

Vierkant de beste

De 850 markeerde in veel opzichten een kantelpunt voor Volvo. Hij combineert de betrouwbaarheid en hoekigheid van oudere Volvo-modellen met een sterk gemoder-niseerde aandrijflijn, betere rijeigenschappen en moderne veiligheidsvoorzieningen. Wie een 'vierkante' Volvo als youngtimer wil, kan dan ook niet om de 850 heen.

Tekst Sven Jürisch, Gert Wegman

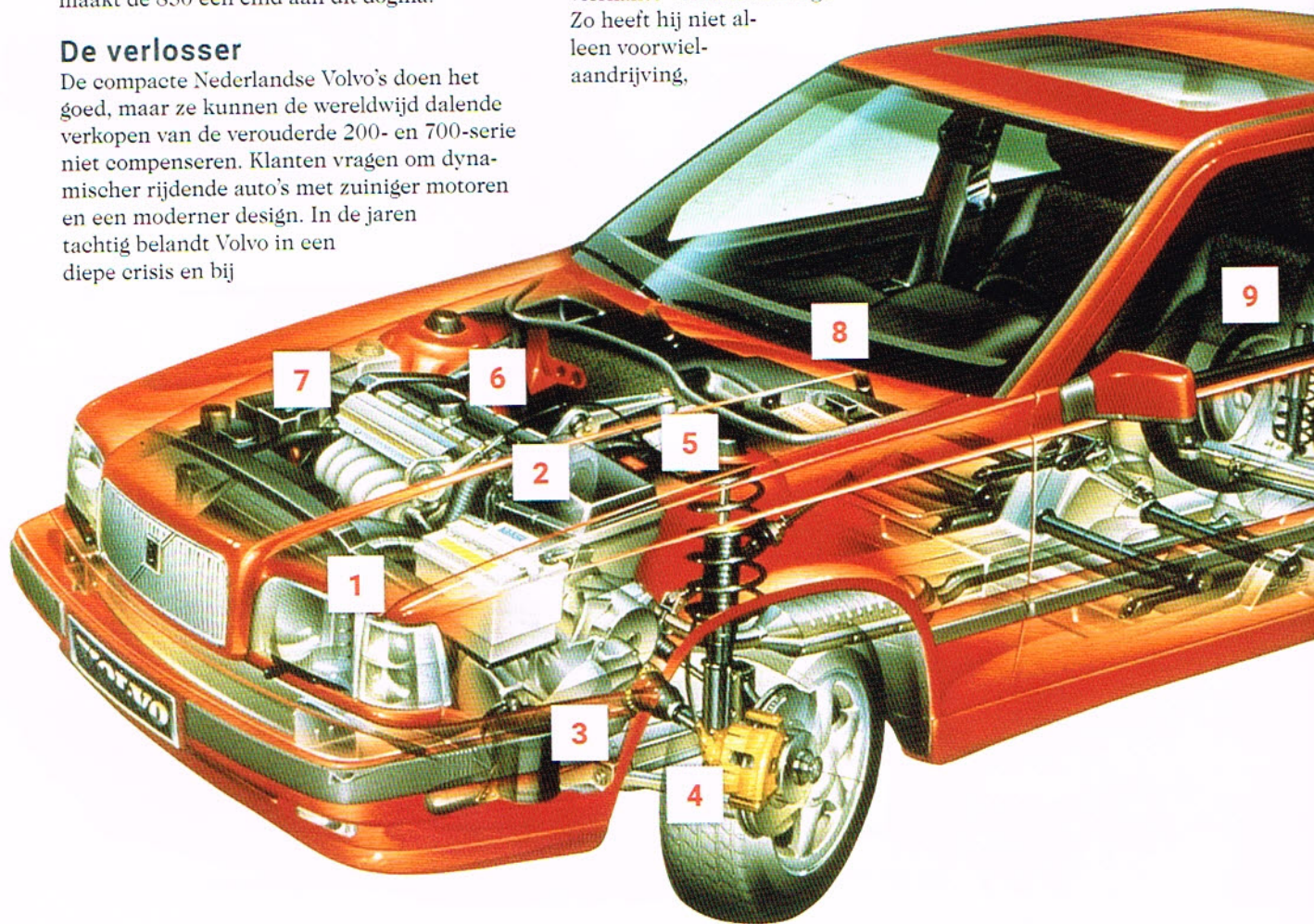
Halverwege de jaren zestig sluit Volvo met de 140-serie aan bij het modieuze hoeki-ge design van die tijd. Maar terwijl Fiat, Ford en Mercedes die markante hoekigheid na enige tijd weer achter zich laten, houdt Volvo er decennialang aan vast. Het rechtlijnige ontwerp wordt zo een onderdeel van de merkidentiteit. Hetzelfde geldt voor de klassieke aandrijflijn met de motor in noord-zuidrichting en achter-wielaandrijving, in combinatie met een starre achteras. Pas in 1986, wanneer de 480 ES het spits afbijt van de compacte Nederlandse 400-serie, is de eerste voorwielaangedreven Volvo een feit. Bij de grote Zweedse modellen blijft de traditionele lay-out de norm. Pas vijf jaar later maakt de 850 een eind aan dit dogma.

De verlosser

De compacte Nederlandse Volvo's doen het goed, maar ze kunnen de wereldwijd dalende verkopen van de verouderde 200- en 700-serie niet compenseren. Klanten vragen om dyna-mischer rijdende auto's met zuiniger motoren en een moderner design. In de jaren tachtig belandt Volvo in een diepe crisis en bij

het hoofdkantoor in Göteborg is het besef dat het roer om moet, groter dan ooit. Alleen mogen traditionele Volvo-waarden als veiligheid, ruimte en duurzaamheid niet worden opgeofferd. In die tijd wordt achter de schermen al jaren ge-werkt aan een opvolger van de 240 en eind 1991 wordt de 850 GLT gepresenteerd als het verlos-sende antwoord op al Volvo's problemen. De reacties op het uiterlijk zijn lauw: was dit nu de rigoureuze vernieuwing die was aangekondigd? Weliswaar heeft de 850 iets rondere hoeken dan de 700- en 900-serie, maar de baksteenvorm is nog steeds aanwezig.

Volvo snoert critici de mond met tal van technische vernieuwingen die de 850 onder zijn vierkante vormen verbergt. Zo heeft hij niet al-leen voorwiel-aandrijving,





1 Bij auto's met een hoge kilometerstand zijn de motorkap en de koplampen meestal gezandstraald door steenslag.



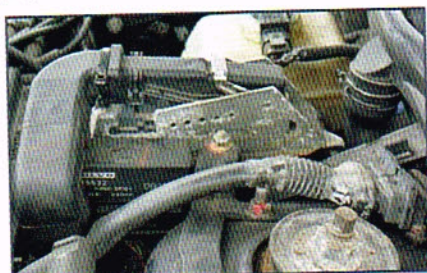
4 Rammels vanuit de voortrein? Waarschijnlijk zijn de draagarmrubbers versleten.



2 Een piepende multiriem kan de voorbode zijn van talloze problemen; wacht niet te lang met vervanging.



5 Gecorrodeerde aircoleidingen veroorzaken lekkage. Vervanging kan in de papieren lopen.



7 Vochtschade aan de printplaat van de ABS-regeleenheid kan het hele systeem buiten werking stellen.



9 Zelfs het beste en dikste leer gaat bij gebrek aan onderhoud barsten en scheuren.



3 De automaat zelf is degelijk, maar roestende slangaansluitingen kunnen lekkage veroorzaken.



6 Als de bovenste motorsteun versleten is, geeft de motor te veel trillingen aan het interieur door. Gelukkig is vervanging niet duur.



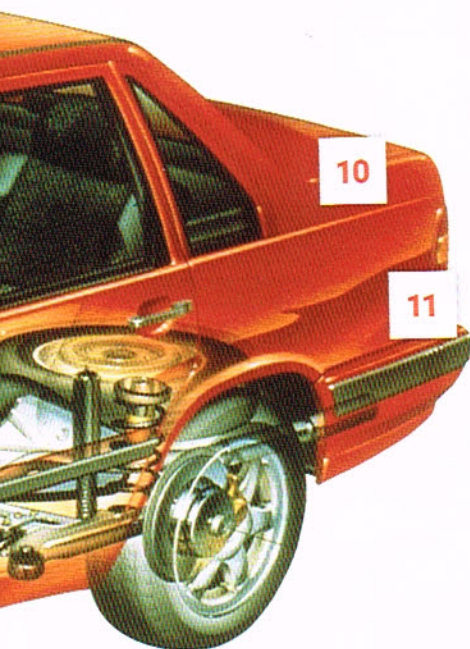
8 Geen 850 ontkomt eraan: een defecte airco. Blijft het bij een kapotte condensator, dan heb je geluk. De vervanging van de compressor is prijzig.



10 Roest rondom de achterraut komt bij de Estate veel voor. Oorzaak is een slecht afdichtend ruitrubber.



11 De buitenslapers onder de Estates herken je onder meer aan doffe en verbleekte achterlichten.



Het aircosysteem is niet zo degelijk als de rest van de auto.



Verborgen vernieuwing

Je ziet het niet meteen, maar de 850 heeft een veel gunstiger Cw-waarde dan de 940 (0,35 vs. 0,40). Onderhuids zijn de verschillen nog veel groter. Als je een 850 met maximaal 150.000 km wilt hebben, moet je bereid zijn 8000 tot 18.000 euro neer te tellen.



Voorbode van de suv

De 850 AWD was de voorbode van de V70 XC en de vele XC-modellen die daarna volgden. In Nederland is de vierwielaangedreven 850 nooit te koop geweest.



Met de R van Racen

Met de T-5 R gooide Volvo zijn imago van de saaie tandartsenauto definitief te grabbel. De beperkt geproduceerde T-5 R Estate was een van de snelste stationwagens van zijn tijd. Voor een goed exemplaar betaal je nu tussen de 13.000 en 30.000 euro.

◀ Met de facelift van 1994 krijgt de 850 onder meer smallere koplampen, die het front een dynamischer aanzicht geven. Bij de sedan vallen de afgeronde achterlichten op.



maar ook de eerste dwarsgeplaatste vijfcilinder lijnmotor ooit. Die vijfcilinder heeft ook nog multikleppentechniek. De starre achteras heeft plaats gemaakt voor een gepatenteerde semi-onafhankelijke achteras, door Volvo Delta-link gedoopt. Typische Volvo-veiligheidsitems zijn een systeem dat zijdelingse botskrachten absorbeert (SIPS) en de automatische gordelhoogteverstelling. Volvo monteert standaard ABS op de 850, wat in die tijd verre van zelfsprekend is. De internationale pers reageert positief en concludeert dat de 850 stukken dynamischer en lichtvoetiger rijdt dan zijn voorgangers. Dat komt zowel de bochtvastheid als het rijplezier ten goede, daarnaast krijgen autoliefhebbers kippenvel van de schorre motorroffel. Dat de 850 ondanks zijn compactere buitenmaten ruimer blijkt dan de 940, is een belangrijk praktisch voordeel, net als het lagere benzineverbruik. De sceptici onder de Volvo-fans vragen zich echter af of die nieuwerwetse techniek op

termijn net zo betrouwbaar zou zijn als ze van Volvo gewend zijn. Inmiddels kunnen we die vraag met een volmondig 'ja' beantwoorden.

Alleen vijfcilinders

Gedurende zijn zesjarige carrière is de 850 uitsluitend geleverd met vijfcilinder motoren. Onder de kap van de GLT-versie die in 1991 het spits afbijt, ligt een twintigkleps 2,4-liter met 170 pk, in 1993 wordt als instapper de GLE met een 144 pk sterke tienklepper leverbaar. In 1996 krijgt deze motor een lagedrukturbo, die het vermogen opstuwt tot 193 pk. Bij de *full pressure* turbo's, de T-5, T-5 R en R (200-240 pk) is de cilinderinhoud teruggebracht tot 2319 cm³, ten behoeve van grotere koelkanalen. Om belastingtechnische redenen bouwt Volvo voor onder meer de Italiaanse markt 850's met tweeliter motor, die 126 tot 200 pk bijeenroffelen. De enige dieselmotor waarmee de 850 wordt verkocht (vanaf 1996), is afkomstig van Audi. Dit is

▲ De inzet van de 850 Estate in het BTTC - met onder meer Jan Lammers achter het stuur - zorgde voor een cool imago. Al na één raceseizoen nam de stijvere sedan zijn plaats in - mét achternieuweling, voor meer downforce.

	850 GLE	850 T-5	850 T-5R
Motor	5-cil. in lijn, 2 kleppen per cilinder, 2 bovenliggende nokkenassen, aangedreven via ketting	5-cil. in lijn, 4 kleppen per cilinder, turbo, 2 bovenliggende nokkenassen, aangedreven via ketting	5-cil. in lijn, 4 kleppen per cilinder, turbo, 2 bovenliggende nokkenassen, aangedreven via ketting
Cilinderinhoud	1796 cm ³	2693 cm ³	2494 cm ³
Boring x slag	84 x 81 mm	89 x 80 mm	84 x 75 mm
Compressieverhouding	8,8 : 1	9,0 : 1	8,8 : 1
Brandstofsysteem	elektronisch geregelde inspuiting		
Vermogen bij ¹	83 kW / 113 pk bij 5500 tpm	90 (95) kW / 122 (129) pk bij 4250 (4800) tpm	125 kW / 170 pk bij 5800 tpm
Max. koppel bij	162 Nm bij 4250 tpm	230 Nm bij 3200 tpm	222 Nm bij 4300 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	handgeschakelde vijfbak of viertraps automaat / voorwielen		
Remmen v / a	geventileerde schijven / schijven		
Banden v / a	195/60 R 15	205/50 R 16	205/45 R 17
Wielophanging	v McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator a semi-onafhankelijke Deltalink-as, schroefveren, telescoopschokdempers, stabilisator		
Besturing	tandheugel, bekrachtigd		
L / B / H / wielbasis	4660 / 1760 / 14410 / 2665 mm		
Leeggewicht	1365 kg (sedan)	1399 kg (sedan)	1399 kg (sedan)
Productieperiode	1991 - 1996	1993 - 1996	1994 - 1996
Productieaantal	716.903 (alle 850's)	n.n.b.	6910 (T-5 R en R)
Acceleratie 0-100 km/h	9,8 s	7,4 s	6,9 s
Topsnelheid	204 km/h	240 km/h	245 km/h
Verbruik	8,5 l/100 km (1 : 11,8)	9,4 l/100 km (1 : 10,6)	9,4 l/100 km (1 : 10,6)
Basisprijs	30.607 euro (1992)	37.233 euro (1994)	44.402 euro (1995)

¹) Gegevens tussen haakjes voor versie met katalysator



Ook binnenin viert de hoekigheid hoogtij. De afgebeelde T-5 heeft een vrij complete uitrusting, met onder meer klimaatregeling. Ondanks de nette afwerking blijft het interieur op de duur niet rammelvrij.

De halfleren stoelen blijven op den duur meestal netter dan volledig stoffen of leren meubilair. Check de werking van de stoelverwarming.

In 1995 breidt Volvo de veiligheidsuitrusting uit met zijairbags, een wereldprimeur.



▼▼▼ Als je de in delen neerklapbare achterbank voorover kantelt, kun je de hoofdsteunen gewoon laten zitten. Voor het ver-
voer van extreem lange
stukken kun je ook de
rugleuning van de bijrij-
dersstoel omklappen.

▼ Vroege 850's hebben
nog viergaats wielen,
de Perfo-wielen van dit
exemplaar worden ge-
borgd door vijf bouten.

▼▼ En profil is de 850
zeer herkenbaar. Met
de productiestop van
de laatste V70 in 2016
nam Volvo afscheid
van de praktische
rechte achterkant van
zijn stationwagens.

een doorontwikkelde versie van de allereerste
TDI-motor, met een inhoud van 2,5 liter en een
vermogen van 140 pk.

De stationwagonfans onder de Volvo-rijders
moeten nog tot het najaar van 1993 wachten.
Dan debuteert de 850 Estate, die opvalt door
z'n bijna kaarsrechte achterkant, met lange,
verticaal geplaatste achterlichten. Het is een
designtrekje dat al snel door andere merken
wordt gevolgd. In 1995 breidt Volvo de veilig-
heidsuitrusting van de 850 uit met zijairbags in
de voorstoelen, een wereldprimeur.

Snelle Estates

Niet alleen de pers is positief over de Volvo 850,
ook de consument is enthousiast. Behalve het
trouwe Volvo-publiek, maken ook Saab-, Audi-
en BMW-rijders de overstap, zeker nadat de
Estate en de T-5 zijn geïntroduceerd. Om zijn
nieuwe, dynamische stationwagon aan de man-
te brengen, zet Volvo een ongebruikelijk mar-

ketinginstrument in. In het Britse toerwagen-
kampioenschap (BTTC) van 1994 komen twee
850's Estate aan de start, waarvan Jan Lammers
er eentje bestuurt. Hoewel de stationwagens op
het circuit niet bijster succesvol zijn, trekt Volvo
er wel wereldwijde aandacht mee. Het is de
gedroomde promotie voor het snelle topmodel,
de T-5 R met 241 pk. Van de vlotte bakkerskar
bouwt Volvo aanvankelijk slechts 2500 stuks
(sedan en Estate), in de opvallende kleur Cream
Yellow. Na deze 'vlapakken' volgt een tweede
serie van 2500 T-5 R's, maar dan in het donker-
groen metallic. De kers op de taart presenteert
Volvo pas in 1996, in de vorm van de 850 R, met
een vermogen van 250 pk. Tussendoor ziet de
850 2.5 T Estate AWD het levenslicht, de eerste
Volvo met vierwielaandrijving. Deze versie is in
Nederland nooit geleverd. Wereldwijd tekenen
tussen 1991 en 1996 zo'n 716.000 mensen een
verkoopcontract voor de 850. In Nederland zijn
dat er ruim 17.500. In 1997 maakt de 850 plaats
voor de S70/V70, in feite een gefacelifte 850 met
een rondere neus, een gemoderniseerd interieur
en fijngeslepen techniek.

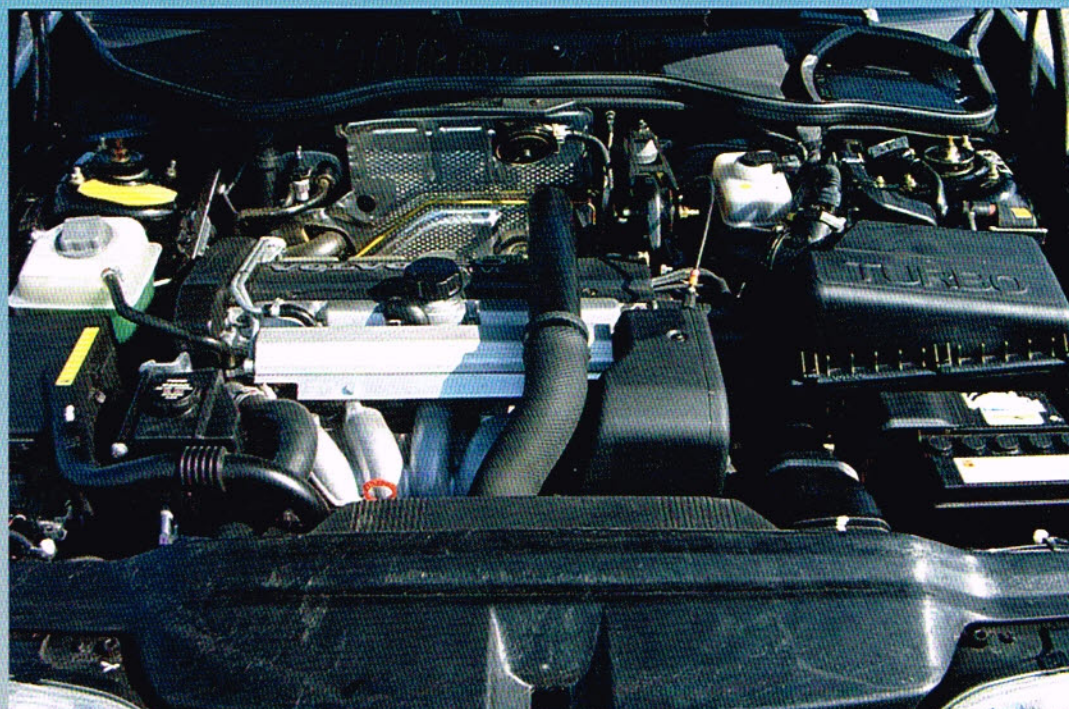
Marathonloper

Ondanks de vele technische nieuwtjes blijft de
Volvo 850 verschoond van enge kinderziekten.
Met een enkele spontaan barstende voorruit
hebben we het eigenlijk wel gehad en ook ern-
stige ouderdomskwalen blijven lang uit. In de
basis is de 850 een oerdegelijke auto, die relatief
moeiteloos intergalactische kilometerstanden
haalt. Helaas verwarren sommige occasion-
kopers degelijkheid met onverwoestbaarheid.
Ze rijden zonder noemenswaardig preventief
onderhoud van apk naar apk en daar houdt zelfs
deze betrouwbare marathonloper niet van. Wie



► Nadeel van de overdwars ingebouwde vijfcilinder is de krappe werkruimte. Hierdoor is de vervanging van de distributieriem of de koppeling een tijdrovend karwei.

▼ De tijdloze, rechtlijnige lijnvoering zorgt voor veel glasoppervlak en verhuishagenachtige laadmogelijkheden.



Autoliefhebbers krijgen
kippenvel van de schorre
motorroffel.



PRIJSNOTERINGEN

Volvo 850 GLE

klasse 1	€ 12.500
klasse 2	€ 8000
klasse 3	€ 4500

Volvo T-5

klasse 1	€ 16.000
klasse 2	€ 13.000
klasse 3	€ 8500

Volvo T-5 R

klasse 1	€ 27.500
klasse 2	€ 19.500
klasse 3	€ 13.000

een 850 met een onderhoudsachterstand koopt, kan alsnog een kat-in-de-zakervaring opdoen. Een typisch 850-probleem is een niet-werkende airco. De aircocondensor en -compressor zijn niet zo degelijk als de rest van de auto en ook de voorste remschijven gaan minder lang mee dan gemiddeld. De motoren kunnen veel hebben, maar door hardhandig gebruik kunnen ze op de lange duur olie gaan verbruiken. Is er sprake van olie lekkage, dan is vaak een versleten keerring tussen motor en versnellingsbak de boosdoener. Deze is zo om de 200.000 kilometer aan vervanging toe. Het vervangen van de koppeling is een tijdrovend karwei, check daarom goed of deze nog goed werkt. De versnellingsbakken, ook de viertrapsautomaat van Aisin-Warner, zijn zeer robuust. Over de elektronica hoeft je je evenmin al te veel zorgen te maken, al wil een geoxideerde printplaat in de ABS-regeleenheid nog wel eens tot systeemuitval leiden.

Een Volvo 850 is zeker geen notoire roestbak, maar geheel corrosievrij blijft de Zweed op den duur ook niet. Let vooral op de achterste wielkastranden en controleer de achterklep van de Estate op roestblaasjes rond de achterraut. Maar ook op sommige verborgen plaatsen ligt roest op de loer. Verder zien we bij buitenslapers regelmatig dat de blanke laklaag op het dak en de motorkap loslaat. Doffe achterlichten en versleten deurvangsers komen eveneens veelvuldig voorbij. Het interieur is meestal niet vrij van rammels, piepjes en kraakjes en de verlichting van de middenconsole gaat vaak in staking. Stoffen stoelhoezen kunnen gaan lubberen en de alcantara bekleding wordt met de jaren pluizig. Alleen als de leren bekleding goed wordt onderhouden, blijft deze lang mooi, maar de realiteit is dat het zitvlak van met name de bestuurdersstoel vaak barsten en scheuren vertoont.



KOOPTIPS

VOLVO 850 (1991-1997)

Een 25 jaar oude Volvo 850 kan nog altijd een fijne, veilige en betrouwbare reisgenoot zijn. Ook als er meer dan 300.000 kilometer op de teller staat. Minder ervaren 850's zijn sowieso lastig te vinden en doorgaans niet goedkoop. Ga hoe dan ook voor een auto die volgens het boekje is onderhouden. De rijeigenschappen zijn veilig, maar naar moderne maatstaven niet erg geraffineerd of dynamisch. Ooit vonden we de turbo-modellen bloedsnel, tegenwoordig zouden we ze eerder 'lekker vlot' noemen. Een Estate is zeer ruim en praktisch, een sedan is iets stijver en voelt compacter aan. Zuinig is eigenlijk geen enkele 850, daar tegenover staat dat de motoren het ook op lpg zeer lang volhouden.

CARROSSERIE

Vrijwel elke 850 Estate krijgt last van roestblaasjes rond de achterraut. Als ook de achterste spatbordranden zijn aangeast, loont het zeker de moeite om wat meer onderzoek te doen. Inspecteer bijvoorbeeld de overgang tussen de linker A-stijl en het voorscherm, de achterste kokerbalken, en de bumpersteunen achter. De voorruit vertoont wel eens een melkachtige was aan de onderkant en vaak is de donkergrijze toplaag van de dakrails beschadigd of zelfs verdwenen. Soms vertoont het dak roest ter hoogte van de dakrailbevestigingen. Bij gebrekkig onderhoud wordt de leren bekleding hard en stug, waardoor het leer barsten kan gaan vertonen. Bij 850's met volledig stoffen bekleding zie je vaak dat deze wat losjes om de kussens gaat zitten.

TECHNIEK

Werket de koppeling naar behoren? Zo ja, dan is het belangrijkste potentiële probleem van de 850 al getackeld. Een piepende multiriem, lekkende waterpomp of versleten motorsteun is vrij snel te vervangen. Oververmoeide 850's kunnen olie gaan verbruiken. Let ook op lekkage tussen motor en versnellingsbak. Is het weggedrag erg vaag of zijn er rammels vanuit het onderstel te horen? Check dan of de voorste draagarmrubbers of achterasrubbers versleten zijn. De draagarmen kun je het best in hun geheel vervangen. Bij een gebrekkige werking van de handrem zijn waarschijnlijk de separate remschoenen aan vervanging toe. Een slecht of niet werkende airco kan diverse oorzaken hebben. Als je geluk hebt, is het voldoende om het systeem bij te vullen, maar meestal is er sprake van een versleten condenser, lekkende leidingen of een defecte compressor. Vocht in de regeleenheid van het ABS kan voor systeemuitval zorgen.

ONDERDELEN

Over de onderdelenvoorziening van de 850 hoeft nog niemand zich zorgen te maken, al vallen de prijzen niet altijd mee. De merkdealer kan de meeste technische delen binnen 24 uur leveren. Daarnaast zijn er veel Volvo-specialisten waar u terecht kunt, ook online. Sommige internetshops leveren alleen originele spullen met Volvo's merklogo, bij andere zijn ook voordeliger alternatieven te koop. Veel plaatwerk is nog gewoon nieuw verkrijgbaar. Als u genoeg neemt met gebruikte spullen, kunt u uw licht opsteken bij de diverse fora. Daarnaast zijn er enkele grote commerciële spelers die gespecialiseerd zijn in tweedehands Volvo-onderdelen.

AANDACHTSPUNTEN

- Koppeling
- Airconditioning
- Roestblaasjes rond de achterraut van de Estate

CLUBS

Volvo 850 Club Nederland
www.volvo850club.nl

Volvo 850 Forum
www.volvo850forum.nl

Volvo Classic Club Belgium
www.volvoclassicclub.be