

auto motor und sport

Finnland Fmk 17.-, Frankreich FF 22.-, Griechenland Dr 540.-, Großbritannien £ 2.25,
Italien Lit 5.000, Luxemburg lfr 120.-, Niederlande hfl 5.90, Österreich öS 40.- (inkl. MwSt.),
Schweiz sfr 5.-, Spanien Ptas 450.- Printed in Germany
Heft 5 27. Februar 1988 DM 5,- E 1418 D

Erster Test: BMW 535i

Der neue

Opel GT

von Irmscher



Neu in Genf

- Porsche 944 Cabrio
- Jaguar XJS Cabrio
- Opel Kadett GSi 16 V
- Honda Legend Cabrio
- Honda Shuttle 4 WD
- Maserati 430 Biturbo
- Mazda 121
- Mercedes 300 CE 3.2 AMG



Porsche 944 Cabrio

So gefährlich sind
Geländewagen
Winterversuche

auto
motor
sport

Genfer Salon 1988



Test

Ein Coupé mit sanfter Sportlichkeit – in der Formgebung eigenwillig mit Reminiszenzen an den „Schneewittchen-Sarg“ genannten Volvo 1800 ES aus den siebziger Jahren, im Raumangebot beinahe ein Zwei-plus-zwei mit kleinem Gepäckabteil, darunter versteckt ein Notrad

Jet-Lag

Volvo 480 Turbo
Das Sport-Coupé der kleinen Volvo-Baureihe tritt mit zeitlicher Verzögerung an.

Ursprünglich sollte gerade die Turbo-Version den ohnehin beträchtlich verspäteten Verkauf der 480-Baureihe in der Bundesrepublik eröffnen. Aber zum geplanten Start anlässlich der IAA vergangenen Jahres litt Volvos kleiner Sportler noch an der Motormanagement-Krankheit, die sich als schwer verdauliches Ruckeln unter diversen Lastzuständen äußerte. So wurde kurzerhand das Basismodell 480 ES (Testbericht in *auto motor und sport* 18/1987) ins Rennen geschickt, das in den benachbarten Benelux-Staaten bereits zwei Jahre zuvor seinen Einstand gegeben hatte.

Zur besseren Orientierung im Volvo-Programm: Die beim holländischen Tochter-Unternehmen Volvo Car B.V. gefertigten 480 Coupés können als Vorboten einer neuen 300-Baureihe gelten. Diese Limousinen werden auf der Bodengruppe des 480 basieren und die gleiche Technik unter dem Blech haben. Mit ihrem Erscheinen ist Ende dieses Jahres zu rechnen. Bis dahin will Volvo hierzulande knapp über 3000 Exemplare der 480-Modelle verkaufen, rund ein Viertel davon sollen auf den Turbo entfallen.

Der nominelle Leistungsunterschied zum Ausgangsprodukt mit dem Kürzel ES ist gar nicht so groß, wie es der unübersehbare Turbo-Schriftzug auf dem Rückfenster vermuten läßt. Gerade elf Pferdestärken mehr hat der aufgeladene 1,7 Liter-Vierzylinder



Fotos: Seufert

zu bieten. Gemessen an dem technischen Aufwand mit wassergekühltem Turbolader, Ladeluftkühler und elektronisch geregelter Steuerung ist die Leistungsausbeute von 120 PS (88 kW) sogar eher bescheiden.

Auf Leistung alleine kam es auch nicht an, als Volvo den Entschluß faßte, den bei Renault eingekauften (wird im R 9, R 11 und R 21 verwendet) und bei Porsche im Entwicklungszentrum Weisach überarbeiteten Motor auf-

zuladen: Drehmoment mußte her, und zwar in üppiger Form schon bei niedriger Drehzahl. Der Maximalwert von 175 Newtonmeter wird zwar erst bei 4600/min erreicht, aber bereits ab 1800 Touren verläuft die Drehmomentkurve laut Werksangabe annähernd horizontal auf den Bestwert zu.



Auf dem Papier macht sich dieses Ergebnis sehr gut. Aber auch bei den Meßfahrten zeigte sich, daß dieser Volvo einiges zu bieten hat. Beispiel Elastizität: Sowohl im vierten als auch im fünften Gang distanziert er bei voller Beschleunigung ab 60 beziehungsweise 80 km/h so namhafte Kon-

kurrenten wie etwa den mit einem etwas leistungsstärkeren Viertaktmotor (129 PS/95 kW) ausgerüsteten VW Scirocco GTX 16 V klar – ein Resultat guter Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich und harmonisch auf die Motorcharakteristik abgestimmter Getriebeübersetzung.

In den anderen als Maßstab für Sportlichkeit geltenden Disziplinen braucht sich der 480 Turbo zwar nicht zu verstecken, aber

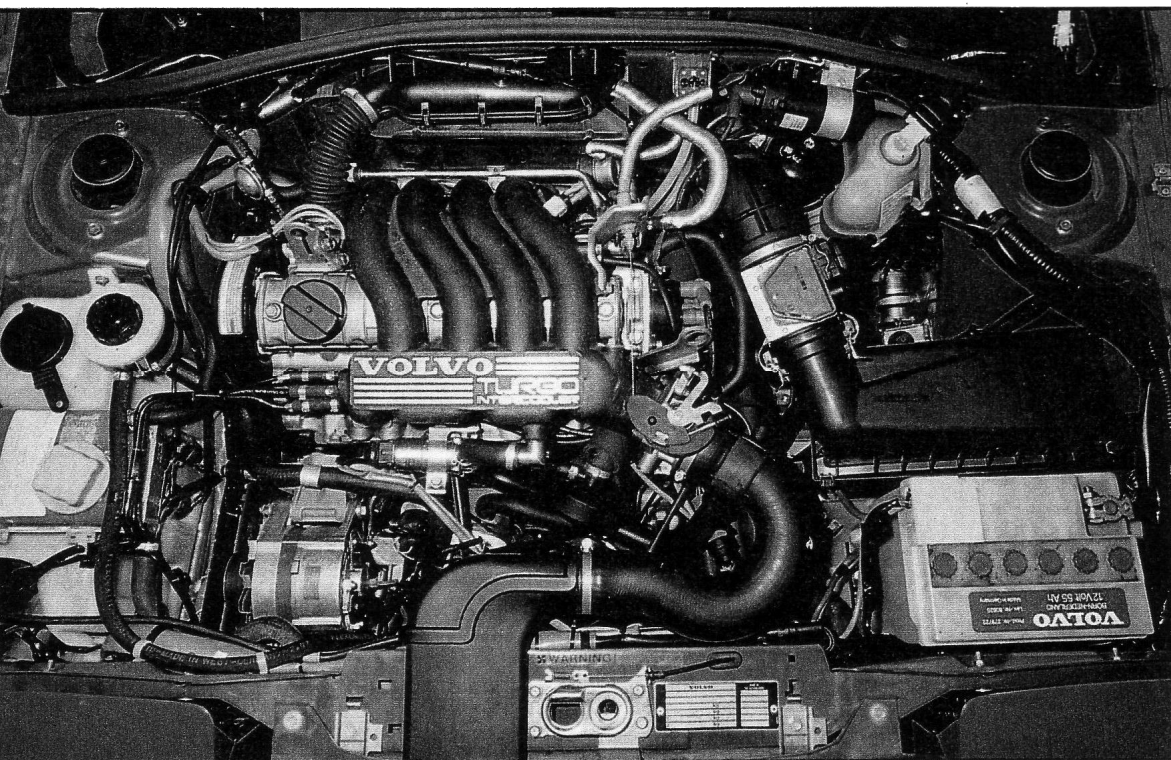
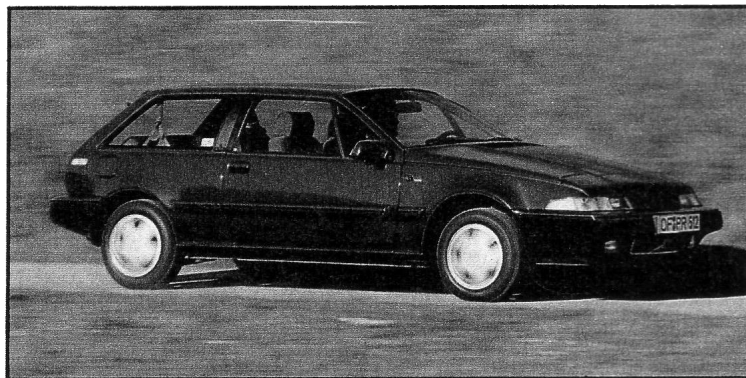
hier fehlen schon ein paar Zehntelsekunden in der Beschleunigung aus dem Stand und wenige km/h in der Höchstgeschwindigkeit, um mit dem Scirocco gleichzuziehen. Dennoch, mit 9,5 Sekunden für den Spurt auf Tempo 100 und 199 km/h Spitzengeschwindigkeit kann man in einem Coupé dieser Kategorie zufrieden sein. ▷

In Wagenfarbe lackierte Stoßstangen und ein modifizierter Frontspoiler mit integrierten Nebelscheinwerfern sind äußere Erkennungsmerkmale der Turbo-Version

Genfer Salon 1988

Test

Der Volvo aus Holland wirkt nicht ganz so solide verarbeitet wie die größeren Modelle aus Schweden; seine Ausstattung ist reichhaltig



Ohnehin tut man am Steuer des 480 Turbo gut daran, sich auf die Stärken des Vierzylinders zu besinnen und den oberen Drehzahlbereich weitgehend zu meiden. Denn jenseits von 5000/min wirkt der Motor etwas zugeschnürt und macht durch laute Geräuschentwicklung sowie leichtes Dröhnen darauf aufmerksam, daß es jetzt höchste Zeit wird, den leichtgängigen Schaltstock in die nächste Stufe zu rücken. Dann geht die Maschine wieder so leise und kultiviert zur Sache, wie man es von ihr in den diversen Renault-Modellen gar nicht gewohnt ist.

Zu dem angenehmen Wesen dieses Vierzylinders trägt nicht nur der geräuschkämpfend wirkende Turbolader im Abgastrakt bei, sondern auch dessen gut gelungene Abstimmung. Sie äußert sich in einer für Turbo-Triebwerke recht moderaten Leistungsentfaltung. Gaspedalbefehle werden ohne nennenswerte Verzögerung in Beschleunigung umgesetzt, überraschend bissiger Antritt nach Überwindung eines Turbo-Lags ist hier kein Thema.

Ein paar kritische Worte verdient hingegen der Benzinverbrauch, der selbst bei verhaltenem Einsatz des Gasfußes kaum unter die Zehn-Liter-Marke fällt. Durchschnittlich teilte die LH-Jetronic-Einspritzung immerhin 12,8 Liter pro 100 Kilometer zu – gemessen an den Fahrleistungen, dem Leergewicht von 1048 Kilogramm und den Konkurrenten entschieden zuviel. Üblicherweise verlangt der mit einem geregelten Katalysator ausgerüstete Motor nach bleifreiem Superbenzin, doch verdaut er notfalls auch mal Kraftstoff geringerer Wertigkeit. In diesem Fall veranlaßt der Klopfsensor einen Mikroprozessor zur entsprechenden Korrektur.

Den von Renault stammenden Vierzylinder haben die Porsche-Techniker in Weissach auf Trab gebracht: Sie änderten die Brennräume und Ventile, modifizierten die Steuerzeiten und entwickelten die Turbolader-Anlage

Ausstattung, Preise und Kosten

Grundpreis: DM 36 990,-

Serienausstattung:

- Außenspiegel links und rechts elektr. einstellbar und beheizbar
- Bordcomputer
- Diebstahl-Alarmanlage
- Fahrersitz höheneinstellbar
- Fensterheber vorn elektr. betätigt
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- Heckscheiben-Reinigungsanlage
- Lenkrad höheneinstellbar
- Motorraumbeleuchtung
- Rücksitze asymmetrisch umklappbar und einstellbar
- Zentralverriegelung

Zusatzausstattung: DM

- Antiblockiersystem 2950,-
- Klimaanlage 3250,-
- Metallic-Lackierung 750,-

Steuer:

Bei Erstzulassung 1988
34 Monate steuerbefreit

Haftpflicht:

(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1318,-

Teilkasko:

(Typklasse 32, Regionalklasse R 1, ohne Selbstbeteiligung) DM 335,-

Vollkasko:

(Typklasse 30, Regionalklasse R 2 mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 2824,-

tur des Zündzeitpunktes und gegebenenfalls zur Reduzierung des Ladedrucks.

Das Fahrwerk des 480 Turbo gibt sich relativ komfortabel. Lange Wellen bügelt der Frontriebler gut weg, kurze Unebenheiten absorbiert seine Federung ausreichend, zudem rollt er leise ab. Sieht man von gelegentlichen Stößen der Hinterachse einmal ab, stört allein eine gewisse Stukkerneigung der Vorderachse, die man allerdings nur bei langsamer Fahrt registriert.

Im Fahrverhalten zählt der Volvo zu den gutmütigen Autos. In Kurven schiebt er leicht über die Vorderräder, Lastwechselreaktionen beim plötzlichen Gaswegnehmen bleiben in zumutbarem Rahmen. Seine um die Mittellage etwas ungenaue Servolenkung arbeitet leichtgängig, teilt aber in engen Kehren und auf nasser Fahrbahn deutliche Antriebseinflüsse mit. Die mit vier Scheiben ausgerüstete Bremsanlage überzeugt in der Wirkung, doch mag man sich mit dem weichen Pedalgefühl nicht recht anfreunden.

Die Bedienung läßt wie beim 480 ES so manche Wünsche offen. Dafür sorgen in erster Linie weit verstreute Schalter, unbeleuchtete Tasten (elektrische Fensterheber) und der unpraktische, leicht mit dem Gebläseschalter zu verwechselnde Drehknopf der Multifunktionsanzeige. Die Tankanzeige mit ihrem verwirrenden Balken-Leuchtfeld gibt selbst auf den zweiten Blick nur ungenaue Informationen. Daß die Sitzverstellung umständlich zu handhaben ist, fällt da weniger ins Gewicht, zumal geduldiges Hantieren letztlich mit einer guten Sitzposition belohnt wird.

Einen besonderen Geschmack zu haben, war schon immer etwas teurer. Im Fall des Volvo 480 Turbo sind immerhin fast 37 000 Mark auf den Tisch zu legen – da wird aus einer großen Karriere hierzulande wohl nicht viel werden.

Werner Schruf

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Ladeluftkühler. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch LH-Jetronic 2.2). Geregelter Dreivegekatalsator. Leistung 88 kW (120 PS) bei 5400/min. Hubraum 1721 cm³, Bohrung × Hub 81,0 × 83,5 mm. Verdichtungsverhältnis 8,1:1. Maximaler Ladedruck 0,47 bar. Maximales Drehmoment 175 Nm bei 4600/min.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,09, II. 1,84, III. 1,32, IV. 0,97, V. 0,76, R. 3,55, Achsantrieb 3,73:1.

Fahrwerk

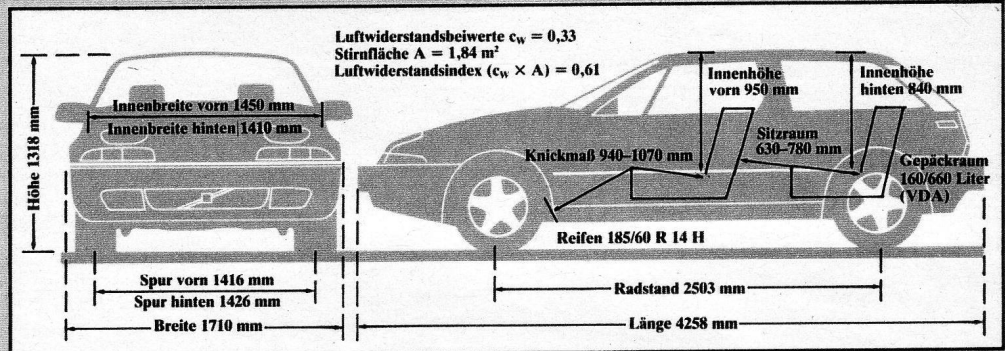
Vorn Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern und McPherson-Federbeinen, Gasdruckstoßdämpfern, hinten Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab und Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfern. Stabilisator vorn und hinten. Scheibenbremsen vorn und hinten.

Karosserie

Viersitziges Coupé mit zwei Türen und Heckklappe. Luftwiderstandsindex ($c_w \times A$) 0,61. Sitztiefe vorn/hinten 490/480 mm, Normknieraum 200 mm, Tankinhalt 48 L. Leergewicht 1048 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 62,9/37,1 %, zulässiges Gesamtgewicht 1415 kg. Zuladung 367 kg, zulässige Anhängelast gebremst 900 kg, ungebremst 500 kg.

Wartung

Inspektion alle 20 000 km
Ölwechsel alle 10 000 km



Test-Werte

0-160 km/h	26,6 s	Kilometerzählerabweichung	+ 0,2 %
0-180 km/h	48,4 s		
400 m, steh. Start	16,7 s		
1 km, steh. Start	30,8 s		

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5350/min, V. Gang)	199 km/h
Beschleunigung	
0- 60 km/h	4,5 s
0- 80 km/h	6,5 s
0-100 km/h	9,5 s
0-120 km/h	13,2 s
0-140 km/h	18,9 s

Elastizität	
60-100 km/h (IV. Gang)	6,2 s
80-120 km/h (V. Gang)	12,5 s

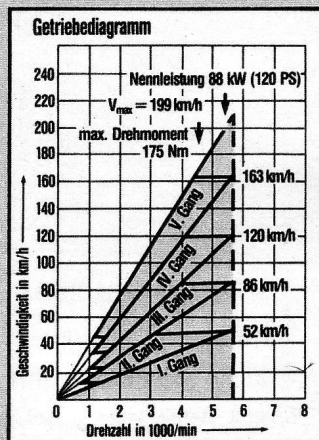
Tachometerabweichung	
Anzeige	effektiv
50 km/h	45 km/h
100 km/h	97 km/h
130 km/h	127 km/h
160 km/h	154 km/h
180 km/h	172 km/h

Innengeräusch

Standgeräusch	51 dB(A)
Bei 50 km/h	64 dB(A)
Bei 100 km/h	68 dB(A)
Bei 130 km/h	73 dB(A)
Bei 160 km/h	77 dB(A)

Lenkkräfte

Lenkung im Stand	39 N
Lenkung bei Fahrt	34 N



Kraftstoffverbrauch	
Kraftstoffart: Super bleifrei	
Verbrauchswerte im Test in L/100 km	
Minimalverbrauch	10,3
Maximalverbrauch	14,8
Testverbrauch	12,8
DIN-Verbrauch in L/100 km	
90 km/h V. Gang	6,3
120 km/h V. Gang	8,1
Stadtverkehr	11,0

