

Jetzt ist die Zeit zum Kaufen

# Gib mir fünf!

„Spätestens  
jetzt ist klar:  
Das ist keine  
Beamten-  
kutsche, das  
ist ein Wolf  
im Elchsgewand.“

Margret Mancken

Seit 1993 träumt Christian  
Meincken von einem  
ganz bestimmten Auto.  
25 Jahre später  
kauft er es endlich. Ob  
es sich gelohnt hat?

**CH HABE DEIN AUTO** gefunden. Nur diese eine Zeile schreibe ich, darunter setze ich den Link zur Kleinanzeige. Es ist das Auto, von dem mein Ehemann schon als Lehrling träumte: ein Volvo 850 T-5 in Silbermetallic, mit Stufenheck und Automatik. „Als Kind zeichnete ich Autos, die genau so aussahen wie diese Limousine“, erinnert sich Christian. Seine Eltern kommen Ende der 1960er als Gastarbeiter aus Bosnien, der Vater arbeitet jahrzehntelang bei Daimler am Band, Autos spielen eine große Rolle in der Familie. Christian beginnt seine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker 1993 in einem Volvo-Autohaus in Böblingen. Er hilft gerade bei der Restaurierung eines 244, als ein nagelneues Ausstellungsstück in den Showroom rollt. Genau so einen will er haben, irgendwann, wenn er es sich leisten kann, einen T-5 in Silbermetallic, mit Stufenheck und Automatik.

Genau genommen ist so ein 850er gar kein Youngtimer mehr, denn er entsteht bereits 1978, wenn auch nur auf dem Papier. Im Rahmen des Forschungsprogramms „Galaxy“ führt Volvo zwei neue Modellreihen ein: eine niederländische, die 400-Baureihe, und eine schwedische, den 850, beide mit Frontantrieb. Volvo steckt 15 Milliarden Schwedische Kronen in das Projekt,



das entspricht heute etwa 2,7 Milliarden Euro. Es ist die bis dahin größte Entwicklungsinvestition der schwedischen Industriegeschichte.

Ganze 13 Jahre später präsentiert Volvo mit dem 850 vier Weltneuheiten auf einmal. Im Bug arbeitet ein Alu-Block, der aus dem Reihensechser des 960 hervorgeht, nur ohne den sechsten Topf. Der Fünfzylinder sitzt quer im Motorraum und treibt die Vorderräder an. Die Delta-Link-Hinterachse, eine Mehrlenkerachse mit Einzelradaufhängung, sorgt für ausreichend Stabilität, auch bei sportlicher Fahrweise. Automatisch höhenverstellbare Gurte für die Vordersitze sind in der breiten B-Säule untergebracht. Doch die wohl größte Innovation ist das SIPS, ein ausgeklügeltes Seitenaufprallschutzsystem, bei dem die Aufprallenergie in die Fahrzeugmitte gelenkt, die Vordersitze seitlich verschoben und die Mittelkonsole zwischen den beiden Vordersitzen gestaucht werden kann. Das SIPS ist auch der ausschlaggebende

Grund, warum der Volvo 850 seinerzeit zum „sichersten Automobil der Welt“ gekürt wird. Sein Sicherheitskonzept kann sich bis heute sehen lassen.

Wir vereinbaren einen Termin und fahren nach Bergkirchen, ein Dorf nordwestlich von München. Auf den ersten Blick wirkt der T-5 ein wenig bieder, wie das Auto eines Lehrers, eines Hochschulprofessors vielleicht. Zwar lässt das Design des neuen, alten Schweden keine Zweifel offen, dass es sich beim 850 (noch) um einen Volvo handelt, doch er sieht eben nicht mehr so aus, als wäre er mit der Kettensäge geschnitzt. Seine weichen Kanten machen ihn zeitlos, wenn auch weniger markant als seine Vorgänger. Im heutigen Zeitalter des Aggro-Designs wirkt sein Understatement fast erhaben.

Wir sinken auf die schwarzen Ledersitze, drehen ein paar Runden, die serienmäßige Auspuffanlage röhrt, 225 Turbo-PS drücken nach vorn. Spätestens jetzt ist klar: Das ist keine Beamtenkutsche, das ist ein Wolf im Elchsgewand. Nach der Testfahrt >>



Mit seinen abgerundeten Kanten wirkt der Volvo 850 T-5 auch heute noch zeitlos und modern

< Das Stufenheck muss man mögen. Kombis sind begehrt, was die Limousine erschwinglicher macht

**TECHNISCHE DATEN**  
Volvo 850 T-5  
Baujahr 1/1994

- Motor**  
Fünfzyl., Turbolader, vorn quer
- Hubraum**  
2318 cm<sup>3</sup>
- Leistung**  
166 kW (225 PS) bei 5300/min
- max. Drehmoment**  
300 Nm bei 2000–5200 U/min
- Antrieb**  
Frontantrieb/  
Vierstufen-Automatikgetriebe
- L/B/H**  
4710/1760/1440 mm
- Leergewicht**  
1422 kg
- Kofferraum**  
416 l
- 0-100 km/h**  
7,4 s
- Spitze**  
230 km/h
- Abgas**  
CO<sub>2</sub> 198 g/km
- Preis**  
63 200 Mark (1994)

# SERIE YOUNGTIMER

VOLVO 850 T-5  
(1994)



So ein 850 ist heute billig, sieht aber nicht so aus: Wurzelholz, Lederlenkrad, Sitzheizung und Klimaanlage schaffen Oberklasse-Stimmung



Die nachgerüstete Wegfahrsperre nervt, wurde von Versicherern damals aber für einen Kasko-Schutz verlangt



Aufbruch in neue Stilwelten - und doch blieb das Markengesicht erhalten



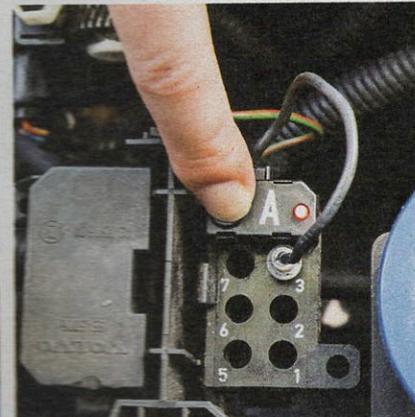
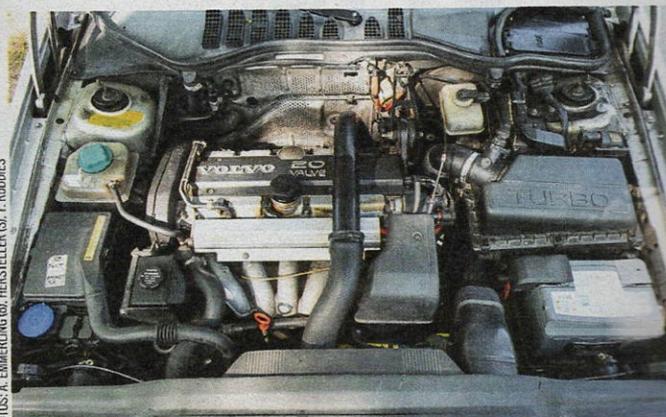
## SANFT UND STARK

Typisch Volvo: In die Rückbank ist ein Kindersitz integriert. Eher untypisch: Die Rückbank lässt sich zu 2/3 oder komplett umlegen. Der starke Fünfzylinder-Turbo kommuniziert ganz simpel via Diagnosebox im Motorraum.



» lesen wir den Fehlerspeicher aus, ganz ohne externes Gerät. Denn vorne im Motorraum hockt die sogenannte Blinkbox, eine On-Board-Diagnosebox. In der Verschlusskappe findet sich ein Pin mit Leuchtdiode, den man in die jeweilige Buchse des auszulesenden Steuergeräts stecken kann. Und schon geht es los: Volvo telefoniert nach Haus, morst seine Fehler in dreistelligen Blinkcodes in die Außenwelt. Anhand von Listen, die leicht im Internet zu finden sind, lassen sich die Fehler zuordnen. Unkomplizierter geht es nicht.

Auch äußerlich steht der Silberelch gut da. Keine Lackschäden, kaum Rost. Seine Laufleistung von 260 000 Kilometern sieht man ihm nicht an, was ja typisch ist für gut gewartete Volvo. Einst war der 850 seiner Zeit voraus. Für uns kommt er zur rechten. Wir zahlen 2500 Euro. Ein guter Kauf. Der Mann ist glücklich. Ich bin es auch. 🚗



**FAZIT**  
Mitarbeiterin  
**MARGRET MEINCKEN**

Keine Angst vor hohen Laufleistungen! Wichtiger sind beim 850er regelmäßige Wartungen und Reparaturen. Richtig Spaß macht die lammfromme Optik in Kombination mit dem bärenstarken Fünfzylinder. Wer Understatement liebt, findet mit dem T-5 das richtige Auto.