

Belgien bfr 26,50, Dänemark dkr 4,-, Finnland Fmk 2,-, Frankreich FF3,-, Griechenland Dr 20,-, Island iKr 47,-, Italien Lit 350, Jugoslawien Din 9,-, Kanada can \$ -,60, Korsika FF 3,80, Luxemburg lfr 23,-, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr 3,65 (inkl. moms.), Österreich ö S 12,-, Portugal Esc 17,50, Spanien Ptas 40,-, Südafrika Rd -,53, Schweden skr 3,-, (inkl. moms.), Schweiz sfr 1,80, Türkei TL 9,50, USA US \$ -,75. Printed in Germany

mot auto-journal

Nr. 7 7.4.1973

DM 1.80

Kaufberatung: Autoantennen
Marktübersicht: Scheibenwascher

Vierertest:

2-Liter-Klasse Schlußwertung

Audi 100 GL

BMW 520

Peugeot 504 TI

Volvo 144 E



Test: Opel Manta Berlinetta

Die neuen Auto- preise

**zum
Frühjahr**



Test: Japanischer Front- triebler unter 7 000 DM Datsun Cherry

Wie wird man alte Autos...





Vierertest Zweiliter- Klasse (2)

Im ersten Teil des Vierertests von starken Reiselimousinen mit Grundpreisen zwischen 12 900 und 16 185 DM ging es um Preise und Aufpreise, um Besonderheiten der Ausstattung, die empfehlenswerten Extras und das Raumangebot für Insassen und Gepäck. Im zweiten Teil geht es um die Fahrindrücke, die Fahrleistungen und Betriebskosten.

Gute Reise

Audi 100 GL-Fahren

Leichtfüßig und komfortabel

Der Ruf des Audi 100 für müheloses Fahren trifft auch für das GL-Spitzenmodell zu, das gegenüber der Anfangsserie noch spürbar verfeinert worden ist.

Die Modellpflege im Detail betraf die Vergaserabstimmung, die Ansaug- und Auspuffgeräusche und die Motorlagerung. Als Sportmotor kann man dieses 112 PS-Triebwerk heute nach dem Geräuschbild nicht mehr bezeichnen; natürlich wird das Geräusch über 5000 U/min kräftiger, aber selbst volles Ausdrehen – gestrichelter Warnbereich zwischen 5900 und 6200 U/min, roter Warnbereich ab 6200 U/min – belästigt nicht.

Diese Warnsektoren sind recht vorsichtig angelegt. Der 100 GL-Motor dreht so stürmisch hoch, daß auch über 6500 U/min noch kein Leistungsabfall zu merken ist. Selbst 7000 U/min können erreicht werden, was nach Abzug der Drehzahlmesser-Voreilung effektiv 6750 U/min bei unserem Testwagen entsprach. Der Audi 100-Motor hat keinen Drehzahlbegrenzer; der Fahrer hat es also selbst in der Hand bzw. im Gasfuß, ob er für lange Motorlebensdauer den Drehzahlmesser respektiert. Beim kalten Motor würden wir ohnehin 4000 U/min (= 120 km/h im vierten Gang) einhalten.

In der Höchstgeschwindigkeit zeigte sich unser 100 GL-Testwagen mustergültig.

Bei 5100 km auf dem Tacho übertraf er mit 181,2 km/h im Mittel von vier Messungen sogar die Werksangabe von 179 km/h und war damit eindeutig Schnellster in dieser Vierergruppe. Allerdings steht bei dieser Spitze die Nadel des Drehzahlmessers schon im roten Feld, 180 km/h sind genau 6000 U/min. Mustergültig war dieser 100 GL auch im Verbrauch, im Mittel 12,5 Liter Super/100 km. Ölverbrauch war über genau 2000 km im Vierertest nicht meßbar.

Zur Bewertung von Straßenlage und Komfort muß man die Belastung berücksichtigen. Mit maximal drei Personen und leerem Heck zeigt sich der Audi 100 GL nur von seinen Sonnenseiten. Die Fe-

derung ist dann sehr komfortabel, zusammen mit den vorzüglichen Sitzen ein idealer Langstreckenwagen. Die Frontantriebsvorteile zeigen sich uneingeschränkt. Hervorragend ist die Spurtreue selbst auf ausgefurchten Autobahnen; man fährt ohne Risiko auf welligen Strecken mit Geschwindigkeiten, die den Volvo im Vergleich schon herumtänzeln lassen. Von Reaktionen auf Seitenwind ist dann keine Rede, auch die leichte Untersteuerneigung in Kurven fällt nur bei extremer Fahrweise auf. Das Durchdrehen der Vorderräder bei Ampelstarts hält sich in Grenzen; die guten Winteranfahrereigenschaften des Audi 100 GL bleiben bis zu mittlerer Belastung erhalten.

Bei voller Belastung zeigt sich der Audi von einer deutlich empfindlicheren Seite. Bei schwerer Hecklast spürt man auch etwas sanfteren Seitenwind, das Auspendeln der Wagenbewegungen über Autobahn-Längsfugen erfordert Feinarbeit am Lenkrad. Gefährlich ist ein vollbelasteter Audi 100 zwar nicht zu nennen, aber schnelle Spurwechsel verlangen Vorsicht. Gleiches gilt für das dann ausgeprägte Überschieben der Vorderräder, damit man auf Glätte (speziell bergab) nicht überrascht wird.

Das starke Einsacken des beladenen Hecks haben wir beim Audi 100 seit Jahren kritisiert. Eine geänderte Hinterachsabstimmung mit Vulkullan-Gummipuffern, die mit progressiver Wirkung (ähnlich Audi 80) diesem Einsacken entgegenwirkt, wird erst ab Mai 1973 in Serie gehen. Unser 100 GL-Testwagen von Januar 1973 war noch die ältere Serie; wir werden demnächst die Gegenprobe mit einem voll beladenen neuen Wagen machen.

Mit voller Belastung wurde bei der bisherigen Audi 100-Hinterachse der Federweg hinten schon recht knapp; die Rücksitz-Mitfahrer spüren dann Fahrbahnstöße erheblich stärker.

Bei voller Hecklast schreien die stark entlasteten Vorderräder schon bei mittelscharfem Anfahren auf; ein schneller Start verlangt da viel Feingefühl. Im Winter fällt es dann auch erheblich schwerer, trotz grobstolliger Reifen eine verschneite Steigung zu bewältigen.





Im optischen Vergleich zeigt sich der Unterschied zwischen den sachlichen Armaturenbrettern bei Audi 100 GL (oben links), BMW 520 (oben rechts) und Volvo 144 E (unten rechts) gegenüber dem Peugeot 504 TI, bei dem es verschiedene Bedienungsfehler gibt. Serienmäßig ist der Drehzahlmesser nur beim Audi und Peugeot; beim BMW gibt es ihn als Extra ab Werk und beim Volvo zum nachträglichen Einbau vom Händler. Großes Foto unten: Halogen-Nebelleuchten gibt es als Sonderausrüstung ab Werk für Audi und BMW, am Volvo ebenfalls nur nachträgliche Montage.



peugeot504.info

Die neue Motorlagerung seit Mitte 1972 hat das Rücken des Triebwerks fast ganz beseitigt; eine noch vorhandene Neigung zum Anruckeln ist eher auf die serienmäßige Zündanlage zurückzuführen, die ohne HKZ-Zündung oder Vorfunken-Zündkerzen (im „Kurzstreckenpaket“) immer noch nicht ganz sauber arbeitet, wenn man aus niedrigen Drehzahlen voll beschleunigt. Im übrigen ist dieser 112 PS-Motor erstaunlich elastisch; er zieht bereits aus 2000 U/min kraftvoll an. Die Belüftung des Audi 100 ist immer noch Sonderklasse; speziell der breit gefächerte Frischluftaustritt über die ganze Armaturenbrettmitte verhindert lästige Zugluft. Mit der Heizwirkung kann man zufrieden sein, jedoch setzt sie nach dem Kaltstart etwas zögernd ein. Heizbare Heckscheibe sollte ein GL-Luxusmodell aber unbedingt serienmäßig haben.

BMW 520-Fahren

Charakterwandel

BMW will mit der neuen 520-Limousine einen Käuferkreis ansprechen, der in Richtung Audi und selbstverständlich auch Mercedes den Komfort eindeutig vor Sportlichkeit setzt.

Lange Federwege vorn und hinten haben die erste wirklich komfortable BMW-Limousine entstehen lassen; vor allem für die Rücksitz-Mitfahrer ist der 520 sogar angenehmer als die BMW-Sechszylinder. Selbst schlechte Autobahnstücke werden ausgegübelt; mit vollem Gepäckraum schlägt zwar die Hinterradfederung an, aber lästige Fahrbahnstöße sind das immer noch nicht.

Volle Belastung verträgt der BMW 520 ohnehin deutlich besser als der Audi 100 GL. Er neigt auch dann nicht zu Unsicherheiten durch Heckschlingern, weil weder die Spurstabilität auf der Geraden noch die Reaktion auf Seitenwind sich mit vollem Gepäckraum wesentlich verändert. Auch in den Motoreigenschaften zeigt sich beim 520 ein BMW-Charakterwandel. Trotz der Leistungssteigerung von 100 auf 115 PS wirkt dieser Vergasermotor gehemmter als früher, er ist auch unelastischer geworden. Da spielt freilich das erhebliche Mehrgewicht der Karosserie – immerhin etwa 170 kg gegenüber dem 2000, bei vollem Tank – eine Rolle. Der etwa um den gleichen Betrag leichtere Audi 100 GL zieht dem BMW 520 an

langen Autobahnsteigungen noch deutlicher davon als in der Ebene.

Vergaserschwierigkeiten hatten wir mit dem jetzigen 520-Testwagen keine mehr, auch Kaltstart und Kaltlauf waren einwandfrei. Im Verbrauch erreichte der BMW über rund 3000 km auf den Zehntelliter genau den gleichen Durchschnittswert wie der Audi, also 12,5 Liter Super/100 km. 1 Liter Öl mußte nachgefüllt werden, Verbrauch also etwa 0,3 Liter/1000 km. Mit dem Drehzahlbegrenzer, der ein Höherdrehen über rund 6500 U/min (mit einer Toleranz von ± 150 U/min) nicht zuläßt, hat BMW auch beim 520-Motor die konstruktive Notbremse für lange Motorlebensdauer gezogen. Den Warnbereich im Drehzahlmesser (als Extra) ab 6200 U/min muß also auch ein forscher Fahrer respektieren, weil sonst der Vorwärtstrandang etwa beim Überholen ziemlich abrupt blockiert wird – der Motor röchelt dann mit Zündaussetzern weiter.

In der Höchstgeschwindigkeit erreichte der Testwagen trotz nahezu 12 000 km auf dem Tacho die vom Werk genannte Spitze nur knapp, wir stoppten 172,4 statt 173 km/h. Das entspricht ca. 6200 U/min im vierten Gang. Bleibt man auf Autobahngeländen im Vollgas, dann kann der 520-Motor sogar bis an seine konstruktive Drehzahlgrenze kommen.

In der Beschleunigung wirkt der BMW 520 deutlich lahmmer als etwa der BMW 2002, kein Wunder bei einem Leergegewichtunterschied von etwa 260 kg. Die reinen Meßwerte fallen dabei gegenüber dem Spitzenreiter Audi gar nicht so sehr ab, aber das Wegpreschen muß man diesem BMW-Motor regelrecht abpressen. Die weitgehende Abgasentgiftung erweist sich hier wieder einmal als temperamethemmend.

Volles Einsetzen der Motorkraft überfordert die Bodenhaftung der Hinterräder praktisch nie, schon gar nicht bei Heckbelastung. Dann verbessern sich auch die Wintereigenschaften: leichteres Anfahren an Steigungen. Ein besonders wintertüchtiges Auto ist der BMW 520 jedoch auch mit guter Bereifung nicht.

Bei Hecklast ist die Wegwischneigung der Hinterräder auf Schnee einzukalkulieren; unser 520-Testwagen mit vier zusätzlichen Rädern (= 80 kg im Gepäckraum) übersteuerte auf Glätte rasch.

Überragend gut ist die Heizwirkung, schnelles Einsetzen und feine Dosierung erfreuen bei Winterfahrten immer wieder. Auch die Belüftung arbeitet problemlos; Heizfäden in der schrägen Heckscheibe sind serienmäßig.

Der BMW 520-Motor wirkt ziemlich rau, mit Steigerungen bei 3000 und um 5500 U/min; da kommt schon der Wunsch nach einem kultivierten Sechszylindermotor auf, der für 1974 – aber weit teurer – auch zusätzlich geplant ist.

Peugeot 504 TI-Fahren

Karosserie zu laut

Das Fahrwerk des Peugeot 504 (früher Injection = Einspritzer, heute als TI bezeichnet) sammelt seit Herbst 1968 immer wieder gute Noten. Daran hat sich auch heute in der Konkurrenz der Zweiliterklasse nichts geändert; die Anforderungen von Straßenlage und Komfort sind so gut erfüllt, daß selbst der viel jüngere BMW 520 mit gleicher technischer Linie ihn nicht übertrifft. Die positive Bewertung gilt dabei für den wenig wie für den voll belasteten Wagen; das 504-Heck sackt nur wenig ein, der extrem lange Radstand läßt den Wagen auch dann noch sehr spurstabil bleiben. Über schlechte Straßen braucht man sich im großen Peugeot ebensowenig aufzuregen wie über schlechte Witterung. Die Seitenwindinflüsse bleiben stets gering, die präzise Lenkung geht leicht und vermittelt trotzdem das gewünschte Richtungsgefühl (der BMW erfordert erheblich mehr Lenkkraft beim Rangieren, der Audi allerdings noch weniger).

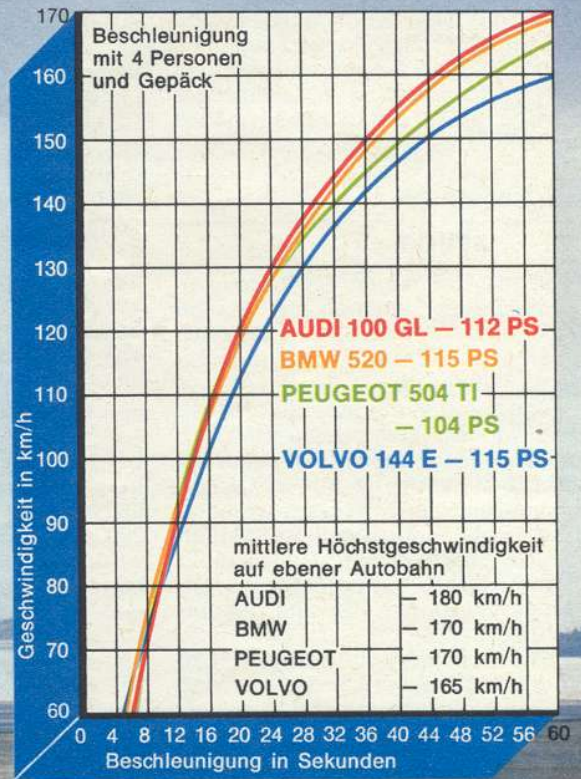
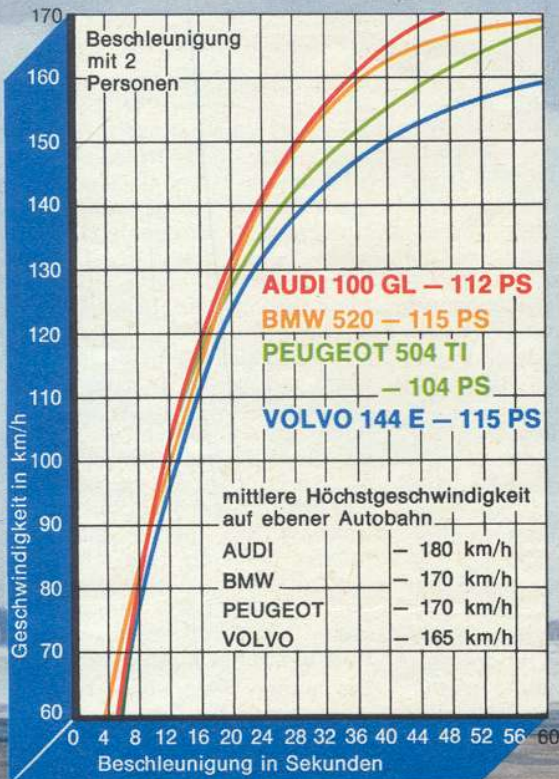
Die langen Federwege werden nie ganz weggezehrt; die Rücksitz-Mitfahrer sitzen ebenso komfortabel, wenn der Gepäckraum vollgestopft ist. In der Fahrpraxis ist der Peugeot 504 TI auch durch den ebenso kultivierten wie zugkräftigen Einspritzmotor ein angenehmer Reisewagen. Deshalb fällt er gegenüber dem BMW 520 trotz nomineller Minderleistung von 11 PS kaum ab. In der Spitze war der Vierertest-504 TI mit gestoppten 172,2 km/h praktisch gleich schnell.

Trotz Einspritzung darf man vom 504 TI jedoch kein Verbrauchswunder erwarten; das Testmittel lag mit 13,3 Liter Super/100 km um knapp einen Liter höher als





In der Beschleunigung fällt der etwas lahm wirkende Volvo 144 E mit voller Belastung etwas stärker gegenüber den drei Konkurrenten ab als mit geringer Belastung, obwohl er vollgetankt immerhin noch 30 kg leichter ist als der BMW 520 mit gleicher Motorleistung. Der Audi 100 GL läuft als weitaus leichtester Wagen in dieser Vierergruppe selbst dem Peugeot 504 TI davon. Dabei hat der Audi als Frontantriebswagen das Handicap des schlechteren Starts; beim scharfen Anfahren aus dem Stand drehen die Vorderäder – vor allem bei Heckbelastung – leicht durch.



Beschleunigung mit zwei Personen

	Audi	BMW	Peugeot	Volvo
0–80 km/h	8,0	7,5	7,8	8,5 sec
0–100 km/h	11,5	12,3	11,5	13,0 sec
0–120 km/h	16,3	17,3	17,0	18,7 sec
0–140 km/h	23,7	24,0	26,7	29,5 sec

Beschleunigung mit vier Personen und Gepäck

	Audi	BMW	Peugeot	Volvo
0–80 km/h	9,5	9,0	9,3	9,8 sec
0–100 km/h	14,0	14,3	14,0	15,8 sec
0–120 km/h	19,8	20,8	20,5	23,0 sec
0–140 km/h	29,7	31,0	32,8	35,8 sec

TEXACO -Service-Station
 Bernhard Craul
 28330 Bremen
 Gottfr.-Menken-Str.14, T.0421/550256

Beim BMW 520 ist das Bordwerkzeug ① auf der Innenseite der Gepäckraumhaube gut erreichbar. Beim Peugeot 504 TI klappt das Reserverad ② nach unten heraus. Beim Audi 100 GL kommt man nur mit Mühe an das weit vorn liegende Reserverad ③ heran. Beim Volvo 144 E ist der hintere Überhang der Karosserie ④ ungewöhnlich groß. Serienmäßig bietet der Volvo vorbildliche Ausführung der Kopfstützen und Gurte ⑤ für die Vordersitze, beim Peugeot 504 TI ⑥ sind sie nicht so gut angelegt, und der Handbremshebel liegt entschieden zu hoch.

beim Audi und BMW. Nach 2500 km mußten wir beim Peugeot einen halben Liter Öl nachfüllen.

Auf dem serienmäßigen Drehzahlmesser kann man gut kontrollieren, wie bullig dieser 104 PS-Motor schon ab 1500 U/min anzieht und wie gleichmäßig die Leistungsabgabe bis etwa 6500 U/min ist. Auch das Motorgeräusch weist den Peugeot als kultivierten Reisewagen aus.

Im krassen Gegensatz dazu stehen jedoch die beträchtlichen Windgeräusche der 504-Karosserie. Schon bei etwa 120 km/h pfeift sie so stark, daß man das Radio lauter stellen muß. Über 150 km/h ist Radiohören oder Unterhaltung nur noch mit beträchtlichem Lärmaufwand möglich. Jammerschade, daß man sich in diesem Punkt bei Peugeot so schwerhörig zeigt. Die Geräuschquellen sind dabei vor allem die Fenstereinfassungen und das Stahlschiebedach.

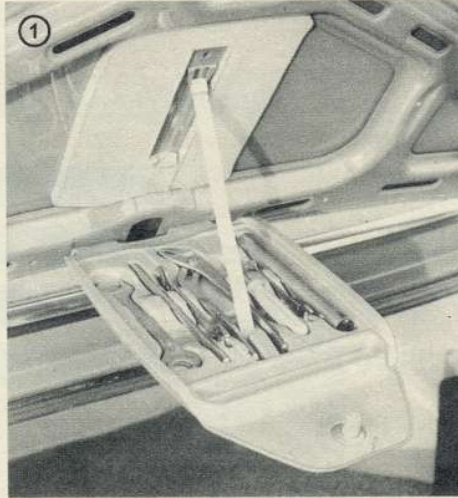
An der schwachen Heizwirkung hat sich leider nichts geändert, im Stadtverkehr muß man nach zögerndem Anwärmen stets das Gebläse mitlaufen lassen. Mit gutem Grund bietet das Werk unter Bestellnummer 96 1205 eine Grillabdeckung für 25,97 DM (elfenbein oder grau) an, die für überwiegenden Kurzstreckenverkehr dringend zu empfehlen ist. Bei der Belüftung muß man als Pluspunkt das praktisch serienmäßige Stahlschiebedach einrechnen; die Kopfraumbelüftung ist jedoch zu sehr auf die Wagenmitte konzentriert. Bei der Entlüftung gibt es Belästigung durch Zugluft; heizbare Heckscheibe serienmäßig.

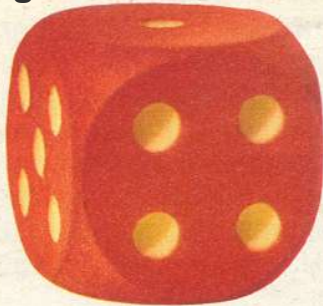
Volvo 144 E-Fahren

Hinterachsprobleme

In den Fahrwerksabmessungen entspricht die heutige Volvo 140-Modellreihe immer noch den 120-Modellen der sechziger Jahre, im Verhältnis zur wuchtigen Karosserie also eine zu schmale Spur und etwa zehn Zentimeter zu wenig Radstand. Aus diesen Proportionen ergeben sich die Volvo-Fahrwerksprobleme weit stärker als aus dem Festhalten an der hinteren Starrachse. Durch beträchtlichen Hecküberhang ist der Hebelarm von Gepäcklast aufs Fahrverhalten festgelegt; der voll beladene Volvo hat deutlich mit Spurproblemen zu kämpfen. Auf welligen Straßen muß der Fahrer ebenso aufpassen wie im böigen Seitenwind. In beiden Fällen wünscht man sich auch eine präzisere Lenkung, die um die Mittelage weniger labil ist.

Auf guter Fahrbahn verträgt der Volvo durchaus eine flotte Gangart; die straffe Stoßdämpfung drückt die Hinterräder fest auf den Boden. Die leichte Untersteuerneigung bleibt dann unproblema-





tisch. Auf glatter Fahrbahn neigt der Volvo bei etwas kräftigeren Lenkkorrekturen zum Karosserieaufschaukeln. Darunter leiden auch die Wintereigenschaften, weil sich der Wagen – vor allem bei viel Hecklast – nur mit einiger Mühe stets sauber auf Kurs halten läßt. Das Anfahren im Winter zeichnet dagegen den Volvo in dieser Vierer-Konkurrenz aus.

Für befriedigende Straßenlage muß natürlich das relativ einfache Fahrwerk straff gefedert sein; der Federweg ist vor allem hinten gering, bei vollem Gepäckraum schlägt die Federung voll durch, was dann auch die Rücksitz-Mitfahrer zu spüren bekommen.

Zum ungünstigen Gesamteindruck trägt dabei auch der brummige Motor bei, der trotz Einspritzung ziemlich träge wirkt und erst jenseits 2500 U/min so richtig munter wird. Über 5000 U/min läuft er ausgesprochen rauh. Dafür kommt er unter allen Umständen mit Normalkraftstoff aus, was sich in der Kostenbilanz trotz höherem Verbrauch (14,4 Liter/100 km über 2000 km) wieder geldsparend auswirkt. Ölverbrauch im Test etwa 0,3 Liter/1000 km.

In der Höchstgeschwindigkeit schaffte auch der jetzt gemessene Testwagen mit 17 000 km auf dem Tacho die Werksangabe von 170 km/h nicht; unser Testmittel lag bei 166,6 km/h, im vierten Gang einer Drehzahl von 5800 U/min entsprechend. Damit liegt die Spitze noch unter dem orange Warnsektor des Drehzahlmessers (Händlereinbau) von 6000 bis 6500 U/min; den roten Warnsektor ab 6500 U/min hält man wegen des lauten Motors auch beim Ausdrehen in den untersten Gängen freiwillig ein.

Erste Klasse ist die Volvo-Heizung, in der Wirkung wie beim Dosieren. Auch die Belüftung wurde durch die vier neuen Drehdüsen wirksamer; zusätzlich noch Fußraumbelüftung mit Seitenklappen. Auch die Entlüftung überzeugt, heizbare Heckscheibe hat jeder Volvo seit längerer Zeit serienmäßig.

Qualität

Probleme trotz Ausreifung

Wer einen Zweiliterwagen kauft, weil er im durchschnittlichen Fahrbetrieb in der Mechanik weniger beansprucht wird als ein Einliterwagen, für den lohnt sich abgesehen von Raum und Komfort die teure Anschaffung gerade auf längere Sicht. Vor Problemen mit dem einzelnen Wagen und bei scharfer Beanspruchung bewahrt aber auch ein Zweilitermodell nicht, wie das Beispiel Audi 100 GL zeigt. Trotz Verbesserungen gibt es bei dieser stärksten deutschen Frontantriebslimousine immer noch Schwierigkeiten mit der

Verbrauch Liter/100 km

	10	11	12	13	14	15	16	17	18
AUDI	9,4			12,5	Super			15,8	
BMW	9,2			12,5	Super			15,8	
PEUGEOT	9,6			13,3	Super			16,4	
VOLVO	9,6				14,4	Normal			17,1

Feste Kosten

Feste Kosten pro Jahr – Wertverlust – Summe der festen Kosten pro Jahr mit Wertverlust

	1000	2000	3000	4000 DM
AUDI	1408,—	1900,—		3308,—
BMW	1473,—	2400,—		3873,—
PEUGEOT	1423,—	2000,—		3423,—
VOLVO	1473,—	2400,—		3873,—

Laufende Kosten

pro 100 km: Kraftstoff, Öl*, Reifen, Werkstatt

	10	15	20 DM	
AUDI	9,00	* 1,95	6,90	18,45
BMW	9,00	* 2,40	7,30	19,35
PEUGEOT	9,50	* 2,25	6,85	19,20
VOLVO	9,35	* 1,80	7,25	19,00

Monatliche Kosten

ohne / mit Wertverlust bei 15 000 Jahres-km

	300	400	500	600 DM
AUDI	348,—			506,—
BMW	365,—			565,—
PEUGEOT	358,—			525,—
VOLVO	360,—			560,—



Standfestigkeit der Bremsen und im Kurzstreckenbetrieb mit der Zündanlage. Die Preisliste zeigt mit speziellen Extras, daß Audi sich darüber klar ist.

Bei der Verarbeitung hat es in der Vergangenheit des Audi 100 immer wieder Höhen und Tiefen gegeben; die mehrfache Produktionsverlagerung von Ingolstadt nach Wolfsburg und heute fast ausschließlich Neckarsulm hat jeweils Einarbeitungsprobleme gebracht, beispielsweise bei der Lackqualität. Von der früheren Unnahbarkeit der Audi-Kundendienstabteilung haben wir in jüngster Zeit wenig gehört. Der Ausbau des Audi NSU-Servicenetzes ist im Bundesgebiet weitgehend abgeschlossen, mit derzeit 1400 Werkstätten ist das Netz jetzt auch sehr dicht. Abgesehen von etlichen Vergaser-schwierigkeiten begann die BMW 520-Produktion im September 1972 mit einem erfreulichen Hoch. Diese Mängel sind behoben, es kam bei zwei von uns gefahrenen Vergaser-520 aus neuester Serie nicht mehr zu Schieberuckeln. In der Karosserieverarbeitung machten unsere bisherigen Testwagen (zwei 520 und ein 520 i) einen überaus soliden Eindruck; ob er auch auf Dauer anhält, soll ein Dauertest des 520 beweisen. Unangenehm war beim Vierertest-BMW das häufige Zufrieren der Türschlösser und das Festfrieren der Türen auf den Türdichtungen. Es spricht aber wegen der überaus gründlichen Entwicklung (gründlicher als bei jedem neuen BMW des letzten Jahrzehnts) einiges dafür, daß mit dem 520 die etwa 1140 Servicestellen nicht unnötig viel Arbeit bekommen.

Beim Peugeot 504 TI ist die Mechanik völlig ausgereift, das gilt auch für die Kugelfischer-Einspritzung. Selbst die früher beim 504 so bösen Rostansätze gehören endlich der Peugeot-Vergangenheit an – was allerdings kein Trost für Besitzer älterer Wagen ist. Jahrelange Einarbeitung hilft den derzeit etwa 1040 Peugeot-Werkstätten im Bundesgebiet; die Ersatzteilversorgung ist inzwischen problemfrei geworden.

Auch bei Volvo wächst über frühere Verarbeitungssorgen der Jahre 1967/68 inzwischen das Gras. Die heutigen Volvo-Vierzylinder entsprechen völlig dem Markruf, bis in Kleinigkeiten solid wie eine Burg, damit der Anspruch auf Langlebigkeit nicht nur in der Werbung erhoben werden kann. Als einziger Wagen in dieser Vierergruppe hat der Volvo einen sechsstelligen Gesamtkilometerzähler – Anspruch auf die statistisch erwiesene Gesamtlebensdauer von elf Jahren, die alle jüngeren drei Konkurrenten natürlich noch nicht haben können. Das Volvo-Servicenetze ist mit etwa 350 Werkstätten im Bundesgebiet relativ dünn, dazu kommen 11 Volvo-Werksniederlassungen.

mot-Bewertung am Maßstab der Preisklasse

	Audi 100 GL Viertürer	BMW 520	Peugeot 504 TI	Volvo 144 E
Form	2	2	3	3
Karosserie	Innenraum	1	2	3
	Gepäckraum	1	3	4
	Ein- und Aussteigen	3	2	2
	Serienausstattung	3	2	2
	Übersichtlichkeit	1	3	3
1. Zwischenwertung	9	13	13	9
Fahren	Bedienung	1	2	3
	Motorleistung	1	2	2
	Fahreigenschaften	2	1	1
	Fahrkomfort	2	2	2
	Geräusche	3	3	3
	Bremsen	2	2	2
	Heizung	2	1	4
Lüftung	1	2	2	
2. Zwischenwertung	14	15	19	22
Wirtschaftlichkeit	Verbrauch	2	2	3
	Kundendienstversorgung	3	3	4
	Verarbeitung	3	2	3
	Wiederverkaufschancen	3	3	3
3. Zwischenwertung	11	10	13	11
Gesamtpunkte	34	38	45	42
Gesamtnote im Mittel	2,0	2,2	2,6	2,5

Die Noten: 1 = vorbildlich, 2 = gut (über dem Durchschnitt), 3 = befriedigend, 4 = ausreichend (unter dem Durchschnitt), 5 = mangelhaft.

Form als subjektive Bewertung ist in der Endabrechnung nicht mitgezählt.

mot-Gesamturteil

Durch die Summe seiner guten Eigenschaften ohne krassen Minuspunkt gewann der Audi 100 GL diesen Vierertest. Aber der BMW 520 als Neuling in dieser Gruppe liegt nur knapp zurück, weil er bei Gepäckraum, Übersichtlichkeit und in den Fahrleistungen mit dem Audi nicht ganz mithalten kann. Der Volvo 144 E als im Grundpreis teuerster Wagen in dieser Vierergruppe erreichte nur den dritten Platz, weil der lahme Motor und die holprige starre Hinterachse in dieser scharfen Konkurrenz zu sehr abfallen. Letzter ist der Peugeot 504 TI, weil er im Vergleich zu wenig Gepäckraum und eine miserable Heizung hat, was in der Endabrechnung auch durch die vorzüglichen Eigenschaften von Motor und Fahrwerk nicht ausgeglichen wird.

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