

Die 8 wichtigsten Tips

So wird Ihr Auto winterfest

In einer halben Stunde zu schaffen Seite 12

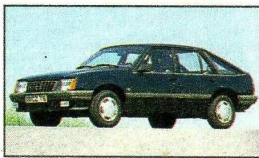


Nigel Mansell

Formel 1

Halten Mansells Nerven?

Vor dem letzten Rennen: Mansell, Piquet und Prost können noch Weltmeister werden. Alles über den Titelkampf der großen Drei nächsten Sonntag Seite 48



Opel Ascona



Alfa 33



Austin Mini



Citroën AX



Daihatsu Charade



Fiat Uno



Ford Sierra



Honda Civic Shuttle

Großer Katalog

Alle '87er Autos

1. Teil: Alle Modelle unter 20 000 Mark

Bei der Industrie rollen die '87er Modelle vom Band. Deshalb präsentiert *Auto Bild* jetzt die aktuelle Marktübersicht: 227 Autos unter 20 000 Mark. Ein Katalog, der alles sagt: Preise, Leistung, Verbrauch, Schadstoffstufe, Abmessungen, Steuer, Versicherung Seite 39



Lada Samara



Lancia Delta



Mazda 626



Mitsubishi Lancer



Nissan Sunny



Opel Kadett



Peugeot 205



Peugeot 309



Renault 11



Seat Ibiza



Skoda 105



Subaru Libero 4WD



Suzuki Alto



Toyota Corolla



VW Polo Coupé



Citroën BX



Fiat Regata



Nissan Prairie

TEST Zwei Kraft-Pakete mit 130 PS im Vergleich: Opel Kadett GSi gegen Peugeot 205 GTI • Volvo 480 ES • 10 Autos für 13 000 Mark • Die edlen Kombis: Mercedes 300 TE gegen Audi 100 Avant Turbo quattro

Selberbauen
Carport - die ideale Garage
 In zwei Tagen ist die beste Garage für Ihr Auto fertig Seite 56



So schön wie einst – aber

Die Form fällt auf, scheint auch zu gefallen. Gleichgültig jedenfalls geht keiner vorbei. „Ist das ein Japaner oder ein neuer Engländer? Wie schnell fährt der, und was kostet er?“ Typische Fragen zum neuen Volvo, Typ 480 ES. Hier die Antworten:

Volvo ist schwedisch. Das weiß jeder. Der 480 ES aber wird in Born/Holland gebaut. Das wissen diejenigen, die sich an die 1975 erfolgte Übernahme DAFs durch Volvo erinnern. Der Vierzylindermotor wiederum ist französisch, ihn spendete Renault. 190 km/h schafft das Kombi-Coupé damit – mit Ach und Krach. Für den Sprint von 0 auf 100 vergehen knapp 10 Sekunden. Doch bevor sich der Sportler so bewegend in Szene setzen kann, braucht's eine lange Anlauf- und Vorwärmphase.

Starterlebnis mit 109 PS: Reinsetzen, Schlüssel rum. Was ist das? Mißmutiges Vergaserknallen, gemischvolles Hicksen.

Der Kleine hat Schluckauf. Choke? Fehlangezeige. Blick unter die Haube. Staunen. Der „Vergaser“ ist eine Einspritzanlage. Du kommst dir vor wie ein Hilfsbremsler. Steigst zornig ins Gas, um ihm den Lauf zu erleichtern. Doch das ist bis zirka 3300 Umdrehun-

gen alles andere als eine runde Sache. Erst danach können sich Triebwerk und Treter arrangieren. Was dem Motor an Dynamik fehlt, liefert der Zigarettenanzünder, der glühend auf den Beifahrersitz springt.

Dieser französische Motor bleibt deut-

lichen Kunden gottlob vorenthalten. Im tempolimitierten Holland, Belgien und Luxemburg sind von den frühzeitiger belieferten Kunden bisher keine Klagen bekannt. Für die Deutschland-Premiere im Februar/März 1987 soll dieser Motor mittels Turbokraft auf 122 PS aufgeblasen werden. Und der Rest kann sich auf jeden Fall gut sehen und fahren lassen. Plus: die Volvo-typische solide Verarbeitung. Eine kraftvolle Heizung mit wirkungsvoller Entlüftung. Verstellbare Lenksäule und ein Bordcomputer, den auch Leute kapieren, die sich mit zwei Fingern auf der Schreibmaschine mühen. Weiter: gute Rundumsicht, problemloses Handling, leichtes Einparken. Ein glatt zu schaltendes Fünfganggetriebe stellt die Verbindung zu den Vorderrädern her. Gar nicht zum bisherigen Volvo-Stil der inneren Sachlichkeit paßt leider das mit Batterielade-, Öldruck- und Verbrauchsanzeige sowie Schaltern und Knöpfen überfrachtete Cockpit, dessen Tankanzeige digitalgrün leuchtet.

Fazit: Der getestete Benelux-Volvo 480 ES, der bei uns rund 30 000 Mark kosten soll, ist ein unспортliches Sportcoupé. Stilistisch aber ein großer Wurf. Die gelungene Neuaufgabe des berühmten P 1800, den man wegen seines üppig verglasten Hecks „Schneewittchensarg“ nannte. **Karl August Almstadt**



Die Frontpartie des Volvo 480 ES wirkt mit den ausgeklappten Scheinwerfern fast bedrohlich aggressiv. Doch mit dem Renault-Motor braucht niemand das Auto zu fürchten.

13 Jahre nachdem der letzte Sport-Kombi vom Typ Volvo P 1800 (rechts) vom Band lief, kommt der neue Volvo 480 ES mit den gleichen Erkennungsmerkmalen nach Deutschland: Gestreckte Keilform mit großer Heckklappe. Den Oldtimer nannte man deshalb damals liebevoll „Schneewittchensarg“



Foto: Conrad Piepenburg

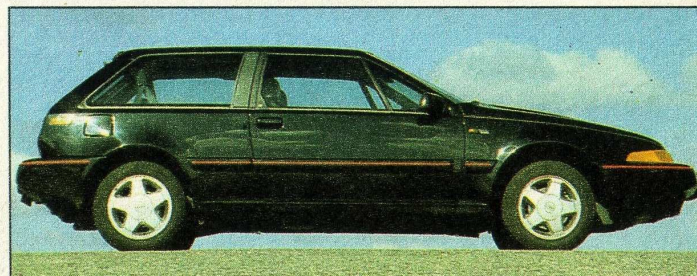
Ein guter „Schneewittchensarg“ kostet immer noch viel Geld

Der neue Volvo 480 ES muß sich mächtig anstrengen, wenn er nicht nur äußerlich mit dem Volvo P 1800 gleichziehen will. Der alte Volvo, der in den sechziger Jahren als Star einer US-Krimiserie berühmt wurde, wird noch heute zu absoluten Spitzenpreisen ge-

handelt. Das liegt natürlich auch daran, daß seinerzeit nur insgesamt 8078 Exemplare vom Band liefen und gut erhaltene „Schneewittchensärge“ immer seltener werden. Vergleichen wir doch einmal, was das neue Volvo-Kombi-Coupé vom alten unterscheidet.



Clappscheinwerfer machen's möglich: Der neue Volvo (links) kommt praktisch ohne Kühlergrill aus, die Schnauze steigt ganz flach an. Das Vorbild, der P 1800, hatte noch ein richtiges „Gesicht“ mit zwei Rundscheinwerfern

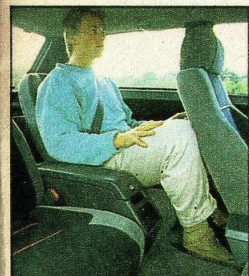


Der 480 ES ist ohne Frage eine hübsche Erscheinung. Leider halten die Fahrleistungen nicht ganz, was die Karosserie verspricht. Mit dem Turbo-Motor für Deutschland aber soll das Kombi-Coupé dann richtig sportlich sein



Immer noch schön anzusehen: Der „Schneewittchensarg“ war in seiner Zeit praktisch konkurrenzlos. Ein anderes Auto mit ähnlicher Karosserieform gab es nicht. Besonders auffällig: das große Rückfenster, das gleichzeitig Heckklappe war

auch so gut?



Die hinteren Sitze sind zwar gut ausgeformt, doch der Platz reicht höchstens für Kinder oder, wenn doch mal ein Erwachsener einsteigt, nur für kurze Strecken



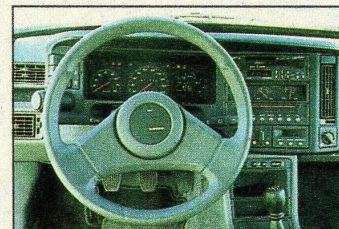
Wie schon beim „Schneewittchensarg“ ist auch beim neuen Sport-Kombi-Volvo die Rückbank umklappbar – jetzt sogar geteilt. So gibt es wenig Probleme mit dem Urlaubsgepäck

480 ES

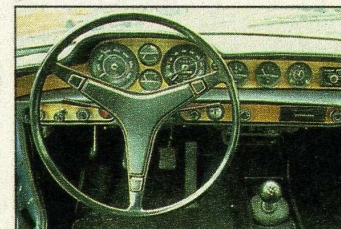
Technische Daten

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Hubraum eff. 1721 ccm, Bohrung x Hub 81,0 x 83,5 mm, Verdichtung 10,5:1, 80 kW (109 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 140 Nm bei 4000/min, Einspritzanlage Multi-point, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Dreieckslenker, Stabilisator, hinten Starrachse, Panhardstab, Stabilisator, Scheibenbremsen vorne und hinten, Kofferrauminhalt (Höhe Vordersitzlehne) 660 l, Leergewicht 1008 kg, Zuladung 347 kg, Tankinhalt 46 l. **Meßwerte:** 0–100 km/h in 9,7 Sek., 60–120 km/h in 4,5 Sek., Gang in 15,3/23,8 Sek., 1 km mit stehendem Start in 31,3 Sek., Höchstgeschwindigkeit 190 km/h, Verbrauch 10,5 l Super/100 km.

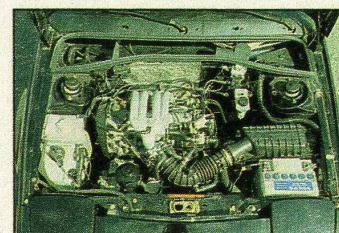
Fotos: K. Kühnigk, M. Nyary, A. Lindlär



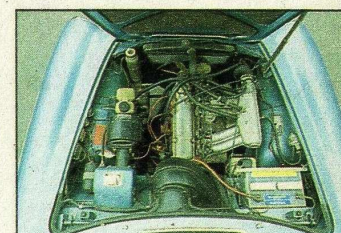
Das Armaturenbrett des Volvo 480 ES wirkt, schwedentypisch, solide und gut verarbeitet. Leider schaffen zu viele Lämpchen und Schalter einige Verwirrung



Sportlich wirkte das Cockpit des P 1800 seinerzeit. Drei-Speichen-Lenkrad, zwei große Rundinstrumente und eine Reihe von Anzeigen für alle Betriebszustände



Der 109 PS starke Vierzylinder des 480 ES konnte im Test nicht überzeugen. Nach Deutschland kommt er mit Turbolader. Dann ist das Auto über 200 km/h schnell



Zwei Liter Hubraum und zum Schluß immerhin 135 PS. Mit diesem Motor schaffte der „Schneewittchensarg“ die für seine Zeit recht ordentlichen 180 km/h