

DUBBELTEST

BMW 325i (1991) – VOLVO 850 GLT (1992)

BMW 325i (1991)



Workaholics

TEKST EN FOTO'S LOUIS BLOM



VOLVO 850 GLT (1992)

Je kunt je het in 2021 nauwelijks nog voorstellen: de dagelijkse gang van huis naar kantoor. Toch doen honderdduizenden het begin jaren 90 in hun leaseauto's. Zeker als de BMW 3-serie en de Volvo 850 GLT de showrooms uit zijn gereden, met achter het stuur de yuppen, de accountmanagers die er maandelijks graag honderden guldens bijtelling voor over hebben om in hun executive sedans naar de zaak te sturen. Dag in, dag uit.



David Bowie maakt er zelfs een nummer over: 'Day in, day out', over de dagelijkse sleur. Betaald voor 40 uur, maar in werkelijkheid maken de workaholics er vaak meer dan 60. Ze belonen zichzelf met een dikke auto. In Nederland is de bijtelling – bedacht door meneer Oort – nog jong, maar het weerhoudt weinig managers ervan om alsnog te tekenen voor hun ultieme leasedroom. Op de valreep van 1990 presenteert BMW de gloednieuwe 3-serie, die de be-daagde E30 uit 1982 moet doen vergeten. Volvo volgt enkele maanden later met de ambitieuze en kostbare 850 GLT, een nieuw model dat de 240-serie vervangt. Audi en Mercedes domineren de markt met respectievelijk de 80 en de 190, maar beide draaien al even mee. Tijd voor een frisse wind.

The Challenge

De 3-serie is totaal nieuw van opzet en vormt een regelrechte stijlbreuk met het verleden. De basisvorm is nu een vierdeurs sedan in plaats van de tweedeurs, zoals bij voorgangers E21 en E30. Eindelijk biedt BMW een serieuze tegenstrever van de genoemde Audi 80 en Mercedes 190. De wielbasis en de toegenomen breedte staan garant voor voldoende interieur-ruimte, zonder dat BMW zijn zelfbedachte 'standaardaan-drijving' hoeft op te geven. Voorwielaandrijving is een vies woord in München. In de E36 ligt de motor voor het eerst achter de vooras en zorgen de achterwielen voor vermogens-overdracht op de weg. Door deze opstelling behoudt zelfs de zwaardere 325i een vrijwel ideale gewichtsverdeling. Daar is het de ingenieurs natuurlijk om te doen. Het komt immers de handling ten goede. Tot de komst van de M3 is de 325i het topmodel van de reeks, die begint bij de bescheiden 316i. Voor Volvo is de komst van de 850 van levensbelang. Nog nooit heeft het zoveel innovaties in een nieuw product gestopt en het Zweedse merk neemt ruim de tijd, alsof de bevalling vijftien jaar eerder is ingeleid met Project Galaxy. Volvo geeft ons, journalisten, zelfs het lijvige boek *The Challenge* mee tijdens de persintroductie in en rond Gotenburg, waarin de gehele ontstaansgeschiedenis uit de doeken wordt gedaan. Door de Volvo-bril gezien, vanzelf-

de techniek

BMW 325i

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 6-cil in lijn, 4 kl./cil., injectie
Cilinderinhoud • 2.494 cc
Max. vermogen • 141 kW /192 pk bij 5.900 tpm
Max. koppel • 245 Nm bij 4.700 tpm
Aandrijving • achterwielen via vijfbak
Wielophanging v/a • McPherson/onafh., schroefveren rondom
Remmen v/a • gev. schijven / schijven
Afmetingen l/b/h • 4,43/1,70/1,39 m
Wielbasis • 2,70 m
Gewicht • 1.330 kg
Bandenmaat • 205/60 R15
Topsnelheid • 233 km/h
0-100 km/h • 7,9 s
Verbruik gem. • 7,4 l/100 km
Vanafprijs (1991) • € 34.163 (fl. 75.500)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

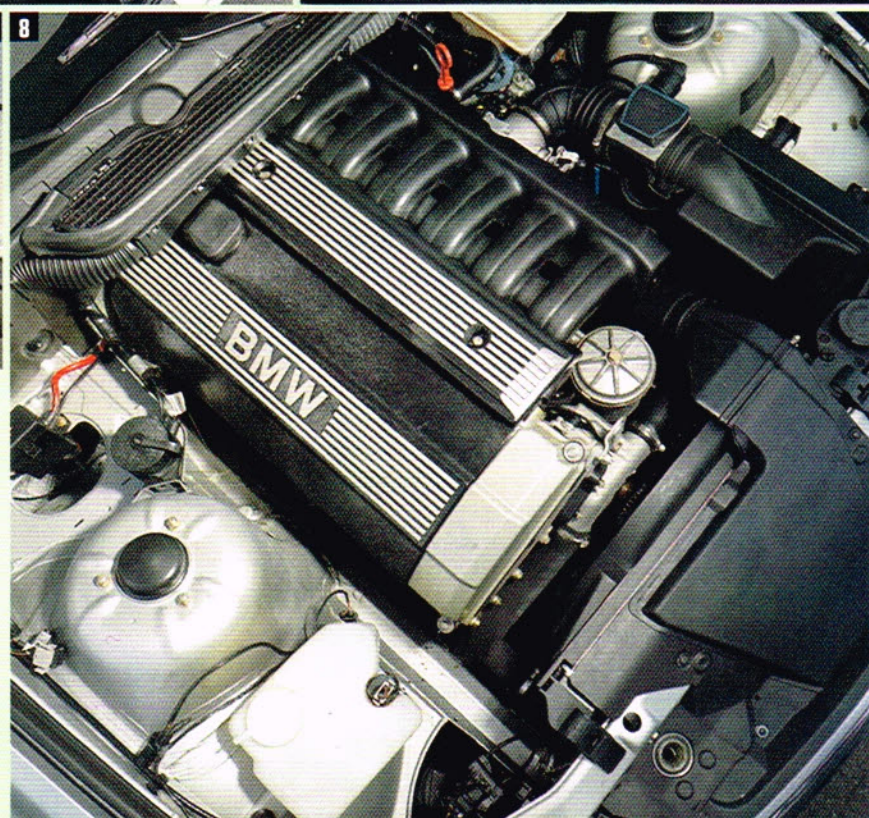
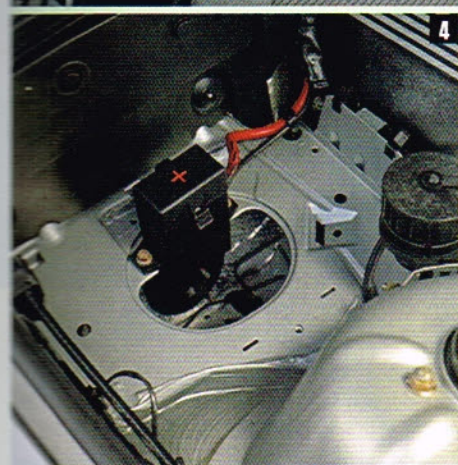
Dertig jaar verde-
oogt de Dreier ie
en fragiel. En ma
wat is hij toch
klein vanbinnen

BMW

- Handling
- Zitcomfort en ergonomie
- Zescilindersound
- Iel en smal
- Minder robuust dan de 85



de mooiste details



1 Vergeet dat overvloedig achteraf aangebrachte hout en geniet van de mooie interieurvormen waarin de bestuurder en niemand anders dan de bestuurder centraal staat. Zie hoe smal de A-stijltjes zijn. **2** Eindelijk kun je je benen kwijt. Let op hoe dun de rugleuningen zijn en hoe opvallend de op een eierschaal lijkende kuip is. **3** 15-inch lichtmetaal is niet eens standaard op de 75.000 gulden kostende 325i. **4** Hier hoort de accu bij de mindere goden. In verband met gewichtsverdeling bij de 325i huist die in de kofferbak. **5** Het hoeft niet altijd leer te zijn, zeker als het stoffen dessin zo fraai is als in de 325i. **6** Hoe duidelijk wil je het hebben? Digitale tellers maken hun opmars. **7** Dubbele ronde koplampen voor het eerst achter glas. **8** De befaamde 2,5-liter M50-zescilinder, nieuw in 1990.

DUBBELTEST

BMW 325i (1991) – VOLVO 850 GLT (1992)

sprekend, want deuren die tijdens het proces hard in de kozijnen zijn gesmeten en de koffiemokken (Zweden drinken niet uit kopjes, wel van schotels) die tegen muren zijn stukgegooid, vind je niet in dit informatieve boek. Voor het eerst in de historie – de Nederlandse 480/440/460 niet meegerekend – past het Zweedse merk voorwielaandrijving toe, waarbij de vijfcilinder dwars voorin via een ultrakorte versnellingsbak de voorwielen aandrijft. Dat levert veel interieurruimte op bij een wielbasis van slechts 2,66 meter. De BMW zet daar 2,70 meter tegenover. BMW bouwt de 3-serie in Dingolfing, onder de rook van de hoofdstad van de Beierse deelstaat. Volvo mag dan wel uit het Zweedse Gotenburg stammen, voor de 850 investeert het fors in de productie-faciliteit in het Belgische Gent. Het trekt het grootste bedrag uit zijn bestaansgeschiedenis uit om het model op de weg te krijgen: maar liefst 16 miljard Zweedse kronen (3,5 miljard gulden), zo verklaart toenmalig CEO Per Gyllenhammar.

Wigvorm

Ook BMW trekt alle registers open. Het ontwerp van de E36 komt tot stand onder leiding van de veelgeprezen Claus Luthe, maar het zijn de Hongkong-Chinees Pinky Lai en de Duitser Boyke Boyer die de auto daadwerkelijk tekenen. Eerstgenoemde zal 'onze' Harm Lagaay volgen naar Porsche, waar zij de nieuwe 911 gestalte geven. De E36 is de eerste BMW met een overduidelijke wigvorm; hij breekt resoluut met de zo gewaardeerde Luthe-stijl. Stefan Schuett, destijds betrokken bij de totstandkoming: "De lage neus, waarin de traditionele dubbele ronde koplampen voor het eerst achter glas zijn gehuisvest, de nieren die nu in de grille liggen in plaats van erop, de oplopende motorkap en taillelijn en de achterkant met zijn scherp afgesneden korte kont staan louter in het teken van stroomlijn. En vergeet de geïntegreerde bumperspoilers niet. Zelfs de dorpels hebben een specifieke vorm. Is de E30 een rasecht three box-ontwerp, de E36 is als een dolfin, zo coupévormig is hij vormgegeven. Het levert een 20 procent lagere Cw-waarde op. Al die uren in de wind-tunnel deden een zware aanslag op ons budget, maar het was de moeite waard", aldus Schuett. Collega's Lai en Boyer hebben een prestatie van formaat geleverd: de E36 oogt modern en is direct herkenbaar als een BMW. Opvallend zijn de portieren die tot in het dak doorlopen en het korte koffer-deksel à la Audi 80. De scharnieren liggen in de hemelwater-afvoergoot, de toegang is minimaal. Op weinig enthousiasme kunnen de grijze, ongelakte bumpers rekenen. Toch maken nog tal van fabrikanten zich schuldig aan deze ooit bij de Renault 5 begonnen trend. Zo zijn er wel meer opmerkingen

het alternatief

Mercedes-Benz 190

De eerste compacte Mercedes woog bij zijn komst in 1982 een schamele 1.080 kilo. De achteras met zijn vijf reactiestangen geldt tot op de dag van vandaag als benchmark. Bruno Sacco tekende voor het ontwerp, dat hij één van zijn favoriete noemt.



Tegen BMW's
voortreffelijk
afgestemde en
uitgebalanceerde
onderstel en
stuurprecisie
kan de Volvo
niet op. Toen
niet, nu niet



te maken: de spiegels veroorzaken extra windgeruis, wat wordt opgelost met een setje noppen aan de binnenkant van de behuizing. Doordat er geen regengoten zijn, wordt het hemelwater over de achterruit gelost. Het zijn de minpuntjes die een ideale stroomlijn ($C_w = 0,29$) met zich meebrengen. In technisch opzicht markeert de nieuwe 3-serie de overgang naar meer digitale componenten. Zo is er voor het eerst een elektronisch geregelde tractie controle en beschikt de auto over digitaal motormanagement. Het onderstel heeft de nieuwe Z-multilink-achteras, die werd overgenomen van de Z1. Van een optimale stroomlijn heeft de 850 GLT geen last: zo stoere front, dat doet denken aan een Mercedes-neus, met prominente uitstekende bumpers, de verticale grille en koplampen, regengoten voor de watergeleiding, vette buitenspiegels: het zijn allemaal flinke sta-in-de-wegs voor een optimale luchtgeleiding. Een wigvorm heeft hij niet, afgezien van de aflopende, lange motorkap. Toch rept Volvo van een Cw-waarde van 0,30. Dat is best knap, gezien de hoekige vormen van de carrosserie.

De styling leunt zwaar op de al vertrouwde lijnen van de 760/960, inclusief enkele details die zijn overgenomen van de 400-serie, die eveneens deel uitmaakt van Project G2. Rune Gustafsson tekent begin jaren 80 veel gladdere modellen, maar naarmate het project G2 onder Jan Wilsaard vordert, krijgt de 850 de traditionele look van de 760. Als Volvo de bestaande klanten niet voor het hoofd wilde slaan. Dit was de uitgelezen kans om in één keer het oude labradier-imago van zich af te schudden; er moest immers een nieuwe doelgroep worden aangesproken, toch? Ook qua maatvoering hangt de 850 er een beetje tussenin: hij is compacter dan een 5-serie, maar een maatje groter dan de 3-serie.



de eigenaar

'Mijn onvoorwaardelijke liefde voor BMW'

Naam • Victor Vilé

Bouwjaar • 1979

Woonplaats • Vught

Eerste auto • BMW 325e E30 tweedeurs

Nooit weg moeten doen • BMW M5 3.8 E34

'MOTORSPORT EDITION'

Nog meer in de garage? • Ford Escort

Cosworth, BMW M3 E30 Cabriolet



Over de testauto: "Ik kom eigenlijk uit een Alfa-gezin. Na de overstap op voorwielaandrijving ging mijn liefde (deels) over. Met een omweg (Opel B Manta en C Kadett City in rallytrim) stapte ik over naar BMW. Het racen zit in mijn bloed, zo heb ik kilometers gemaakt op diverse circuits met verschillende BMW's. De combinatie van een ideale gewichtsverdeling - mede door de achterwielaandrijving - en de zescilinder lijnmotor komen dan vol tot hun recht. De 3-serie E36's die ik momenteel in de collectie heb staan, doen me denken aan die mooie circuitdagen. Deze 325i E36 is van origine in Duitsland geleverd en heeft daar slechts één eigenaar gehad. De eigenaar in Nederland heeft de auto alleen in zijn verzameling gehad. Premium Service nam de auto onderhanden en voorzag hem van een grote beurt. Geen probleem als hij nog even bij ons blijft."

het alternatief

Audi 80

Het leasekanon van de jaren 80 en begin 90 gaf Audi's imago een enorme boost. Het aalgladde koetswerk van de Amerikaan J. Mays trok vele zakelijke rijders over de streep. Ferdinand Piëch was de grote roerganger achter de afwerking én de verzinkte carrosserie.



Op 16 april 1991 rolt de eerste 850 GLT uit de fabriek in Gent. Volvo koketteert met vier wereldprimeurs: de vijfcilinder 20-klepper, de korte versnellingsbak, SIPS, automatische gordelhoogteverstelling en de Deltalink-achteras.

Dynamisch en veilig

Goedbeschouwd is de BMW E36 overschaduwd door zowel voorganger E30 als opvolger E46. Vergeten is hij echter allerm minst. Met name de 325i is een geliefde driftauto en een gewillig slachtoffer voor tuners. Van de vierdeurs zijn er amper nog volledig originele exemplaren over. Het kost ons moeite om een onaangestast exemplaar te vinden, maar youngtimerspecialist Premium Classics in Vught biedt uitkomst en stelt zijn maagdelijke 38.000 kilometer frisse, in Sterlingzilver gespoten 325i ter beschikking. De Volvo 850 GLT vormt de andere kant van het spectrum. Hoewel ook dit bestand uitgedund is, hebben we nog enige keus. Het fotomodel heeft bijna 300.000 kilometer achter de wielen, maar

dat is hem op een paar details na amper aan te zien. Voor de gelegenheid heeft eigenaar Marc Bles zijn in Classic Red gespoten 850 er spic en span bij laten zetten voor de ontmoeting met zijn voormalige tegenstrever uit München. Twee zakensedans met echte motoren: atmosferische vijf- en zescilinders met elk vier kleppen per cilinder, gekoppeld aan een handbak. Dat belooft een heerlijke middag te worden. Het is een weerzien vol nostalgische gevoelens. De rij-introductie van de Volvo 850 GLT in juni 1991 - ik was toen net begonnen als autojournalist - zit voor altijd in mijn herinneringen vastgekleefd. We reden er op de openbare weg én we werden toegelaten op de komba en 'Test track number 2' binnen Volvo's testcentrum in het nabijgelegen Hällered. 'Number 2' draait linksom, heeft een prachtig verkeerd verkante 180-graden-doordraaier, een reeks bochten à la de beroemde S'es op het Suzuka-circuit in Japan en een lang recht stuk na een haakse linksaf. Ingenieur Olaf Bane illustreerde hoe dynamisch en tegelijkertijd veilig het onderstel is door middenin de genoemde doordraaier van het gas af te gaan. "Met dank aan de Deltalink-achteras. Onze semi-onafhankelijke achteras heeft de voordelen van zowel een starre als als een multilink, maar zonder de kosten en de inbouwruimte. Nu mag jij een paar ronden, en laat die motor maar lekker toeren draaien!"

BMW-introducties waren mij nimmer gegund. Op de redactie vertoefde echter één van de eerste 325i's en het lukt me om de grijze vierdeurs voor de fotografie twee dagen te confisqueren. In de stromende regen maken we de foto's, op de grootst mogelijke afstand van onze redactie, uitsluitend om uren achtereenvolgens in de compacte BMW te kunnen doorbrengen. Dat is aan het begin van 1991 namelijk een genoegen.

DUBBELTEST

BMW 325i (1991) – VOLVO 850 GLT (1992)



Wat een uitgekende ergonomie! Eindelijk staat het stuur precies recht voor de bestuurder en zit je op met foam gevulde stoelen. Nu lijken de schalen van de rugleuningen misschien wat goedkoop, maar die functioneren uitstekend door prima steun te bieden. En ook al lijkt het niet zo, het dashboard met zijn logische bediening is meer dan ooit op de bestuurder gericht. Het heeft een overzichtelijke indeling waarop haptonomen een grote invloed hebben gehad. Het is alleen niet meer gewelddadig, maar heel zakelijk van vorm. Eigenlijk lees je er de 'less is more'-benadering al van af in deze omgeving. Alle groepen zijn duidelijk geordend. Met name de ventilatieroosters springen in het oog en zien er ook nu nog fraai uit. De ogenschijnlijk kale 3D-deurpanelen maken wel degelijk deel uit van het interieurontwerp. Op de achterbank van de Duitser zit je fijn en voor de verandering raak je je stelten kwijt zonder tegen de zojuist genoemde dunne schalen van de rugleuning van de voorstoelen te botsen. Maar denk vooral niet dat het er riant aan toegaat achterin de E36, by the way ...

Iel en fragiel

Precies 30 jaar later oogt de Dreier vooral iel en fragiel. Hoe je perceptie van ruimte verandert: man, wat is hij toch klein vanbinnen! En wat zijn die A-stijltjes dun! Wat dat betreft oogt de Volvo nog even robuust en stoer als in zijn debuutjaar. Het massieve karakter van de weinig modieuze buitenkant zie je ook terug in het interieur. Dat is op het cluster van de raambediening na nog steeds een schoolvoorbeeld van auto-ergonomie. De lekker grote stoelen met hun uitstekende verstelbaarheid, de breedte - het scheelt zes centimeter met die van de BMW - doet niet snel claustrofobisch aan, mede dankzij de rechtopstaande raampartijen. Bijkomend voordeel: een riant uitzicht. Je voelt je nog steeds veilig in zo'n Zweed. Dat komt ook door dat grote, blokken-doosvormige dashboard waarachter je je kunt verschuilen voor de grote boze buitenwereld en waarop je alles in één oogopslag overziet en bedient. Een knap staaltje werk. Je kunt hooguit de afwerking en het materiaal bekritisseren.

de techniek

VOLVO 850 GLT

TECHNISCHE GEGEVENS

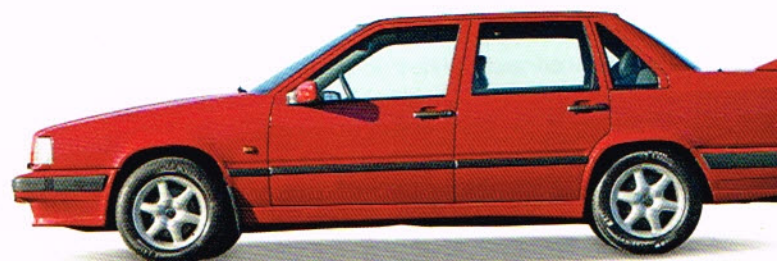
- Motor • 5-cil. in lijn, 4 kl./cil., injectie
- Cilinderinhoud • 2.435 cc
- Max. vermogen • 125 kW / 170 pk bij 6.100 tpm
- Max. koppel • 220 Nm bij 4.700 tpm
- Aandrijving • voorwielen via vijfbak
- Wielophanging v/a • McPherson/semi-onafh., schroefveren rondom
- Remmen v/a • gev. schijven / schijven
- Afmetingen l/b/h • 4,67/1,76/1,41 m
- Wielbasis • 2.66m
- Gewicht • 1.347 kg
- Bandenmaat • 195/60 R15
- Topsnelheid • 210 km/h
- 0-100 km/h • 8,9 s
- Verbruik gem. • 9,2 l/100 km
- Vanafprijs (1992) • € 29.366 (fl. 64.900)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

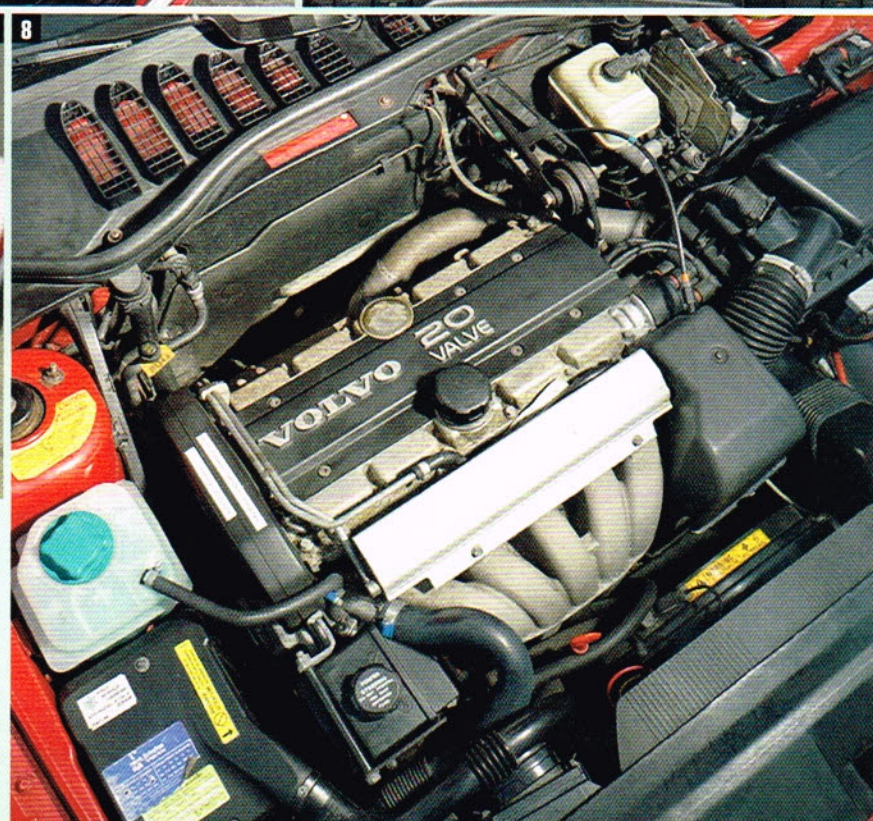
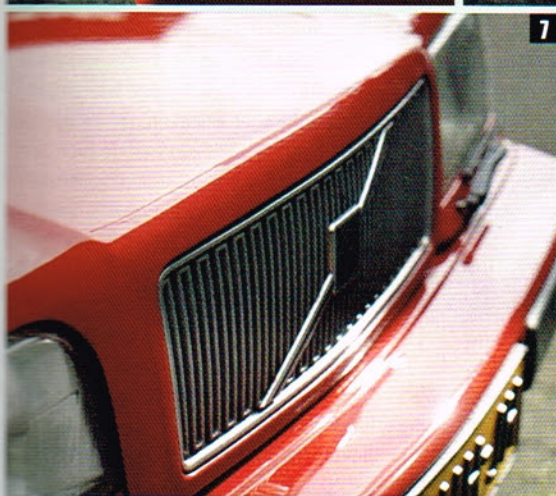
Voor Volvo was de 850 van levensbelang. Nog nooit stopt het zoveel innovaties in een nieuw product

Volvo

- + Veel technische lekkernijen
- + Vijfcilindersound
- + Comfort en ergonomie
 - Afwerking
 - Rolgeluiden



de mooiste details



1 Rechttoe, rechtaan dashboard, overzichtelijke bediening, Volvo-typische, verzonken deurgrepen en ver naar achteren gepositioneerde raamschakelaars. **2** Volop beenruimte, mede door de uitsparingen in de rugleuningen. **3** Op de 850 GLT is lichtmetaal wel degelijk standaard. **4** Familiegelijkenis met de 400- en 900-serie **5** Volvo maakt vorstelijk zittende stoelen. Zithoekverstelling hoort erbij. **6** Digitale teller in overzichtelijke behuizing met fraaie rode wijzers. **7** De grille zit aan de motorkap. **8** Dwars voorin ligt de mooie vijfcilinder.

de hoogtepunten

BMW 3-serie (1990-1999)

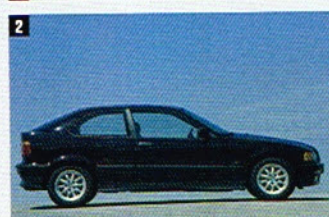
• De derde oplage van de BMW 3-serie (E36) verscheen eind 1990 als vierdeurs met vier- en zes-cilindermotoren: van de 316i tot en met de 325i, later de 328i. Tevens biedt BMW voor het eerst een overigens niet bijster gecultiveerde viercilinder diesel in de 3-serie aan, de 318 td/tds, naast de bekende zescilinder 325 tds.

• Later volgden de Touring, de Coupé, **1** de Cabriolet en bij wijze van verrassing ook **2** een drie-deurs, Compact geheten.

• **3** Uiteraard verscheen er een M3, deze keer voorzien van een 286 pk sterke 3,2-liter-zescilinder.



1



2



• De 3-serie werd slechts licht gefacelift met bumpers in carrosseriekleur, herziene achterlichten en rondere nieren.

• Aanvankelijk kreeg de auto kritiek om zijn bovenmatige windgeruis en zijn matige rechthoekstabiliteit. Het gefluit rond de buitenspiegels verdween met de komst van een speciaal nopjesprofiel.

• De 3-serie was een schot in de roos. Van alle uitvoeringen tezamen verkocht BMW er maar liefst 2,7 miljoen. In 1998 lanceerde BMW de vierde generatie, intern E46 geheten.

Volvo 850 (1991-1997) S/V/C70 (1997-2001)

• Volvo deed er liefst tien jaar over om 'de nieuwste Volvo ooit' gereed te krijgen. Het stopte voor een hooguit 400.000 auto's per jaar bouwende onderneming ongekend veel geld in de ontwikkeling, maar er hing dan ook veel af van dit model.

• De 850 was de eerste Volvo met een dwarsgeplaatste vijf-cilinder. Porsche in Weissach werd ingeschakeld voor de finetuning.

• Zowel de handgeschakelde als de automatische transmissie had een gedeelde secundaire as (een unicum), dit om de bak kort te houden zodat hij naast de motor in het motorcompartiment zou passen.

• Van de 850 bouwde Volvo de immens populaire **4** Estate en na de ingrijpende facelift, waarbij zelfs de naam veranderde in **5** S70 (sedan) en V70 (estate), voegde het de **6** C70 Coupé en de C70 Cabriolet toe.

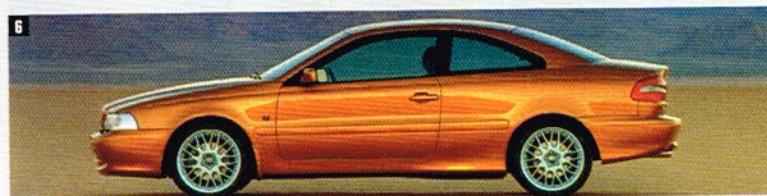


4



5

• In zijn tienjarige bouwtijd (850 + S/V/C70) verkocht Volvo 1,3 miljoen exemplaren van alle uitvoeringen.



6



Het staat bij Volvo in tegenstelling tot tegenwoordig niet hoog op de prioriteitenlijst, zeker ten opzichte van de BMW met zijn subtiel bewerking van kunststoffen oppervlakken. Volvo spendeert het budget veel liever aan een ingenieuze gordelverstelling, die zich door de verticale plaatsing van de brede rolautomaat automatisch aanpast aan de lichaamsomvang. Ook het Side Impact Protection System (SIPS) dat in de 850 zijn opwachting maakt, draagt bij aan dat veilige gevoel. En hij is meer dan de BMW praktisch ingesteld: zo de leuning van de achterbank, net als die van de bijrijdersstoel, neerklapbaar. En vergeet ook niet de goede toegankelijkheid en het volume van de kofferbak. De 850 voorziet in een nog betere rijpositie dankzij het axiaal en radiaal versbare stuur. Onze testauto heeft er zelfs één met de toen zeldzame airbag. Ook op dat vlak zie je 30 jaar progressie: toen had je nog een grote rechthoekige plaat voor je neus.

De aard van het beestje

Onderweg zijn de verschillen nog groter. De modernere BMW deelt hier de lakens uit. Tegen zijn voortreffelijk afgestemde en uitgebalanceerde onderstel en stuurprecisie kan de horkerige, houterige Volvo niet op. Toen niet, nu niet. Hij neemt de vele drempels onbehouden, kan ook niet zo goed overweg met klinkers en kinderkopjes en volgt stuurcommando's vertraagd op. Zie dit niet als louter kritiek: het is eerder de aard van het beestje. Zo staat Volvo in die tijd voor het leven. De 325i danst als een prima ballerina over het wegdek, of dat nu bestaat uit asfalt of klinkers en of dat nu de Eifel ligt of op de Julierpass. Voeg daaraan de subliem klinkende en presterende zespijler en de smeug schakelende vijfbak toe en het plaatje is compleet. Hier kan de Volvo alleen maar de machtig klinkende vijf-cilinder tegenover zetten. Ook de vernuftig geconstrueerde vijfbak met zijn gedeelde secundaire as om de bak letterlijk kort te houden kan de Getrag van BMW niet bijbenen in precisie en gevoeligheid. Toch zet de Volvo er nog iets heel belangrijks tegenover:



Verplaats je eens naar 1990 of 1991. Je staat voor de beslissing: bij welke dealer zet je je krabbel?

de eigenaar

Een auto waar je blij van wordt'

Naam • Marc Bles
Bouwjaar • 1972
Woonplaats • Deventer
Eerste auto • Volkswagen Golf II 1.8 Tour
Nooit weg moeten doen • Volvo V70 I
In Moondust en de 850 Estate 1993 (Alter 1) in
Onyx Green met beige leer
Nog meer in de garage? • BMW E46 320i
 Cabriolet Orientblau metallic (2004, samen met
 zijn broer), Kia e-Niro (2020, zakelijk)



Over de testauto: "Deze Volvo 850 GLT is nieuw aangeschaft als eerste auto in Spanje voor de achttienjarige zoon. Die wilde er per se een spoiler en met het toen nog verboden derde remlicht. Later kwam de auto als verhuisgoed mee naar Nederland. Hier verkocht de familie hem aan een vrachtwagenchauffeur en via een enthousiasteling die hem redde van de sloop nam ik de inmiddels 'ervaren' 850 onder mijn hoede. Ik rij er nu zeven jaar in en hij wordt het hele jaar door ingezet. Dochter en zoon hebben er in leren schakelen, ik reed er mijn ouders tijdens ziekte mee naar het ziekenhuis, 'want die Rode zit zo lekker'. Trots was ik toen mijn auto werd uitverkoren om op te treden in een feestzaal tijdens een jubileumfeest van Volvo Gent. Ook al is de 850 nu bijna dertig jaar, ik verbaas me keer op keer hoe goed de auto rijdt en klinkt. Mijn moderne leaseauto's worden geregeld afgesleept met storingen, maar de Rode gaat onverstoord verder."

onderstel is zo afgesteld dat het je nimmer verrast. Hij is zo trouw en voorspelbaar als die labrador. Risicomijdend bochtgedrag geldt ook op de limiet, als hij geleidelijk over zijn voorwielen gaat glijden. Zie hier karakter, geneugten en tekortkomingen van voorwielaandrijving versus achterwielaandrijving. Met die laatste kun je als geïnteresseerde bestuurder lezen en schrijven en daarmee kun je naar hartenlust overgaan van onder- naar overstuur, met 192 pk achter de gasvoet. Denk nu niet dat die stoer klinkende vijfcilinder in de 850 ver achterblijft. Hij mist behalve 20 pk ten opzichte van de BMW onderin wat stoom, maar eenmaal op toeren heeft hij geen kind aan 1.347 kg Zweeds staal. Met 1.330 kg is de kleinere, maar praktisch even zware BMW zelfs verrassend lujvig. Het is verschil met de E30 bedraagt 200 kg, allemaal ten behoeve van passieve veiligheid. De 2,5-liter vijfcilinder in de Volvo 850 ontvouwt zijn kracht even lineair als BMW's M50-motor, alleen voelt de curve wat vlakker. Hij heeft weliswaar een inlaatspruitstuk met variabele inlaatkanalen, maar hij zou vanaf 2.000 toeren best wat meer tegenwicht mogen bieden. Toch is de M50 even lui onderin, want deze motor begint ook pas te leven boven de grens van 3.000 toeren. Van een BMW verwacht je echter niet anders.

Het segment opschudden

Wellicht heb je eventjes je wenkbrauwen gefronst bij deze vergelijkende test. De BMW 325i en de Volvo 850 GLT zijn toch helemaal geen concurrenten van elkaar, horen we je denken. Gezien de grote verschillen in formaat, aandrijving en filosofie klopt die gedachte helemaal. Maar verplaats je eens naar 1990 of 1991: je staat op het punt om een belangrijke beslissing te nemen: bij welke dealer zet ik mijn krabbel? Er is op zich voldoende keus: Rover heeft de 800-serie, Honda de Legend, Alfa Romeo de 164, Peugeot de 605, Citroën de XM, Mercedes-Benz de 190 en Audi de 80. Verder is er een nieuwe Camry van Toyota. En natuurlijk zijn er Scorpio's en Omega's. Geen van alle brengen ze echter het hoofd van de yup op hol.

We richten hier de schijnwerpers op twee auto's met karakter en dynamiek die het segment destijds opschudden. En dat deden deze twee zakenexpressen met verve. Het toenmalige prijsverschil van 10.000 gulden nivelleert eenvoudig zodra de accountmanager een schuifdak, automaat en stoelverwarming aankruist, maar loopt hard op als BMW's optielijst wordt gehanteerd. Dertig jaar verder zien we de Volvo onderaan de statusbalk hangen. Hij heeft veel van zijn coolness verloren en wil maar niet populair worden in de klassieker- en youngtimerscene. Dit was ook lange tijd de situatie rond de BMW E36, maar hier zien we een kentering. Ingegeven door de zeldzaamheid (ik hoef je niet uit te leggen dat de fantastische wegligging ook zijn keerzijde heeft, zie de vele video's die zich op de Nordschleife afspelen) zien we de tarieven voor een frisse vierdeurs 325i langs een snel stijgende curve oplopen. Wie zin heeft in een E36 hoeft echter heus niet uitsluitend deze motorisering na te jagen, want ook een 323i voorziet prima in de behoefte. Je kunt zelfs gerust een proefrit met een 318i maken. Met zo'n BMW komt het uiteindelijk wel goed. Het doet ons eerder zeer dat de Volvo 850 maar niet uit het dal wil klimmen. Dus kom op, klassieker-liefhebbers, spring eens in zo'n vuurrode 850 GLT. En laat je verrassen. **MW**