

Gubbracers i galopp

Volvo jagar vidare mot allt högre prestanda och priser. Efter T-5R kommer 850R med ännu mer kraft. Vi har jämfört Sveriges värsta med Audis snabba S6. Båda har femcylindriga turbomaskiner, båda toppar över 240.

DUELLTEST:

Audi S6

Volvo 850R

Januari 1996

I somras lät vi Sveriges dåvarande prestandakung, Volvo T-5R, möta sitt öde på den legendariska racerbanan Nürburgring i tyska Eifelbergen. I en testduell blev det hemmaseger för BMW:s förklädda sportvagn M3.



FOTO: Peter Haventon

Inte förvånande, skall tilläggas. BMW tillbringar mycket testtid på den krävande berg-och-dal-banan i Eifel. Mer överraskande var att Volvos trimmade mellanklassare hängde med riktigt bra, och bjöd minst lika mycket körglädje som BMW.

Efter testet levererade vi några förslag till förbättringar av T-5R. Bland annat var drivhjulsgreppet, bromsarna och växellådan föremål för kritik.

Flera av våra önskemål har gått i uppfyllelse till modellåret 1996, då Volvo presenterar 850R.

I princip samma bil som T-5R, men med vissa viktiga förbättringar:

* Motorn ger tack vare högre laddtryck (0,9 bar) numera 350 Nm vridmoment och 250 hästar vid 5 400 varv. Overboostfunktionen som under en begränsad tid gav ökat laddtryck är borta, nu ger den konstant fullt tryck.



Volvo 850R har snygga 17-tumshjul som knäcker komforten. Plats finns för större bromsar!



Audis 16-tumshjul lämnar plats för högre däck och mer komfort. Kraftiga fyrkolvsbromsar orkar mer.

Större avgasturbin, laddluftkylare, kraftigare dimensionerade insugs- och avgaskanaler, nya spridare och en annan styrenhet har gett god utdelning.

* Växellådan har fått förbättrad (tredubbel) synkronisering och differentialen har nu en viskös broms som fördelar en del moment (max 190 Nm) över till det hjul som inte spinner. Växellådshuset är betydligt kraftigare och förberett för en utgående axel bakåt - alltså för den kommande fyrhjulsdriften.

* Fjädringen och chassisettingen i stort är helt förändrad. Fjädrarna i sig själva är samma som förra året, men krängningshämmarna är klenare, stötdämparna mjukare initialt och framvagnsgeometrin förändrad (mer camber, mindre toe-in).

=>Vi gav oss naturligtvis till "Ringens" för en utvärdering av förbättringarna. Men eftersom original-Ringen var hårt uppbokad i november fick vi nöja oss med Sveriges egen Ring, i Skånes Knutstorp.

Audi S6 mer limousine än sportbil

Visserligen bara en sjättedel så lång, och näppeligen lika krävande för bromsar och chassi, men likväl en utmaning för varje standardbil.

Referensobjekt denna gång: Audi S6. En bil som enligt Volvos strateger bättre passar som direkt konkurrent till 850R än halvracern BMW M3, som ju har blivit ännu snabbare till 1996.

Audi S6 är mer limousine än sportbil, mer av den "gubbracer" som 850R framställs som.

Dessutom råkar Audi vara lika gammal som konstruktion betraktad (S6 är tekniskt i stort sett identisk med 100 S4) som Volvos 850. Båda har också raka femcylindriga turbomotorer på nära nog samma volym; 2,2 respektive 2,3 (Volvo) liter.

Den viktigaste skillnaden ligger i uppbyggnaden: i Audi sitter motorn längsmonterad framför framaxeln, i Volvo sitter den tvärmonterad i höjd med framhjulen.

En annan viktig skillnad gäller drivsystemet: S6 är fyrhjulsdreven medan Volvo har framhjulsdrift.

De båda turbofemmorna ger nästan lika mycket kraft. Audi tar ut lite mindre maxeffekt (230 mot 250 hästar) men har å andra sidan en overboostfunktion som trycker upp vridmomentet från 350 till biffiga 380 Nm under en halv minut - exempelvis vid en omkörning. Turbon laddar då momentant 1,0 bar istället för normalt 0,7-0,8 bar.



Skinnklädsel med infällningar av Alcantara är standard i 850R. Baksätet är bekvämare än i Audi, mittarmstöd med inbyggd barnstol.



Skinnklädsel kostar 22 000 kronor extra i Audi S6, jalusierna i dörrarna är heller inte standard. Onödigt hård stoppning i baksätet.

Audi har övervikt

Den stora prestandamässiga skillnaden kommer istället av att Audi släpar på 220 kilo extra jämfört med Volvo.

S6 slår visserligen 850R på fingrarna i sprinten till 100 km/h tack vare sitt överlägsna grepp i starten, men längre upp i fart rusar Volvo iväg ordentligt. 850R når 200 km/h sex sekunder tidigare än Audi S6.

Även på höga växlar (Audi har sex, Volvo "bara" fem) är 850R i kraft av sin lägre vikt piggare, men båda är faktiskt brutalt starka redan från låga varv.

Det är bara om man råkar ligga runt 1 500 varv som motorerna kan upplevas aningen döda, innan turbon börjar ge övertryck vid 2 000 varv.

Audis femma är varvilligare än Volvos: den varvar drygt 7 000 innan regulatören kapar orgien, och den drar starkt hela vägen upp till rödmarkeringen.

60-70 kilo av Audis övervikt kommer av fyrhjulsdriften, resten byggs på med isolermaterial och ett stabilare karossbygge. Audi S6 känns som rena stridsvagnen jämfört med den vekare 850:an, som inte riktigt andas genomgjuten kvalitet som anstår en bil i 400 000-kronorsklassen.

Audi är förkrossande stabil på landsväg

Audi rullar tystare på vägen och låter mindre av både vind- och motorljud störa.

Den fyrhjulsdrivna Audi är förkrossande stabil på landsväg även om de breda däcken (225/50) kan vandra runt en del i de svenska, spåriga vägarna. Volvo är livligare, den reagerar snabbt på styrimpulser och känns lättare på vägen i hög fart.

Totalt sett är Audi betydligt behagligare på resan till "svenska Ringen", inte minst tack vare de högre däcken som ger bättre komfort över vägskarvarna. 205/45-däcken på Volvons (TWR-designade) 17-tumsfälgar skickar upp ojämnheter utan bedövning. Baksätesspassagerarna uppskattar dock Volvo bättre, Audis soffa är väl hård och obekvämt vinklad. Utrymmesmässigt är de jämbördiga.

Väl på Knutstorp Ring, en bana som både bjuder en del intressanta högfartspartier och några mycket trånga svängar, vänder körintrycken till Volvos fördel.

Volvo är neutral

850R är den överlägset mest hanterliga bilen, som nu tack vare sin effektiva diffbroms fram tuggar sig ur svängarna riktigt hyggligt. Framvagnen har också fått aningen mer camber och mindre toe-in, två åtgärder som har gjort bilen lite villigare att styra in i kurvan och dessutom hålla kvar greppet genom den.

Balansen är neutral på gränsen till överstyrd, vilket för en van förare kan komma väl tillpass när man behöver kompensera för den understyrning som för mycket gaspådrag ofelbart leder till. Fortfarande är 350 Newtonmeter en handfull för ett par framdäck att klara av; diffbroms eller ej.

Audi känns tung och klumpig vid en direkt jämförelse. Styrningen är simmigare och bilen behöver lite betänketid innan den lyder på kommando. Den kränger hårdare över



Aningen antikverad men lättläst instrumentlayout i Volvo.



Snygga men svårlästa mätartavlor i Audi, sportratt med eurobag.



TWR har finjusterat både chassi och aerodynamik på 850R, vilket har resulterat i mer krängning och en ny bakvinge som ger ökat marktryck.



Audi S6 helt utan spoilers och vingar, vilket ger ett mer distingerat intryck. Bilen är utpräglad understyrd, men greppet är förträffligt.

framhjulen genom kurvorna.

S6 känns heller inte lika pigg på banans snabbaste ställen - Volvon upplevs klart kvickare runt varvet.

Men klockorna berättar en annan historia.

Audi S6, sin ballast till trots, är minst en sekund och ofta mer än så snabbare runt Knutstorp Ring. När regnet kommer på eftermiddagen så växer försprånget till fyra sekunder per varv!

Det beror på att den fyrhjulsdrivna bilen är överlägset snabbast genom sektionen med långsamma svängar som finns på den skånska banan.

Ägg under foten på 850

Medan man får köra med minst ett ägg under gasfoten på tvåans växel genom svängarna med 850R så kan man oftast hålla full gas med S6.

Den normalt understyrda bilen trycker nämligen ut bakvagnen när den pressas hårt och de temporära 380 Newtonmetrarna lockas fram. Trots att alla hjulen spinner drar sig de 1,8 tonnen hastigt framåt.

Audi S6 är också en pålitligare vän före själva kurvan, bromsarna tar imponerande kraftfullt och bilen är helt stabil under inbromsningen.

Volvos bromsar fungerar också bra, men 850R niger kraftigare och blir initialt aningen nervös i bakvagnen - något som inte minst blir tydligt i halka.

Audi har försett sin S6 med synnerligen kraftiga fyrkolvsok, medan Volvo använder billigare flytande enkla ok.

Några tendenser till fading, som med T-5R på "riktiga" Ringen, kunde vi inte upptäcka på Knutstorp.

850R har fått ny klädsel i stolarna, nu med alcantaran på sitt-ytan där den väl håller kroppen på plats i stolen. Audis hårda stolar har dock bättre sidostöd.

Ett glädjeämne med 850R är växellådan, som äntligen kan användas snabbt utan att det låter och känns som att man förstör den vid nedväxling. Men Audis sexväxlade låda är distinktare och mer lättarbetad.

Audi S6 vinner matchen på mini-Ringen, i kraft av sin bredare kompetens. Men den är minst 100 000 kronor dyrare medlikvärdig utrustning och andrahandsvärdet är sämre.

Och när det gäller ren körglädje, ligger Audin hästlängder efter.

Nya 850R är inte bara en av världens snabbaste framhjulsdrivna bilar, utan också en av de absolut roligaste att köra.

AUDI KAN MER - MEN 850R ÄR ROLIGARE ATT KÖRA

1. Audi

- +** Förträffliga köregenskaper vintertid, exemplarisk kursstabilitet, mycket gott kvalitetsintryck, utmärkta bromsar, stark motor.
- Ovilig till snabba kursändringar, hög bränsleförbrukning, mycket höga reservdelspriser, stort värdefall, obekvämt baksäte.

2. Volvo

- +** Mycket goda prestanda, utmärkt balanserat chassi, rymligt kupéutrymme, mycket välutrustad, gott andrahandsvärde.
- Bromsar mattas, instabil i hög fart, bristande drivhjulsgrepp i långsamma svängar, väggljud tränger in, svagt kvalitetsintryck.

	Audi	Volvo
Kaross	17	16
Komfort	17	15
Drivning	18	17
Köregenskaper	18	17
Säkerhet/Miljö	17	18
Ekonomi	12	15
Summa (max 120)	99	98

Gunnar Dackevall

AUDI NAKEN, VOLVO FULLMATAD

	Audi	Volvo
Motor	rak 5, längsmont	rak 5, tvärsmont
Slagvolym cm ³	2 226	2 319
Effekt kW (hk) vid r/min	169 (230) vid 5 900	183 (250) vid 5 400
Max vrid Nm vid r/min	350 vid 1 950	350 vid 2 400
Tjänstevikt/maxlast kg	1 770/430	1 550/370
Acceleration s		
0-100 km/h	6,8	7,0
0-140 km/h	13,0	12,7
0-180 km/h	25,0	21,6
0-200 km/h	35,0	29,0
1 km stående start	27,5	27,2
Elasticitet s		
60-100 km/h 4:an	6,8	6,6
80-120 km/h 5:an	9,6	8,2
Bromssträcka m		
Från 100 km/h kalla	42,0	39,8
Från 100 km/h varma	39,0	41,5
Toppfart km/h	241	250
Testförbrukning l/100 km	12,0	13,7
Buller dB(A)		
vid 100 km/h	65	66
vid 160 km/h	72	74
Driftkostnad¹⁾		
Värdeminskning ²⁾	55 693:-(-11,9%)	41 770:-(-10,6%)
Pris	469 000:-	395 000:-
Automatlåda	13 000:-	13 900:-
Centrallås	*	*
Elfönsterhissar	*2 350:-	*
Krockkudde vä/hö	*/*	*/*
Larm	*	*
Klimatanläggning	*	*
Skinnklädsel	22 000:-	*
Sollucka	14 100:-	*

Fotnot: 1) Skatt, försäkring (Trygg-Hansa 7-10 skadefria år, 40 år bosatt i Täby), bränsle, oljeförbrukning, däckslitage, service, reservdelar. 2) Enligt bilhandlarpanel utslaget på 4 år 6 000 mil.

PDF skapad från:

<http://www.automotorsport.se/artiklar/biltester/19960101/s6-i-prestigemoumlte-med-volvo-850r>