

Pressmeddelanden

Jun 09, 2011 | ID: 38077

Volvon med fyra världsnyheter fyller 20 år

Efter att 1985 ha presenterat den första framhjulsdrivna Volvo-modellen, 480, fortsatte Volvo Personvagnars stora produkt- och produktionstekniska omvälvning med nästa projekt, det som sjösattes tisdag 11 juni 1991: Volvo 850 GLT. Bilen med fyra världsnyheter; en fram, en bak och två i mitten.

Helt igenom en ny bil

I likhet med 480 var också den större 850 ett resultat av det stora övergripande och långsiktigt strategiska planeringsarbetet kallat Galaxy inom vilket framtidens Volvo-bilar utvecklades. Mycket grovt uttryckt utmynnade Galaxy i 400- respektive 850-serierna eftersom arbetet skedde dels på Volvo Personvagnar AB i Göteborg med den bil som blev 850 - dels med 900-serien med sin traditionella tekniska layout - och inom nederländska Volvo Car B.V. med 400-serien.

Volvo 850 ärvde egentligen ingenting från de andra modellerna förutom Volvonamnet. I så gott som allting skiljde den sig från sina föregångare och övriga modeller i programmet. Inom det nyutvecklade och långsiktiga modulmotorprogrammet helt i aluminium togs en femcylindrig 170 hk-variant fram. Dess första motor var den 3-liters sexa som hamnade i Volvo 960 på sensommaren 1990. Motorn tvärmonterades i den nya bilen, i en separat hjälpram, och drev framhjulen via en ovanligt kompakt växellåda monterad vid sidan av motorn. Det var den första världsnyheten.

Bakvagnen var upphängd i en ny typ av axellösning som fått namnet Delta-link och som på ett fiffigt sätt förenade den individuella hjulupphängningens komfort och följsamhet med den stela axelns stabilitet och konstanta spårvidd. Nyhet nummer två.

Naturligtvis var säkerheten ett prioriterat område och Volvo 850 tog ett gigantiskt kliv framåt i detta avseende, inte minst tack vare de båda världsnyheterna i mitten: det integrerade sidokollisionsskyddet SIPS och den automatiskt höjdjusterande bältesrullen ARH.

Dessutom hade Volvo lagt manken till för att göra en riktigt pigg och körglad bil, där t o m avgasljudet varit en del av utvecklingsarbetet. Förarmiljön hade gjorts mer köranpassad än i tidigare modeller. Ett rejält stöd för vänsterfoten underlättade inspirerad körning liksom bilens utmärkta dynamiska egenskaper i övrigt gjorde.

850:s design gjorde relativt försiktiga avsteg från de klassiska Volvodragen. En Volvo javisst, men den såg helt annorlunda ut ändå. Familjetillhörigheten var tydligt markerad över fram- och bakdel samtidigt som flera spännande lösningar positivt bidrog till helhetsintrycket, t ex ett annorlunda fönsterarrangemang och den nya typen av motorhuv med integrerad kylargrill som kom att bli standard på Volvo-bilarna under många år framöver.

Produktionsstart i Belgien

För första gången i Volvos historia - med undantag för den tidiga P1800-produktionen hos brittiska Jensen - gick Volvo 850 GLT först i produktion i en icke-svensk fabrik, nämligen i belgiska Gent. Först senare fördes delar av produktionen över till Torslanda-fabriken. Även produktionstekniskt hade en rad intressanta nyheter utvecklats som förbättrade och effektiviserade upplägget, t ex en ytterligare ökad grad av robotanvändning och automatisering av processerna, bruket av mät-, skär- och svetslaser samt större helpressade karosstycken än tidigare. Bilens tekniska layout underlättade också själva monteringen; marriage-point gjordes helautomatiserad och alla s k

"under-upp-arbeten" kunde elimineras.

850 lanserades först i sin sportiga GLT version med en 20-ventilers sugmotor på 170 hk. Introduktionspriset på den svenska marknaden för bilen var 187 900 kronor. Priset "på gatan" låg mitt emellan priset för 940 respektive 960 - och försäljningssuccén var ett faktum från början, även på Volvos viktigaste exportmarknad USA. Biltester runt om i världen talade sitt tydliga språk. Den nya Volvon tilltalade alla och de internationella utmärkelserna blev legio. Sammanlagt blev det nästan 50 utmärkelser.

Modellprogram med många varianter

På sant Volvo-manér utvecklades också modellen snabbt på både bredden och djupet för att nå en större kundkrets. Redan på sommaren 1992, till årsmodell 1993, kom en något enklare modell, kallad GLE som var utrustad med en 10-ventilers version av femman på 140 hk. Ett drygt halvår senare kom herrgårdsvagnsversionen av GLT och GLE fylld med nya innovativa flexibilitets- och säkerhetslösningar. Modellen var också den första som hade stora vertikala bakljus som täckte hela d-stolpen från bakluckans kant upp till taket, en lösning som Volvos femdörrarsbilar fortfarande använder.

För 1994 års modell lanserades seriens prestandamodell, 850 Turbo (eller T-5 som den hette utanför Sverige) tillsammans med en lite mjukare kaross med ändrade stötfångare för alla versionerna. 225 hk och 300 Nm ståtade turbon med, och som om inte det räckte till, smällde man till med ytterligare en prestandaversion till Geneve-salongen 1994: 850 T-5 R, i kycklinggult. Den begränsade serien om 2 500 bilar, med 240 hk i motorn, gick åt direkt och följdes av 2 500 svarta som i sin tur såldes direkt och kompletterades med en sista serie om 2 500 mörkgröna T-5R. Senare under året lanseras ytterligare en världsnyhet på 850-bilarna: sidockrockkudde i framstolarna, den s k SIPS-bagen som snart också gick in i övriga Volvomodeller.

Ökad efterfrågan på styrka i form av fler hästkrafter och högre vridmoment möttes med 1996 års modeller: 850R med 250 hk och 850 TDI med femcylindrig dieselmotor. En annan mycket trevlig bekantskap i 850:s motorfamilj blev lättrycksturbon på 193 hk som sattes i en annan modell som kom att bryta ny mark för framtida Volvo-modeller: den fyrhjuldrivna 850 AWD.

1996 blev också sista tillverkningsåret för bilarna som hette 850. I november blev 97:orna istället S70 sedan och V70 herrgårdsvagn; den nya uppdaterade generationen som dessutom var först ut med Volvo Personvagnars nya modellbeteckningsnomenklatur. Till utseendet lika föregångaren 850 men under skalet med stora skillnader.

Mellan åren 1991 och 1997 såldes inte mindre än 716 903 bilar med modellbeteckningen 850 och den sista Volvomodell som sedermera tillverkades på denna "gamla" tekniska plattform blev C70 coupé och cabriolet 2005.

Investering på lång sikt

Det har sagts att Volvo 850 med sina 15 miljarder i investeringskostnader var det största svenska industriprojektet dittills – och det är rätt, men också fel. Detta var inte prislappen för bilen utan för Volvo Personvagnars framtid: Investeringen innefattade, förutom en helt ny teknisk plattform, framförallt investeringar i produktionsteknik och anläggningar, som t ex en helt ny motorfabrik i Skövde. Skövdefabriken försörjer fortfarande Volvo Personvagnar med motorer som är en vidareutveckling av den modulmotorserie som togs fram inom Galaxy-projektet. 850 vände följaktligen Volvos produktstrategi och kom att övergripande bilda grunden för de framtida Volvobilarna, och gör det indirekt fortfarande.

Ingen enskild Volvo-modell har betytt lika mycket i tekniskt förändringshänseende som Volvo 850 gjorde; en bil som i många stycken var före sin tid och samtidigt låg helt rätt i tiden. För tjugo år sedan lanserades den - och med det tog en ny era inom Volvo Personvagnar vid.

För mer information om Volvos klassiska bilmodeller besök [den historiska siten](#).

Sökord:

Text,850,Historik

anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



[Fler Bilder >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).