

Im Rückspiegel: Volvo 850 – das „sicherste Auto der Welt“

Mit dem 850 feierte Volvo vor 25 Jahren die Premiere eines neuen Mittelklassemodells mit Frontantrieb und quer eingebautem und bis zu 184 kW/250 PS starken Fünf-Zylinder-Motoren. Zudem gab es später mit dem 850 AWD einen variablen Vierradantrieb mit Viscokupplung als Vorläufer des heutigen elektronisch gesteuerten Allradsystems.

Erstmals öffentlich vorgestellt wurde der Volvo 850 GLT am 11. Juni 1991 in der Stockholmer Globe Arena. Das vorangegangene Entwicklungsprogramm namens Galaxy war damals eine der größten Entwicklungsinvestitionen in der schwedischen Industriegeschichte. Volvo hatte nie zuvor so viele technische Innovationen eingeführt wie beim 850, der entscheidend für die Zukunft der Marke war. Das kantige Design des Volvo 850 vermittelte zwar eine erkennbare Verwandtschaft zu den erfolgreichen Modellreihen Volvo 740 und Volvo 940, war aber vollkommen neu und dynamischer gezeichnet. Denn anders als diese traditionellen Modellreihen mit Hinterradantrieb ermöglichte das neue Modell ein in dieser Form bei der Marke noch nie erlebtes Fahrvergnügen. Davon kündete bereits zur Markteinführung der Slogan „Ein dynamisches Fahrzeug mit vier Weltneuheiten“.

Diese technischen Weltpremieren waren quer eingebaute und leistungsstarke Fünfzylinder, die die Vorderräder antrieben und eine neu entwickelte Deltalink-Hinterachse, bei der die dynamischen Qualitäten und der Fahrkomfort einer Einzelradaufhängung mit der Robustheit einer Starrachse kombiniert wurden. Hinzu kamen der innovative Seitenaufprallschutz SIPS (Side Impact Protection System) und die automatische Sicherheitsgurthöhenverstellung ARH (Automatic Retractor Height Adjustment) für die Frontpassagiere. So bezeichnete die Presse den Volvo 850 von Beginn an als „sicherstes Automobil der Welt“. Mit einer weiteren Sicherheitsentwicklung baute Volvo diesen Vorsprung im Jahr 1995 abermals aus: Ab diesem Zeitpunkt wurde der Volvo 850 als weltweit erstes Großserienfahrzeug mit Seitenairbags ausgestattet.

Die Entwicklungsarbeit am 850 begann schon im Jahr 1978. Gleich bei einem der ersten Meetings entschied sich Volvo damals, völlig losgelöst von früheren Vorgaben zu denken,

um auf diese Weise „nach den Sternen greifen“ zu können, woraus sich dann der Projektname Galaxy ergab.

Galaxy führte zu gleich zwei neuen Volvo Modellreihen, einer schwedischen und einer niederländischen. Zunächst wurde im Galaxy-Programm die beiden Baureihen zugrundeliegende Technik gemeinsam entwickelt, danach trennten sich die Galaxy-Teams. Die niederländische Volvo Car entwickelte die 400er-Modelle zur Serienreife, während am Stammsitz in Schweden der 850 konzipiert wurde.

Als erster Typ wurde der Volvo 850 GLT mit einem 125 kW / 170 PS starken Fünf-Zylinder-Saugmotor mit Vier-Ventil-Technik vorgestellt. Schon in einer frühen Entwicklungsphase legte Volvo auch Wert auf dynamische Aspekte. Dazu gehörten Details wie die charakteristischen Ansauggeräusche eines Saugmotors und der Auspuffsound. Die Mühe lohnte sich, für den 850 gab es in Testberichten viel Lob und etliche Medien-Auszeichnungen.

Im Februar 1993 debütierte der Kombi, dessen senkrecht abfallendes Heck für maximales Ladevolumen stand. Ein in dieser Form einzigartiges, völlig neues Designmerkmal waren dagegen die senkrecht stehenden, riesigen Rückleuchten, die die komplette D-Säule abdeckten. Die Entscheidung für diese markanten Leuchteinheiten fiel während der Entwicklungsarbeit, als Chef-Designer Jan Wilsgaard ein Kombi-Modell aufstellte, an dem zu Vergleichszwecken Leuchten unterschiedlicher Größen montiert werden konnten. Am Ende gab es Designpreise, allen voran den japanischen Award „1994 Good Design Grand Prize“ und den Preis „Schönster Kombi“ in Italien.

Das Motorenprogramm für den Volvo 850 wurde rasch erweitert, unter anderem um Diesel-Direkteinspritzer. 1994 debütierte auf dem Genfer Autosalon der bis dato stärkste Turbo aus Skandinavien. Unter der Haube des im auffälligem Gelb lackierten Volvo 850 T5-R arbeitete ein 176 kW / 240 PS starker Turbo-Fünfzylinder mit Ladeluftkühlung, der ein Drehmoment von 330 Newtonmetern bereitstellte. Zur Serienausstattung dieser Leistungssportler zählten spezielle Spoiler, ein quadratisches Auspuffrohr und 17-Zoll-Aluräder.

Eigentlich sollte der Volvo 850 T5-R in einer auf 2500 Einheiten limitierten Sonderserie gebaut werden, aber die gelben Limousinen und Kombis waren schon innerhalb weniger Wochen ausverkauft. Deshalb folgte dieselbe Auflage an schwarzen Fahrzeugen und schließlich eine finale Serie von 2500 dunkelgrün lackierten Volvo 850 T5-R. Noch stärker war nur der Volvo 850 R mit 184 kW / 250 PS, der 1996 als Limousine und als Kombi auf den Markt kam. Den bis zu 250 km/h schnellen Fünftürer feierte die deutsche Presse in Testberichten als einen der schnellsten Kombis überhaupt.

1994 war auch das Jahr, in dem Volvo mit einem einzigartigen Eyecatcher auf die Rennstrecken zurückkehrte. Als zum Saisonauftakt der British Touring Car Championship (BTCC) im südenglischen Thruxton zwei Volvo 850 an die Startlinie rollten, trauten die Zuschauer ihren Augen nicht: Statt der erwarteten Limousinen traten die Schweden mit den weltweit ersten Renn-Tourenwagen in Kombiversion an. Eine Änderung des Reglements verhinderte aber bereits ein Jahr später den weiteren Einsatz der ungewöhnlichen und Aufmerksamkeit erregenden Rennwagen. Volvo wechselte deshalb auf die Limousine. In dieser Saison errang der Schwede Rickard Rydell den dritten Platz des Championats. Der spanische Modellrennbahnspezialist SCX hatte das Auto seinerzeit auch in seinem Fahrzeugprogramm.

Noch im letzten vollen Produktionsjahr gelang es der Baureihe noch einmal Geschichte zu schreiben: Der Volvo 850 2.5 T AWD debütierte als erster schwedischer Pkw mit Allradantrieb. Die wichtigsten Komponenten des AWD waren eine Visco-Kupplung, die die Antriebskraft variabel verteilte, ein automatisches, hinteres Sperrdifferenzial und die elektronisch geregelte Antriebsschlupfregelung TRACS (Traction Control System). Bei normalen Straßenbedingungen wurden 95 Prozent der Antriebsleistung auf die Vorderräder übertragen, sonst automatisch stärker auf die Hinterräder verteilt. Außergewöhnlich war auch der neue 2,5-Liter-Fünfzylinder mit Niederdruck-Turbolader. Der 142 kW / 193 PS starke Benzinmotor stellte 270 Nm Drehmoment schon ab 1800 Umdrehungen in der Minute bereits.

Nach über fünfjähriger Produktionszeit wurde aus dem 850 für das Modelljahr 1997 der S70 (Limousine) und der V70 (Kombi). Insgesamt wurden von allen 850er-Modellversionen 1 360 522 Fahrzeuge gebaut. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Volvo 850 T5-R (1994).



Volvo 850 T5-R (1994).



Volvo 850 R Kombi (1997).



Volvo 850 Turbo Kombi (1994).



Volvo 850 Kombi Racing in der BTCC (1994).



Volvo 850 Kombi Racing in der BTCC (1994).



Volvo 850 R (1996).



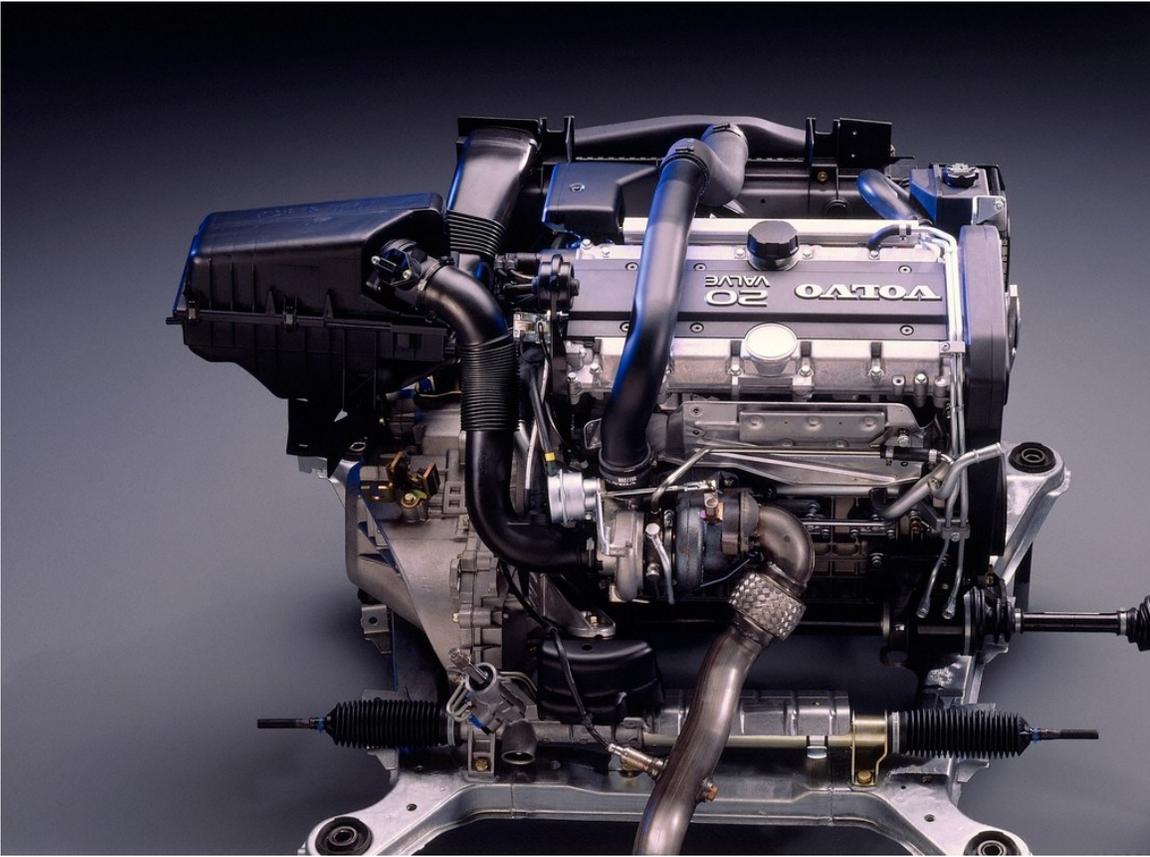
Volvo 850 GLT (1992).



Volvo 850 T5-R (1995).



Volvo 850 (1993).



Fünfzylinder-Viertventiler des Volvo 850 (1991).



Volvo 850 BTCC von SCX (1998).
