

# Hier kommt der neue Kadett Opel Astra

150  
J

Auslandpreise: Belgien sfr. 28; CSFR, Kcs 28; Dänemark, dkr. 7; Frankreich, FF 450; Griechenland, Dr. 240; Großbritannien, £ 7,75; Holland, hfl. 200; Italien, Lire 1.400; Jugoslawien, Din. 17; Luxemburg, lfr. 28; Polen, Zloty 500; Portugal, Esc. 700; Österreich, S 12; Schweden, skr. 7; Schweiz, sfr. 1,50; Spanien, pes. 150; Kanada, lnsln. 1.700; Türkei, TL 7000; Ungarn, H 97

Vom Einstiegsmodell bis zum Spitzentyp GSi (Foto) – alle Varianten, alle Daten und die voraussichtlichen Preise  
Seite 8



Geldanlage

## Was bringen Auto-Aktien?

Spekulieren statt sparen, Börse oder Bank – womit Sie besser fahren

Seite 22

Versicherung

## Lohnt der Rechtsschutz?

Wichtig zu wissen: In welchen Fällen Sie nicht voll und ganz gesichert sind

Seite 34

Kaufberatung

## Gebrauchte für 5000 Mark

Was sind das für Typen, die zu diesem Preis noch Qualität bieten?

Seite 58

**Der Beweis: Mercedes fährt  
in die Formel 1**

Warum die Silberpfeile nicht mehr zu bremsen sind S. 52



**Schicki  
Kom**



# Die micki- bis

320i touring, Accord AeroDeck, 480 turbo — drei Kombis, die eigentlich gar keine sind: viel zu schlank für Malerhände, viel zu flott für den landläufigen Kombi-Geschmack, viel zu teuer für den Familien-Transport. Und sonst...?

Foto: Daniel Fortmann

**D**iese Geschichte hat eine Vorgeschichte: Es war einmal ein Auto, das wurde von seinen Vätern behandelt wie Aschenputtel von der bösen Stiefmutter. Man nannte es Kombi, und keiner hatte es so richtig lieb. Kombis Ruf war denkbar schlecht: Nirgendwo kann man sich mit ihm sehen lassen, der ist nur zum Arbeiten zu gebrauchen. Obendrein noch Kombi immer seltsam – nach Farbeimern, Putzmitteln und Verdünnern. Ein Leben als Aschenputtel auf der Baustelle schien ihm auf ewig sicher – bis die gute Fee kam.

### Aschenputtels wundersame Karriere

Seither arbeiten die Menschen weniger, haben mehr Freizeit, können mehr Sport treiben, öfter zum Picknick fahren – und Kombi konnte Karriere machen. Verdutzt rieben sich die stiefmütterlichen Väter die Augen und strickten Kombi um für den neuen Bedarf. Plötzlich hatte Kombi einen tollen Ruf: Statt Farbeimer zu schleppen, befördert er Golfschläger und Surfsegel, statt Leitern liegen hinten Einkaufstüten der feinsten Adressen, und statt nach Farbe duftet er jetzt nach Chanel Nr. 5. Kombis wundersame Karriere: vom Malocher zum Schickimicki-Mobil.

Bei manchen Vätern entdeckt man ungekannte Empfindlichkeiten, wenn man ihre neue Gardie wie früher schlicht als „Kombi“ tituliert. Der BMW touring ist der touring, kein Kombi, und ein BMW-Mann reagiert aufs Stichwort „Kombi“, als sei das ein Schimpfwort: Seine Farben wechseln von Weiß-Blau zu Zornigrot. Ein vielfältig nutzbares Fahrzeug für den Freizeitbereich haben wir da vor uns, basta.

Die Schweden haben schon Anfang der 70er Jahre Kombis Igit-Image bekämpft: Sie erfanden das Kombi-Coupé, eine völlig neue Gattung Auto. Das Ergebnis der diffizilen Kreuzung war ein außergewöhnliches Auto mit einem außergewöhnlichen Spitznamen: Schneewittchensarg. Hintenherum war der Volvo P 1800 S so verfenstert und durchsichtig, daß man Schneewittchen zwecks Betrachtung darin hätte aufbahnen können. Gebaut wurden in nur zwei Jahren (1971/72) ganze 6615 Stück.

Der Schneewittchensarg ist zur Legende geworden. Doch die Tradition des ersten Kombi-Coupés versuchen die Schweden wiederaufleben zu lassen. Und eins muß man dem Volvo 480 zugestehen: Auch er sieht verdammt eigenwillig aus. Mit lang vorspringender Hakennase und keilförmig ansteigender Gürtellinie wirkt der 480 turbo, als seien ihm die Proportionen verrutscht. Originell ja, aber schön? Geschmackssache.

Was Volvo belebt, hat Honda aufgegeben. Das Kombi-Coupé ist tot, es lebe die Kombi-Limousine – wegen des größeren praktischen Nutzwerts. Beim Konzeptwechsel zur zweiten Generation des Accord AeroDeck ist allerdings der Pfiff verlorengegangen: Die Schönheit Kombi-Coupé mauserte sich zu Biedermanns Baby. Wer sich für einen echten Kombi interessiert, erwartet einen höheren Nutzwert im Vergleich zu entsprechenden Limousine. Oder etwa nicht?

Zweifel sind erlaubt und angebracht. Das wichtigste Unterscheidungsmerkmal: statt starren Kofferraums variables Gepäckabteil, statt Deckel drauf Heckklappe drüber. Größter Vorteil: Man kann ungleich längere Stücke befördern – falls die Dinger hinten hineinbekommt. Denn vor den Transport haben die Konstrukteure ein paar Hindernisse gesetzt.

Die Münchner dagegen sind konsequent: Das Gepäckteil sei reserviert für Golf- und Tennisschläger, Einkaufstüten und vielleicht noch den Kinderwagen, falls der nicht zu breit und zu groß ist. Die Ladeluke verjüngt sich auf knapp 49 Zentimeter zwischen den beiden Rückleuchten, und da paßt nicht mehr viel durch. Die Ladekante (66 Zentimeter hoch) reicht nicht einmal bis auf die Stoßstange hinunter, und die Ladekapazität im Freizeitabteil beträgt bei aufrechter Rücksitzlehne 370 Liter, 55 Liter weniger als bei der Limousine.

Hondas AeroDeck serviert ähnliche Merkwürdigkeiten. Der Laderaum faßt 419 Liter, und 515 Kilogramm darf der AeroDeck höchstens zuladen. Auch die japanische Kombi-Limousine verliert klar gegen ihr Stufenheck-Pendant: Das darf 20 Kilo mehr zuladen, und auch in den Kofferraum passen 25 Liter mehr. Da freut man sich über die niedrigste Ladekante (59,5 Zentimeter), die das Packen doch erleichtert. Dennoch ist der AeroDeck noch der „echtste“ Kombi im Trio.

Volvos 480 ist das gegenteilige Extrem: Nur zwei Türen, ein auf 160 Liter vergrößertes Handschuhfach im Heck, die Ladekante in luftiger Hüfthöhe (84,5 Zentimeter), und die Heckklappe ist gar keine: Allein die Heckscheibe schwingt auf und gibt den Weg frei für Dinge, die nicht größer sein dürfen als 70 Zentimeter. Größer ist die Luke nicht. Da gibt's mit der Golftasche schon Probleme. Auch das Aussteigen in engen Parklücken ist ein gewisses Problem: Die Türen des Volvo 480 sind 1,28 Meter lang – monumentale Portale. Zum Vergleich: Beim BMW messen die Türen 97 Zentimeter, beim AeroDeck 1,09 Meter.

### Die Limousinen können alles besser

Motoren und Technik der drei Schickimicki-Kombis entsprechen den Limousinen der jeweiligen Baureihen (siehe Kasten rechts). Bei Nässe leidet vor allem der frontgetriebene Turbo-Schwede unter Traktionsproblemen, bringt von seinen 120 PS kaum was auf die Bahn. Aber in dem Punkt stehen ihm weder der heckgetriebene BMW noch der frontgetriebene AeroDeck sonderlich nach. Die haben bei Nässe auch ihre Probleme.

Zwei Gründe sprechen für einen der Schickimickis: Man verliebt sich entweder in die mehr oder weniger schöne Gestalt so heftig, daß einem der Rest Wurscht ist – oder man muß häufig lange (aber nicht zu dicke, zu breite oder zu hohe) Gegenstände transportieren. Ansonsten gibt es kein Vertun: Die Limousinen sind technisch weitgehend identisch, finanziell günstiger – und daß sie sogar mehr und schwerer tragen dürfen, spricht auch nur für sie. Aber wer kauft schon ein Auto aus reiner Vernunft? **Rolf Bleeker**



Die Ladekante befindet sich beim BMW 320i touring in 66 Zentimeter Höhe. Die Länge der Ladefläche beträgt maximal 1,54 Meter



Sehr schmal wird die Ladeluke zwischen den Rückleuchteinheiten: Durch die 49 Zentimeter paßt gerade ein Kasten Bier



Ein BMW-typischer Kombi: Der touring ist handlich und agil



Klassisch, bewährt und gut: das vielgelobte Cockpit des „alten“ Dreiers



Der beste Platz für die elektrische Spiegelverstellung: die Armlehne

Fotos: Kühnigk (4), Nyary (1), Fortmann (10)

Techn. Daten	BMW 320i touring	Honda AeroDeck	Volvo 480 turbo
Motor	Sechszyl.-Reihenmotor, vorne längs eingebaut	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut
Besonderheiten	nein	16 Ventile	Turbo, Ladeluftkühler
Hubraum	1991 cm <sup>3</sup>	2156 cm <sup>3</sup>	1721 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	80,0 x 66,0 mm	85,0 x 95,0 mm	81,0 x 83,5 mm
Verdichtung	8,8:1	9,8:1	8,1:1
Gemischauflbereitung	digitale Einspritzung	elektronische Einspritzung	elektronische Einspritzung
Leistung	95 kW (129 PS) bei 6000/min	100 kW (150 PS) bei 5900/min	88 kW (120 PS) bei 5400/min
max. Drehmoment	164 Nm bei 4300/min	198 Nm bei 5000/min	190 Nm bei 3300/min
Antrieb	Heckantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung	Starrachse
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Tankinhalt	62 Liter	65 Liter	60 Liter
Kofferrauminhalt	370–1125 Liter	419–1828 Liter	160–660 Liter
Leergewicht	1230 Kilogramm	1405 Kilogramm	1060 Kilogramm
Zuladung	480 Kilogramm	515 Kilogramm	400 Kilogramm
Anhängelast ①	1200 Kilogramm	1400 Kilogramm	1000 Kilogramm
Reifen	195/65 R 14 H	195/60 R 15 V	185/60 R 14 H
Testwerte und Kosten			
Höchstgeschw.	202 km/h	206 km/h	199 km/h
0–100 km/h	10,2 Sekunden	9,2 Sekunden	8,9 Sekunden
60–100 km/h ②	11,6/16,1 Sekunden	10,1/13,5 Sekunden	7,8/12,7 Sekunden
Testverbrauch	11,6 l Normal/100 km	10,9 l S bleifr./100 km	12,9 l S bleifr./100 km
Innengeräusch ③	68 dB (A)	68 dB (A)	69 dB (A)
Steuer	31 Monate frei/264 Mark	290 Mark	34 Monate frei/238 Mark
Versicherung	1454 Mark	1454 Mark	1454 Mark
Inspektionskosten	270–410 Mark	280–400 Mark	320–460 Mark
Grundpreis	41 400 Mark	38 490 Mark	40 950 Mark

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

**Fernsehen**

**Montag, 8. Juli**

**RTL Plus, 9.05 Uhr: „Formel 1“.** Highlights aus dem Rennen von Le Castellet – Wiederholung vom Vortag

**3. Programm Südwest, 18.25 Uhr: „Kinder-Verkehrsspot“**

**Dienstag, 9. Juli**

**3. Programm Südwest, 18.25 Uhr: „Kinder-Verkehrsspot“**

**Mittwoch, 10. Juli**

**Eins Plus, 18.45 Uhr: „Wegweiser“.** Themen u. a.: Kinder auf Autoreisen. Wie und mit welchen Spielen sie am besten beschäftigt werden können

**Donnerstag, 11. Juli**

**ARD, 21.30 Uhr: „Der 7. Sinn“.** Die Last mit den Lastern. Unfälle und Massenkarambolagen mit tonnenschweren Lastwagen häufen sich.

**Freitag, 12. Juli**

**ARD/ZDF, 10.45 Uhr: „ARD-Ratgeber“.** U. a. Auslands-Unfall: Was ist im Notfall zu beachten?

**Samstag, 13. Juli**

**RTL Plus, 14.45 Uhr: „Formel 1“.** Abschlusstraining zum Grand Prix von England aus Silverstone

**3. Programm HR, 18.15 Uhr: „Tips zur Verkehrssicherheit“.** L... wie Lastkraftwagen: Zwischen Romantik und Realität

**Sonntag, 14. Juli**

**RTL Plus, 14.30 Uhr: „Formel-1-Report“.** Vorbereitungen zum Grand Prix von England in Silverstone

**15.00 Uhr: „Formel 1“.** Live-Übertragung des Rennens

**23.40 Uhr: „Highlights Formel 1“.** Zusammenfassung des Rennens

**Veteranen**

**13.-14. Juli:** 13. Motorrad-Treffen für Horex- und Gespannfreunde in 7189 Mainkling

**12.-14. Juli:** 8. Internationales Fiat-500-Rheinland-Treffen in 5060 Bergisch Gladbach

**13.-14. Juli:** 2. Mittelfelder Schnaufferltage der Oldtimerfreunde Mitterfels e.V. in 8446 Mitterfels

**13.-14. Juli:** 2. Int. BMW-02-Treffen des BMW 02 Club Bodensee in 7750 Konstanz

**13.-14. Juli:** 2. Ford-Konsul/Granada-Treffen an der Burg Vlotho in 4973 Vlotho

**Auto Bild** **AUFGELESEN**



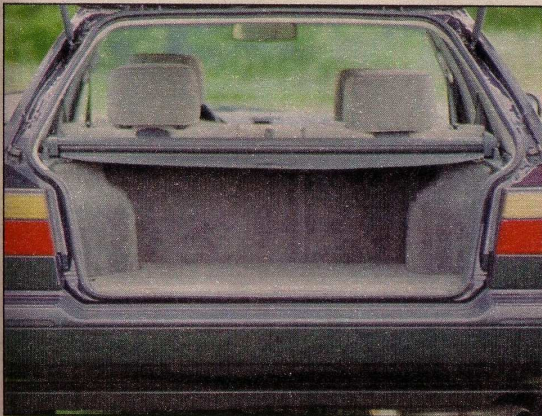
**Urlaubs-Tips per Video**

Ideale Urlaubs-vorbereitung: Per Video schon mal vorab in den Südwesten der USA „reisen“. So bekommt man einen Routenvorschlag und kann durch die bewegten Bil-

der quasi sinnlich erfahren, was einen in der Spielerstadt Las Vegas, in den Rocky Mountains oder an Kaliforniens Sonnenküste erwartet. Im Wohnzimmeresssel lassen sich schon mal die kleinen Tips notieren: Wo gibt's günstig Wagen zu mieten, welche Lokale bieten Schonkost? Eine echte Alternative zum Reiseführer. „Reiseziel USA – Südwesten“, Falken-Verlag, 59,80 Mark



**Niedrigste Ladekante beim Honda Accord AeroDeck:** Sie liegt 59,5 Zentimeter hoch. Die Ladefläche mißt maximal 1,69 Meter



**Der AeroDeck ist noch der „echtste“ Kombi:** mit der größten Heckklappe und dem größten Gepäckabteil; es faßt bis zu 1828 Liter



In Sachen Straßenlage ist der AeroDeck ein gutmütiger Typ: Schnelle Kurven meistert er leicht untersteuernd. Fast schon BMW-mäßig ist das übersichtliche Cockpit mit dem höhenverstellbaren Lenkrad. Die Armlehne dokumentiert die Komplettausstattung: elektrische Fensterheber, Spiegelverstellung und Zentralverriegelung



**Die maximale Länge der Ladefläche des Volvo 480 turbo beträgt 1,26 Meter.** Leicht zu beladen ist der Schwede nicht, denn ...



**... die Ladekante befindet sich in luftiger Hüfthöhe von 84,5 Zentimetern.** Die Ladeklappe ist mit 70,5 Zentimetern die schmalste



**Untersteuerer:** In schnellen Kurven schiebt der Volvo 480 über die Vorderräder. Das Cockpit beherbergt klare, gut ablesbare Rundinstrumente und ein originelles Info-Center, wirkt aber ziemlich klotzig. Ungünstig plaziert sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber zwischen den Sitzen und neben der Handbremse

