

500 PFERDE IM ELCH



iele Familien haben es morgens eilig.
alf Dillmann hat dafür die Lösung:
seiner Werkstatt entstehen geräumige
olvo-Kombis mit über 500 PS...

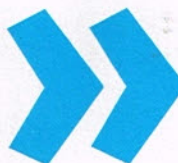


Bereits auf der Auffahrt haben wir 200 km/h drauf. Bei 210 tritt Ralf Dillmann voll durch, der Beifahrer-Hinterkopf klatscht in die Kopfstütze, der Motor brüllt auf, das Wastegate zischt, der Vorderwagen hebt sich, die 225er-Vorderräder radieren hilflos. Kurz darauf liegen schon 260 an. Wenige Kilometer später fliegen wir mit 300 km/h über die A5 – in einem Familienkombi aus Schweden...

„Vor allem bei nasser Fahrbahn und nicht mehr neuwertiger Pirelli-P-Zero-Bereifung kämpfen Mann und Maschine in engen Kurven mit haltlos durchdrehenden Vorderrädern, wenn dem Motor nur etwas zuviel zündfähiges Gemisch zugeführt wird“, zeigte sich *sport auto* im Rahmen ihres 100.000-Kilometer-Dauertests 1997

schon vom vermeintlich übermotorisierten Volvo 850 T-5R mit seinen 240 PS beeindruckt, der serienmäßig in 7,3 Sekunden auf 100 durchzog.

Knapp 25 Jahre später liegt mehr als die doppelte Leistung an den vorderen Antriebswellen an, 100 km/h sind in unter fünf Sekunden erreicht, und Ralf Dillmann geht trotz Schlupf nicht vom Gas. „Der Wagen hat mehrere Ausbaustufen hinter sich, mittlerweile sind wir bei circa 500 PS und über 720 Newtonmeter Drehmoment bei 1,8 Bar Ladedruck“, ruft er mir zu, obwohl ich direkt neben ihm sitze. Aber vor uns liegt ein 2,4-Liter-Fünfsylinder mit mächtigem TD06-Turbolader von *Mitsubishi Heavy Industries* quer, der jeden Gasbefehl grollend und zischend in Vortrieb oder Reifennett umsetzt. Während ich dank der G-Kräfte beim fortwährenden ver-



»Anfangs habe ich Volvo gehasst.«

Ralf Dillmann

kehrsbedingten Beschleunigen gegen eine drohende Bewusstlosigkeit ankämpfe, erklärt mir mein Überschallpilot, wie er das Problem der durchdrehenden Vorderräder zumindest minimierte: „Bei der Leistung musste ich eigene Einstelldaten für die Vorderachse finden. Wir sind jetzt mittlerweile weitaus mehr Vorspur unterwegs als üblich, damit die Räder wenigstens bei Vollgas geradestehen!“, so der Inhaber von *RD Motors* in Rastatt und schaltet zu Demonstrationszwecken auf der linken Spur runter in den Vierten. Von der ebenfalls verbaute Sperre ist danach kurzfristig nicht viel zu spüren.

Untersteuernder Frontantrieb mit Traktionsproblemen, über 1500 Kilogramm Leergewicht, die Innenausstattung spärlich, aufregend wie die Möblierung eines

Äußerlich weist nur die großartige Farbe darauf hin, dass diesem Volvo-Besitzer nicht nur eine niedrige Ladekante und integrierte Kindersitze wichtig waren



Hallensport

1580 Liter Kofferraumvolumen! Klarer Fall, dass dieses Gefährt auf die Rundstrecke gehört. Zumindest nach schwedisch-schottischer Denkweise. Zur 1994er Saison trat *Tom Walkinshaw Racing* mit zwei Volvo 850 Kombi in der britischen Tourenwagenmeisterschaft an. Die Resonanz auf die rasende Turnhalle war gigantisch. Fans feierten Rickard Rydell und Jan Lammers, wenn sie mit den nur 975 Kilogramm schweren Kombis ums Eck feuerten, obwohl die Saison ziemlich erfolglos verlief. Ein fünfter Platz von Lammers in *Brands Hatch* war das beste Resultat... Zwar wurde der T-5R im März 1994 auf dem Genfer Salon vorgestellt, und das erste BTCC-

Rennen der Saison fand einen Monat später in Thruxton statt, dennoch handelte es sich bei dem Renn-Kombi nicht um einen Turbo, der auf der Neuvorstellung basierte. Der Volvo hieß ganz bürgerlich und ausschließlich 850 und schöpfte seine 260 PS saugend aus einem Zweiliter-Fünfzylinder. Dennoch stehen sowohl der T-5R als auch der Tourenwagen-Kombi heute für den latenten Wahnsinn und Leistungshunger bei Volvo um 1994.

Zur 1995er Saison ging *Tom Walkinshaw Racing* lieber wieder mit einer Volvo Limousine an den Start. Und 1998 holte Rickard Rydell auf einem Volvo S40 sogar die britische Tourenwagenmeisterschaft.



TECHNISCHE DATEN

Volvo 850 T-5R

1994

MOTOR

BAUART Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut. Sechsfach gelagerte Kurbelwelle, verstärkte Pleuel, zwei schärfere, obenliegende Nockenwellen, über Zahnriemen betrieben; vier Ventile pro Zylinder, Hydrostößel; nachgerüsteter TD 06-Turbolader von *Mitsubishi Heavy Industries* mit 1,8 Bar Ladedruck; größerer Ladeluftkühler als Serie; Einspritzdüsen mit mehr Durchlass

BOHRUNG × HUB 81 × 90 mm

HUBRAUM 2319 ccm

PS 500

NM über 720

ANTRIEB Vorderradantrieb, Fünfgang-Handschaltgetriebe mit Sperrdifferential; Kupplung Eigenanfertigung

KAROSSERIE

AUFBAU Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

L × B × H 4720 × 1761 × 1400 mm

RADSTAND 2665 mm

SPUR V./H. 1520/1470 mm

LEERGEWICHT 1420 kg

FAHRWERK

VORDERACHSE Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern und MacPherson-Federbeinen

HINTERACHSE Verbundlenkerachse mit dreieckförmigen Längs- und Querlenkern

BREMSEN hydraulisches Zweikreisssystem von *AP Racing*; ABS

REIFEN Pirelli P Zero 225/35 R18

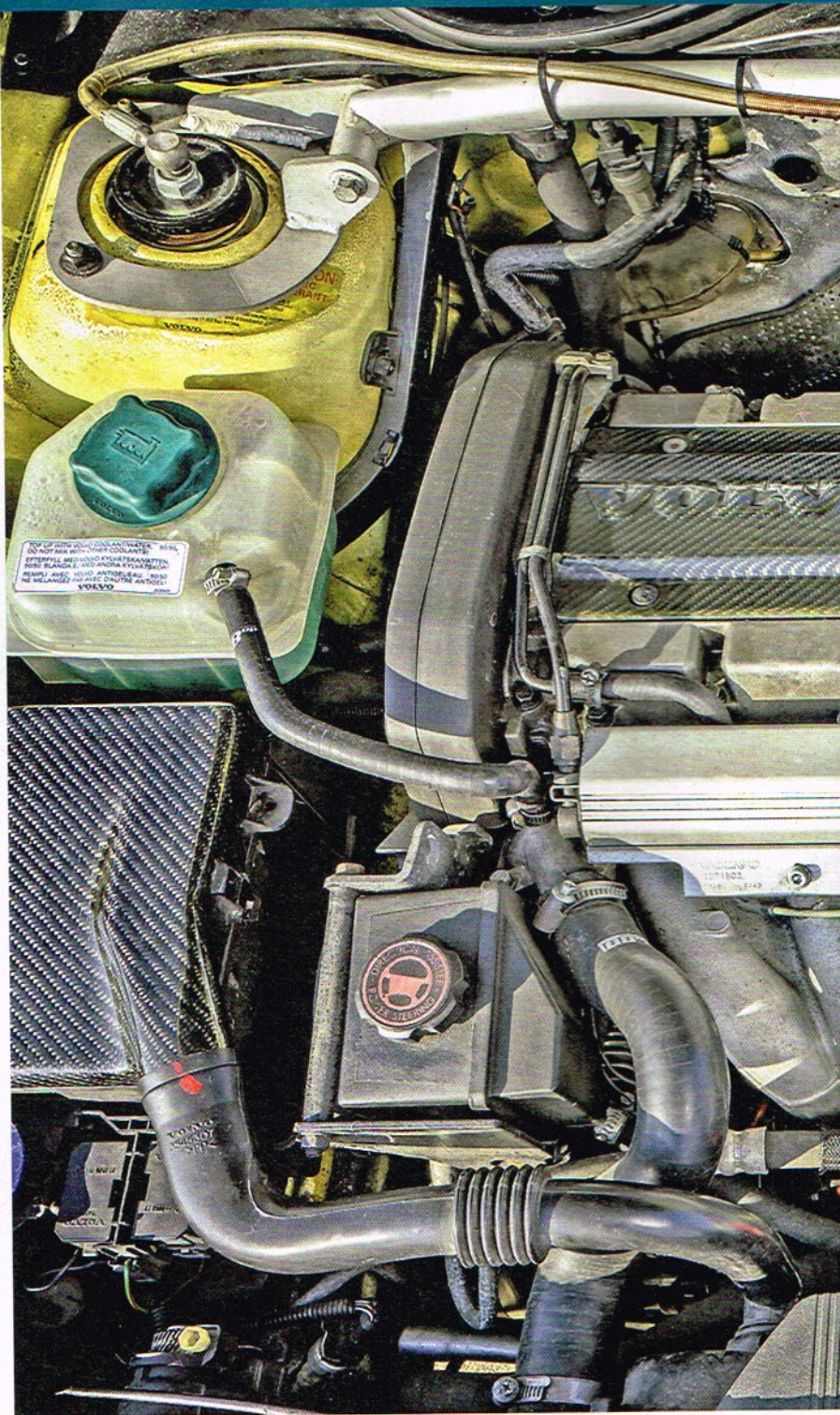
DATEN & MESSWERTE

VERBRAUCH Ø ca. 15 Liter/100 km

VMAX ca. 300 km/h

BAUZEIT 1994–1996

STÜCKZAHL 6964 T-5R (Limousine & Kombi)



Luftschutzbunkers. Wieso nimmt man einen Volvo 850 als Basis, um in der 500-PS-Liga mitzuspielen?

„Anfangs habe ich Volvo gehasst“, so der 45-Jährige. „Aber nach der Bundeswehr bekam ich eine Lehrstelle zum Kfz-Mechaniker bei Volvo in Karlsruhe. Alles war vier-eckig und spröde, mir war damals klar, dass ich sowas niemals fahren werde. Aber als Mechaniker sieht man die Dinge auch von unten. Die hohe Langzeitqualität begeisterte mich. Laufleistungen jenseits der 400.000 Kilometer waren bei unseren Kunden normal, dennoch sahen die Autos aus wie neu. Schrauben gammelten nicht fest, insbesondere bei den 850ern war Rost nie ein Thema. Ich fuhr zu jener Zeit aufgeblasene Volkswagen, klar, dass mich insbesondere die Turbo-

modelle des Volvo 850 faszinierten, allen voran der limitierte 850 T-5R. Nach meiner Ausbildung, und bevor ich mich selbstständig machte, wechselte ich zu einem Turbo-Spezialisten für Volvo nach Ettlingen, und dort fuhr mir dieser cream-yellow-farbene T-5R erstmals über den Weg. Autofotograf Stefan Warter aus Berlin war Stammkunde bei uns und ließ seinen T-5R amtlich aufrüsten.

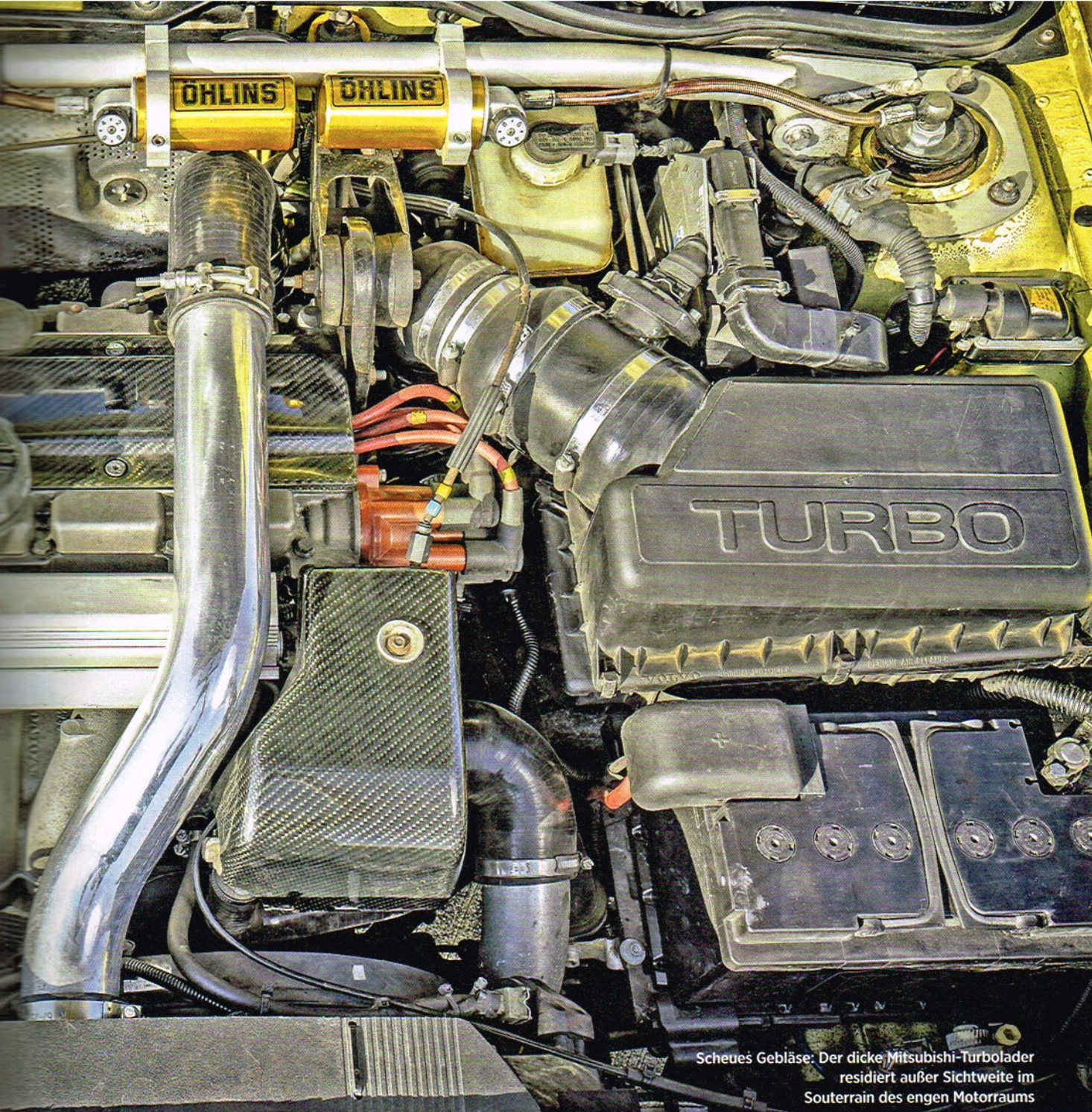
Ich verbaute unter anderem den Mitsubishi-Turbo, eine schärfere Nockenwelle, ein Sportfahrwerk von Öhlins und die Bremsanlage von *AP Racing*. Außerdem mussten hierzu die originalen Pleuel raus. Eine der



wenigen Schwachstelle des Modular genannten Motors, wenn es um deutliche Leistungssteigerungen geht. Der diesem Gelbton 25-mal gebaute und 380 statt 240 PS leistende T-5R hatte es mir angetan, sodass ich

fan Warter sagte, er solle sich melden, er den Wagen mal verkaufen wolle – 2020 hat er genau das gemacht.

Nach der Überführung aus Berlin habe dem Motor noch Einspritzdüsen mit mehr Durchlass und eine stärkere Benzinpumpe verpasst, sowie einen größeren Ladeluftfilter verbaut und eine eigens programmierte Software aufgespielt. Jetzt sind wir



Scheues Gebläse: Der dicke Mitsubishi-Turbolader residiert außer Sichtweite im Souterrain des engen Motorraums

knapp 500 PS. Apropos Langzeitqualität: Der Fünfzylinder hat jetzt 408.000 Kilometer runter. Mit den Originalkolben. Das ist Volvo."

6964 Volvo T-5R wurden zwischen 1994 und 1996 gebaut, davon die meisten in Cream Yellow gefolgt von 2516 schwarzen und 1911 olivgrün-metallic-farbenen. Ferner sind drei graue, sowie jeweils zwei weiße und aubergine-farbene T-5R dokumentiert. Mit 1433 Exemplaren ging der Farbübergang der Großteil übrigens an die Vollgasnation Deutschland. Für den Turbomotor, das Getriebe und die Alcantara-Einsätze der Sitze nahm Volvo die Dienste der Porsche-Entwickler in Weissach in An-

Cream Yellow ist die meist verbreitete T-5R-Farbe und auch heute noch die beliebteste

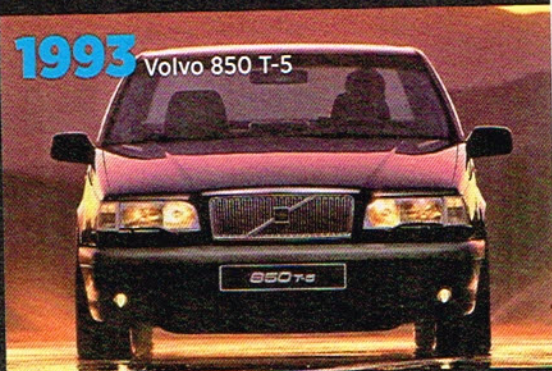


Aufgeblasene Familie

Zwei obenliegende Nockenwellen. Motorblock aus Aluminium, fünf Zylinder wie im Audi quattro: Die *Modular Engine* war für Volvo der Sprung in den modernen Motorenbau der Neunziger. Doch insbesondere als Zweiventiler mit 140 PS und 2,4 Liter Hubraum enttäuschte so viel Motorenbau in jedem Drehzahlbereich. Die alten *Redblock*-ohc-Vierzylinder wirkten dagegen viel lebendiger. Als 20-Ventiler war der Fünfeiler dank 170 PS bereits etwas vitaler, doch so richtig Stimmung in die Bude kam erst mit den Turbovarianten. Schon der Volvo 240 Turbo wurde zur viereckigen Legende, als er 1985 die *Deutsche Produktionswagenmeisterschaft* und die europäische Tourenwagenmeisterschaft gewann. Mit der 850-Baureihe folgte Volvo dem Turbopfad weiter und knackte erstmals die 250 km/h auch abseits der Rennstrecke.

1993

Volvo 850 T-5



Zwei Jahre nach Markteinführung des 850 schob Volvo nicht nur 1993 den ersehnten Kombi nach, sondern mit dem T-5 auch den ersten Turbo. Aus zwei Litern holte er 207 PS, aus 2319 ccm 222 PS, die 240 km/h ermöglichten

1996

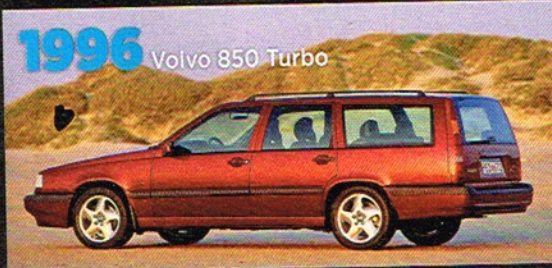
Volvo 850 R



Mit 250 PS und 255 km/h stellte der 850 R, der den T-5R beerbte, das Topmodell dar. Zumindest, sofern per Hand geschaltet wurde. Die Automatikversion hatte nur 240 PS. Doch der 240 PS starke, aber limitierte T-5R ist begehrter

1996

Volvo 850 Turbo



Distinguierten Turbofreunden ohne exzentrische Ambitionen stellte Volvo 1996 den 850 T vor die Tür. Optisch unterschied sich die Karosserie nicht von den Saugerbrüdern, unter Deck sorgte ein Lader mit 0,4 Bar für 193 PS

spruch. „Der Nachfolger, der 850 R ist eigentlich das bessere Auto und hat mit 247 PS sogar ab Werk mehr Leistung, aber er ist nicht limitiert gewesen und dementsprechend nicht so gesucht“, führt Dillmann die Neigungen der Volvo-Szene näher aus.

1184

MARK

kostete die Anhängerkupplung für eilige Camper am T-5R Aufpreis

Leistungen im Bereich der 700 PS sind mit dem Alu-Fünfzylinder problemlos möglich, doch unter der gelben Haube seines T-5R belässt es Dillmann bei alltagstauglichen 500 PS. Sonst müsste er die Originalkolben ziehen und auf Schmiedekolben umsatteln. Was insofern kein Problem wäre, da er diese genau wie verstärk-

te Kupplungen in Eigenregie anfertigen lässt und anbietet. Doch der Hof ist voll mit weiteren Projekten, unter anderem wartet eine entkernte Rohkarosserie eines 1974er Volvo 244 auf ihren 500-PS-Redblock. „Ich hatte noch nie einen Hecktriebler mit richtigem Dampf“, erklärt der

Werkstattchef, was er mit dem Schweden-Import vor hat.

Es geht doch nichts über ein auskeilendes Heck bei Volllast.

TEXT **Norman Gocke**

FOTOS **Stefan Warter,**

Norman Gocke, Volvo

n.gocke@oldtimer-markt.de

Vorbesitzer Stefan Warter zeichnete nicht nur für die erste Ausbaustufe des Tuning-Wahnsinns verantwortlich, er schoss auch die Fotos für diesen Artikel





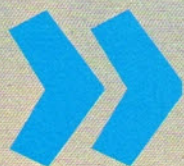
Holzeinlagen kontrastieren nicht gerade
zur Außenfarbe. Die vom Vorbesitzer
gerüsteten Zusatzinstrumente wandern
nächst von der A-Säule unters Radio -
Dillmann will es noch diskreter



Zufrieden mit 500 PS, obwohl auch locker 700 möglich
wären: Ralf Dillmann lässt jetzt erstmal die Haube zu



Die 18-Zöller sind
vom Volvo S60, die
Bremsanlage von
AP Racing



»Der Volvo, von dem viele glauben,
dass es ihn nicht geben könnte«

T-5R-Prospekt

