

peugeot504.info

auto motor und sport

Australien a \$ 1.10 Belgien bfr 40.-, Dänemark dkr 6.50, Finnland Fmk 4.20, Frankreich FF 5.-, Griechenland Dr 40.-, Großbritannien £ - .45, Island IKr100.-, Israel IS\$.-, Italien Lit750, Jugoslawien Din 17.-, Kanada can \$ 1.50, Luxemburg lfr 40.-, Niederlande hfl 2.90, Norwegen nkr 6.50 (inkl. moms.), Österreich öS 20.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 30.-, Schweden sKr 5.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 3.-, Spanien Ptas 70.-, Südafrika Rd - .90, Tunesien dfr - .60, Türkei TL 17.-, USA US \$ 1.50
Printed in Germany

E 1418 D

Heft 24 23. November 1974 DM 2.50

Gebrauchtwagen: Die Bestseller der Saison

NEU für 1975



Ford Escort



Opel Ascona

Das neue
Coupé von Alfa:

Erster Test Alfetta GT



Was bieten Kombiwagen?

Im Test: Familienautos
von VW, Opel, Ford,
Peugeot, Volvo, Chevrolet

Was können



Kombis?



Seit bei Kombiwagen auf limousinenmäßigen Fahr- und Ausstattungskomfort nicht mehr verzichtet werden muß, entscheiden sich immer mehr Käufer für diese praktischen Großraum-Autos. automotor und sport unterzog sechs typische Vertreter des umfangreichen Angebots einer gründlichen Prüfung.



Wie schon Jahre zuvor in Amerika sind Kombiwagen inzwischen auch bei uns zu einem wichtigen Bestandteil des Modell-Programms der Automobilindustrie geworden. Besonders die Großserien-Produzenten stellen bei Neuentwicklungen dem Limousinen-Modell oft gleich die entsprechende Kombi-Version zur Seite. Und dabei beschränkt

Was können Kombis?

man sich meistens nicht auf nur eine Ausführung, sondern spreizt die Palette vom einfachen Nutzwagen-Kombi bis zum fünftürigen Luxus-Modell für die anspruchsvolle Großfamilie.

Ursprünglich war der Kombi als reines Zweckfahrzeug für Handwerker und Handelsvertreter gedacht – entsprechend gering war seine stückzahlmäßige Bedeutung und entsprechend unattraktiv sein Image. Als Personenwagen-Ersatz kamen jene hart gefederten, hohl klingenden und allzu nüchtern ausgestatteten Gefährte nur in Ausnahmefällen in Betracht. Erst als man daran ging, ihnen ein eleganteres Styling zu verpassen, sie freundlicher, komfortabler und limousinenähnlicher auszustatten, erfolgte eine ständig zunehmende Nutzung auch im privaten Bereich. Mehr

Freizeit und Geld für Urlaub und Hobby unterstützten diesen Trend, der – so scheint es – seinen Höhepunkt noch nicht erreicht hat. Denn während beispielsweise beim Ford Escort der Kombi-Anteil an der Limousinen-Produktion 1972 erst 5,8 Prozent betragen hatte, stieg er 1973 über 6,2 Prozent auf 8,8 Prozent in den Monaten Januar bis September dieses Jahres. Beim Taunus belaufen sich die entsprechenden Zahlen auf 12,7, 15,9 und 17,4 Prozent und bei der Consul/Granada-Reihe sogar auf 12,1, 13,2 und 20,9 Prozent. Opel bietet ein ähnliches Bild: Hier wurden in den ersten acht Monaten dieses Jahres immerhin 10,8 Prozent aller Kadett-Modelle als Caravan ausgeliefert, beim Rekord waren es 15,7 Prozent. Für den Ascona Voyage entschieden sich hierzu-

lande dagegen nur 2,8 Prozent der Käufer – er fand seine Liebhaber vorwiegend in den USA. Auch Volvo verkaufte in der Bundesrepublik rund 14 Prozent seiner Autos als Kombi, und im Volkswagenwerk, wo bereits die Variant-Ausführungen der Modelle 1600 und 411 bzw. 412 besonders hohe Verkaufs-Anteile erzielt hatten, läuft sogar jeder vierte Passat (25,5 Prozent) als Kombiwagen vom Band.

Diese Zahlen beweisen, daß der Wunsch nach großzügigen Platzverhältnissen bei vielen Autofahrern ganz oben rangiert – Grund genug für auto motor und sport, sich mit der Raumökonomie, der Variierbarkeit des Laderaums, dem Fahrverhalten und den Fahrleistungen von sechs unterschiedlich großen Kombis näher zu befassen.



Opel Kadett Caravan 1200 S



VW Passat Variant LS



Volvo 145



Peugeot 504 Familiare



Ford Granada Turnier 3000



Chevrolet Chevelle Malibu Estate

Opel Kadett Caravan 1200 S

Preiswerte Raumfahrt

Daß praktische Autos nicht häßlich sein müssen – dafür ist der Kadett Caravan ein gutes Beispiel: Harmonisch unterteilte, große Fensterflächen, gefällige Linienführung (besonders auch im Bereich der Heckklappe) sowie der sportlich wirkende Frontspoiler verleihen dem kleinen Opel ein freundliches, adrettes Aussehen. Der Kadett Caravan wird nur dreitürig geliefert, aber dennoch sind die Rücksitze durch die breiten Türen recht gut zu erreichen. Der nach auto motor und sport-Norm 344 Liter fassen-

de reguläre Kofferraum läßt sich durch Vorklappen der Rücksitzbank auf 596 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante) vergrößern. Dabei entsteht eine völlig ebene Ladefläche, die allerdings durch das rechts hinten stehende Reserverad in der Breite ziemlich stark eingeengt wird. Das Vorklappen der Rückbank erfolgt nach Lösen von zwei Hebeln problemlos, allerdings muß man sich bei einem so vergrößerten Gepäckabteil mit einem etwas kürzeren Verstellbereich der Vordersitze abfinden.

Der 60 PS-Motor der S-Ausführung verhalf dem Testwagen zu erfreulichem Temperament: Beim Beschleunigen aus dem Stand wurde Tempo 100 nach 18,5 Sekunden er-

reicht, als Höchstgeschwindigkeit wurden 146,3 km/h registriert. Die Beladung bis zum zulässigen Gesamtgewicht von 1280 kg machte sich bei dem kleinen Zwölfhunderter natürlich bemerkbar, aber mit 23,4 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h kann er sich auch hier gut sehen lassen. Dasselbe gilt für den Testverbrauch, der mit 9,7 Liter Superbenzin auf 100 km ermittelt wurde und der zusammen mit der anspruchslosen und wartungsfreundlichen Mechanik dem Kadett eine gute Wirtschaftlichkeitsnote ausstellt.

Ebenso leicht und handlich wie die Kadett Limousine fährt sich auch der Kombi. Besonders erfreulich ist dabei, daß selbst bei voller Zu-

ladung am gutmütigen und sicheren Fahrverhalten keine nennenswerten Abstriche gemacht werden müssen. Nicht ganz überzeugen konnten dagegen die Bremsen – sie neigten unter den erschwerten Bedingungen zu Fadingerscheinungen und gerieten an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

VW Passat Variant LS

Kombi vom Konzern

Der Passat Variant ist derzeit das einzige Kombi-Modell, das im VW-Konzern in Produktion ist, und schon aus diesem Grund ist ihm eine rege Nachfrage gewiß. Aber

Was können Kombis?

auch seine technischen Qualitäten sind dazu angetan, ihn zu einem Bestseller werden zu lassen. Es gibt ihn nur fünftürig, dagegen stehen zwei Ausstattungen und drei Motoren zur Wahl: ein 1,3 Liter mit 55 PS und zwei 1,5 Liter mit 75 bzw. 85 PS, wobei letzterer Super benötigt. Der Testwagen besaß den stärksten Motor und die aufwendige LS-Ausstattung, so daß gegenüber der entsprechenden Limousine auf nichts verzichtet werden mußte. Im Gegenteil: Die großzügigen Platzverhältnisse der Kombi-Karosserie erwiesen sich im täglichen Umgang als echter Vorzug, auf den man nur ungern wieder verzichten mochte. Hinzu kommt beim Variant eine auch nach hinten hervorragende Übersichtlichkeit sowie eine praxiserprobte Eingriffbedienun- gung für das Umlegen der Rücksitzbank, durch das sich in Sekundenschnelle mühelos ein großvolumiger Stauraum realisieren läßt. Ebenso wie der Wagenboden ist auch die solide gefertigte, ebene Ladefläche sorgfältig mit Bouclé verkleidet. Schließlich haben die VW-Konstrukteure auf ein besonders günstiges Verhältnis von Außenabmessungen

zum Innenraum geachtet; der reguläre Kofferraum faßt 352, der vergrößerte Stauraum sogar 672 Liter. Mit dem 85 PS-Triebwerk ist der Passat-Variant selbst bei Ausnutzung der vollen Zuladekapazität üppig motorisiert, denn nur 16,8 Sekunden brauchte er beim zulässigen Gesamtgewicht von 1420 kg, um aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen. Bei Besetzung mit zwei Personen schaffte er diese Übung in 12,8 Sekunden – die Höchstgeschwindigkeit betrug knapp 170 km/h. Mit einem Kraftstoffverbrauch von 10,9 Liter/100 km erwies sich der Testwagen angesichts der gebotenen Fahrleistungen zudem als zeitgemäß genügsam. Störend ist bei dem drehfreudigen, gut zugänglichen Vierzylinder das bei hohen Drehzahlen deutlich ansteigende Motorgeräusch sowie bei voller Beladung die Neigung der Vorderräder zum Durchdrehen. Bei Ausnutzung der angesichts von nur 960 kg Leergewicht ziemlich hohen Zuladung von 460 kg müssen auch im Fahrverhalten gewisse Einbußen in Kauf genommen werden, denn in Kurven wird der üblicherweise mäßig untersteuernde Variant zum

deutlichen Übersteuerer. Die Bremsen zeigten sich vom zusätzlichen Gewicht völlig unbeeindruckt und glänzten mit absoluten Bestwerten.

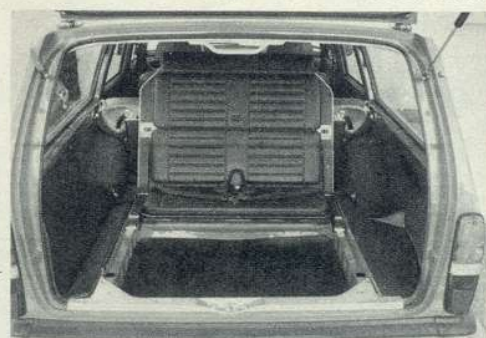
machen dies ebenso deutlich wie der große hintere Karosserieüberhang. So wenig dienlich diese Eigenheiten dem Aussehen sind, so wenig schaden sie freilich der Zweckmäßigkeit dieses Modells. Denn bei Benutzung als Viersitzer bleibt hinter der Rücksitzbank noch ein sehr stattliches Gepäckabteil mit einem Inhalt von 464 Litern, als Zweisitzer präsentiert der Volvo sogar ein Laderaumvolumen von 832 Litern (gemessen bis zur Fensterunterkante). Auch hier bietet sich eine ebene, stabile Ladefläche dar, doch erfordert das Umlegen der Rücksitzbank

Volvo 145

Mittel zum Zweck

Mehr als anderen Kombis sieht man dem Volvo an, daß er ein Nebenprodukt zur Limousine ist. Das gilt für den hier getesteten 145 ebenso wie für das in den Kombieigenschaf-

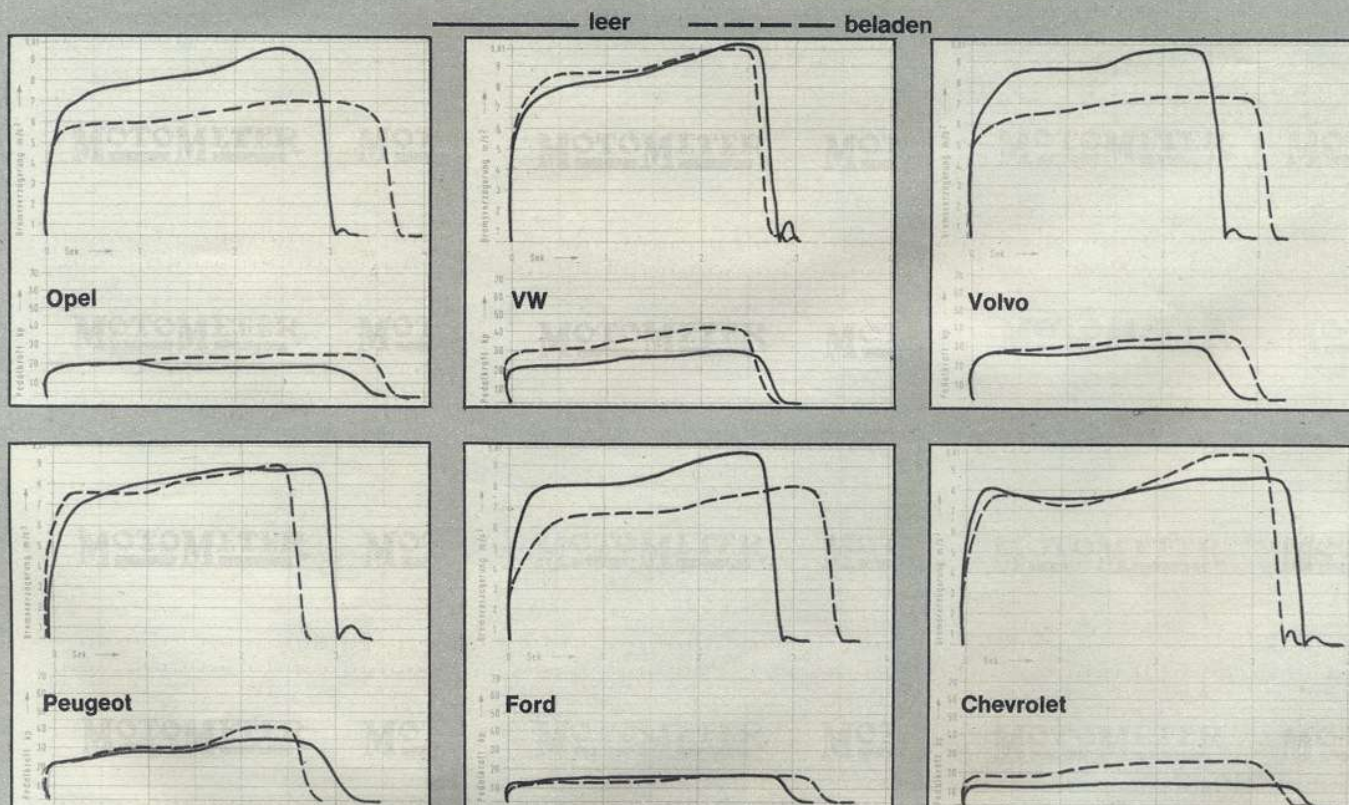
Für 511 Mark Aufpreis liefert Volvo eine Kindersitzbank, die mit Sicherheitsgurten, Kopfstützen und Armlehnen versehen ist.



ten unveränderte Nachfolge-Modell 245. Das riesige hintere Seitenfenster und die nach hinten abfallenden Fenster- rahmen der hinteren Türen

Geschick und Kraftanstren- gung, außerdem stehen bei Nutzung der Ladefläche die vorderen Sitzlehnen unange- nehme steil. Wie stets bei

Die Bremsprüfungen wurden auf trockenem Asphalt durchgeführt, die Ausgangsgeschwindigkeit betrug 80 km/h. Auf den Diagrammen ist jeweils die Bremsverzögerung in m/s² für das leere und das voll beladene Fahrzeug sowie die aufgewendete Pedalkraft in kg aufgezeichnet.



Was können Kombis?

Volvo-Produkten, zeichnet sich auch der Kombi durch eine gediegen-solide, in manchen Details allerdings etwas handwerklich anmutend ausgeführte Innenausstattung aus. Gegen Aufpreis kann man ihn mit einer zusätzlichen Kindersitzbank bekommen, die bei Nichtbenutzung zusammengeklappt und in den Kofferraumboden versenkt werden kann. Der 82 PS starke Stoßstangenmotor, mit dem der Test-

noch ohne die neue Federbein-Vorderachse) eher für eine geruhige Gangart ausgelegt: Schon leer, erst recht aber vollbeladen, erfordert der Volvo in kritischen Situationen viel Geschick, wobei die schwergängige und träge reagierende Lenkung erschwerend wirkt. Im Bremsverhalten konnte dieses Auto dagegen überzeugen – auch bei voller Belastung war mit ausreichenden Verzögerungswerten zu rechnen.

voluminösen Heck einen sehr klaren Hauch von Lieferwagen verleiht. Diese stylistische Vergewaltigung hat allerdings durchaus praktische Gründe, denn auf diese Weise konnte neben einem 220 Liter fassenden Kofferraum noch eine dritte Sitzbank mit ausreichender Sitzhöhe untergebracht werden. Der 504 Familiale ist also, wie der Name schon sagt, mit sechs Sitzplätzen als besonders familienfreundliches Auto konzipiert.

bei vergleichbaren Kombis, so daß in dieser Hinsicht ein größerer Abstand zur Limousine zu registrieren ist. Im Gegensatz dazu gibt es an der Motorisierung des Familiale nichts auszusetzen, außer daß durch die etwas hohl klingende Karosserie die Motorgeräusche bei höheren Drehzahlen recht vernehmlich werden. Der 93 PS starke Stoßstangenmotor beschleunigt das Auto in 15,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h (be-



wagen ausgerüstet war, vermochte nur mäßige Fahrleistungen zu produzieren: Er beschleunigte das über 1300 kg schwere Auto in 18,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei Beladung bis zum zulässigen Gesamtgewicht von 1860 kg vergingen sogar 23,5 Sekunden. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 142,2 km/h kann – gemessen an der Hubraum-Klasse – nicht gerade als Paradewert gelten. Über die gesamte Testdistanz stellte sich ein Verbrauch an Superbenzin von 13,1 Liter/100 km ein. Wie der Motor, so ist auch das Fahrwerk (hier

Peugeot 504 Familiale

Dreireiher aus Frankreich

Es zählt zu den Besonderheiten vieler französischer Autos, daß sie sich in der äußeren Erscheinung von ihren Artgenossen mitunter deutlich unterscheiden. Der Peugeot 504 Familiale macht da keine Ausnahme: Während seine Karosserie bis etwa zur Wagenmitte der Limousine gleicht, kommt dahinter ein optisch unvorteilhafter Dachaufsatz, der dem Familiale zusammen mit dem

Als Kombiwagen im üblichen Sinne ist er dagegen weniger geeignet, denn durch einfaches Hochklappen der dritten Sitzbank läßt sich der Stauraum lediglich auf 436 Liter vergrößern, wobei die Ladefläche nur um knapp 50 cm länger wird. Will man häufiger sperrige Dinge transportieren, empfehlen sich die variableren viersitzigen Typen Break oder Commercial, die Peugeot außerdem im Programm hat.

Die Innenausstattung des Familiale ist zwar weitgehend komplett, doch ist alles sehr viel nüchterner gehalten als

laden in 21,6 s) und sorgt für eine Höchstgeschwindigkeit von 162,9 km/h. Dabei konsumierte er während des Tests durchschnittlich 13,8 Liter/100 km.

Trotz der beachtlichen maximal zulässigen Zuladung von 640 kg zeigte der typisch französische Kombi ein bemerkenswert gutmütiges Fahrverhalten und einen nahezu gleichbleibenden guten Federungskomfort.

Außerdem spricht für die Peugeot-Techniker, daß die Bremsen von den Belastungstests nahezu unbeeindruckt blieben.



Ford Granada Turnier 3000

Glückliche Reise

Für dieses Auto gilt, was das Aussehen angeht, ähnliches wie für den Passat-Kombi: Viele Leute halten die praktische Version auch für die schönere. Trotz seiner mit 474 cm Länge und 179 cm Breite beachtlichen Abmessungen wirkt der Turnier keineswegs



Zum Meßprogramm zählte ein kurvenreicher Handlingkurs, der von den Testwagen in Bestzeit durchfahren werden mußte. Dabei ergaben sich neben den unten aufgeführten Geschwindigkeitswerten wichtige Aufschlüsse über die Fahrstabilität im Grenzbereich.

	Geschwindigkeit in km/h	
	leer	be-laden
Opel	63,8	61,7
VW	64,1	60,5
Volvo	61,6	57,9
Peugeot	61,8	59,9
Ford	60,5	58,6
Chevrolet	62,6	59,4



schwerfällig, sondern viel eher komfortabel-solide. Das gilt besonders für die getestete, besonders reichhaltig ausgestaffierte Granada-Version mit dem kultivierten 138 PS starken V6-Motor. Im Innenraum bietet der Turnier üppige Platzverhältnisse: Neben bequemen Sitzen für vier bis fünf Personen ist ein 528 Liter fassendes Gepäckabteil vorhanden, das bei Bedarf durch einfaches Vorklappen der Rückbanklehne auf 724 Liter erweitert werden kann. Dabei wird der entstehende Zwischenraum zwischen Kofferraumboden und umgelegter

Was können Kombis?

Rückenlehne automatisch von einer Platte abgedeckt, so daß eine völlig ebene Ladefläche entsteht. Sie ist ebenso wie der Wagenboden sorgfältig mit Bouclé belegt, was zusammen mit den vielfältigen Ablagemöglichkeiten und der wirkungsvollen Belüftung sowie der insgesamt soliden Verarbeitung einen guten Komforteindruck entstehen läßt. Dieser Eindruck wird verstärkt durch den leise und vibrationsarm laufenden Sechszylinder-Motor, der mit der Getriebeautomatik (gegen Aufpreis) hervorragend harmonisiert und für ansprechende

Fahrleistungen sorgt: Der Testwagen erreichte eine Spitze von 178,2 km/h und beschleunigte in 12,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h (bei Zuladung von 515 kg wurden 16 Sekunden gemessen). An Superbenzin konsumierte der V6 im Durchschnitt 16,8 Liter/100 km. Der Komfort-Charakter wird unterstrichen durch eine leichtgängige Servolenkung sowie durch eine relativ weich abgestimmte Federung – sie lassen den Granada Turnier insgesamt als komfortablen Reisewagen erscheinen. Während unter normalen Bedingungen das Fahrverhalten

des Testwagens unproblematisch war, ließ bei voller Zuladung die Fahrstabilität spürbar nach – Zusatzfedern oder eine härtere Abstimmung sollten bei vorwiegender Ausnutzung der Ladekapazität in Erwägung gezogen werden. Und auch die Bremsprüfung nahm der Großkombi von Ford nicht ganz so gelassen hin: Während bei Besetzung mit nur zwei Personen eine mittlere Verzögerung von 8,0 m/s² erzielt werden konnte, sank sie bei Belastung bis zum zulässigen Gesamtgewicht von 2015 kg immerhin um 1,2 m/s² ab.

Chevrolet Chevelle Malibu Estate

Kingsize-Kombi made in USA

Als typischer Vertreter amerikanischen Station-Car-Baus wurde ein Chevrolet vom Typ Chevelle Estate getestet. Dieser rund fünfeinhalb Meter lange, knapp zwei Meter breite und imposante zwei Tonnen schwere US-Kombi wies die bekannten Merkmale amerikanischer Großserien-Automobile auf: leise laufende V8-Maschine mit Dreigang-

Die Fotos zeigen die durch Vorklappen der Rücksitzbank realisierbaren Laderaumflächen. Während die Liter-Werte Aufschluß über das Fassungsvermögen des regulären bzw. des erweiterten Kofferraums geben (gemessen bis zur Fensterunterkante), geben die cm-Werte Länge, Breite und Höhe der maximal unterzubringenden Kistenmaße an.

