

# auto motor und sport

Finnland fmk 12,50, Frankreich FF 18,-, Großbritannien £ 1,60, Niederlande hfl 5,50, Italien Lit 4.200,  
Österreich öS 37,- (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 4,50, Spanien Ptas 300,- Printed in Germany  
Heft 24 27. November 1985 DM 4,50 E 1418 D



Mitsubishi MP-90 X

## Gefahr für Audi/BMW Mercedes/Porsche High Tech aus Japan

Neuheiten.  
Tokio Motor Show

Fahrbericht.  
Neuer Mazda RX-7

Fahrbericht.  
Honda Legend



Toyota FXV



Nissan CUE-X

Die Alternativen:

Porsche  
Carrera - R  
944 Turbo - A  
924 S - 944

Verlegte Motor-Verlage-GmbH & Co KG · Postfach 1042 · 7000 STUTTGART 1  
Postvertriebsstück 7-Gebühr bezahlt  
E 1418 D



Mercedes 300 TE

**S**portlichkeit hat bei Volvo Tradition – auch wenn man es angesichts des gegenwärtigen Limousinen-Programms aus dem hohen Norden zunächst nicht glauben will. Autogebildete Zeitgenossen werden sich jedoch erinnern, daß es in den sechziger und frühen siebziger Jahren einmal einen Volvo P 1800 gab, der sich gegen Ende seiner Laufbahn zum P 1800 ES wandelte. Schon damals war das Coupé ein Außen-seiter im Volvo-Modellprogramm.

Jetzt, nach über zehnjähriger Unterbrechung, präsentiert der schwedische Automobilkonzern erneut ein Auto, das so gar nicht in das Bild passen will, das man sich von einem Volvo gemeinhin macht. Für die Zukunft sind nicht nur geräumige Familienautos vom Schlage der 740/760-Serie angesagt, vielmehr soll ein sportlicher Zweitürer das solide Firmen-Image um die bei Marketing-Leuten so begehrte dynamische Komponente bereichern.

Parallelen zum historischen P 1800 ES, der auf Grund seines lang gezogenen und großzügig verglasten Hecks im Volksmund „Schneewittchen-Sarg“ genannt wurde, gibt es auch in der Modellbezeichnung: Volvo 480 ES heißt der

# Auf ein neues

**Vorstellung Volvo 480 ES** Nach langer Zeit wieder ein sportlicher Volvo, diesmal mit Frontantrieb und 109 PS starkem 1,7 Liter-Motor.

Neue und nimmt damit die alte Buchstaben-Kombination wieder auf. Die Zahl davor läßt sich folgendermaßen erklären: Die 80 weist auf den Coupé-Charakter hin, wie das die Schweden beim von Bertone gebauten Volvo 780, einer vorläufig nur für den Export nach USA bestimmten Luxus-Version der 700-Reihe, vorexerziert haben. Die Vier ist der Code einer vollkommen neuen Modellfamilie in der Mittelklasse, bei der der 480 ES als sportliches Oberhaupt den Anfang macht.

In diesem von den Stückzahlen her wichtigsten Marktsegment ist Volvo nach wie vor mit den zumindest in Deutschland nicht besonders populären 340/360-Typen vertreten, die in ihren Grundzügen noch eine Entwicklung der ehemaligen holländischen Firma Daf sind. 1975 kam Daf zu dem schwedischen Unternehmen und die fertig entwickelte Kompakt-Li-

mousine als neuer kleiner Volvo auf die Straßen. Aus Daf wurde die Volvo Car B.V., deren Aktien sich zu 30 Prozent im Besitz der Muttergesellschaft in Göteborg befinden, während die restlichen 70 Prozent in niederländischer Hand sind.

Die Holländer verfügen also über weitgehende Handlungsfreiheit, auch in technischer Hinsicht. Zuständig für die Mittelklasse-Modelle von Volvo, unternahmen sie bereits 1978 erste Schritte hin zu ihrer neuen Frontantriebs-Generation, deren Mitglieder nun Zug um Zug vorgestellt werden, wobei die noch erscheinenden Limousinen als legitime Nachfolger der 300-Palette gelten können. Zunächst aber kommt allein der in der Planungsphase Projekt E 12 getaufte 480 ES, und auch der erst zum Automobilsalon in Genf im März nächsten Jahres. Bis dann der Ver-

kauf in Deutschland zu einem Preis von etwas unter 30 000 Mark beginnt, werden noch mal einige Monate vergehen.

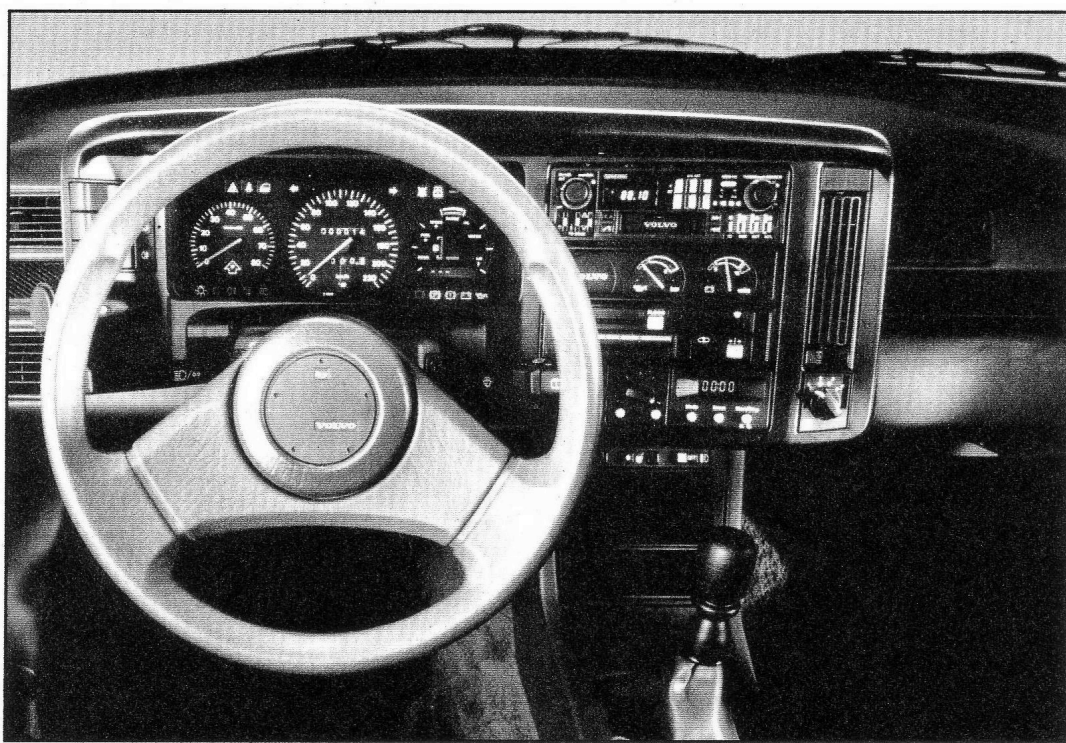
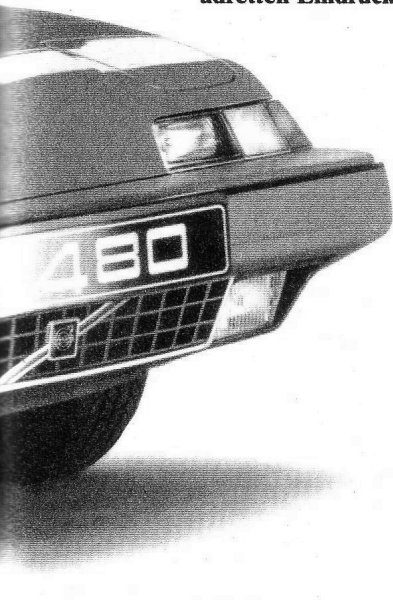
Die Fotos auf dieser Doppelseite geben potentiellen Kunden schon jetzt Gelegenheit, sich an das Auto zu gewöhnen. Das ist auch sicher nötig: Wie ein typischer Volvo nämlich sieht der neue 480 ES ganz gewiß nicht aus. Für die Formgebung der Karosserie wurden Aufträge an vier Adressen erteilt: an Volvo-Schweden, Volvo-Niederlande sowie an die italienischen Designer Bertone und Coggiola. Realisiert wurde schließlich der holländische Entwurf unter Einbeziehung der besten Anregungen

aus den anderen Vorschlägen. Ergebnis ist eine 4,26 Meter lange und 1,32 Meter hohe Karosserie mit einem  $c_w$ -Wert von 0,35. Als Stilelemente fallen die flache, nach unten gebogene





Mit dem neuen 480 ES nimmt Volvo die Idee des alten P 1800 ES (ganz oben) wieder auf, dessen Heck auch als stilistisches Vorbild diente. Das Cockpit macht einen adretten Eindruck



Kunststoff-Nase mit Klapp-Scheinwerfern und das gestreckt wirkende Heck mit der gläsernen Hintertür auf – hier versuchte man offensichtlich, Styling-Assoziationen an den P 1800 ES zu schaffen. Einen nicht so überzeugenden Eindruck macht die Platzierung des Grills unter der vorderen Stoßstange, wo das optische Volvo-Erkennungszeichen – der schräge Balken auf dem Kühlergitter – ziemlich verloren erscheint.

Besonderer Wert wurde bei der Entwicklung auf ein gutes Platzangebot im Innenraum gelegt. In der Tat herrscht auf den beiden umklappbaren Einzelsitzen im Fond reichlich Bewegungsfreiheit für Kopf und Beine. Das ist auch der Grund dafür, warum die Volvo-Manager den viersitzigen 480 ES offiziell nicht als Coupé bezeichnet haben wollen, obgleich er von seiner gesamten Erscheinung her natürlich eines ist.

Daß er den sportlichen Anspruch beim Fahren auch halten kann – dafür soll der quer im Bug installierte Vierzylinder-Motor sorgen. Die hollän-

dischen Techniker setzen hier die auch beim Volvo 340 praktizierte Zusammenarbeit mit Renault fort und verwenden in abgewandelter Form jenes 1720 cm<sup>3</sup> große Triebwerk, das in den Spitzenausführungen von R 9 und R 11 Dienst tut. Wichtigster Unterschied ist der Einsatz einer elektronischen Benzineinspritzung anstelle des Vergasers. Die Leistung liegt bei 109 PS (80 kW), das maximale Drehmoment von 140 Nm wird bei 3800/min abgegeben, wobei die Drehmomentkurve so flach verläuft, daß 90 Prozent der Zugkraft bereits ab 2200 Touren zur Verfügung stehen. Die Werksangaben zu den Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit über 190 km/h, Beschleunigung null bis 100 km/h unter zehn Sekunden. Ein Fünfganggetriebe stellt die Verbindung zu den angetriebenen Vorderrädern her. Die Lenkarbeit wird dem Fahrer durch eine serienmäßige Servohilfe erleichtert.

Obwohl der Volvo 480 ES bisher noch nicht einmal in dieser Variante zu haben ist, wird schon die nächste Ausbaustufe angekündigt. 1987 soll eine Turbo-Version mit wassergekühltem Lader folgen, die in Kooperation mit Porsche entsteht. *mk*