

peugeot504.info

mot **auto-journal**

E 5939

vereinigt mit motor-Rundschau + krit

Belgien bfr 26,50, Dänemark dkr 4,-, Finnland Fmk 2,-, Frankreich FF 3,-, Griechenland Dr 20
Island lKr 47,-, Italien Lit 350, Jugoslawien Din 9,-, Kanada can \$ -,60, Korsika FF 3
Luxemburg lfr 23,-, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr 3,65 (inkl. moms.), Österreich ö S 12
Portugal Esc 17,50, Spanien Plas 40,-, Südafrika Rd -,53, Schweden skr 3,-, (inkl. mon
Schweiz sfr 1,80, Türkei TL 9,50, USA US \$ -,75.
Printed in Germ

Nr. 6 24. 3. 1973

DM 1.50

Marktübersicht:
Dachgepäckträger

Dauertest: 40000km
Citroen 2CV6
Eine gar nicht sobillige Ente

Autoreport:
Zugwagen für Caravan und Boot mit
Anhänge- und Dachlasten für alle Modelle

Vierertest:

Reiselimousinen der 2 Liter-Klasse

Audi 100 GL

BMW 520

Peugeot 504 TI

Volvo 144 E



mot-Service:

Nebelkarte

Wo muß man häufig
mit Nebel rechnen?



Vierertest Zweiliter- Klasse

Gute



Grundsatz bei allen Vierertests: Etwa gleiche Größe und Motorleistung, etwa gleiche Betriebskosten und ähnlicher Käuferkreis.

Hier geht es um starke Reiselimousinen der Zweiliterklasse, die mit 104 - 112 - 115 - 115 PS auch in den Fahrleistungen dicht beisammen liegen. Auch die Preisunterschiede sind relativ gering, denn Audi 100 GL und BMW 520 rücken durch viele Extras schon auf das Preisniveau des Volvo 144 E, dessen Grundausstattung recht vollständig ist. Trotz kürzlicher Preiserhöhung ist der Peugeot 504 TI im Verhältnis zur Serienausstattung immer noch der relativ billigste Wagen in dieser Vierergruppe.

Ein Wagen mit Frontantrieb (Audi) steht drei Konkurrenten mit der gerade in dieser Klasse weit überwiegenden Standardbauweise Motor vorn/Antrieb auf die Hinterräder gegenüber.

Preise

Transportkosten vergleichen

Bei den viertürigen Limousinen mit Grundausstattung ergibt sich innerhalb dieser Vierergruppe folgende Staffelnung:

Audi 100 GL	
ab Werk Neckarsulm	12 900 DM
BMW 520 ab Werk München	14 985 DM
Peugeot 504 TI mit Stahlschiebedach,	
ab Auslieferungslager	13 275 DM
Volvo 144 E	
ab Auslieferungslager	16 165 DM

Beim Peugeot haben wir also die Vorfahrt (= zusätzliche Transportkosten) gleich mitgerechnet. Dafür ergibt sich durch die drei Peugeot-Auslieferungsla-

Reise



ger in Saarbrücken, München und Krefeld der Vorteil, daß die weiteren Überführungskosten zum örtlichen Händler geringer sein können. Ähnliches gilt für die beiden Volvo-Auslieferungslager in Dietzenbach bei Frankfurt und Castrop-Rauel. Zum Preisvergleich am Wohnort muß man die Transport- bzw. Überführungskosten erfragen.

Zum 504 TI-Preis gehört das praktisch serienmäßige Stahlschiebedach. Auf Sonderwunsch kann man für 150 DM weniger den Wagen zwar ohne Schiebedach bekommen, aber das bedeutet stets Einzelbestellung mit erheblich längerer Lieferfrist. Bei Metalleffektlack oder Automatik ist das Schiebedach ohnehin serienmäßig. Zwei Wagen gibt es auch als zweitürige Limousine:

Audi 100 GL	
ab Werk Neckarsulm	12 525 DM
Volvo 142 E	
ab Auslieferungslager	15 265 DM

Wer beim Audi also vier Türen haben will, muß dafür 375 DM mehr bezahlen; beim Volvo sind es dagegen 900 DM – ein unverständlicher Preisunterschied. Die zweitürigen Limousinen haben jedoch einen nur geringen Marktanteil, bei Audi wie Volvo in Deutschland etwa 15%. Im Vierertest besprechen wir deshalb nur die viertürigen Limousinen.

Ausstattung

Mehr oder minder komplett

Vergleicht man die serienmäßige Ausstattung der deutschen Wagen in diesem

Vierertest (Audi 100 GL und BMW 520) mit den ausländischen Konkurrenten (Peugeot 504 TI und Volvo 144 E), dann fällt trotz der schon sehr gehobenen Preisklasse der Unterschied in der Sicherheitsausrüstung auf. Zwar sind bei Wagen der Zweilliterklasse heute Zweikreisbremsen, Bremskraftverstärker und Drehstromlichtmaschine längst serienmäßig, aber schon bei den Gürtelreifen gibt es wichtige Unterschiede.

Der Audi 100 GL hat im Grundpreis nur Textiltgürtelreifen 165 SR 14; für Stahlgürtelreifen der gleichen Größe von Uniroyal, Metzeler, Michelin und Continental muß man 60 DM Aufpreis bezahlen, für HR-Stahlgürtelreifen (nur Michelin XAS) sogar 125 DM Aufpreis.



Auch beim BMW 520 sind nur Textilgürtelreifen 175 SR 14 (derzeit ab Werk: Continental, Dunlop, Phönix und Veith-Pirelli) serienmäßig; für Stahlgürtelreifen muß man in der Größe 175 HR 14 jeweils 65 DM Aufpreis bezahlen, montiert werden Metzeler und Michelin XAS. Auf Sonderwunsch gibt es inzwischen auch 70er Reifen, Größe 195/70 HR 14, aber sie kosten in Verbindung mit 6 Zoll-Leichtmetallfelgen den enormen Aufpreis von 1373 DM — reiner Luxus.

Beim Peugeot 504 TI sind HR-Reifen als Grundausüstung vorhanden; montiert werden ab Werk neben den weit überwiegenden Michelin XAS auch Dunlop SP und Kleber V 10 GT — jeweils 175 HR 14. Auf kostspielige Sonderwünsche läßt sich Peugeot erst gar nicht ein.

Konsequenz zeigt auch der Volvo 144 E, in Deutschland fast ausschließlich mit Stahlgürtelreifen 165 SR 15 Michelin zX. Jedoch gestattet Volvo durch Zusatz in den Papieren ausdrücklich auch die Montage von 165 HR 15 und sogar von 70er Reifen (185/70 HR 15 oder VR); allerdings müssen solche Sonderwünsche durch Tausch am Neuwagen beim Händler erledigt werden. Ausweichmöglichkeit bei der belgischen Volvo-Montage neben Michelin (bei Lieferknappheit): Kleber und Veith-Pirelli.

Unsere Tabelle Seite 40 beweist, daß wichtige Sicherheitsdetails wie Frontscheibe aus Verbundglas, Gurte und Kopfstützen vorn, heizbare Heckscheibe beim Audi 100 GL extra bezahlt werden müssen, obwohl man sie für ein wirkliches GL-(= Grand Luxe-)Modell serienmäßig fordern kann. Mit diesen Extras rückt der Audi-Preis schon über den Peugeot 504 TI. Ebenso nähert sich der Preis des BMW 520 mit diesen Extras — heizbare Heckscheibe aber beim BMW im Grundpreis — dem Volvo 144 E.

Dafür gibt es beim Audi auch bereits ab Werk Automatikgurte vorn und normale hinten; für Peugeot und Volvo muß man sie extra kaufen. BMW liefert — vernünftigerweise — nur noch Automatikgurte für die Vordersitze; mit der verdeckten Rolle bietet sich damit ohnehin die praktischere Lösung. Denn so fällt es auch leicht, die Gurte anzulegen, weil man beim Fahren nicht behindert wird und zum Beispiel auch das Ausklappfach rechts unter dem Armaturenbrett leicht erreichen kann. Beim Volvo weist ein rotes Warnlicht „fasten seat belts“ (ganz wie im Flugzeug, den US-Vorschriften entsprechend) auf das Anlegen der Gurte hin; es erlischt beim belasteten Beifahrersitz auch erst nach Einrasten des zweiten Gurtchlosses zwischen den Vordersitzen.

Getriebeautomatik gibt es selbstverständ-

lich für jeden Wagen dieser Zweiliterklasse; es handelt sich sogar um gleiche Ausführung mit drei Gangstufen/Drehmomentwandler und Wählhebel auf Mittelkonsole. Sehr unterschiedlich sind jeweils die Aufpreise — immerhin eine Differenz von 260 DM zwischen Volvo und BMW.

Erstaunlicherweise liegt der Automatikanteil beim Audi 100 GL mit 10 % (bei den Zulassungszahlen 1972 in Deutschland) deutlich unter den Werten für die Automatik bei Peugeot 504 TI (mit 19 %) und BMW 520 (mit ebenfalls 19 %), während der Verkaufsanteil beim Volvo noch deutlich unter 10 % liegt.

Selbstverständlich lohnt sich gerade in dieser Preis- und Leistungsklasse eine vergleichende Automatik-Probefahrt, auch wenn man eher zu einem Wagen mit Viergang/Schaltgetriebe neigt. Beim Frontantriebs-Audi 100 hat sich in der Vergangenheit schon gezeigt, daß Automatikfahrer weniger über starken Profilverschleiß auf den Vorderrädern klagen — die sanfter anrollende Automatik brems das Fahrertemperament und damit auch die Neigung zu reifenfressenden Ampelsprints. Beim Audi gehören zum Aufpreispaaket auch vergrößerte Bremscheiben (vom Coupé) und Kontrollleuchte für die Handbremse. Als Audi-Spezialität gibt es ferner die „Kurzstreckenausüstung“ für 160 DM Aufpreis. Dafür werden ab Werk geliefert: Vorfunken-Zündanlage, vergrößerte Scheibenbremsen vorn mit verstärkten Belägen und zusätzlicher Kühlluftzuführung (beides vom Coupé). Außerdem wird für den Audi 100 GL eine HKZ-Zündung offiziell angeboten, Aufpreis 190 DM. Beide Werksausüstungen beweisen, wo Modellschwächen sind: bei der Zündung und bei der Standfestigkeit der vorn innenliegenden Scheibenbremsen.

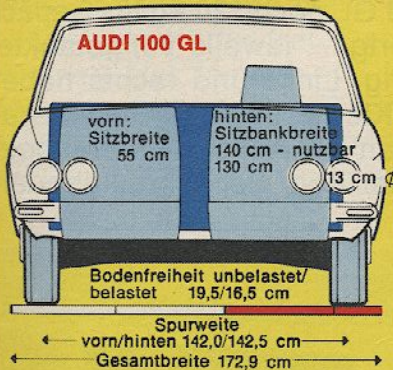
Nur für den BMW 520 gibt es Servolenkung (ab März 1973) und größeren Tank mit 70 statt 56 Liter Inhalt.

Das — praktisch serienmäßige — Stahlschiebedach des Peugeot 504 TI kann man mit den hochwertigen und viel dichter abschließenden Stahlkurbeldächern bei Audi und BMW (ab Werk) und bei Volvo (nachträglicher Einbau) natürlich nicht vergleichen. Die beträchtlichen Windgeräusche der 504-Karosserie gehen nicht zuletzt auf das Schiebedach zurück, das beim Öffnen gelegentlich klemmt und beim Schließen nur mit Geräusch- und Kraftaufwand in die vorderste Raste gedrückt werden kann. Auch beim Wagenwaschen verirrt sich leicht ein Wasserribsal nach innen; andererseits bezahlt man beim Peugeot für die Frischluftöffnung im Dach eben nur knapp den vierten Teil des BMW-Aufpreises. Kein Wun-

peugeot504.info

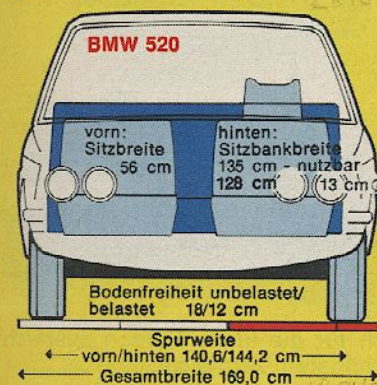
Ellenbogenbreite vorn/hinten 142/142 cm
Halogen-Doppelscheinwerfer (Abblend- und Fernlicht) serienmäßig - Kopfstützen auf Wunsch

Gesamthöhe unbelastet 142,5 cm



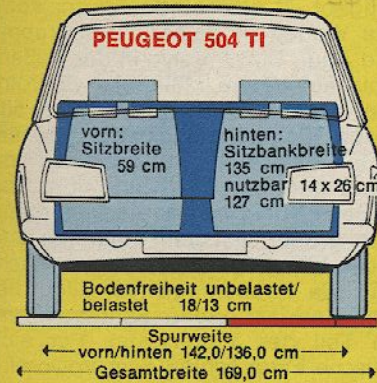
Ellenbogenbreite vorn/hinten 139/137 cm
Halogen-Abblend- und Fernlicht serienmäßig, Kopfstützen auf Wunsch

Gesamthöhe unbelastet 142,5 cm



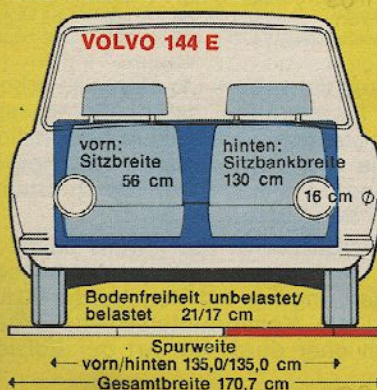
Ellenbogenbreite vorn/hinten 143/139 cm
Halogen-Fernlicht und Kopfstützen serienmäßig

Gesamthöhe unbelastet 145 cm



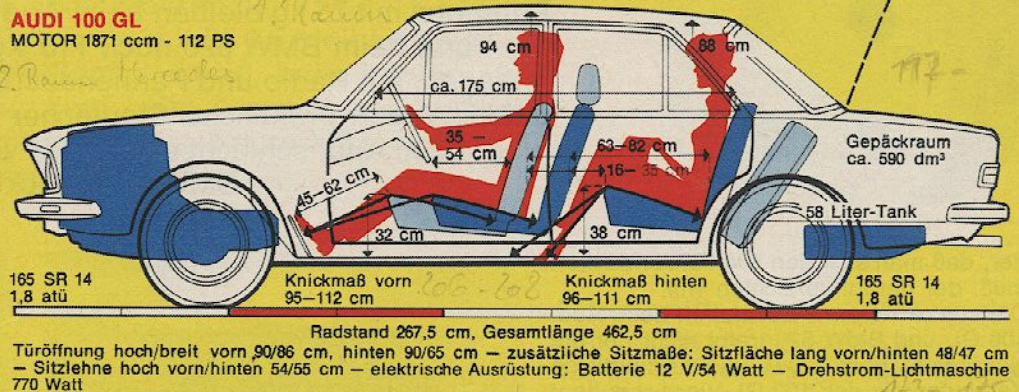
Ellenbogenbreite vorn/hinten 140/140 cm
Kopfstützen serienmäßig

Gesamthöhe unbelastet 145 cm



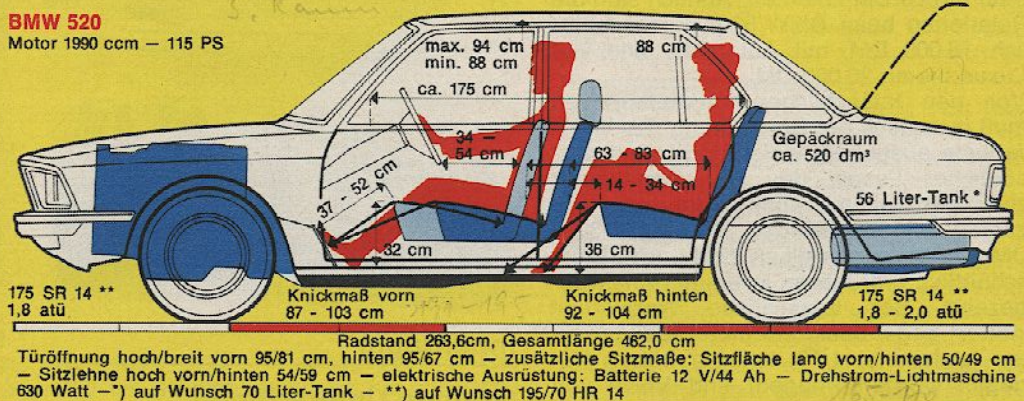
Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht 1100/450/1550 kg - tatsächliches Leergewicht des Testwagens vollgetankt 1130 kg, tatsächliche Zuladung 420 kg - zulässige Anhängelast gebremst / ungebremst 1100/550 kg - Dachlast bis 50 kg, vorn feste Dreieck- und Kurbel-Versenkenfenster - hinten Kurbel-Versenken- und feste Dreieckfenster

AUDI 100 GL
MOTOR 1871 ccm - 112 PS



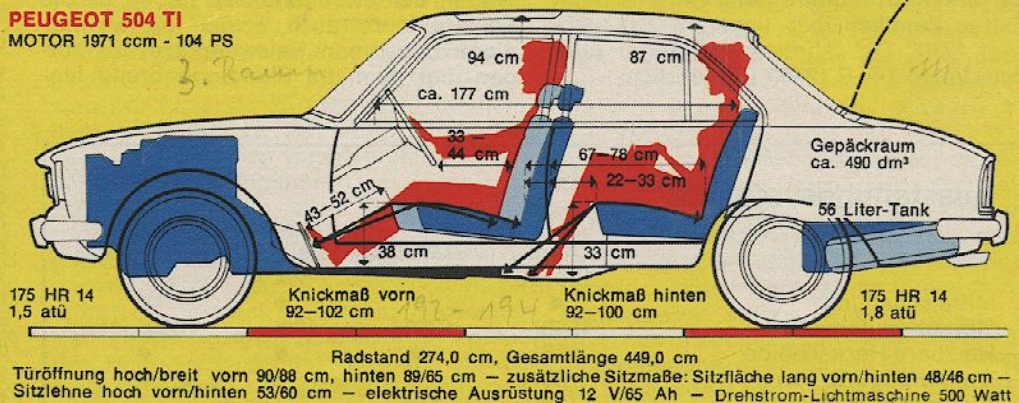
Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht 1230/470/1700 kg - tatsächliches Leergewicht des Testwagens vollgetankt 1290 kg, tatsächliche Zuladung 410 kg - zulässige Anhängelast gebremst / ungebremst 1200/500 kg - Dachlast bis 75 kg - vorn Kurbel-Versenkenfenster, hinten Kurbel-Versenken- und feste Dreieckfenster

BMW 520
Motor 1990 ccm - 115 PS



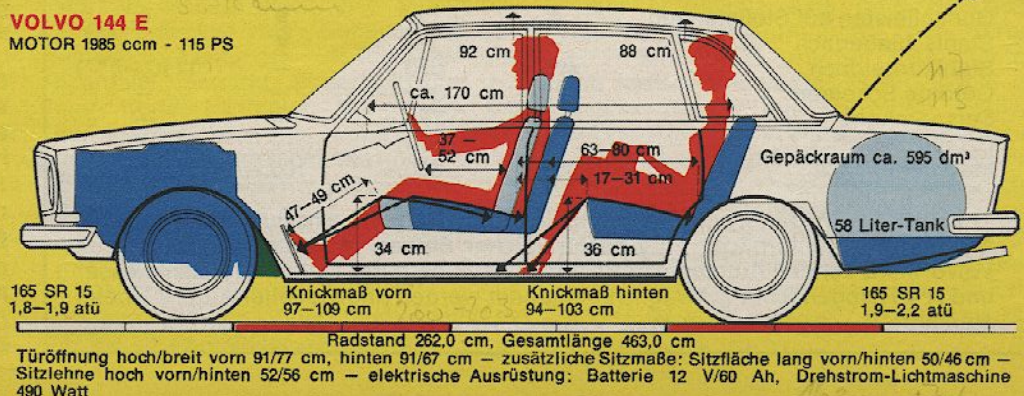
Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht 1230/480/1710 kg - tatsächliches Leergewicht des Testwagens vollgetankt 1235 kg, tatsächliche Zuladung 475 kg - zulässige Anhängelast gebremst / ungebremst 1100/650 kg - Dachlast bis 50 kg - vorn Kurbel-Versenkenfenster - hinten Kurbel-Versenken- und feste Dreieckfenster

PEUGEOT 504 TI
MOTOR 1971 ccm - 104 PS



Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht 1250/450/1700 kg - tatsächliches Leergewicht des Testwagens vollgetankt 1280 kg, tatsächliche Zuladung 440 kg - Zulässige Anhängelast gebremst / ungebremst 1200/600 kg - Dachlast bis 100 kg - vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel-Versenkenfenster - hinten Kurbel-Versenken- und feste Dreieckfenster

VOLVO 144 E
MOTOR 1985 ccm - 115 PS





Der mot-Testkoffersatz paßt leicht in den Gepäckraum des Audi 100 (links) und knapp beim BMW 520 (rechts). Das entspricht dem Volumen nach mot-Messung von 580 bzw. 520 Liter. Zu vier Personen mit 75 kg bleiben beim Audi 100 GL noch 120 kg für Gepäck und beim BMW 520 noch 110 kg übrig – jeweils vollgetankter Wagen, mit Radio und Pannenausrüstung. Links und rechts haben beide Wagen praktische Staufächer für Kleinzeug. Das Reserverad liegt beim Audi schlecht erreichbar vorn an der Abschlußwand, beim BMW abgedeckt unter dem Gepäckraumboden.

der, daß man sich den 504-Fahrer suchen muß, der darauf verzichten will.

Die starke Aufpreis-Eskalation beim Audi 100 GL und BMW 520 treibt nicht nur die Neupreise hoch. Der durchschnittliche Verkaufspreis des 100 GL-Viertürers liegt zwischen 13 500 und 14 500 DM; mit Luxusextras wie Stahlkurbeldach, Metalleffektlack und Kunstlederdach kann man einschließlich Automatik leicht auf 17 000 oder 18 000 DM kommen. Ähnlich sind die Relationen beim BMW 520: durchschnittlich 16 000 DM, mit Automatik und viel Luxus bis an 20 000 DM.

Von den tatsächlichen Verkaufspreisen muß man auch bei Berechnung des Wertverlusts ausgehen; viele Extras sind persönlicher Luxus, den der Zweitkäufer zwar gern nimmt, aber kaum extra bezahlen will. Zusätzliche 2000 oder 3000 DM zu den Listenpreisen sind nach durchschnittlich drei Jahren in erster Hand weggezehrt, der tatsächliche Wertverlust klettert gegenüber den mot-Tabellenwerten (siehe mot 4/73) spürbar höher. Dagegen werden Peugeot und Volvo von den Zweitkäufern als Einheitsmodelle eingestuft, mit positiven Auswirkungen beim Wiederverkauf. In der Praxis liegt der durchschnittliche Wertverlust während der ersten drei Jahre beim BMW 520 mit Extras deutlich über unserem Tabellenwert (2300 DM jährlich) und sogar über dem Volvo 144 E (2450 DM jährlich).



Innenraum

Geringe Unterschiede

Der Vergleich unserer Maßzeichnungen auf Seite 39 beweist die relativ geringen Unterschiede der Innenraummaße; bei Wagen der Zweiliterklasse haben es die Konstrukteure auch etwas leichter, für einen bequemen Reiseviertürer zu sorgen, bei dem die Ellenbogenbreite hin-



ten auch für die fünfte Person ausreicht. Die wichtigsten Vergleichsmaße:

	Audi	BMW	Peugeot	Volvo	
Radstand	267,5	263,6	274	262	cm
Außenlänge	462,5	462	449	462	cm
Innenraumlänge	175	175	177	170	cm

Der Peugeot ist also eindeutig der kompaktste Wagen in dieser Vierergruppe, während Audi, BMW, Volvo in der Außenlänge bis auf einige Millimeter übereinstimmen. Dafür zeichnet sich der 504 durch den längsten Radstand aus, ein Beweis für ausgewogene Achslasten und besonders geringen Überhang vorn und hinten. Beim Volvo ist der Hecküberhang erheblich größer als beim Audi 100 und erst recht beim BMW 520 – mit Nachteilen für die Straßenlage (vor allem bei schwerer Hecklast, siehe Fahrkapitel im zweiten Teil des Viererests). Für eine harmonische Figur fehlen dem Volvo einfach etwa 10 cm mehr Radstand.

	Audi	BMW	Peugeot	Volvo	
Außenbreite	172,9	169	169	170,7	cm
Ellenbogenbreite					
vorn	142	139	143	140	cm
hinten	142	137	139	140	cm
Sitzbreite vorn	55	56	59	56	cm
Sitzbankbreite	140	135	135	130	cm

Die dicken Volvo-Türen kosten also schon etwas Innenbreite, dafür bieten sie äußerst stabilen Seitenschutz. Zusätzlich haben ja alle Volvo-Modelle seit Herbst 1972 einen Flankenschutz durch Stahlrohre in den Türen.

Bei einer Sitzbreite von jeweils 55 oder einigen Zentimetern mehr ist für bequeme Unterbringung auf den Vordersitzen gesorgt; die Komfortunterschiede ergeben sich eher durch die Art der Polste-

Ausstattungsvergleich

	Audi 100 GL	BMW 520	Peugeot 504 TI	Volvo 144 E
Mittelschaltung	●	●	●	●
Getriebeautomatik	1290,-	1350,-	1200,-	1090,-*)
Heizbare Heckscheibe	135,-	●	●	●
Dreipunktgurte vorn	85,-	—	●	●
Automatigurte vorn	135,-	174,-	—	—
Gurte hinten	110,-	62,-	—	—
Kopfstützen vorn	95,-	134,-	●	●
Frontscheibe Verbundglas	155,-	139,-	●	●
Drehzahlmesser	●	212,-	●	—
Halogenlicht	●	●	●**)	—
Gummileisten auf Stoßstangen	●	●	●	●
Stahlschiebedach	—	—	●	—
Stahlkurbeldach	495,-	653,-	—	1110,-***)
Getönte Scheiben	425,-	311,-	—	—
Servolenkung	—	786,-	—	—
Großer Tank	—	74,-	—	—
Metalleffektlack	325,-	630,-	105,-	—

*) Nur 144 E (Viertürer) mit Automatik lieferbar, Aufpreis einschließlich Ölkühler;

) Nur Halogenfernlicht; *) nachträglicher Einbau. ● = serienmäßig. Beim Volvo 144 E können Automatigurte vorn, Dreipunktgurte hinten, Drehzahlmesser und H 4-Halogenlicht nachträglich eingebaut werden (individueller Aufpreis beim Händler).

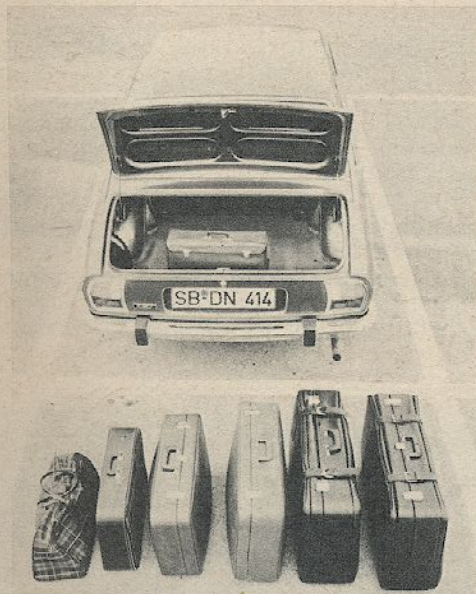
Text: E. Männer, Fotos: U. Schwab, Zeichnungen: J. F. Drkosch

peugeot504.info

Allein durch die Abschrägung des Hecks paßt beim Peugeot 504 (links) eine Tasche des mot-Testkoffersatzes nicht in den Gepäckraum mit 490 Litern, während es beim Volvo mit 595 Liter kaum Probleme gibt – da bleibt sogar noch Stauraum für weitere Taschen oder kleine Koffer frei. Zu vier Personen mit 75 kg bleiben beim Peugeot 504 TI noch 175 kg fürs Gepäck übrig, beim Volvo 144 E dagegen 140 kg. Das Reserverad liegt beim Peugeot ausklappbar unter dem Gepäckraumboden, beim Volvo steht es links und kann mit Gepäck in Berührung kommen.

Im nächsten Heft:

Fahrleistungen, Straßenlage, Komfort, Betriebskosten, Heizung/Lüftung, Geräusche, Qualität und Schlußwertung.



rung, aber da kann man auf Langstrecke keinem dieser vier Konkurrenten einen wesentlichen Vorteil zugestehen. Einen Pluspunkt haben jedoch die Volvo-Vordersitze durch die einstellbare Lehnenwölbung; dafür mußten wir im Vierer-Test erneut feststellen, daß die Polsterqualität bei den Volvo-Rücksitzen deutlich abfällt. Mittelarmstütze hinten zum Herausklappen hat jeder dieser vier Wagen.

Gepäckraum

Volumen und Lasten

Mindestens 500 Liter Gepäckraumvolumen gehören nach fester mot-Meinung zu einem Reiseviertel, den man auch für die größere Familie als Urlaubswagen einsetzen will. In dieser Vierergruppe liegt der Peugeot 504 – allein wegen des aus stilistischen Gründen eigenartig abgeschrägten Hecks – mit 490 Liter knapp darunter; nach der großen Bodenfläche wäre das Volumen bei normalem Heckabschluß etwa 550 Liter. An das 504-Heck hat man sich zwar gewöhnt, aber unpraktisch bleibt es doch; die fehlende Ladehöhe im hinteren Teil verhindert außerdem das Einladen von sperrigen Gegenständen, die etwa in den Audi 100 oder den Volvo mühelos hineinpassen. Von der Zuladung her steht dagegen der Peugeot viel besser da:

	Audi	BMW	Peugeot	Volvo
Gepäckraumvolumen	590	520	490	595 Liter
Tatsächliche Zuladung	420	410	475	440 kg
Gepäckgewicht zu 4 Personen à 75 kg	120	110	175	140 kg
Dachlast	50	75	50	100 kg

Fürs ganz große Urlaubsgepäck bleiben also die größten Reserven für den Dachträger beim Peugeot 504 TI übrig, wobei man für die ausgenutzten Dachlasten jeweils eine solide Abstützung in der Regenrinne voraussetzen muß.

Für häufige Auslastung des Gepäckraums sind beim Audi 100 GL durch das Werk folgende Umbaumöglichkeiten vorgesehen: Verstärkte Hinterfeder (Drehstab-Durchmesser 23 mm) oder die Tropenausführung, zu der neben Drehstabänderung auf 24 mm auch verstärkte Stoßdämpfer hinten gehören.

Zum BMW 520 ist keine Niveauregulierung für hohe Gepäcklast oder Anhängerbetrieb lieferbar, vorläufig auch nicht geplant. Nach den Testfahrten reagiert der Wagen selbst bei maximaler Heckbelastung nicht ausgeprägt negativ, das Heck sackt deutlich weniger ein als etwa beim Audi 100. Werksempfehlungen zum Umbau gibt es nicht – oder noch nicht – beim BMW 520.

Beim Volvo 144 E besteht die Möglichkeit, auf die Kombi-Hinterradfederung umzubauen. Dazu gehören außer verstärkten Federn auch eine Gummiball-Zusatzfederung als Endanschlag bei schwerer Last, die Stoßdämpfer sind ebenfalls verstärkt. Aber auch hier muß man Komforteinbußen hinnehmen; Umbau lohnt wirklich nur, wenn man häufig mit vollem Gepäckraum fährt oder die zulässige Anhängelast ausnützen will.

Beim Beladen des Volvo stört manchmal die relativ hohe Blechabschlußwand; bei den anderen drei Wagen sind schwere Gegenstände wesentlich leichter zu bewältigen, weil die Gepäckraumöffnung um 10 bis 15 Zentimeter tiefer liegt.

Fahrpraxis

Einer unter Durchschnitt

Trotz vier Produktionsjahren ist der Audi 100 bei der Bedienung immer noch vorbildlich. Die Karosserie läßt sich tadellos überblicken, auch kleine Fahrer können das Heck sehen. Die Mittelschaltung arbeitet sehr exakt, dazu deutliche Sperre vor dem Rückwärtsgang. An den Instrumenten ist wie bei den anderen Bedienungsorganen nichts zu kritisieren. Die grünen Instrumente mit roten Zeigern sind bei Nachtfahrten besonders angenehm.

Die BMW 520-Karosserie läßt sich nach vorn und seitlich gut übersehen, das abfallende Heck muß man nach Gefühl abschätzen. Für die Mittelschaltung wünschen wir uns eine kräftigere Sperre vor dem Rückwärtsgang. Beachten bei einer Probefahrt: Höhenverstellung des Fahrersitzes und Längsverstellung der Lenksäule (Aufpreis 198 DM) ergeben eine individuell noch besser einstellbare Sitzposition. Lobenswert sind die absolut spiegelfreien Instrumente mit orangefarbener Beleuchtung, die bei langer Nachtfahrt die Augen besonders schont.

Beim Peugeot 504 TI waren wir im Vierer-Test mit der Bedienung noch weniger zufrieden als früher. Das Armaturenbrett muß nicht nur aus optischen Gründen (es wirkt billig und glitzert) dringend geändert werden. Die Instrumente lassen sich schlecht ablesen, sind zu schwach beleuchtet und auch nicht frei von Spiegelungen. Der Handbremshebel auf der Mittelkonsole liegt zu hoch, dadurch ungünstige Hebelwirkung und Behinderung beim Durchsteigen. Die Hupenbetätigung mit Fingerhebel rechts an der Lenksäule gefällt uns gar nicht; es ist zugleich der Blinkerhebel, wobei leider eine viel zu früh einsetzende Rückstellwirkung ein Dauermerkmal des Peugeot 504 geworden ist. Lobenswert bleibt dagegen die exakte und leichtgängige Mittelschaltung. Nach vorn und seitlich ist der 504 gut zu übersehen, das abgeschrägte Heck muß man einkalkulieren.

Die kantige Volvo-Karosserie bringt trotz hoher Gürtellinie eine gute Übersicht. Das neue Armaturenbrett (seit Herbst 1972) mit gut ablesbaren Instrumenten und logisch angelegter Mittelkonsole ist in allen Punkten ein Fortschritt. Endlich bekam auch der Volvo einen Fingerhebel rechts an der Lenksäule für Wischer/Wascher. Alle vier Konkurrenten haben damit elektrisch betätigten Scheibenwascher. Volvo-typisch bleibt leider die viel zu schwergängige und hakige Mittelschaltung. Der Handbremshebel links vom Fahrersitz ist vom Beifahrer kaum zu erreichen.