

# Nebel • Laub • Nässe

# Sicher durch den Herbst

110

Nr. 44 · 26. Oktober 1987

10 Tips, damit Sie gut durch die gefährliche dritte Jahreszeit fahren

Seite 16

## Poster

### Porsche Speedster

Eine Legende kehrt zurück – die schönsten Fotos Seite 40

## Selbermachen

### Auch Auto-Sitze brauchen Pflege

Was tun, wenn der Glanz dahin ist?

Seite 38

# TEST

Vergleich: Volvo 480 ES gegen Honda Accord Aero Deck EX 2.0i

- Katalog: Citroën BX GTi 16V
- Gebrauchtwagen: Renault 18

# Auto Bild



Peugeot 405 GR: 22 990 Mark



Mazda 626 GLX 2.0i: 23 790 Mark



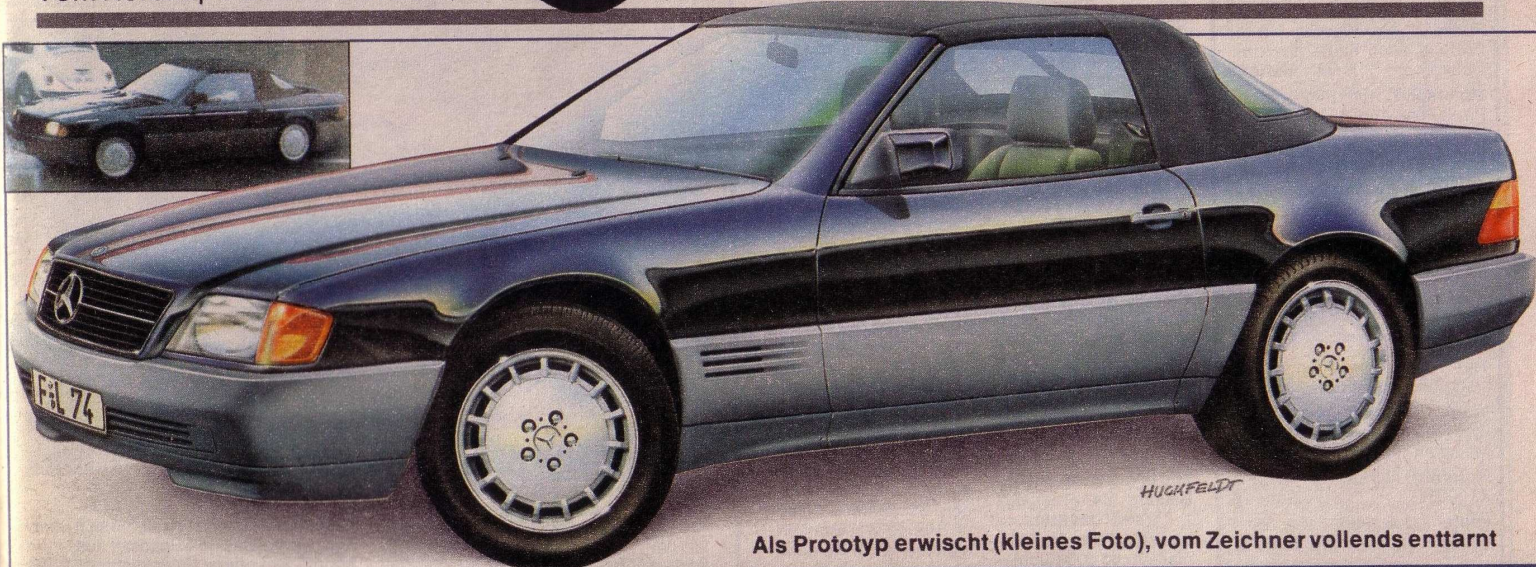
Audi 80 1.8 S: 26 175 Mark

# Neue Mittelklasse im Härtetest: Wer gewinnt?

Vom Nordkap bis nach Gibraltar,

über 13 000 harte Kilometer: Die Schlußwertung

Seite 28



HUGHFELDT

Als Prototyp erwischt (kleines Foto), vom Zeichner vollends enttarnt

# Daimler poliert den Stern Neuer Mercedes SL

Ein Traumauto entblättert sich: Was alles im neuen Mercedes-Sportwagen steckt, was er leistet, wann er kommt

Seite 22

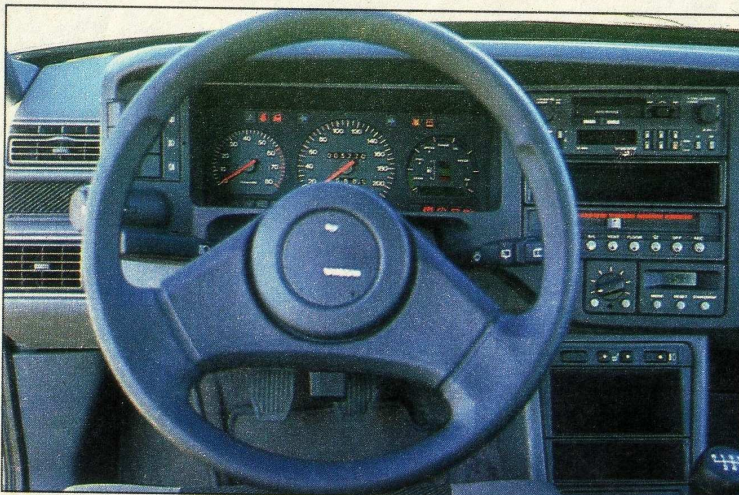
Vertriebsstellen: Schweden: sbr 7; Italien: Lire 1100; Jugoslawien: Din. 750; Luxemburg: fr. 26; Portugal: Esc. 150; Österreich: S. 10; Schweiz: sfr. 150; Spanien: Ptas. 125; Kanarische Inseln: Ptas. 150; Türkei: TL. 1200



Sie bestellen ein weites Feld: Volvo 480 ES (links) und Honda Accord Aero Deck. Sie wollen Kombi und Coupé zugleich sein

## Rassig wie Coupés —

Foto: Brian Chittcock



Wirkt nobel: Volvo-Cockpit. Es mangelt an nichts. Neue Idee: Bordcomputer als Rundinstrument (rechts neben dem Tacho). Zu bedienen über einen Drehschalter

**Kombis oder Coupés? Verkappte Sportwagen oder aufschneiderische, biedere Mittelklassewagen? Ja, was sind eigentlich der Volvo 480 ES und der Honda Accord Aero Deck? Noch wichtiger: Was können diese beiden? Haben sie soviel Klasse wie Rasse? All diesen Fragen ging Auto Bild in einem Vergleichstest nach**

**E**ndlich mal was anderes", meint der Tankwart. „Einfach todschick“, nennt ihn die elegante Dame – und steigt wieder in ihren BMW 320i. Mit diesem Auto fährt man aus der Anonymität – mit dem neuen Volvo 480 ES.

Wir mußten lange auf ihn warten. In den Nachbarländern verdreht er designbewußten Autofahrern schon seit über einem Jahr den Kopf. Mal ganz ehrlich: Der kühle Schwede hat was! Vorne ein Schuß Ferrari und für einen nüchternen Kombi ein arg freches Heck. Individuelle Linien schmück-

ken auch den Honda: spitze Schnauze mit Klappscheinwerfern, das Heck noch langgestreckter und kombihafter. Stellt sich die Frage: Taugen die beiden nur zum Eindruckschinden? Das wäre im Falle des fast 34000 Mark „schweren“ Volvo ein teurer Spaß. Der Honda ist immerhin um über 5000 Mark preiswerter. Fest steht freilich: Als echte Sport-Coupés sind sie nicht konzipiert. Dafür fehlt's ihnen an Dynamik und Leistung. Und echte Kombis sind sie



Große Klappe und nichts dahinter? Volvo (rechts) und Honda verfügen über beschei-



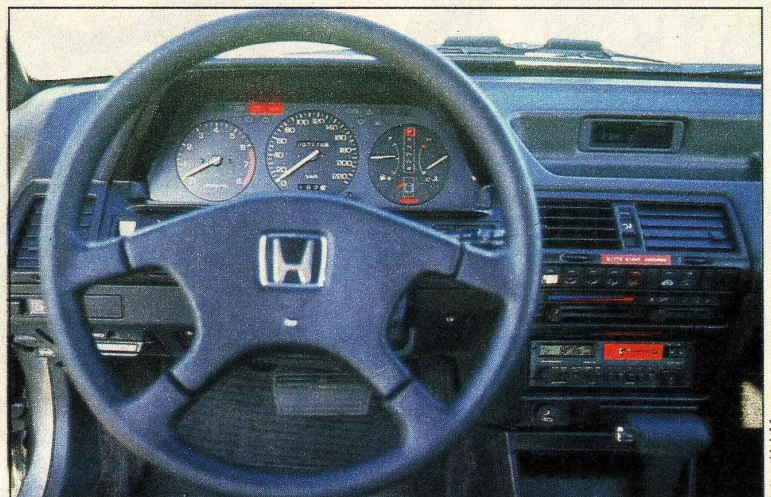
# geräumig wie Kombis

auch nicht. Dafür mangelt es ihnen am üppigen Raum. Ergo: Volvo 480 ES und Honda Aero Deck sind zwei Fälle für junge Familien.

Bleiben wir beim Temperament. Der Volvo sieht ja tatsächlich so aus, als könnte er auch gegen Porsche und Ferrari mithalten. Also nehme ich, in der Hoffnung, daß die formale Rasse des jüngsten Volvo-Kindes sich auch beim ersten Tritt aufs Gaspedal in vehemente

Beschleunigung bemerkbar macht, auf gut geformten Schalensitzen Platz. Die Hoffnung trägt: Der 109 PS starke 1,7-Liter-Motor, ein Gemeinschaftswerk von Renault, Volvo und Porsche, ist fast so zäh wie Leder. Heisere und raue Töne kriechen durch den Innenraum. Und zu allem Überfluß macht sich bei ihm sogenanntes Schiebetransferbetrieb-Ruckeln als Geburtsfehler bemerkbar. Auch spontanes Gasgeben quittiert er mit Widerwillen. Jedes Mal, wenn ich das Gaspedal plötzlich durchtrete, zittert der Schwede wie wild gewordenes Espenlaub, und der Beifahrer schaut mich strafend an: „Führerschein im Lotto gewonnen, wie?“ Was mir bleibt, ist ein leises „Sorry“. Ich nehme Fahrt auf. Jetzt zeigt der 480er erst seine Stärken. O.k., er ist auch bei hoher Geschwindigkeit einfach zu laut. Doch ich freue mich über seine präzise Schaltung und das gut abgestufte Getriebe. Und während mich die Elastizität des Motors nicht im geringsten überzeugt, staune ich über die Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h – das kann sich sehen

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 54



Wirkt verspielt: Honda-Cockpit. Viele Schalter sind zu klein und zu verstreut. Übersichtlich: die Instrumente. Das Vierspeichenlenkrad liegt gut in der Hand

Fotos: H.J. Mau



dene Grund-Kofferräume. Auch Sitzumklappen bringt kein echtes Kombi-Maß

# Vergleich Zwei Familien-Coupés

lassen. Zumindest da zählt sich die sportliche Rasse aus.

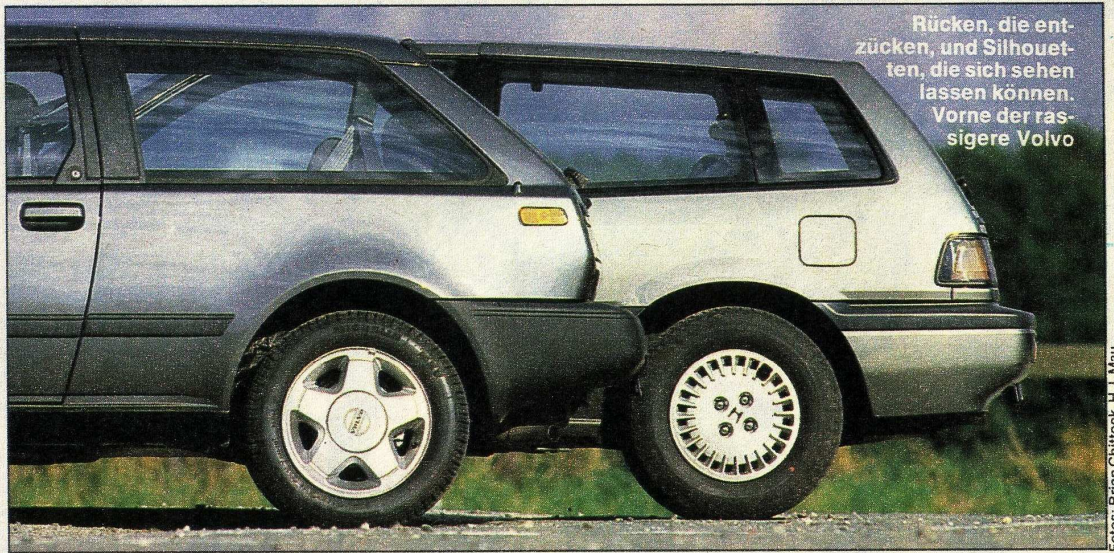
Frage: Kann der Honda alles besser? Radio Eriwan würde sagen: Im Prinzip ja, aber japanisch. Der Accord-Zwölfventiler tritt kraftvoller an. Er verfügt über das, was man Temperament nennen könnte. Seine ebenso präzise Schaltung braucht weniger oft bedient zu werden. Kunststück: Der Honda bietet immerhin zwei Liter Hubraum und 116 PS. Sein höheres Gewicht und die etwas ungünstigere Aerodynamik lassen ihn aber im Vergleich der Spitzentempi unterliegen. Der Accord schafft „nur“ 185 km/h. Dabei ist die Zwölfventilmusik à la Accord EX 2.0i sogar noch penetranter als die des Volvo. Rein akustisch sind sie also beide keine Musterknaben.

## Für den Transport von Waschmaschinen ungeeignet

Typisch japanisch: die extrem leichtgängige Accord-Servolenkung. Sie vermittelt mir zwar noch ausreichend Fahrbahnkontakt, doch etwas mehr Rückmeldung würde mehr Vertrauen einflößen. Beim Volvo ist sie wesentlich straffer. Dazwischen liegt in dieser Klasse wohl die Wahrheit.

Eindeutige Pluspunkte verdient sich der rassige Schwede auf kurvigen Landstraßen. Hier läßt er den Japaner hinter sich. Er geht in schnell gefahrenen Kurven kaum in die Knie, federt straff und dämpft wirkungsvoll. Ein dickes Lob in den hohen Norden. Mit dem neutral ausgelegten Volvo-Fahrwerk fühle ich mich sicher.

Mit dem Honda nehme ich die gleichen Kurven in Angriff. Wie der sich benimmt, da ist Vorsicht angebracht. Allzu fix drehen seine Vorderräder durch. Und er schiebt bei schnellen Kurvenmanövern so



Rücken, die entzücken, und Silhouetten, die sich sehen lassen können. Vorne der rassistere Volvo

Fotos: Brian Chittcock, H.J. Mau

heftig über die Vorderräder, als wollte er mich auf der Stelle in die Unendlichkeit des Horizonts entführen. Ansonsten ist seine Federung softig, seine Dämpfung aber kurzen Stößen nicht gewachsen.

Bleibt die Frage: Sind Volvo 480 ES und Honda Accord Aero Deck nun Kombis oder nicht? Beide sind sie über eine fast gleich große und gleich hohe Öffnung zu beladen. Doch zum Transport von Waschmaschinen oder Bauernschränken taugen sie nicht. Allenfalls in der Definition als Mini-Kombis könnten sie durchgehen. Reines Volumen hat der Schwede mehr zu bieten. Besser zu beladen ist der Honda. Die

Einzelitze im Fond des Volvo sind schick, aber mehr Sitzkomfort hinten bietet der Japaner. Es gilt also, gegenüber den eigenen Ansprüchen abzuwägen.

## Eine gute Figur sagt noch längst nicht alles

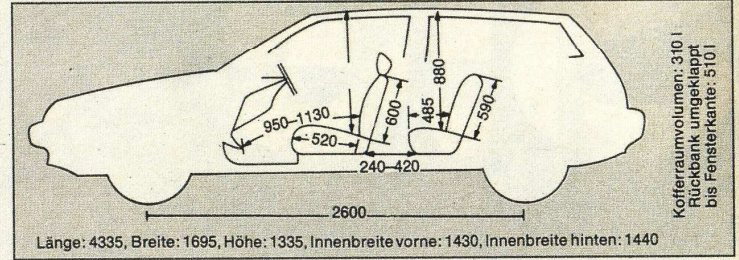
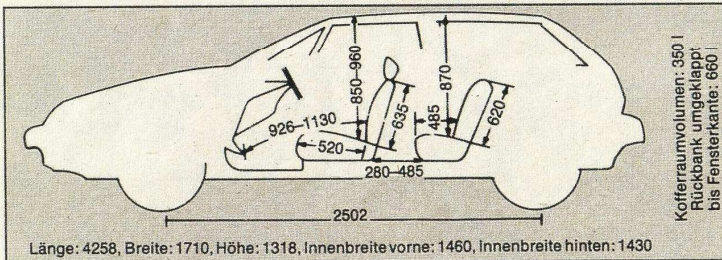
Was mir sonst noch auffiel: Der Volvo wirkt nach vorne unübersichtlich, mit meinem rechten Knie stoße ich (Größe: exakt 1,80 Meter) ständig gefährlich an der Lenksäule an, und die Knie des Hinterbänklers bohren sich durch die dünne Polsterung der Fahrersitz-Rückenlehne –

im Notfall direkt in meine Wirbelsäule. Am ärgerlichsten aber: der zu kleine Tank und die bei einem mittelprächtigen Verbrauch von 10,3 Litern mickrige Reichweite von unter 450 Kilometern.

Beim Honda fielen mir seine Seitenwindempfindlichkeit und der allzu weiche Bremspedaldruck auf. Er ist dafür übersichtlich, hat ein höheres Zuladungslimit, und sein Aktionsradius ist bei einem Verbrauch von 9,1 Litern akzeptabel.

Alles in allem: Beide Autos geben eine gute Figur ab. Aber sie halten nicht alles, was sie optisch versprechen – schade.

Rolf Häring



### Technische Daten

**VOLVO 480 ES**

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, unregelmäßiger Katalysator, Hubraum 1722 ccm, Bohrung x Hub 81 x 83,5 mm, Verdichtung 10,5:1, 80 kW (109 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 140 Nm bei 4000/min, elektronische Benzineinspritzung (Renix Multipoint), Fünfganggetriebe, Frontantrieb. Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Starrachse, Längsträger, Panhardstab, Stabilisator, vorne und hinten Scheibenbremsen (ABS auf Wunsch), Räder 5 1/2 x 14", Reifen 185/60 R 14 H, Kofferrauminhalt 350 Liter (660 Liter), DIN-Verbrauch (Drittel-Mix) 7,9 Liter, Tankinhalt 46 Liter.

### Testwerte

Höchstgeschw.	191 km/h
0-100 km/h	11,3 Sekunden
60-100 km/h ①	11,1/16,9 Sekunden
Testverbrauch	10,3 l S bl'/fr./100 km
Gewicht	995 Kilogramm
Zuladung	395 Kilogramm
Anhängelast ②	900 Kilogramm
Innengeräusch ③ 70 dB (A)	
Steuer	51 Monate st'frei
Versicherung	1136 Mark
Inspektion	250-400 Mark
Grundpreis	33 990 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

### Technische Daten

**HONDA ACCORD**

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, drei Ventile pro Zylinder, geregelter Drei-Wege-Katalysator, Hubraum 1955 ccm, Bohrung x Hub 82,7 x 91 mm, Verdichtung 9,5:1, 85 kW (116 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 166 Nm bei 5000/min, elektronische Benzineinspritzung (PGM-FI), Fünfganggetriebe, Frontantrieb. Vier einzeln aufgehängte Räder, vorne und hinten Doppel-Querlenker, Federbeine, Stabilisator, vier Scheibenbremsen (vorne innenbelüftet), Räder 5 x 13" (auf Wunsch Alu-Räder 5 1/2 x 13"), Reifen 185/70 HR 13 (wahlweise 195/60 R 14 H), Kofferrauminhalt 310 Liter (510 Liter), DIN-Verbrauch (Drittel-Mix) 8,7 Liter, Tankinhalt 60 Liter.

### Testwerte

Höchstgeschw.	185 km/h
0-100 km/h	10,0 Sekunden
60-100 km/h ①	9,7/13,2 Sekunden
Testverbrauch	9,1 l S bl'/fr./100 km
Gewicht	1115 Kilogramm
Zuladung	545 Kilogramm
Anhängelast ②	1200 Kilogramm
Innengeräusch ③ 71 dB (A)	
Steuer	46 Monate st'frei
Versicherung	1282 Mark
Inspektion	300-380 Mark
Grundpreis	29 280 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang



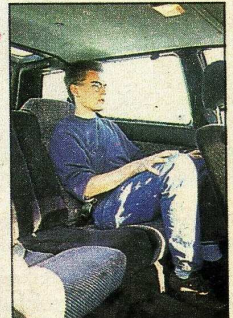
Problemlos: das Fahrverhalten des straff gefederten Volvo. Ungefährlich: Er hebt hinten ein Bein, bleibt aber neutral



Steil, wenig Auflage: Einzelsitze im Volvo-Fond



Untersteuert heftig: Honda. Seine Vorderräder drehen schnell durch. Kaum tückische Lastwechselreaktionen



Besser als Volvo: durchgehende Sitzbank im Honda