

NEUHEITEN
87er Autos
schon gefahren



Der Kofferraum des AX ist durch eine große und weit nach unten reichende Heckklappe leicht zu beladen. Drei Bierkisten passen locker rein. Der Laderaum ist glattflächig, ohne störende Ecken und Kanten. Die geteilt umlegbare Rückbank ist ein Extra. Schlecht: Heckklappe ohne Fernentriegelung. Öffnen ist nur mit dem Zündschlüssel möglich.



Im Innenraum haben sich die Citroën-Techniker eine ganze Menge lobenswerter Detaillösungen einfallen lassen. So finden sich nicht weniger als 18 Ablagefächer in den Türen, im Armaturenbrett und in den hinteren Seitenteilen. Praktisch: In den Türen steckt ein Fach für eine große Wasserflasche. Die Kunststoffverarbeitung ist befriedigend.



Alles für eine günstige Aerodynamik und einen geräumigen Innenraum: Der Motorraum geriet extrem klein. Da hatte der Wasserbehälter für die Scheibenreinigungsanlage anscheinend keinen Platz mehr. Er sitzt nun – völlig ungeschützt gegen Schmutz und Steinschlag – im rechten vorderen Radkasten. Da ist ein baldiger Ausfall wohl programmiert.



Tribut an eine glatte Außenhaut, die im Fahrtwind möglichst wenig Wirbel verursachen soll: versenkte Türöffner. Nachteile: Sie sind nicht nur umständlich zu bedienen, sie klinken mit Vorliebe Fingernägel. Die Türen selbst (wie die Kotflügel aus verzinktem Blech) sind schön groß und öffnen weit, der Einstieg nach vorn erfolgt mühelos.

4,5 L! Citroën AX 11 –

Citroën rundet seine Modell-Palette nach unten ab. Nach CX und BX kommt nun der AX. Und so gespannt wie auf diesen Kleinwagen war ich selten auf ein neues Auto. Drei Zahlen versprochen Erstaunliches. 2 000 000 000 Mark – in Worten: zwei Milliarden. Fast soviel Geld hatte Citroën ausgegeben, bis der Mini vom Band laufen durfte. 0,31 – ein sehr guter cW-Wert für ein Auto, das nur 3,50 Meter lang ist. 3,9 – diese Literzahl Sprit soll reichen, um mit dem AX bei konstant 90 km/h 100 Kilometer weit zu kommen.

Die letzte Zahl interessierte mich besonders. Denn damit wäre der kleine Franzose Weltmeister im Benzinsparen, genauso bescheiden wie die bisher besten Diesel (Peugeot 205, Ford Fiesta, Renault 5, Daihatsu Charade). Indes: Ein Auto mit Benzin-Motor hat das noch nie geschafft. Ich hab's ausprobiert, fuhr den 55-PS-AX über gut 150 Kilometer auf französischen Landstraßen.

Eins vorweg: Die von Citroën angegebenen 3,9 Liter sind kein Praxiswert. Sie wurden auf einer abgesperrten, topfebenen Strecke ohne Verkehr und Gegenwind erzielt. Bei meiner Fahrt aber ging's bergauf, bergab, vorbei an langsamen Lkw oder bummelnden Pkw. Durch Dörfer und Städte, mit Halten und Beschleunigen. Einzige Unterschiede zur normalen Alltags-Fahrt: An roten Ampeln schaltete ich den Motor aus, das Gaspedal wurde gestreichelt, und die Gänge habe ich nie ausgedreht. Mit einem Tempo von 80 bis 90 km/h war ich aber nie ein Verkehrshindernis.

Das Ergebnis an der Tankstelle: 4,5 Liter Super pro 100 Kilometer. Weltklasse!

Im April ab 11 500 Mark zu haben

Für das hervorragende Verbrauchs-Ergebnis sind natürlich auch die beiden anderen Zahlen verantwortlich. Die erstaunliche Windschlüpfigkeit sorgt zudem noch für gute Fahrleistungen. Den hohen finanziellen Einsatz der Konstrukteure spürt man fast überall.

Der Fronttriebler zieht sauber seine Spur, lässt sich leicht lenken und präzise schalten. Die Raumaussnutzung ist für einen so kleinen Kerl gigantisch: Vorne hab' ich Platz wie im Peugeot 205 oder Polo, und hinten passen sogar drei Erwachsene auf die Bank. Und der Komfort ist typisch Citroën: bequeme Sitze, schluckfreudige Federung, weiche Fahrwerksauslegung.

Als Minuspunkte fielen mir auf: Trotz knapper Außenmaße schlechte Übersicht (die Motorhaube fällt steil nach vorne ab, das Heck ist nur zu erahnen), wenig Platz fürs linke Fahrerbein, zu kurze Sitzflächen, strammer Gurt, mühsamer Einstieg nach hinten.

Citroën ist mit dem AX ein guter Wurf gelungen. Moderne Technik pfiffig verpackt – und trotzdem ein waschechter Citroën. Enten-Fans brauchen vorerst keine Angst zu haben: Der AX löst den 2 CV noch nicht ab. Solange Nachfrage da ist, wird die Ente parallel weitergebaut. Nach Deutschland kommt der AX ab April 1987 für zirka 11 500 bis 15 000 Mark.

Jürgen von Gosen

AX 11 TRE

Technische Daten

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 1124 ccm, Bohrung x Hub 72 x 69 mm, Verdichtung 9,4:1, 41 kW (55 PS) bei 5800/min, Solex-Verdichter, Vierganggetriebe (Fünfgang als Sonderwunsch), vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Zahnstangen-



Der AX hat ein modernes Bleckkleid mit weitherumgezogenen Kunststoff-Stoßfängern. Der Motor ist sehr leise, die Windgeräusche dezent.

Das Cockpit des AX ist funktionell und übersichtlich. Das Radio sitzt gut erreichbar oben. Manko: nur zwei Belüftungsöffnungen in der Mitte.

lenkung, Einzelaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Dreieckslenker, hinten Drehstabfederung, Längslenker, Reifen 135/70-13, Wendekreis 9,62 m, Länge/Breite/Höhe 3,5/1,56/1,35 m, Radstand 2,285 m, Tankinhalt 36 l, Leergewicht 645 Kilo, maximale Zuladung 440 Kilo, Kofferraumvolumen 263 l. Fahrleistungen (Werksangaben): 0-100 km/h in 13,2 Sek., 1 km m. steh. Start 34,9 Sek., Höchstgeschw. 158 km/h. Verbrauch (DIN-Werte): 90/120/Stadt 3,9/5,6/5,7 l/100 km.



Hinten reicht der Platz zur Not auch für drei Erwachsene. Viel Kopffreiheit. Bei zurückgeschobenen Vordersitzen stoßen die Knie an. Keine Automatikgurte.

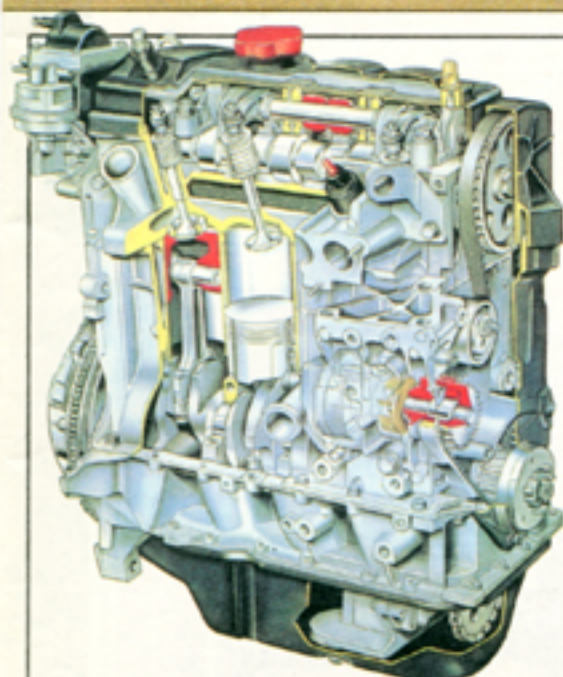
das Sparwunder



Der Test-AX an einer südfranzösischen Tankstelle: Nach 158,8 Kilometern paßten 7,09 Liter in den Tank. Das sind 4,5 Liter/100km

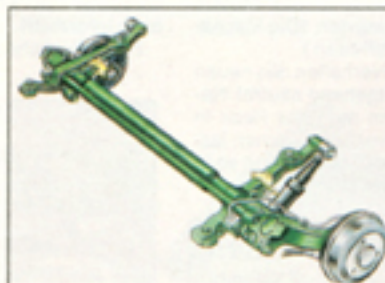


Fotos: Klaus Kuhnigk

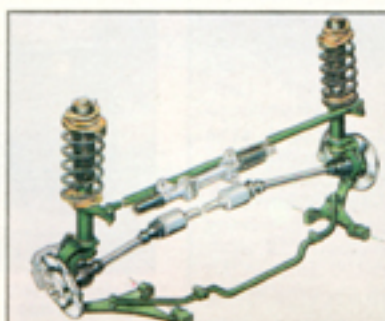


Den neuen Vierzylinder-Leichtmetallmotor gibt es in drei Hubraum-Varianten: 954 (45 PS), 1124 (55 PS) und 1360 (65 PS) ccm. Konstruktionsmerkmale: obenliegende Nockenwelle, fünffach gelagerte Kurbelwelle; der Motor ist direkt mit der Karosserie verschraubt, herkömmlicher Motorschemel entfällt. Dadurch leichter Ausbau von oben und unten

Reparaturfreundlicher Motor und platzsparendes Fahrwerk



Das AX-Fahrwerk besitzt Einzelradaufhängung. Hinten werden die Räder an kurzen Guß-Längslenkern geführt, verbunden mit einer Drehstabfederung. Beide Seiten sind durch einen stabilen Rohrträger verbunden. Die Stoßdämpfer sind liegend angeordnet, dadurch ragen sie nicht weit in den Kofferraum hinaus



Die Vorderräder sitzen an McPherson-Federbeinen (die Stoßdämpfer sitzen in den Schraubenfedern), geführt von Dreiecksquerlenkern. Besonderheit: Die Lenkung wurde weit nach oben verlegt, sie sitzt direkt vor der Spritzwand (Blechwand zum Fahrgastraum). Dadurch ist sogar Platz für ein Automatikgetriebe (soll später folgen)



In schnellen Kurven schiebt der AX sanft über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand. Fuß vom Gas, er ist wieder auf Kurs. Gewöhnungsbedürftig ist die Seitenneigung der Karosserie – erinnert an die Ente



Vorne taucht der Citroën AX tief ein, hinten hebt es ihn in Kurven aus den Federn. Die Heckklappe besteht aus zwei Teilen: oben eine rahmenlose Glasscheibe, unten ein angeschraubtes Kunststoffteil