

Die Stars der IAA

110

Nr. 38 · 14. September 1987 Bis zuletzt geheim: zwei Turbo-Diesel von Mercedes, Cabrio von Seat **ab Seite 8**

Auto Bild



Mercedes 190 D 2,5 Turbo mit 122 PS

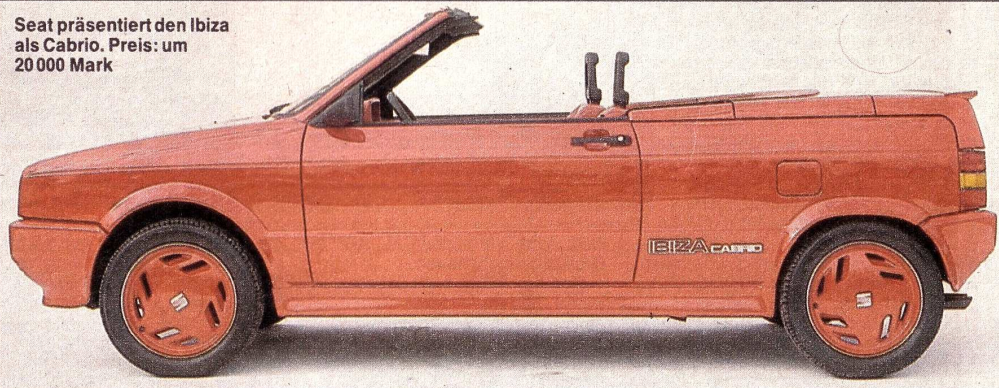


Opel Kadett GSi 16V mit 150 PS



Hondas neue Civic-Reihe: hier der Dreitürer

Seat präsentiert den Ibiza als Cabrio. Preis: um 20 000 Mark



Auslandspreise: Belgien bfr. 27; Dänemark bkr. 5,50; Frankreich FF 5; Griechenland Dr. 150; Holland f. 110; Italien Lit. 110; Japan ¥ 11.000.000; Norwegen Nkr. 1.100.000; Österreich S. 110; Schweden skr. 7; Schweiz Sfr. 150; Spanien Ptas. 125; Kanarische Inseln Ptas. 150; Türkei TL. 1100

Neuer VW Passat

Auf geheimen Testfahrten erwischt: der neue VW Passat. Er soll im Frühjahr '88 vorgestellt werden

Seite 6



Den Passat '88 liefert VW nur noch als Stufenheck. Der erfolgreiche Variant (Foto links) bleibt im Programm: kürzere Motorhaube, größerer Innenraum



Fotos: Illustrierte Bunte/H. G. Lehmann

Selbermachen

Nach dem Urlaub: Diese Pflege braucht Ihr Auto

Lack, Bremsen, Batterie – Checkliste für die Fahrt in den Alltag Seite 68

Vergleich

190 E AMG und 190 E Brabus
Was können die heißen 190er?

So schnell und so teuer wie ein Porsche – und wie gut? Dazu alle Mercedes-Tuner Seite 58

Äußerlich erinnert Volvo Fortschritt ein wenig an längst vergangenes. Der 480 ES hat Ähnlichkeit mit dem unvergessenen „Schneewittchensarg“, dem P 1800 ES, der bis 1973 gebaut wurde. Unter dem Blech aber steckt modernste Technik. Und erstmals nutzen die Schweden den Frontantrieb



Fotos: Conrad Pieperburg

Wie heißt es doch: Die schönste Freude ist die Vorfreude. Wenn das stimmt, müßte die deutsche Kundschaft den ersten Volvo mit Frontantrieb, den 480 ES, mit wahren Begeisterungstürmen empfangen. Denn erst jetzt, eineinhalb Jahre nach dem Debüt auf dem Genfer Salon, gibt es das Kombi-Coupé 480 ES auch in Deutschland zu kaufen. „Wir wollten den deutschen Kunden den Qualitätsstandard bieten, den sie von unseren großen Fahrzeugen gewohnt sind“, begründet Volvo-Sprecher Dieter Laxy die Verspätung. Hat sich das Warten also gelohnt?

Der 480 ES stellt nicht einfach nur ein neues Modell innerhalb der Volvo-Palette dar. Er ist für Volvo-Verhältnisse ein revolutionäres Auto und erlaubt einen Vorgesmack auf das, was die Kunden der schwedischen Marke in nächster Zeit zu erwarten haben. Das dreitürige Coupé wird als Basis für die neue 400er-Limousinenbaureihe dienen, die demnächst die derzeitige 300er-Mittelklasse ablösen soll.

Nordisch solide und von italienischer Eleganz

Im Styling besinnt sich Volvo alter Stärken. Der 480 ES erinnert an den legendären P 1800 ES aus den sechziger Jahren, der im Volksmund liebevoll „Schneewittchensarg“ genannt wurde. Die elegante Karosserie des Neulings mit flach abfallender Schnauze und unter der Stoßstange plazierte Kühlergrill könnte auch aus der Feder italienischer Karosiers stammen. Große Fensterflächen, halb versenkte Scheibenwischer sowie eine geklebte Windschutzscheibe ermöglichen einen für Volvo-Fahrzeuge außergewöhnlichen cW-Wert von 0,34. Verantwortlich für Entwicklung und Design ist dabei die holländische Volvo Car B.V., in deren Werk bei Eindhoven der 480 ES auch gebaut wird (20 000 Exemplare pro Jahr).

Die Zusammenarbeit mit den Holländern hat dem Schweden sichtlich gutgetan. Bereits beim Betrachten des Innenraums, in dem vier Personen ausreichend Platz finden, kommt ein ganz neues Volvo-Gefühl auf. Alles wirkt einen Tick frecher und frischer, als man es bisher von den eher konservativen Nordländern gewohnt war. Sportlich geformte Sitze, modernes Armaturenbrett sowie 19 (!) Lufteinlässe prägen das Cockpit. Die Ausstattung ist komplett: Zentralverriegelung, Alarmanlage, elektrische Fensterheber, beheizte und elektrisch einstellbare Außenspiegel sowie ein Bordcomputer mit sieben Abfragemöglichkeiten sind serienmäßig. Eins ist jedoch beim alten geblieben: Auch der 480 ES strotzt im Karosseriebereich und im Innenraum vor Solidität.

Weniger überzeugen kann der Motor: Der 1,7-Liter-Vierzylinder, der in zwei Versionen, mit 95 (geregelter Kat, 33 900 Mark) und 109 PS (ungeregelter Kat, 32 900 Mark), angeboten wird, hinterließ einen enttäuschenden Eindruck: lahm, laut und lustlos. Um zügig unterwegs zu sein, müssen dem Motor stets hohe Drehzahlen entlockt werden. Dabei wirkt das Aggregat gerade oberhalb von 2000/min reichlich zäh und unkultiviert.

Das ist eigentlich mehr als erstaunlich; denn bei der Entwicklung des Motors hatte Volvo namhafte Unterstützung. Der Basis-Block stammt von Renault. Dem Zylinderkopf verliehen die Entwicklungsabteilungen von Lotus und Porsche den letzten Schliff. Nur die von einem Mikroprozessor gesteuerte Benzineinspritzung und die Zündung liefert Volvo selbst.

Immerhin: Es gibt noch eine Hoffnung. Anfang nächsten Jahres schiebt Volvo noch eine 120-PS-Turboversion nach. Die soll dann selbst sportlich ambitionierte Fahrer befriedigen.

Das Fahrwerk des ersten frontgetriebenen Fahrzeugs von Volvo schafft das heute schon. Treu hält es auch bei zügig durchfahrenen Kurven stets die Spur. Die Fahrwerksabstimmung kommt dabei sowohl dem sportlichen als auch dem komfortbewußten Fahrer entgegen.

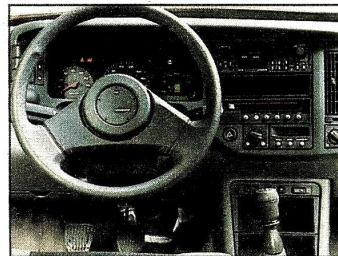
Insgesamt: Fahrwerk, Verarbeitung und Styling verdienen gute Noten. Jedoch beim Motor war die Vorfreude schöner als die Fahrfreude. **Tomas Hirschberger**

Der erste mit Frontantrieb: Ein Fortschritt für Volvo?

Eineinhalb Jahre nach seiner Vorstellung auf dem Genfer Salon steht der 480 ES jetzt auch in den Schaufenstern der Händler. *Auto Bild* erfuhr, was das Kombi-Coupé auf der Straße kann



Auch bei hoher Geschwindigkeit sind die Windgeräusche an den Dachpfosten gering



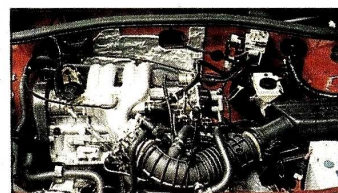
Modernes Cockpit-Styling: Die Armaturen lassen sich gut ablesen. Das Lenkrad kann in der Höhe verstellt werden. 19 Lufteinlässe sorgen für gutes Klima



Die Rücksitzlehnen lassen sich einzeln umklappen. Dadurch kann das Kofferraumvolumen von 350 auf maximal 660 Liter vergrößert werden

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, Hubraum 1721 ccm, Bohrung x Hub 81 x 83,5 mm, Leistung 70 kW (95 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 140 Nm bei 4100/min, Verdichtung 9,5:1, computergesteuerte Einspritzung (Bosch LH-Jetronic), Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorne Einzeleradaufhängung, McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Stabilisator, Scheibenbremsen rundum, Tankinhalt 46 Liter, Reifen 185/60 R 14 H, Kofferraum 350 Liter.



In der 95-PS-Version mit geregelterm Katalysator ist der Vierzylinder nicht sehr spritzig. Bei hohen Drehzahlen nervt er mit lauten Laufgeräuschen