

Quien pisaba hace algunos años un concesionario sueco y pedía un «dadrillo», no se había equivocado de puerta. Ello mismos los llamaban así, «Tegelsten», y eran sus familiares preferidos. Pero mucho cambió en el norte. El paraíso social de Suecia hoy sólo existe en el recuerdo de algunos nostálgicos. Y Volvo es de Ford y se despidió del diseño cuadrado



El único representante de aquellas aristas es el 850 que ayudó a la marca a ganar en popularidad considerablemente. Sus modelos familiares sobre todo, se convirtieron en bestseller y además aportaron el cambio de imagen a Volvo. De pronto los suecos eran deportivos. Naturalmente en esto tuvieron que ver también las victorias en el British Touring Car Championship (BTCC). En la temporada de 1994 Volvo se atrevió a hacer algo impensable: mandó a la parrilla de salida a los pilotos Yan Lammers y Richard Rydell con un 850 familiar. Aquel año no trajeron victoria, pero en 1995 sí. Volvo había cambiado los familiares por berlinas y Tim Harvey sustituyó a Yan Lammers. Lo que sirvió para las pistas debía servir también en la calle. De repente iba a haber coches con un potencial inimaginable para los de Göteborg. Los ingenieros le implantaron un turbo y de pronto obtuvieron 225 CV. En el fondo demasiado para sus mercados más importantes: Suecia y EEUU. Pero en 1994 Volvo dio otro golpe: en edición limitada de sólo 2.500 coches, el 850 t-gul fue más bien «adjudicado» que vendido. Tanto la berlina como el familiar se pudieron adquirir en amarillo claro con equipamiento especial y un motor de 240 CV. Esta edición limitada se vendió en un tiempo record por lo que Volvo aprendió el



traco y sacó otra remesa con otros colores y 250 CV. Estos colores eran bastante caros, aproximadamente 45.000 euros en 1994. Hoy es difícil pillar un i-gol. Uno de los felices propietarios es Marcus Raumann de Lübeck (Alemania), expiloto de rallies

y propietario de la empresa MR Sweden Motorsport. Naturalmente Raumann no iba a dejar el 850 «al natural». Primero contacto con los especialistas en electrónica de BSR en la ciudad sueca de Växjö. Ya llevaban trabajando algunos años y no tardó en nacer un chip ade-

cuado para la centralita. No obstante, el chip no es suficiente en caso de querer más potencia de manera constante. De modo que el turbo se fue a la estantería y su lugar ahora trabaja una pala de aire bajo el capó, cosa que utiliza en competición en el grupo A. Esta

presiona el aire hasta con 1,35 bar hacia las cámaras de combustión. Para que fluya bastante combustible se usa un regulador de presión de gasolina. A partir de una presión de 0,85 bar el fluido del combustible es aumentado en un dieciocho por mil. Para la correcta entrada de





aire se emplea un filtro K&N y un nuevo tubo-cañón de entrada. En vez de la nueva versión de 11 finos arcos Reumann se decidió por el modelo antiguo con 6 arcos gruesos. Nuevos tiempos de los árboles de levas redondean la conversión del motor y en el otro extremo del motor hay un escape deportivo del grupo A de 3 pulgadas.

En frías cifras frías el resultado es como sigue: 330 CV, 486 Nm de par máximo, una velocidad tope de 278 Km/h, aceleración de 0 a 100 Km/h en 5.9 segundo, y de 80 a 180 en 10.7 segundos. En la práctica es profundamente impresionante lo ágil que es el pesado Volvo, ni rastro de una inflexible ranchera. A esta buena impresión también aporta sus beneficios la suspensión y los frenos, todo adaptado. De todas formas Volvo había sobreesforzado el sistema de frenos en el caso de motores grandes. Por este motivo en el «transporte urgente de Lübeck» como se le ha dado en llamar, unos discos de 16 pulgadas de diámetro transfor-

man la velocidad en calor.

Espacio hay, ya que el volvo monta llantas Imola en 8x17" con neumáticos Falken 215/40 17. Quien se fija bien observará un poco más de anchura y algo menos de distancia al suelo. Esto se explica primero con un kit de separadores de 30 mm y segundo por un kit de muelles de H&R que acerca al Volvo en 55 mm más al piso. El compartimento se beneficia de esto sin tener que perder confort.

Una barra de refuerzo proporciona mayor estabilidad en la parte delantera del coche y completa así el trabajo del tuner. El interior se mantiene como el de serie, sólo saltan a la vista los relojes controladores de la presión del turbo en la columna A, como también la instrumentación para visionar la presión de aceite y temperatura de agua y aceite debajo de la radio. Acerca del film en cristales traseros y laterales puede haber diferentes opiniones, pero las pestañas no le pegan para nada. Es la única pega que tenemos.

