

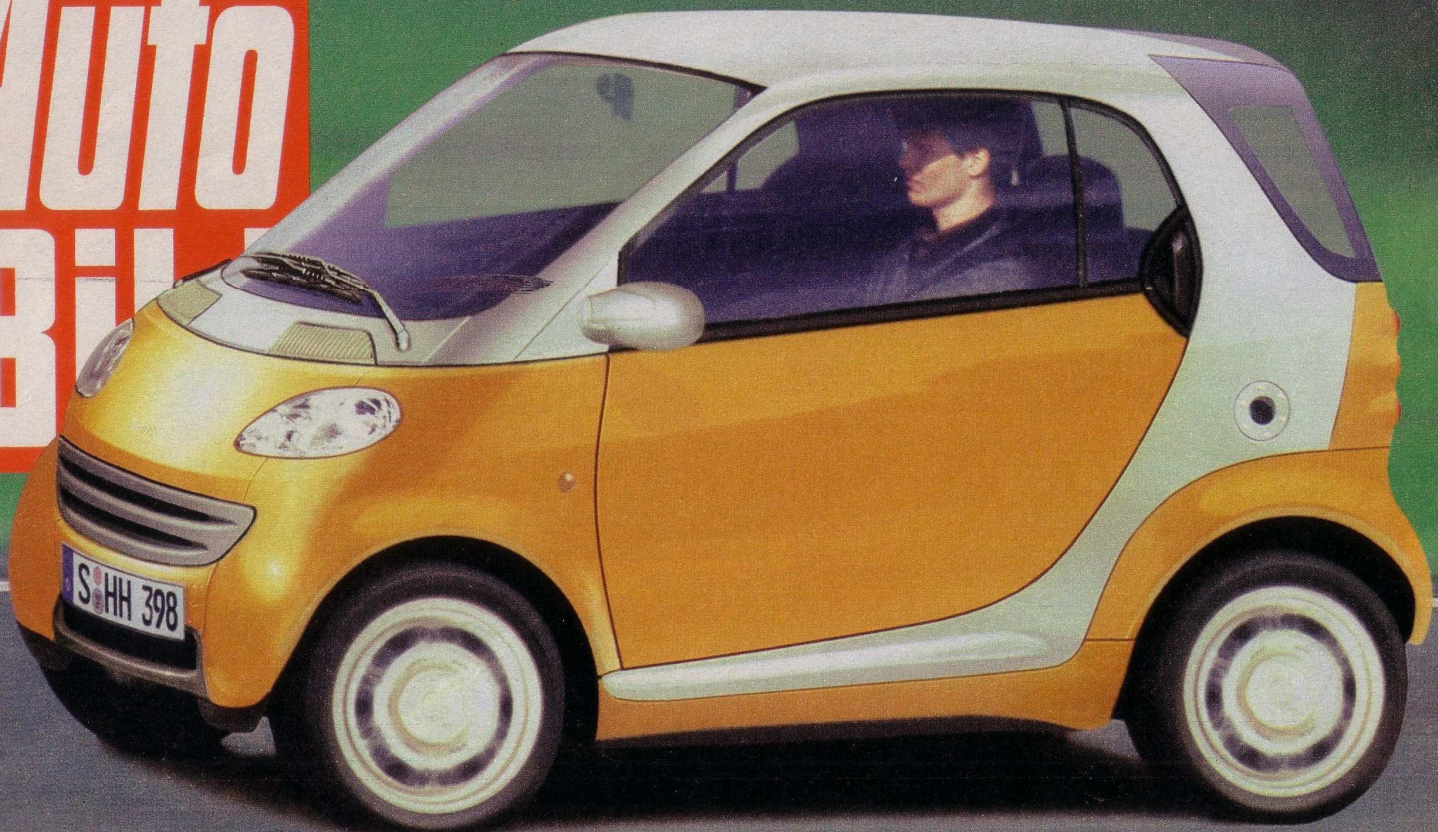
180

Nr. 13 · 27. März 1997

# Rechtzeitig zu Ostern fertig

# Auto Bild

Auslandspreise: Belgien Dfr. 42; Dänemark Dkr. 8,69; Frankreich FF. 7,50; Griechenland Dr. 500; Niederlande Hfl. 3,40; Italien Lit. 2400; Spanien Ptas. 550; Schweden Skr. 14,45; Schweiz Sfr. 28,00; Tschechien Kč. 42; Kanada Cdn. \$ 28,00; Türkei TL. 2200000; Ungarn Ft. 240.



# Das Swatch-Ei

Die Zukunft hat begonnen. Sie ist 2,50 Meter kurz, hat Platz für zwei und heißt Smart

## Aktuell

### Lancia K Coupé

Der Italiener soll die Erinnerungen an die guten alten Heckflossenzeiten wiederbeleben. Ob das gelingt?



**Serie**  
**Die Meilen der Metropolen**  
 GESTERN HEUTE MORGEN

### Der Ku'damm

In Berlin beginnt unsere Reise über die berühmtesten Boulevards Europas

## Dauertest

### Honda Civic



Ein Jahr lang unterwegs im kompakten Japaner. Der 50 000-Kilometer-Test deckt jede Schwäche auf



# Reifen-Test

Immer an der Wand lang: Auch das gehört zur Reifeprüfung für neue



Profile. Im Vergleich: 10 Exemplare der Größe 195/65 R 15 H



Richtig eingekauft? Das zeigt sich bei Autos meist erst nach ein paar Jahren

## Erste Wahl Schwedenstahl?

Volvo. Die kantigen Schweden genießen einen guten Ruf. Zuverlässig, robust, wertstabil. Vorschußlorbeeren, die nicht alle Modelle verdienen. Zum Beispiel die ersten 400er

Der Name steht für Qualität, Sicherheit und ewiges Leben – Volvo. Attribute, denen die großen Modelle vom 850 bis zum S 90 ohne Frage gerecht werden. Aber die kleinen 400er? Da

kommt es vor allem aufs Baujahr an; denn speziell die ersten aus 88 konnten das in den Markennamen gesteckte Vertrauen nur bedingt rechtfertigen – zu viele Motorschäden und Karosserie-

mängel erschütterten die erwartungsfrohe Kundschaft.

### KAROSSERIE

Ob die kleinen Volvo wirklich aus Schwedenstahl bestehen,

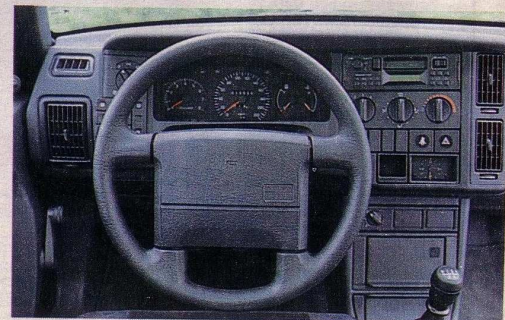
können wir nicht genau sagen. Aber die Rostquote deutet darauf hin: Nur 0,4 Prozent der von der Dekra untersuchten 400er hatten nach sieben Jahren nennenswerte Rostprobleme; durch-

schnittliche Rostquote aller Autos: zwölf Prozent. Besondere Mühe beim Zusammenbau haben sich die holländischen Volvo-Bauer im niederländischen Born (bei Aachen) dennoch nicht gege-

### GEBRAUCHTWAGENPREISE VOLVO 400ER-REIHE

Typ	Tür	kW/PS	Neupreis	Versich.-Kl.			1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
				VK	TK	HPF								
440 GL U-Kat	5	64/87	25 990	20	22	16	-	-	-	-	-	7 600	6 800	5 950
440 GL Inj.	5	70/95	27 550	20	22	16	-	-	-	-	-	-	7 900	6 950
440 GLT Inj. U-Kat	5	78/106	29 500	20	22	16	-	-	-	-	-	-	7 650	6 750
440	5	66/90	28 350	20	22	16	-	-	12 600	11 000	9 300	-	-	-
440 Inj.	5	75/102	25 990	20	22	16	-	-	-	9 300	8 050	-	-	-
440 GLT Inj.	5	75/102	32 350	20	22	16	-	-	13 450	11 550	9 850	8 800	-	-
440 GL	5	81/110	32 550	22	28	16	-	-	15 050	13 050	-	-	-	-
440 Turbo	5	81/110	34 950	22	28	16	-	-	17 350	15 450	13 250	11 300	9 950	8 800
440 1.8L	5	66/90	30 950	20	22	16	19 050	17 350	14 850	-	-	-	-	-
440 2.0L	5	80/109	33 150	20	22	16	20 300	18 400	15 950	-	-	-	-	-
440 Turbo	5	88/120	36 150	22	28	16	21 450	19 400	16 950	-	-	-	-	-
440 1.9 Turbo D	5	66/90	33 450	20	22	16	20 200	18 250	-	-	-	-	-	-
460	4	66/90	29 350	20	22	16	-	-	13 000	11 450	9 650	-	-	-
460 Automik GL	4	75/102	35 000	20	22	16	-	-	15 750	13 950	11 950	-	-	-
460 GLE	4	75/102	34 150	20	22	16	-	-	14 450	12 500	10 600	-	-	-
460 GL	4	81/110	33 550	22	28	16	-	-	15 000	13 500	-	-	-	-
460 Turbo	4	88/120	39 500	22	28	16	-	17 700	15 950	13 700	11 750	-	-	-
460 1.8L	4	66/90	30 950	20	22	16	19 000	17 200	14 900	-	-	-	-	-
460 2.0L	4	80/109	33 150	20	22	16	19 750	17 950	15 900	-	-	-	-	-
460 Turbo	4	88/120	36 150	22	28	16	21 750	19 700	17 500	-	-	-	-	-
460 1.9L Turbo D	4	66/90	33 450	20	22	16	20 750	18 800	-	-	-	-	-	-
480 ES	3	78/106	33 990	19	25	17	-	-	-	-	-	8 600	7 650	-
480 ES	3	75/102	37 450	19	25	17	-	-	16 500	14 500	12 950	11 450	-	-
480 S	3	81/110	36 900	19	25	17	-	19 800	16 950	15 050	-	-	-	-
480 Turbo	3	88/120	42 200	19	25	17	-	21 800	18 900	16 850	15 100	13 650	11 950	10 450
480 Turbo Mod. 95	3	88/120	37 900	19	25	17	23 150	20 650	-	-	-	-	-	-

Quelle: EurotaxSchwacke; Preise ausgewählter Modelle; bis auf 440 GL (87 PS) und GLT Inj. (106 PS) alle mit G-Kat



Gegen alle Trends: ein Cockpit wie mit 'nem T-Träger gezeichnet. Airbag ist seit 9/93 Serie



Pluspunkt 440: eine große Klappe und die geteilt umlegbare Rücksitzbank



**Volvo 480**  
Optisch eine Klasse für sich, die Technik entspricht weitgehend der der Limousinen – die Fehler übrigens auch



**Typ 460**  
Das Stufenheck bringt vor allem eine Volvo-gemäße eckige Optik, aber nur rund 80 Liter mehr Ladevolumen

**Volvo 440, 460, 480**

**DIE CARGARANTIE-ANALYSE\***

Von 100 Autos, die mit einem Garantieschaden in die Werkstatt mußten, hatten Probleme mit ...

- der elektrischen Anlage:** ..... **22,90 %**  
Vor allem die Lichtmaschinen erwiesen sich als nur wenig haltbar und verlangten in 40 Prozent der Fälle nach einem Austausch. Gefolgt vom Anlasser (26,7 Prozent) und der Rubrik „Sonstiges“, die auch das Zündsteuergerät und die Verkabelung umfaßt.
- der Kraftstoffanlage:** ..... **19,84 %**  
Wie auch bei anderen Marken lag es am Leerlauf-füllungs-Ventil (35 Prozent) und der elektrischen Spritpumpe, wenn der Volvo nicht wollte.
- dem Motor:** ..... **15,27 %**  
25 Prozent der Fälle betrafen die Kolbenringe, weitere 20 die Zylinderkopfdichtung – meistens Folgeschäden anderer Defekte wie Überhitzung.
- dem Kühlsystem:** ..... **14,50 %**  
Als Kostenfaktor erwies sich die undichte Wasserpumpe, die fast 37 Prozent Anteil für sich verbuchte, dicht gefolgt von Kühler und Thermostat.
- der Lenkung:** ..... **8,40 %**
- den Bremsen:** ..... **6,87 %**
- dem Getriebe:** ..... **6,11 %**
- der Abgasanlage:** ..... **3,05 %**

\* CarGarantie ist Deutschlands größter Gebrauchtwagen-Versicherer. Die Garantie-Bedingungen sind mit dem ADAC und dem Händlerverband ZDK abgestimmt. Informationen über Tel. 0761/4548-250

ben, sonst wäre die Verarbeitung besser und lockere Türscharniere kein erforderlicher Checkpunkt.

ausstattung. Gleiches galt fürs ABS, das nur den Turbo serienmäßig bremste.

**INNENRAUM**

In puncto Platzangebot unterscheiden sich die fünftürige Stummelheckvariante (440) und das viertürige Stufenheck (460) nicht, nur das – seltene – Coupé (480) fällt ab. Der Kofferraum läßt sich bei allen Modellen dank der asymmetrisch geteilten Rückbank erweitern, die Family-Version hat zusätzlich Haltenetze.

Funktionell ist dem Volvo nichts vorzuwerfen. Die Sitze allerdings taugen auch als Folter-Instrumente: viel zu weich gepolstert, ohne ordentliche Rückenabstützung.

Kritik auch an den vielgelobten schwedischen Sicherheitsstandards: Die klobigen Knöpfe der Gurthöhenverstellung ragen in Kopfhöhe in den Innenraum, der Fahrer-Airbag (Beifahrer-Airbag nicht erhältlich) im höhenverstellbaren Lenkrad kostete lange 1500 Mark Aufpreis. Erst ab Herbst 93 gehörte er zur Serien-

**MOTOR/GETRIEBE**

Die Antriebseinheiten kamen samt und sonders von Renault – was zumindest in den ersten Baujahren die Qualität der kleinen Volvo nicht verbesserte. Vor allem der giftige, 120 PS leistende Turbo legte es mit einer Vielzahl von Überhitzungsschäden darauf an, den Ruf der Marke zu untergraben. Bedienungsfehler trugen ein übriges dazu bei, wenn sofort nach flotter Fahrt unwisende Fahrer den Motor abstellten und damit dem Turbo den kühlenden Ölstrom nahmen.

Der Hang zum Ölverlust hingegen ist allen Motoren gemein, wie man es auch von den großen Volvo kennt. Hauptübel aber bleibt die Elektrik, die reichlich Pannensachen bereithält.

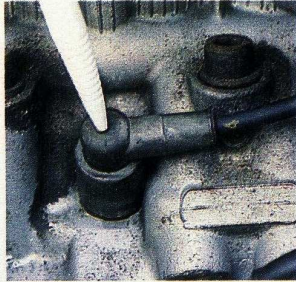
**FAHRVERHALTEN**

Wichtigstes Extra der ersten Modelle: die Servolenkung, die modellabhängig in die Serie klecker-

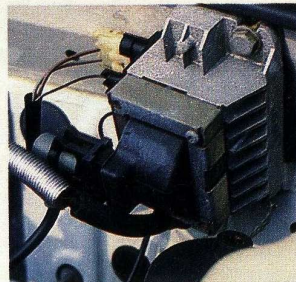
te. Ohne sie wird das Einparken der 400er arg stressig. Über das Fahrverhalten läßt sich nichts Nachteiliges sagen, lobenswert sind die guten Bremsen. Die etwas matschige Federung dagegen trifft nicht jedermanns Geschmack, läßt den beladenen Volvo stark nachschwingen.

**MARKTSITUATION**

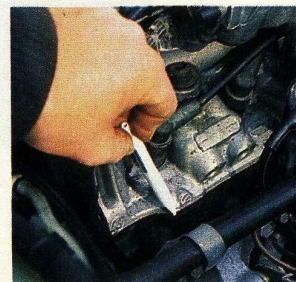
Der 400er ist die billigste Möglichkeit, Volvo zu fahren. Und mit einem gepflegten Modell (ab Baujahr 91) auch nicht die schlechteste. Allerdings: Der Wertverlust ist enorm, der Bumerang kommt beim Wiederverkauf. **HENDRIK DIECKMANN**



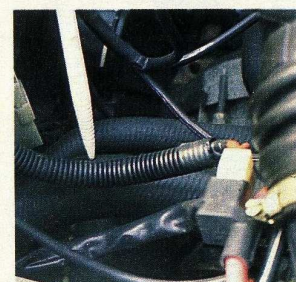
**Störfaktor Zündgeschirr:** Hochspannungskabel und -stecker verspröden, leiten den Funken ins Abseits



**Fehlerteufel Blackbox:** zickt mitunter und verweigert urplötzlich den nötigen Zündstrom



**Nicht ganz dicht:** Die Zylinderkopfdichtung neigt zum Nässen, erkennbar an Wasserspuren



**Schwachpunkte Kabel und Schläuche:** oft gammelig oder porös. Da sind Pannen programmiert

**C H E C K L I S T E**

**Volvo 440, 460, 480**

**Naher Verwandter:** Von vorn oder auch hinten gleicht der 460 optisch dem größeren 850



**MODELLGESCHICHTE**

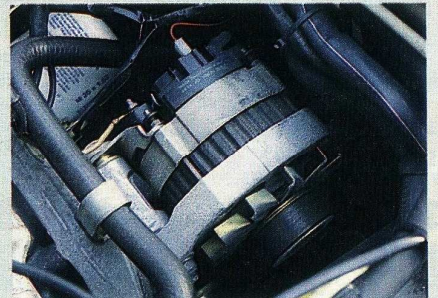
Große Sprünge blieben aus in Sachen Modellpflege. Volvo bearbeitete die 400er meist mit kleinen Retuschen. Wichtig aber: Im September 1993 rutschten ABS und Fahrer-Airbag von der Aufpreisliste in die Serienausstattung. Vorher war ABS nur im Turbo Serie.

- 9/87** Modellstart als Coupé 480 ES mit 1,7-l-Motor, 109 PS, kein Katalysator
- 2/88** 440 vorgestellt: fünftürige Schräghecklimousine mit großer Heckklappe, 1,7-l-Motor, 87 PS, unregelter Kat oder 95 PS mit G-Kat
- 2/90** Modelleinführung des 460 mit Stufenheck, alle Motoren mit G-Kat
- 9/91** Facelift
- 9/93** Fahrer-Airbag serienmäßig
- 12/96** Modell-Ende

**SCHWACHSTELLEN**

Geplatze Wasserschläuche – Folge: Überhitzungsschäden • Zylinderkopfdichtung undicht • Turbolader ausgefallen • störanfällige Elektrik • Zündsteuergerät defekt • elektrische Kraftstoffpumpe kaputt • Antriebswellen ausgeschlagen • Wassereinbruch im Kofferraum • Ölverlust an Motor und Getriebe • Lenkgestänge ausgeleiert • Türscharniere lose.

**Liebungsproblem der 400er:** die Lichtmaschine. Totalausfälle treten etwas zu häufig auf



**REPARATURKOSTEN**

Im Fall der Volvo 400er halten sich die Teilepreise in erträglichen Grenzen. Aus der Reihe tanzt nur der Anlasser, dessen Kosten den Rahmen der Mittelklasse weit überschreiten. Und leider geht gerade der Starter gerne kaputt.

- Kotflügel vorn ohne Lack ..... 570 Mark
- Scheinwerfer kpl. .... 360 Mark
- Bremsscheiben vorn ..... 320 Mark
- Bremssklötze vorn (ein Satz) ..... 190 Mark
- Getriebe (5-Gang) ..... 4050 Mark
- Motor ohne Anbauteile (AT) ..... 4350 Mark
- Lichtmaschine (AT) ..... 750 Mark
- Anlasser (AT) ..... 930 Mark
- Wasserpumpe ..... 430 Mark
- Auspuff ohne Kat ..... 675 Mark

Preise inkl. Lohn und MwSt. am Beispiel Volvo 460 GLE, 75 kW/102 PS, Baujahr 90

**FAZIT**

Die kleinen Modelle haben den Ruf Volvos nicht nur mit Ruhm bekleckert. Bis einschließlich Baujahr 90 war die Verarbeitung so laia, auch Motorschäden kamen vor. Wer sich jedoch für ein später gebautes Modell entscheidet, macht nichts verkehrt. Besonders viel Platz darf allerdings niemand erwarten, hier bieten die zwischen 4,31 und 4,43 Meter langen 400er sogar weniger als die Kompaktklasse-Konkurrenten.

**AB BJ. 91 EMPFEHLENSWERT**