skanimport oder P führen ein breites Sortiment

# Die **Kupplung** ist sein **Kryptonit**

Bitte blättern Sie weiter. Diese Kaufberatung ist überflüssig. Der Volvo 850 ist ein unzerstörbarer Stahlkasten erster Güte. Und das ist gut. Denn an dem verbauten Schweden zu schrauben kann Freunde konservativ konstruierter Fahrzeuge schneller traumatisieren, als ein 850-Turbo auf Hundert ist

**Q**uer eingebauter Fünfzylinder aus Aluminium, mehrere Nockenwellen und dann auch noch Vorderradantrieb. Den verschlissenen Spruch vom „letzten echten Volvo“ kann angesichts dieses Innovations-Feuerwerks keiner ablassen. Doch trotz allen Fortschritts ist der erste in Schweden gebaute Volvo mit scharrenden Vorderhufen genau so zäh und unbesiegbar wie seine Vorfahren.

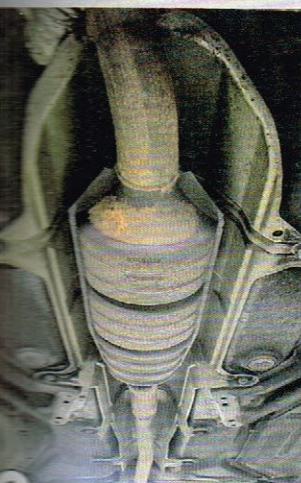
„Der Kilometerstand sollte beim Kauf keine Hauptrolle spielen“, stellt Christian Pade, Dekra-Prüfer und Volvo-850-Experte, gleich zu Anfang klar. „Am wichtigsten ist es, ein gepflegtes, gewartetes Auto zu finden, denn Schrauben macht am 850 keinen Spaß“,

spricht der Ingenieur und entriegelt die Haube. Soweit sieht der Motorraum für ein modern konzipiertes Auto ganz aufgeräumt aus, die Probleme erfährt der Halter erst, wenn er dem 850 mit

vollem Tatendrang und dem Willen, aus dem Hornbach auf die Straße zu kommen, die Karosse rückt: Zwischen Zahnrädern und Längsträger passt mal die flache Hand







**1** Im Gegensatz zu den Vordrängerbaureihen zeigt sich die Gasanlage äußerst langlebig



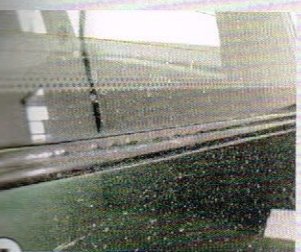
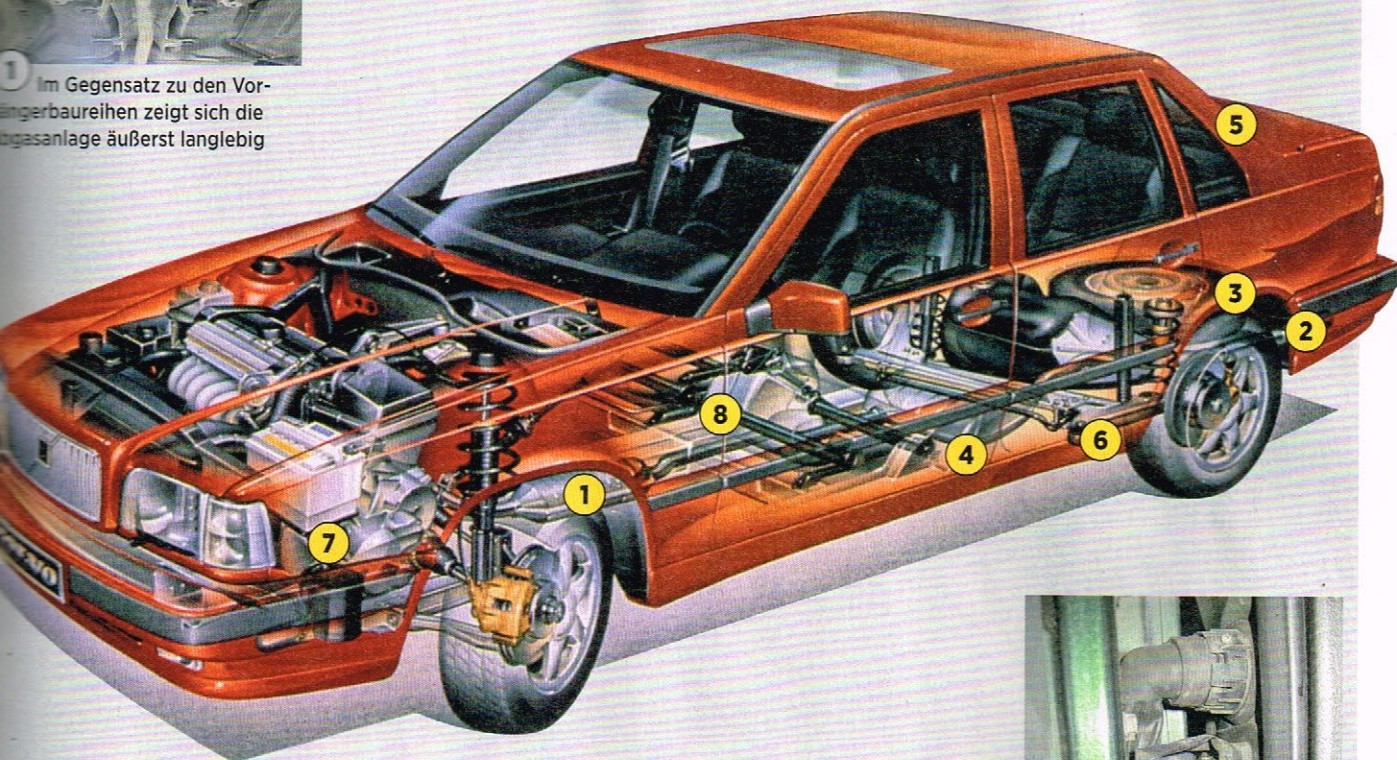
**2** Einziger Auspuffknackpunkt ist die abrostende Aufhängung des Endtopfes. Skandix hat ein schraubbares Reparatur-Kit im Sortiment



**3** Blühen die Radläufe, ist nicht Volvo schuld, sondern eine unsachgerechte Unfallinstandsetzung



**4** Egal wie interessant das Objekt der Begierde auch ist, wuchert hier der Rost unter der Abdeckung hervor, sollte man gehen



**5** Keine Sorge. Hier rostet nur die Metallseele der Heckscheibenverriegelung, nicht die Klappe selbst



**6** Erst einmal hatte Pade einen 850, unter dessen Schwellerabdeckungen der Rost wütete



**7** Verschlissene Exemplare weisen gelegentlich Durchrostungen am Kotflügel auf



**8** Knackende Türfangbänder ziehen früher oder später aufwendige Reparaturen nach sich

wechsel, die Kurbelgehäuseentlüftung lässt sich nur nach Demontage der raumfüllenden Ansaugbrücke wechseln. Der GAU bei allen Wartungsarbeiten, die Mutter aller wirtschaftlichen Totalschäden beim Volvo 850 ist jedoch eine verschlissene Kuppelgabel. Das losgeschraubte Getriebe passt nicht durch den Spalt zwischen Hilfsrahmen und Motorblock, so dass der Fünfzylinder mittels Motorbrücke in der Schwebe gehalten

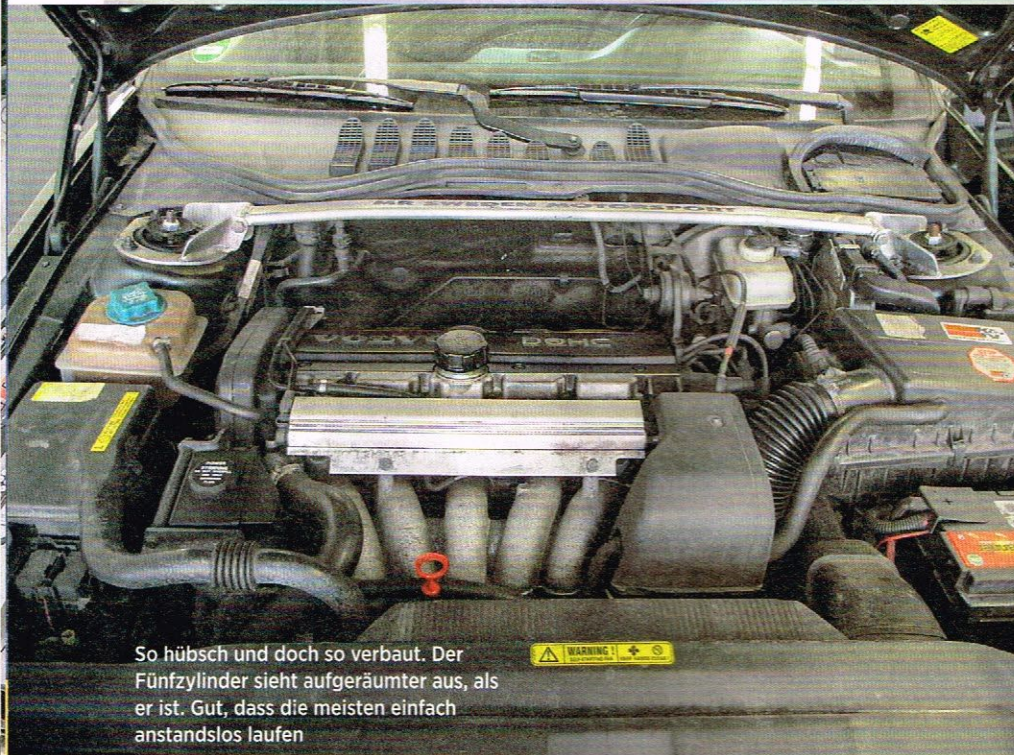
werden muss – oder alternativ der gesamte Fahrschemel von der Karosserie geschieden wird. Aber wenn sich ein Hersteller derart verkopfte Konstruktionen erlauben kann, dann Volvo. Selbst die ungepflegtesten Rest-TÜV-Exemplare mit Zündkerzen aus den Neunzigern und zehn Erdumrundungen auf dem Tacho drehen tagtäglich weltweit treu ihre Runden, während andere Zeitgenossen längst vom ADAC eingesam-

melt und geshreddert wurden. Zum Ölnachfüllen sollte die Haube allerdings auch ohne technischen Anlass regelmäßig geöffnet werden. Bis zu einem Liter 10W-40 auf 1000 Kilometern sind laut Pade normal und deuten nicht auf Verschleißerscheinungen hin.

Großartige konstruktionsbedingte Schwächen leistet sich der 850 und sein im Prinzip baugleicher Nachfolger, der Volvo S- beziehungsweise V70 der ersten Generation nicht.



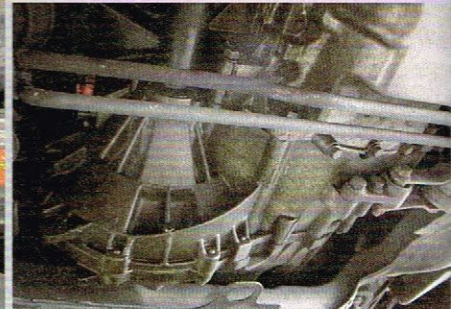
## MOTOR UND ANTRIEB



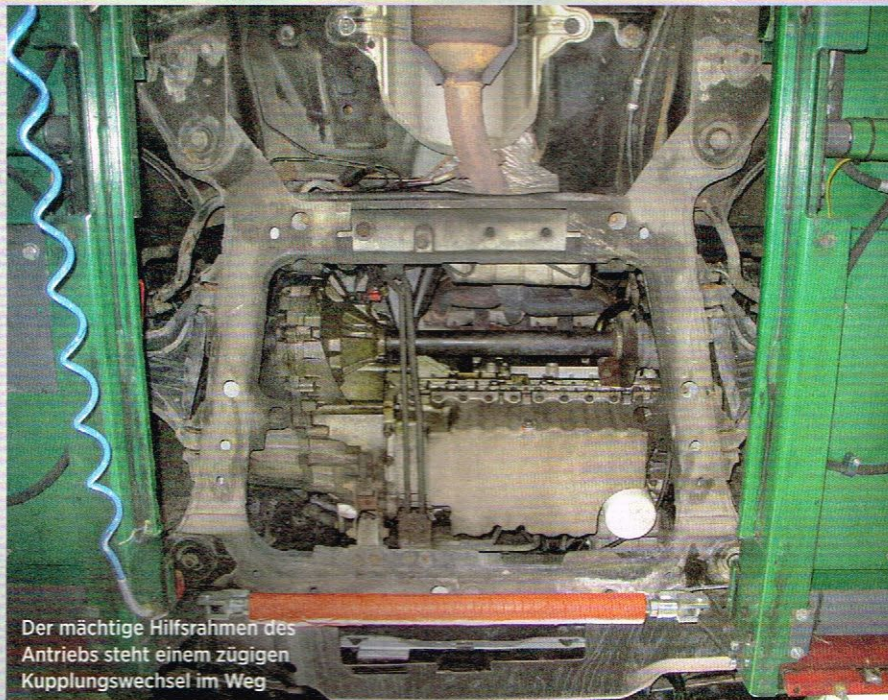
So hübsch und doch so verbaut. Der Fünfzylinder sieht aufgeräumter aus, als er ist. Gut, dass die meisten einfach anstandslos laufen



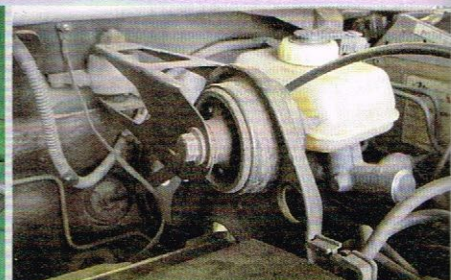
Der Zahnriemen ist oftmals noch der erste. Sein Wechsel macht ja auch keinen Spaß



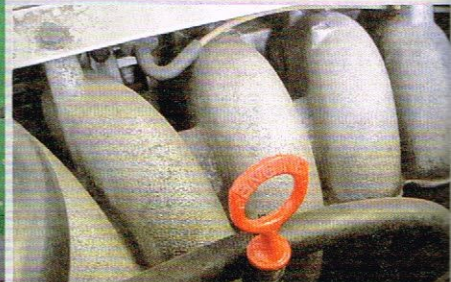
Angstgegner für Hobbyschrauber und Budgetschwache. Kupplung runter = Motor raus



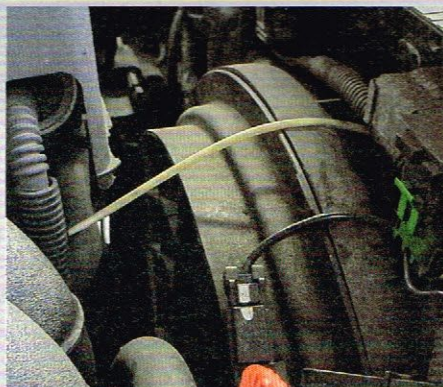
Der mächtige Hilfsrahmen des Antriebs steht einem zügigen Kupplungswechsel im Weg



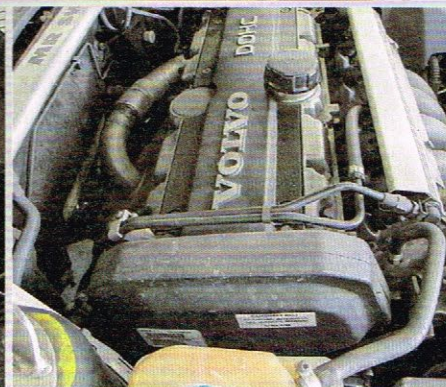
Das obere Motorlager ist schon mal fällig. Zweiteilige aus dem Zubehör erleichtern den Tausch



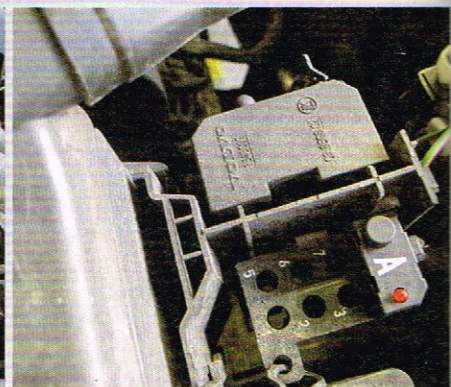
Verbauter Volvo: Unter der Ansaugbrücke versteckt sich die Kurbelgehäuseentlüftung



Kleiner Unterdruckschlauch, große Wirkung. Fällt er ab, läuft der Motor, als sei er kaputt



Ob Zehn- oder Zwanzigventiler, die Modular Engine ist immer ein Doppelnocker



Ausblinker statt -lesen. Einen Diagnosestecker gibt es noch nicht



Wenn nicht gerade Kurbelgehäuseentlüftung oder Kupplung fällig sind, reduziert der Sitz eines 850 den Halter zum Fußmatten-schläger und Scheibenwassernachfüller, dass in 850-Kreisen Trivialitäten wie ver-rückte Kombi-Rückleuchten bei früheren Jahren, schlecht aufrollende Sicherheits-scheine oder kaputte Sitzheizungen zu den diskutierten Problemen gehören. Die modular Engine genannten Aluminium-Rei-motoren stehen ihren Vorgängern, den eisernen Red Blocks, in Sachen Zu-verlässigkeit in nichts nach. Leider merkt der geübte Fahrer beiden Maschinen aber in puncto Fahrspaß und Kraftentfal-gung die Verwandtschaftsline an. Die 140, beziehungsweise 170 PS der Saugermotoren klingen im Fahrzeugschein erstmal ordentlich, auf der Straße ist der Schwedenpanzer aber letztlich eine müde Schel. Die aufgeblasenen Turbomodelle T, T-5, T-5R und R gehen da ganz anders Werke, kosten selbstverständlich dafür mehr. Dafür bieten sie aber auch die gleiche Zuverlässigkeit wie die konventionel-len Motoren, „sofern man sie sinnvoll warm wieder kalt fährt“, so Prüfenieur Pa-Fünfzylinder mit lediglich zwei Liter Hub-m sind in erster Linie eine Erscheinung Exportmärkten wie Italien gewesen.

## ROSSERIE

Ein 850 muss schon mutwillig in Salzlake oder Säure gebadet werden, um einem un-ter dem Hintern wegzurosten. In den letzten Jahren extrem hart rangenommene Fahrzeuge weisen schon mal Durchrostun-gen an den vorderen Kotflügeln auf. Erst mal in 13 Jahren, seit Christian Pade am 1. schraubt, ist ihm ein richtig vergam-tes Exemplar untergekommen, bei dem Rost sogar unter den Schwellerleisten Kunststoff hervorwucherte. Üblicher-weise findet sich Korrosion allerdings immer an den Haltern der hinteren Stoßstange, die von unten gut zu überprüfen sind. Volvo- und Saab-Teilespezialist Skandix liefert die Opferanoden für 20,58 Euro pro Stück im Angebot. Und wenn sie ohnehin unter dem Volvo liegen, erfreuen sie sich an den im Gegensatz zum 940 außer-ordentlich standhaften Auspuffanlagen. Le-iglich die Aufhängung des Endtopfes rost-manchmal ab. Pade verweist in diesem Fall auf Skandix oder Polar Parts. Anstatt ei-nen neuen Endtopf kaufen zu müssen, gibt es bei beiden ein schraubbares Reparatur-Ansonsten findet sich eigentlich kein 850, bei dem sich nicht der matt-schwarze Lack von den Dachleisten aus Alu-

minium pellt, und dessen Fetzen im Fahrt-wind lustige Zikadengeräusche von sich ge-ben. Ein echtes Baureihen-Problem findet sich trotz aller Sorgfalt am Fließband dann aber doch: Die Aufnahmen der Türfangbän-der an der A-Säule geben irgendwann auf, was sich anfangs durch lautes Knacken be-

merkbar macht. Einige Jahre später reißt dann die Befestigung aus und die Türen las-sen sich einstiegsfreundlich bis zum Kon-takt mit den vorderen Kotflügeln auf-schwenken. Zur Reparatur muss die betrof-fene Tür ausgebaut und die Fangband-Auf-nahme nachgeschweißt werden. Da der Spalt groß genug ist, können die Kotflügel dabei montiert bleiben. Bei den viel selte-ner angebotenen Limousinen fluten von Laub und Dreck verstopfte Wasserabläufe im Bereich des Kofferdeckelgummis übri-gens gerne das Gepäckabteil und begüns-tigen im schlimmsten Fall die Aufzucht in-teressanter Schimmelpilzkulturen auf dem Filzteppich.

## FAHRWERK UND BREMSE



Die Bremsanlage zeigt sich im Großen und Ganzen unauffällig. Lediglich die kleinen Backen der Parkbremse sind meist noch die ersten und dementsprechend runter



Bei echten Kilometerfressern haben die Lager der Hinterachse ab und an mal Spiel. Von einem baureihen-spezifischen Problem würde Pade jedoch nicht sprechen



Ständig ausgeschla-gene Dreieckslenker-buchsen werden kolportiert, Prüf-ingenieur Pade kann diese Urban Legend nicht bestätigen



## CLASSIC-DATA-MARKTWERT

|           | BAUJAHR   | NOTE 1 | NOTE 2 | NOTE 3 | NOTE 4 | NOTE 5 | NEUPREIS  |
|-----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| 10V Kombi | 1991-1996 | -      | 3900 € | 2200 € | 800 €  | -      | 49.800 DM |
| 20V Kombi | 1991-1996 | -      | 4200 € | 2400 € | 800 €  | -      | 52.900 DM |
| T5 Kombi  | 1993-1996 | -      | 5600 € | 3200 € | 1100 € | -      | 64.900 DM |



## CLUBS UND FOREN

**Volvo Club Deutschland e.V.**  
www.volvoclub-deutschland.de

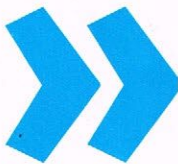
**Volvo IG**  
www.alter-schwede.de

**Volvo Forum**  
www.volvo-forum.de

**Volvo 850 Club Nederland**  
www.volvo850club.nl

**Volvo Owners' Club**  
www.volvoclub.org.uk

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter [www.oldtimer-markt.de](http://www.oldtimer-markt.de). Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 06131/992164 gern weiter.



»Schrauben macht am 850 keinen Spaß«

Christian Pade

## TECHNIK

Ganz gleich ob zehnvventiliger Fünfzylinder oder 20V: Bei einer Fahrzeugbesichtigung sollten die Hydrotöße nicht klappern. Ferner würde nach dem Starten des Motors oder beim Anfahren blauer Qualm aus dem Auspuff auf eine zugesetzte Kurbelgehäuseentlüftung schließen lassen, welche sich bekanntlich gut unter der Ansaugbrücke versteckt. 20V-Motoren bis Baujahr 1996 mit Bosch-Einspritzung haben das *Volvo Variable Intake System* (V-VIS) verbaut, welches schlimmer klingt, als es ist. Jeder Zylinder wird von zwei Ansaugkanälen unterschiedlicher Länge versorgt. Unterdruckgesteuert entscheidet das V-VIS je nach Drehzahl und Gaspedalstellung, ob das Gemisch den längeren Weg durchs Ansauggewei nehmen darf (bei niedrigen Drehzahlen), oder ob der direktere Weg gewählt wird. Was Anfang der Neunziger nach baldiger Marslandung und hochkomplexer Zukunftstechnologie klang, entpuppt sich ein Vierteljahrhundert später als völlig unauffällig und robust im Alltagsbetrieb. Angesichts der doch eher entschleunigenden Fahrleistungen fragt sich der Interessent allerdings schon, warum man sowas unter der Haube spazieren fahren muss.

Generell lassen sich viele kleine Probleme oder ein schlechter Motorlauf mit in die Jahre gekommenen Unterdruckschläuchen erklären. Ein präventiver Austausch der Gummimeter-

ware durch den Vorbesitzer ist angesichts momentanen Preistiefs ein eher seltenes Ereignis. Qualm im Schiebetrieb lässt ganz einfach auf verschlissene Ventilschaftdichtungen schließen. Eine Reparatur ist insbesondere beim 20V eine tagesfüllende Aufgabe. Pade werden in der Volvo-Szene mit steigender Tendenz Kopfdichtungsschäden gemeldet, was angesichts der durchschnittlichen Fahrleistungen und der Tatsache, dass es sich meistens noch um die erste Dichtung zwischen Block und -Kopf handelt, kein typisches 850-Problem ist. Wenn ein Volvo 850 tatsächlich mal auf dem Schrott landet, obwohl die Kupplung nicht runter ist, dann liegt es fast immer an einem gerissenen Zahnriemen. Dunkelziffer der Schweden, die noch nie einen Riemenwechsel erlebt haben, ist erschreckend. „Wieso? Ist doch ein Volvo!“, denken sich Halter ohne sich je mit dem Unterschied zwischen einem Freiläufer und einem Kolben auseinanderzusetzen zu haben. „Beim Volvo muss der Zahnriemen unbedingt immer ersetzt werden, die Wasserpumpe ersetzen und darauf achten, dass diese Erstausrüsterqualität hat“, warnt Christian Pade diesbezüglich vor billigen Nachahmern auf dem Markt, die doppelte Arbeit verursachen, anstatt dauerhaft Wasser umzuwälzen. Ein verschlissenes oberes Motorlager merkt man sich durch Rumpeln und spürbare Rucke beim Lastwechsel bemerkbar. Weil das Einpressen des neuen Lagers schon so manchen Schweiß

## INTERIEUR UND ELEKTRIK



Nutzfahrzeug-ambiente in der Informations-Abteilung. Bis auf ausfallende Räderwerke des Kilometerzählers und Glühbirnen der Instrumentenbeleuchtung, zeigen sich hier keine Schwächen



Bläst die Lüftung nur auf höchster Stufe, hat es der Vorwiderstand hinter sich



Erst spät packende Handbremsen sind üblich, die Polster zeigen sich sehr strapazierfähig



gestatteten Hobby-Schrauber in den Wahn-  
getrieben hat, bietet Skandix ein Zweitei-  
s an, welches sich ohne Spezialwerkzeug  
Augen drücken lässt. Sollte der unwahr-  
entliche Fall einmal eintreten, dass der Vol-  
trotz intakter Unterdruckschläuche und  
stiger turnusmäßiger Wartung zickt, lassen  
Fehlercodes im Motorraum blinken.  
In der Morsecode der Dioden den ABS-  
sensor am Rad hinten rechts beschuldigt und  
gleichzeitig die dazugehörige Kontrollleuchte  
 Cockpit aufleuchtet, muss nicht zwangsläu-  
en neuer Sensor geordert werden. „Durch  
tionen bricht gerne eine Lötstelle im ABS-  
gerät“, weiß Pade, „was beim Auslesen  
als defekter ABS-Sensor hinten rechts an-  
zeigt wird.“ Die Reparatur der Lötstelle ist  
entlich kein großes Problem, jedoch lassen  
die Steuergerätegehäuse nicht beschädi-  
gsfrei öffnen, beziehungsweise dadurch  
der Reparatur wieder wasserdicht ver-  
ließen. Diverse gewerbliche Dienstleister  
en diesbezüglich professionelle Reparat-  
auf [ebay.de](http://ebay.de) an. Ansonsten fällt die Be-  
sbsbremsanlage nicht weiter auf und ver-  
it unauffällig ihren Dienst. Anders dagegen  
Parkbremse. Ihre Backen sind oft noch die  
en, dementsprechend oft müssen 850-Be-  
er den Handbremshebel bis unter den  
himmel hochreißen.  
s die ersten 850er Anfang der Neunziger  
den Gebrauchtwagenmarkt geworfen wur-

## Untersteuernde Langzeitqualität

**Mit dem Project Galaxy** läutete der hausbackene Volvo-Konzern 1978 die Zukunft ein. Der intern anfänglich P10 genannte, komplett neu entwickelte Volvo stellte einen für die Schweden riskanten Bruch mit allem bisher Gebauten dar. 13 Jahre dauerte die Entwicklung, ehe 1991 der erste 850 im belgischen Gent vom Band lief. Dazwischen fielen 850-Prototypen beim Entladen aus Boeings und wurden Erbkönig-jagende Fotografen von Testfahrern durch die Mojave-Wüste verfolgt... Zwei Jahre nach dem Roll-Out folgte der hierzulande weitaus populärere Kombi. Ebenfalls 1993 wurden im Zuge eines Facelifts die Stoßfänger rundlicher und die ersten Turbos marschierten ins Sortiment. 1994 sorgte Volvo für Aufsehen, als 850 Kombis bei der britischen Tourenwagenmeisterschaft an den Start gingen.



Der 1996 eingeführte V70 (oder S70 als Limousine) war ein sanft überarbeiteter 850 und blieb bis 2000 im Angebot

Die neue Young&Oldtimer-Versicherung  
aus der Heimat des Automobils.

Jedes Schmuckstück hat den besten Preis verdient.



Klassiker gut und günstig versichern.

Unsere neuen Young&Oldtimer-Versicherungen bieten wir Ihnen den besten Schutz für Ihr Schmuckstück zu günstigen Preisen. Mit 12 Monaten Kaufwertentschädigung, Wertgutachten ab 50.000 € Marktwert und Wertsteigerung inklusive.

Den günstigsten Beitrag berechnen unter [wgv.de/oldtimer](http://wgv.de/oldtimer).



Wertvolles günstig  
versichert.

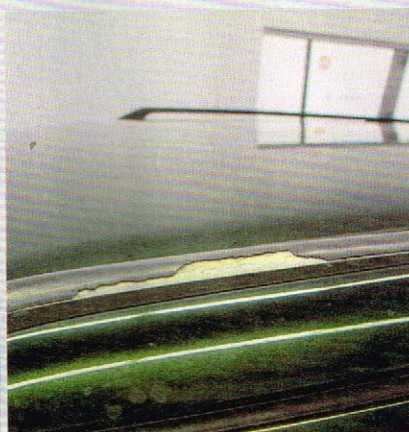
Service-Nr.: 0711-1695-1460 • [wgv.de/oldtimer](http://wgv.de/oldtimer)



## ANBAUTEILE



Bis Baujahr 1995 bleichen die Rücklichter gerne stark aus. Ferner gilt es auf Schäden durch gleichgültige Beladung zu achten



Oberflächlichkeiten halten einen Volvo nicht auf. Abblätternder Lack auf den Dachleisten

Opferanode. Die beiden Aufnahmen des hinteren Stoßfängers gammeln meistens, sind aber nur geschraubt



Hebt der Wischer im letzten Drittel ab, ist der Träger der Mechanik verbogen

## ERSATZTEILPREISE

## Skandix

|                                   |          |
|-----------------------------------|----------|
| Oberes Motorlager                 | 8,50 €   |
| Kühler                            | 95,20 €  |
| Bremsbeläge vorne                 | 29,50 €  |
| Wasserpumpe (Originalteil Volvo)  | 140,36 € |
| Kupplungssatz (Sachs; ohne Lager) | 169,00 € |
| Bremsbacken Handbremse            | 29,50 €  |
| Stabi-Gummis (Polyethylen)        | 39,00 €  |
| Zahnriemen (Originalteil Volvo)   | 57,93 €  |
| Schraubbarer Halter Endtopf       | 13,90 €  |

Skandix, 38729 Lutter am Barenberge,  
www.skandix.de, Telefon 05383/960096.

## Polar Parts

|                                  |          |
|----------------------------------|----------|
| Oberes Motorlager                | 6,90 €   |
| Kühler                           | 89,90 €  |
| Bremsbeläge vorne                | 20,90 €  |
| Wasserpumpe                      | 25,90 €  |
| Kupplungssatz (mit Ausrücklager) | 144,00 € |
| Bremsbacken Handbremse           | 15,90 €  |
| Stabi-Gummis                     | 2,95 €   |
| Zahnriemen                       | 24,90 €  |
| Schraubbarer Halter Endtopf      | 8,90 €   |

Polar Parts, 90556 Cadolzburg, www.polar-parts.de, Telefon 09103/7906450.

den, warnten Ratgeber vor einer Anfälligkeit für Getriebschäden. Christian Pade teilt diese Einschätzung nicht. Ihm zu Folge ist das von Volvo selbst entwickelte M56-Fünfganggetriebe absolut unauffällig. Die gleiche Meinung hat der Düsseldorfer auch über das in Japan von Aisin-Warner entwickelte, AW42 genannte, Viergang-Automatikgetrie-

be. Häufige Schäden sind ihm nicht bekannt, und wenn mal eins nach über 300.000 Kilometern abraucht, so sei dies ein durchaus nachvollziehbares Ereignis.

Genau wie die Getriebe stehen auch die Dreiecksquerlenker öfter in der Kritik. Laut Pade fallen diese aber bei Hauptuntersuchungen in keiner Weise überproportional

auf. Wenn sie denn mal gewechselt werden müssen, rät er genau wie bei den Wasserpumpen dazu, auf den Hersteller und nicht primär auf den Preis zu achten.

Kombis mit Niveauregulierung sind sehr selten. Sofern verbaut, ist der Höhenausgleich meistens defekt. Wer ohnehin keinen Kombi braucht, aber eine Volvo 770 V hinter sich herzieht und auf herkömmliche Gasdruck-Dämpfer umrüsten möchte, wird bei Polar Parts fündig. Der Umbausatz inklusive aller benötigten Teile kostet 126,80 Euro.

Freunde schöner Aluräder sollten bei der Beschichtung Schrauben zählen. Ganz frühzeitig. Die 850er hatten noch Vierlochräder, für die es so gut wie nichts Passendes auf dem Zweiradmarkt zu kaufen gibt, im Gegensatz zu den neueren Modellen mit fünf Schrauben.

Eine weitere 850-Eigenart wie knackige Türfangbänder oder ABS-Probleme, Scheibenwischer, die fahrerseitig nur ein Drittel des Sichtfeldes wischen. So ist auch daran ist der Aluminiumträger, auf dem der Scheibenwischermotor und die gesamte Wischmechanik befestigt sind. Dieser biegt sich im Lauf der Jahrzehnte durch, so dass das Wischergummi kurz vorm oberen Totpunkt abhebt.

## INTERIEUR

Da das Räderwerk des Kilometerzählers gerne angesichts epischer Laufleistungen kapituliert, sind in Inseraten angegebene Kilometer immer kritisch zu hinterfragen. Die äußerst strapazierfähigen Innenausstattungen lassen da auch nicht immer für teure Rückschlüsse zu. Aber da der Kilometerstand beim Kauf ohnehin eine untergeordnete Rolle spielen sollte, sind Zahlen in diesem Falle wie Diaabende mit den Ecken nicht so wichtig. Wenn das Gebläse im Innenraum nur noch auf höchster Stufe Frischluft zuführt, hat es meistens den Widerstand erwischt. Ansonsten ist der Kombi fast immer die Heckklappenverriegelung lose und wurde genauso oft vom Besitzer fantasievoll wieder befestigt. Ein befindliches Gaffa-Tape, selbstgeschneidene Blechschrauben oder Kabelbinder gehören nicht zum Auslieferungszustand.

Für ein Liebhaberfahrzeug wirkt der Volvo 850 und die erste Serie der 70er-Baujahre noch zu jung. Wobei trotz aller Quasirichtig gute Fahrzeuge tagtäglich werden. Ein gepflegtes Fahrzeug ist immer ein guter Kauf und ist dank seiner Zuverlässigkeit ein ideales, geräumiges Alltagsfahrzeug für Oldtimer-Freunde mit gesunder Skepsis gegenüber Neuwagen. Wer zu dem kleinen Kreis gehört, der einen 850er für Genussrunden am Wochenende sucht, greift ohnehin gleich zu den großartigen Turbo-Modellen und erfreut sich an den Bums und Fahrspaß trotz Vorderradabschleppen. Genuss-Schrauber sollten vom Abstand halten oder sich mit dem Gekochten anfreunden, auch mal was an die Werkstatt abgeben zu können. Wob-



## TECHNISCHE DATEN

### Volvo 850

1991 - 1996

#### MOTOR

**BAUART** Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor vorn quer. Sechsfach gelagerte Kurbelwelle, zwei Zahnriemenbetriebene obenliegende Nockenwellen, zwei oder vier Ventile pro Zylinder, Hydrostößel; optional mit Abgasturbolader

**HUBRAUM** 1984/2435/2319/2461 ccm

**PS** 126/144/211/140/170/193/226/241/250

**ANTRIEB** Vorderradantrieb, wahlweise Allrad. Manuelles Fünfganggetriebe oder Viergang-Automatik

#### KAROSSERIE

**AUFBAU** Selbsttragend

**L x B x H** Limousine/Kombi: 4560/4720 x 1760/1761 x 1400/1438 mm

**RADSTAND** 2665 mm

**SPUR V./H.** 1520/1470 mm

**LEERGEWICHT** 1420 kg

#### FAHRWERK

**VORDERACHSE** Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern und MacPherson-Federbeinen

**HINTERACHSE** Verbundlenkerachse mit dreieckförmigen Längs-/Querlenkern

**BREMSEN** hydraulisches Zweikreisssystem, innenbelüftete Scheiben vorn, Scheibenbremse hinten; ABS

#### DATEN & MESSWERTE

**VERBRAUCH** Ø ca. 12 Liter/100 km

**VMAX** 205 bis 250 km/h

**STÜCKZAHL** 716.903

Kupplungswechsel durchaus über 1500 Euro kosten kann.

Zwischen 1991 und 1997 wurden 716.903 Volvo 850 gebaut. Nur 2039 davon hatten Allradantrieb. Eben so wenig eine Rolle spielen heute die Diesel-Varianten, deren 140-PS-Reihenfünfzylinder aus dem Audi A6 C4 stammt. Der ganze Plaketten- und Kfz-Steuer-Irrsinn macht den Betrieb unnötig teuer und ein sinnig bewegter Benziner pendelt sich trotz seiner 2,4-Liter Hubraum bei einem Verbrauch um die zehn Liter Super ein.

Christian Pade rät Interessenten zu einem gepflegten Exemplar, welches bis auf etwas Korrosion an den hinteren Stoßfänger-Aufnahmen keinen weiteren Rost aufweisen darf. Jegliche mechanischen Probleme wie Klappergeräusche, Auspuffbläuen oder unrunder Motorlauf sollten den strategischen Rückzug einläuten. Es fahren noch zu viele rum, um sich bewusst eine Baustelle einzuhandeln.

TEXT **Norman Gocke**

FOTOS **Norman Gocke, Andreas Beyer**

[n.gocke@oldtimer-markt.de](mailto:n.gocke@oldtimer-markt.de)



**»Wenn beim Auslesen ein defekter ABS-Sensor hinten rechts angezeigt wird, ist meistens das ABS-Steuergerät kaputt«**

Christian Pade

#### DER EXPERTE



#### Kernkompetenz

Knudsen-Taunus. Doch vor 13 Jahren kam Christian Pade nach einer enttäuschenden Alltags-Liaison mit einem Ford Scorpio der erste Volvo 850 unter. Seitdem schwört der Düsseldorfer auf das geräumige Qualitätsprodukt aus dem Norden. Neben unserem konventionell angetriebenen Fotoobjekt stehen in der heimischen Garage des Prüflingenieurs noch ein Turbo-T5, und – selbstverständlich – acht Knudsen-Taunus...

## Die Oldtimer-Experten



## Ich brauche richtige Oldtimerverstehler...



Mit unseren Oldtimer-Dienstleistungen gehen Sie auf Nummer sicher! Denn besondere Fahrzeuge verdienen besonderen Service.

**Unsere Dienstleistungen:** Kurzgutachten, detailliertes Wertgutachten, Schadensgutachten, Restaurierungs- und Reparaturbegleitung.

**Oldtimerservice im Internet:** Oldtimersdatenbank, Checklisten & Kaufvertrag, Bestätigung der Daten, Oldtimer-Ratgeber zum Download, Newsletter.

#### Unsere hoheitlichen Dienstleistungen:

H-Kennzeichen (§ 23 StVZO), Hauptuntersuchung (§ 29 StVZO), Änderungsabnahme (§ 19,3 StVZO)

Altes Blech trifft neue Medien:



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH  
Fon: 0711 97676-0  
[www.gtue-oldtimerservice.de](http://www.gtue-oldtimerservice.de)  
[www.gtue.de](http://www.gtue.de)