

En svensk i lejonkulan

DUELLTEST
BMW M3
Volvo 850 T-5R

Ett litet "R" i modellbeteckningen är början på ett nytt, snabbt liv för Volvo. Här sätts 850 T-5R på det ultimata provet, mot BMW:s förklädda superbil M3 på dess hemmabana Nürburgring.

Audi har Porsche, BMW har Motorsport, Mercedes AMG.

Och snart kommer Volvos samarbete med TWR att utmynna i konkreta resultat för oss bilköpare, i form av sportiga coupéer, cabrioletbilar och prestandaversioner av de vanliga modellerna.

Volvo 850 T-5R, den som populärt har döpts till "T-gul" av svenska bilentusiaster, är den första trevaren i den riktningen. Bokstaven R, för Racing får man förmoda, kommer med all säkerhet att synas på fler bakluckor i framtiden.

Det är en beteckning som förpliktigar. Den som lägger upp 400 tusenlappar för en

blekgul eller nattsvart T-5R förväntar sig säkert att beteckningen skall innehålla mer än bara kosmetika som 17-tumsfälgar, spoilers och kjolar, skinnklädsel och träbitar på instrumentpanelen.

Ett R skall smitta av sig även på bilens prestanda, och då menar vi inte bara ren motor-kraft.

BMW är mästare på att förvandla vanliga standardbilar till renrasiga – men förklädda – supersportbilar. M-modellerna är av det rätta virket, in i minsta detalj.

Ingen BMW från Motorsport släpps ut till kunden utan att har genomgått den verkli-

ga skärselden, Nürburgrings stenhårda nordslinga, med högt betyg. Vilket konkret betyder att bilen inte bara skall vara snabb runt banan, utan även klara varv efter varv i maxtempo utan att varken bromsar, fjädring eller mekaniken i övrigt skall svimma.

Volvo har inte tillgång till samma testfaciliteter in på knuten, även om man visst har goda möjligheter till högfartstester på ovalbanan i Hällered. Men för att kunna ställa bromsar och chassi på ett verkligt test är den drygt 20 kilometer långa nordslingan oslagbar.

Vi tog frivilligt över utvecklingsarbetet av Volvos R-

Schwedenkreutz

Banans snabbaste parti. Närmare tre kilometer full gas, genom svängar, över krön. Oerhört kritisk bromsning efter luftfärd i full fart. BMW landar tidigare och är stabilare vid bromsningen. Volvons bromsar mattas.



245 km/h

VOLVO

233 km/h

På banorna har framhjulsdrivna Volvo 850 varit överlägsen den gamla mästarevagnen, BMW:s bakhjulsdrivna 3-seriebil. En tredjeplats är årets bästa placering för Johnny Cecotto i BMW, medan Rickard Rydell har radat upp en svit av snabbaste träningstider och vinster i årets engelska mästarskap (BTCC). Men när det gäller bilar för gatbruk visar fortfarande BMW svensken spåret, inte minst när det gäller ett varv på Nürburgring.



TONY WELAM



MARK ERTHY

Start/Mål

Tiergarten

Banans enda riktiga raksträcka är inte lika snabb som Schwedenkreutz eftersom den avslutas med en uppforsbacke. BMW får tack vare effektivt övertag på höga varv och bättre aerodynamik högre fart på rakans krön.



Tid: 8.30
235 km/h

VOLVO

Tid: 8.50
227 km/h

Kesselchen

Två kilometer sugande uppforsbacke med hårigt essparti i mittsektionen. Volvon förvånar genom att orka med stigningen lika bra som BMW – tacka vridmomentet för det. Bilarna varvar ur på fyrans växel.



204 km/h

VOLVO

201 km/h



Superbilen M3 med fyra dörrar är lika diskret som simpla 316i



BMW M3 är normalt enkelt utrustad, med skinn och träpaneler drar priset iväg.

modeller för ett par dagar och styrde mot Nürburgring med en T-5R. Referensbil: BMW M3 i fyrdörrarsutförande.

Den 286 hästar starka "familjebilen" M3 är född på asfalten i Eifelbergen, och faktum är att den lite mjukare sättning av fjädningen som fyrdörrarsvagnen har jämfört med coupén snarare är att föredra på den ganska gropiga banan.

BMW:s fjädning är följsamare och behagligare än Volvons, som har fått ett sänkt chassi jämfört med 850 Turbo och extremt lite gummi mellan fälg och väg: 205/45ZR 17 är dimensionen.

Volvon plockar dock tillbaka en del komfortpoäng på sina betydligt bekvämare stolar och generösare inermått.

Körställningen är för övrigt en av de få invändningar vi kunde rikta mot M3 som referensbil. Eftersom ratten inte är justerbar i djupled hamnar den för långt från kroppen för de flesta som provade. I Volvo är det lättare att hitta rätt.

Den andra invändningen gäller utväxlingen, som är onödigt låg vid landsvägskörning. Ropet på en sjätte överväxel har dock redan hörtsammats och finns på 96:orna (se minitest sid 47). Utväxlingen stämmer dock per-



Ögat ljuger inte: BMW M3 har betydligt bättre aerodynamik än den större och kantigare Volvon. I praktiken betyder det stabilare högfartsegenskaper och lägre bränsleförbrukning.

RINGENRECEPTET FÖR T-GUL



Så kan Volvo erövra Nürburgring med T-5R

Trots ett ganska rejält effektunderläge gör T-5R ingalunda bort sig på BMW:s "hemmabana" Nürburgring. Men så här måste "T-gul" förbättras för att hinna med BMW M3 runt banan:

- Större bromsskivor och -ok fram – det finns massor av plats i 17-tumshjulen!
- Differentialbroms och/eller fyrhjulsdraft – det senare kräver dock ännu mer effekt.
- Snabbare växelföring.
- Stolar med bättre stöd i sidled.
- Tätare pedalställ, foten faller igenom mellan gas- och bromspedal.
- Mindre aerodynamiska lyftkrafter, mer vingar och spoilers (se BTCC-bilen!)
- 20-30 hästar extra.



tekt på Nürburgring, eftersom den precis varvar ur på banans snabba ställe.

Volvo T-5R har ett effektunderläge på 46 hästar, vilket skulle kunna stjälpas hela jämförelsen

om det inte vore för turbomotorernas maffiga vridmoment som till och med överträffar BMW-sexans en aning (330 mot 320 Nm).

M3 och T-5R är nära nog lika tunga (ca 1 550 kg tjänste-

vikt) och bilarna matar på ungefär lika bra uppför banans sugande backar. Det är först på höga varv, de sista ylande mellan 6 000 och 7 300, som BMW:n markerar sitt övertag.



Stylade T-5R skriker ut att ägaren har råd med dyraste 850



Volvo 850 T-5R är rustad till tänderna med all tänkbar lyx. Luftig kupé.

Den 240 hästar starka turbomotorerna i Volvo 850 T-5R gör inte bort sig helt mot en av världens bästa motorer, den 286 hästar starka sexan i BMW M3.

På banans snabbaste partier ger det utslag på klockan.

Tar man ut den framhjuldrivna turbo-Volvon på en svensk liten bana är bristande grepp fram ett kroniskt problem. På Ringen, där de flesta svängar är snabba, är inte problemen fullt lika kännbara.

En differentialbroms fram skulle ändå hjälpa bilen vid flera tillfällen på banan. Liksom en mer samarbetsvillig växelföring, ackompanjerad av ett pedalställ där inte foten faller igenom mellan gas och bromspedal. Titta på hur BMW har löst det här, Volvo!

På en punkt gör T-Gul bort sig totalt på Nürburgring: den har

Volvo flyger längre över krönen och förlorar tid

för klena bromsar. De fungerar fint ett varv eller två, men mattas snart bort i ett rökmoln. Det finns massor av plats för större bromsar i de snygga 17-tumshjul!

BMW M3 är också betydligt stabilare i hög fart. Banan har flera gupp där bilen gör en luftfärd, och Volvon tillbringar betydligt mer tid i luften än BMW. Och mer tid i luften betyder förlorad fart respektive mer kritiska inbromsningar.

850 är överlag en mer nervös bil än M3, vilket inte bara är till nackdel. Volvon styr in kvickare i svängarna och har neutralare balans än den mer understyrda BMW:n. 850 är faktiskt den bil som är lättast att balansera genom en sväng med gasen, men också den som kräver störst koncentration i riktigt hög fart.

Körglädje är alltså ingen bristvara i Volvo T-5R. Testförarna gasade lika gärna runt nordslingan med Volvon som med den effektivare BMW:n, åtminstone så länge det fanns bromsar kvar i Volvon.

Faktum är att vi trodde att den "stylade" Volvon skulle falla ur på flera punkter jämfört med den seriöst byggda M3:an. Här finns trots allt ett strålande grundämne för en verkligt kapabel löparbil.

Vilket inte minst Rickard Rydell har bevisat i BTCC i år.

Gunnar Dackevall



HEMMASEGER FÖR M3 – MED RESPEKT FÖR VOLVO



1. BMW M3

- +** Perfekt utväxling för banan, väl anpassad fjädring, effektiva och uthålliga bromsar, exemplariskt pedalställ, urstark motor genom nästan hela registret, gott kvalitetsintryck.
- Brummig på landsväg, svårt att hitta optimal körställning, klumpig ratt som inte kan justeras i längsled, för understyrd i långsamma svängar, relativt trång kupé, påver standardutrustning.

2. Volvo 850 T-5R

- +** Välbalanserad, snabb styrrespons, optimal körställning, motorn orkar fint i mellanregistret, måttlig krängning, fina kupéutrymmen, mycket välutrustad.
- Bromsar mattas svårt, instabil i riktigt hög fart, bristande drivhjulsgrepp i långsamma svängar, okänslig fjädring, dåligt sidostöd i stolarna, kvalitetsintryck övertygar inte.

	BMW M3	Volvo 850 T5R
Kaross	13	16
Komfort	17	16
Drivning	20	16
Köregenskaper	19	17
Säkerhet/Miljö	16	17
Ekonomi	12	14
Summa (max 120 poäng)	97	96

BMW NAKEN, VOLVO FULLMATAD

	BMW M3	Volvo 850 T-5R
Motor	rak 6	rak 5
Slagvolym cm ³	2 990	2 319
Effekt kW (hk) vid r/min	210 (286) vid 7 000	177 (240) vid 5 600
Max vrid Nm vid r/min	320 vid 3 600	330 vid 3 000
Tjänstevikt/maxlast kg	1 560/370	1 550/370
Acceleration s		
0–100 km/h	5,8	7,1
0–160 km/h	13,7	17,1
0–200 km/h	24,0	29,6
1 km stående start	25,7	27,5
Elasticitet s		
60–100 km/h 4:an	6,6	7,0
80–120 km/h 5:an	8,8	9,5
Bromssträcka m		
Från 100 km/h kalla	35,7	39,8
Från 100 km/h varma	38,6	41,5
Toppfart km/h	250	248
Testförbrukning l/mil	1,10	1,19
Buller dB(A)		
vid 100 km/h	69	66
vid 160 km/h	75	74
Driftkostnad ¹⁾	24 809:–	28 721:–
Värdeminskning ²⁾	60 062:– (11,8%)	44 000:– (11,0%)
Pris	506 000:– ³⁾	392 000:– ³⁾
Automatlåda	•	•
Centrallås	•	•
Elfönsterhissar	5 483:–	•
Fäll/delbart baksäte	4 032:–	•
Krockudde vä/hö	●/●	●/2 600:–
Larm	9 292:–	•
Lufftkonditionering	19 284:–	•
Skinnklädsel	17 927:–	•

Fotnot: 1) Skatt, försäkring (Trygg-Hansa 7–10 skadefria år, 40 år bosatt i Täby), bränsle, oljeförbrukning, däckslitage, service, reservdelar. 2) Enligt bilhandlarpans utsläpp på 4 år 6 000 mil. 3) Priserna gäller 1995 års modell. Volvo T-5R tillverkades i 2 500 exemplar och blir ersatt av ny version 1996.

MINITEST



Den skarpsynta känner igen M3 3,2 på det svartlackerade gallret för oljekylaren.



H.D. SEUFERT

För några få kubik mer

Nya BMW M3 3,2 går ännu fortare upp till 250 km/h, men viktigare är den sjätte växeln.

Om det är något det inte råder brist på i BMW M3 är det motoreffekt. De 286 hästarna överträffar till och med Porsche Carrera och räcker till hastighetsorgier som anstår en riktig supersportbil.

Men med 328i i fadershuset blev det ändå lite trångt om uppmärksamheten. För 200 kubikcentimeter extra får man betala 150 000 kronor, ett förhållande som kan te sig en aning snett även om nu M3 bjuder mer än bara rå motorvolym för mellanskillnaden.

BMW M GmbH tog därför helt sonika fram en vevaxel med längre slag till årets M3, och ökade därmed volymen i lättmetallsexan till 3,2 liter. Resultat: 321 hästkrafter vid 7 400 varv, och hela 350 New-

tonmeters vrid vid 3 250. Det senare värdet, som betyder 109 Nm/liter, är en rekordnotering för världens serietillverkade sugmotorer.

BMW tackar det dubbla VANOS-systemet för denna rekordnotering, som till skillnad från det enkla i "gamla" M3 styr kamaxlarnas tider både på insug- och avgaskammen.

Nu gick inte trelitersmotorn av för hackor i fråga om elasticitet heller, men 3,2:an skjuter på ännu kraftigare i mellanregistret och gör växlingarna ännu mindre angelägna än tidigare.

Sputstyrkan till 100 km/h är däremot bara marginellt förbättrad, det är först till 200 som skillnader kan utläsas till nykomlingens fördel.

Den stora vinsten med nya

T-gul blir T-blå?

I oktober presenteras Volvos uppföljare till T-5R, den i 2 500 exemplar tillverkade superversionen av 850

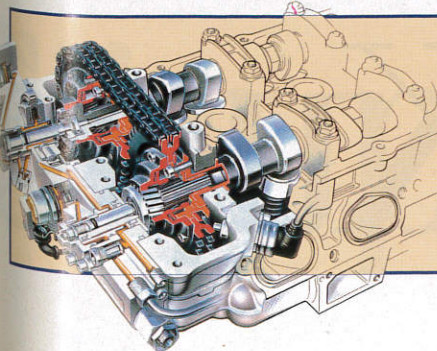
Turbo. Bilen kommer främst att avvika från gamla "T-gul" på en punkt: den blir fyrhjulsdriven. Den nya transmissionsen som fyrhjulsdriften medför lär också ge möjligheter till ett högre effektuttag – räknat med minst 250 hästar. Vi hoppas att man samtidigt har förbättrat bromsarna, i så fall kan nya "T-blå" bli den M3-utmanare vi frågade efter i testet på föregående sidor.

M3 för dagligt bruk är den sjätte växeln, som med toppfartsbegränsningen på 250 km/h är en ren överväxel. Varvtalet sjunker och med det den annars irriterande surrighet som bilen dras med i motorvägsfart. Dessutom blir den ännu lite snålare.

Övriga nyheter inkluderar uppbyggda bromsar (från M5), bredare däck bakoch smalare fram. Fjädringen är modifierad för mer känslighet i lägre fart.

En superbil har blivit ännu mer superb.

Gunnar Dackevall



Dubbel-Vanos: Både insug- och avgaskamaxel justeras steg-löst genom registret, för bättre lågvarvs-egenskaper.

SNABBFAKTA ★★★★★

KAROSS ★★★★★

Två- (cabriolet), tre- (coupé) eller fyrdörrars (sedan), god byggkvalitet, vridstyv, smalt kupéutrymme (coupé med dålig takhöjd bak), rymligt bagageutrymme, god sikt, hygglig utrustningsnivå.

KOMFORT ★★★★★

Fin fjädringsavstämning med fin komfort trots måttlig krängning, bra förarplats med mycket lättarbetad styrning, växelföring, bekväma sportstolar med gott sidostöd, motorn brummig vid belastning.

DRIVNING ★★★★★

Extremt effektstark motor med mycket brett dragregister, kultiverad motorgång och blixtrande respons, perfekt avstämd utväxling och väl optimerad transmission.

KÖREGENSKAPER ★★★★★

Utpräglad hanterlig och lättkörd, stabil i hög fart, mycket hög kurvkapacitet med neutral balans, exakt styrning, förstklassiga bromsar som tål upprepard hård användning.

SÄKERHET/MILJÖ ★★★★★

Hög säkerhetsnivå, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar, bästesträckare, freonfri klimatanläggning, förhållandevis låg bensinförbrukning och låga avgasutsläpp.

EKONOMI ★★★★★

Högt men konkurrenskraftigt pris, gott andrahandsvärde, höga kostnader för underhåll efter 5 000 mil (gratis tills dess) och försäkring.

MOTOR

Vattenkyld rak sexcylindrig med fyra ventiler per cylinder. Slagvolym 3 201 cm³, effekt 236 kW (321 hk) vid 7 400 r/min, max vridmoment 350 Nm vid 3 250 r/min.

PRESTANDA

Toppfart 250 km/h

ACCELERATION

0-100 km/h 5,6 s
0-160 km/h 12,5 s
0-200 km/h 20,1 s

ELASTICITET

60-100 km/h (5:an) 11,3 s
80-120 km/h (6:an) 10,7 s

BROMSTRÄCKA

Från 100 km/h kalla/varma 38,6/38,6 m

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Testförbrukning 1,12 l/mil

PRIS

ca 530 000:–