

Vergleich



Die Citroën-Front ist rundlich. Er hat vorne nur einen Scheibenwischer. Der Heck-Wischer wird serienmäßig geliefert

Citroën CX TRD Turbo

Technische Daten:

Vierzylinder-Dieselmotor mit Turbolader, vorne quer eingebaut, mechanische Einspritzung, 2482 ccm Hubraum, Bohrung x Hub: 93 x 92 mm, 70 kW (95 PS) bei 3700/min, maximales Drehmoment 216 Nm bei 2000/min, Verdichtung 22:1, Fünfgang-Getriebe, hydropneumatische Federung, Einzelradaufhängung, vorne Doppelquerlenker, Querstabilisatoren, hinten Längslenker, Querstabilisatoren, Zuladung 795 Kilogramm, Anhängelast (gebremst/ungebremst): 1500/750 Kilogramm.

Meßwerte:

0 bis 100 km/h in 13,3 Sekunden, 60 bis 120 km/h im 4./5. Gang in 19,23/27,4 Sekunden, 1 km mit stehendem Start 36 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 171

km/h, Testverbrauch 9,7 l/100 km.

Kosten:

Der Listenpreis ohne Extras beträgt 37 560 Mark, die Steuer entfällt, Haftpflichtversicherung 1125 Mark, Vollkaskoversicherung 2800 Mark, Inspektionsintervalle alle 7500 Kilometer, Inspektionskosten 200 bis 500 Mark.

Vorteile:

Komfortables Fahrwerk, großes Raumangebot, hohe Zuladung, gutmütige Fahreigenschaften, umfangreiche Grundausstattung, niedrige Ladehöhe.

Nachteile:

Unübersichtliche Karosserie, nervöse Lenkung, lautes Motornageln, zu weiche Sitze, niedriger Wiederverkaufswert, unübersichtliche Armaturen.

Bei umgelegten Rücksitzen ist der Transport einer Badewanne im Citroën CX TRD Turbo Break kein Problem. Kein Wunder: Der Laderaumfläche ist immerhin 1,65 Meter lang



Typisch Volvo: Die kantige Frontpartie. Der Kühlergrill erinnert an Mercedes. Der Heckscheibenwischer ist serienmäßig

Volvo 760 GLE Turbodiesel

Technische Daten:

Sechszylinder-Dieselmotor mit Turbolader, vorne längs eingebaut, mechanische Einspritzpumpe, 2383 ccm Hubraum, Bohrung x Hub: 76,5 x 86,4 mm, 80 kW (109 PS) bei 4800/min, max. Drehmoment 205 Nm bei 2400/min, Verdichtung 23:1, Viergang-Getriebe plus Overdrive, vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querstabilisatoren, hinten Starrachse, Schraubenfedern, Querstabilisatoren, Zuladung: 475 Kilogramm, Anhängelast (gebremst/ungebremst): 1500/700 Kilogramm.

Meßwerte:

0 bis 100 km/h in 12,29 Sekunden, 60 bis 120 km/h im 4./5. Gang in 17,57/28,22 Sekunden, 1 km mit stehendem Start 33,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 174

km/h, Testverbrauch 10,2 l/100 km.

Kosten:

Listenpreis ohne Extras 48 600 Mark, Steuer entfällt, Haftpflichtversicherung 1125 Mark, Vollkaskoversicherung 2690 Mark, Inspektionsintervalle alle 10 000 Kilometer, Inspektionskosten 200 bis 300 Mark.

Vorteile:

Übersichtliche Karosserie, exakte Servolenkung, umfangreiche Ausstattung, ruhiger Motorlauf, übersichtliche Armaturen, niedrige Ladehöhe, viele Ablagen im Innenraum.

Nachteile:

Hoher Grundpreis, starke Seitenneigung bei Kurvenfahrt, geringe Zuladung, bei voller Beladung problematische Fahreigenschaften.

Die 1,58 m lange Volvo-Ladefläche eignet sich als Spielwiese für Kinder. Sie ist mit Teppichboden ausgekleidet





Kombis, die auch Familien Spaß machen

Es gibt edle Limousinen und edle Sportwagen. Aber Kombis? Das sind doch die praktischen Autos für Malermeister und Bäcker. So richtige Arbeitspferde. In den großen Laderaum passen bequem viele Farbtöpfe, Leitern und Brötchen.

Von Andreas Borchmann

Falsch! Diese Zeiten sind längst vorbei. Seit Väter die praktischen Autos für sich, ihre Familien und Hobbys entdeckt haben, gibt's sehr wohl edle Kombis.

Auto Bild hat zwei dieser Nobel-Transporter genau unter die Lupe genommen. Aus Schweden den riesigen Volvo 760 GLE, aus Frankreich den futuristischen Citroën CX 25 TRD Break. Beide haben einen sparsamen Turbodiesel-Motor unter der Haube.

Der wichtigste Kaufgrund für einen Kombi ist der Laderaum. Hier haben beide Enormes zu bieten. Bis zur Fensterunterkante beladen passen in den Volvo 490 Liter, in den Citroën sogar 505. Genug Platz also für das gesamte Urlaubsgepäck einer vierköpfigen Familie. Natürlich kann bei diesen Transportern die Rücksitzbank geteilt umgelegt werden. Bis unter das Dach beladen schluckt der Schwede 2125 Liter, der Franzose noch mehr: 2215. Das reicht schon mal, um mit einem Sofa umzuziehen.

Unter dem Volvo-Laderaum sind geräumige Fächer für Werkzeug, Warndreieck, Verbandkasten. Bei seinem Kontrahenten fehlen solche Ablagen. Alles muß mühsam festgebunden werden. Leider verschwindet im Schweden auch das Reserverad in einem Fach unter dem Gepäckraum. Geht auf Reisen ein Reifen kaputt, muß vor dem Wechsel erst alles ausgeräumt werden. Das ist im CX besser gelöst. Ersatzrad und Werkzeug haben Platz im Motorraum.

In noch einem Punkt ist der Franzose vorn: bei der Zuladung. 795 Kilo darf er mitschleppen. Bleiben, wenn fünf Personen à 75 Kilo mitreisen, noch stolze 420 Kilo fürs Gepäck. Der Schwede enttäuscht hier. Er darf nur 475 Kilo mitnehmen. Da bleiben nur 100 Kilo Gepäck übrig, wenn fünf Personen mitfahren. Für so einen großen Kombi ist das viel zu wenig.

Die Laderaumwertung gewinnt also der Franzose klar.

Schauen wir uns etwas weiter vorne, im Passagierraum, um. Beide haben Platz in Hülle und Fülle. Vorne und hinten können alle Mitfahrer ihre Beine weit ausstrecken.

Volvo hat die besseren Sitze

Bei der Gestaltung der Sitze prallen Welten aufeinander. Die CX-Sessel sind weich und nachgiebig, aber gut ausgeformt. Zu Anfang bequem. Doch auf langen Strecken wird der Rücken schlecht gestützt, tut bald weh. Die Sitze im Volvo sind straff, haben sogar eine einstellbare Lendenstütze. Prima! Auch auf der Rücksitzbank ist man im Schweden besser aufgehoben. Die Bank des Citroën hat eine zu kurze Schenkelaufklappung.

Die Cockpit-Gestaltung haben die Volvo-Ingenieure von BMW gelernt. Die Mittelkonsole ist zum Fahrer hin geneigt. Alle Hebel und Knöpfe sind leicht erreichbar, die Armaturen gut ablesbar. Das geschwungene Citroën-Cockpit ist formal gelungen. An die Bedienungssatelliten links und rechts vom Lenkrad muß man sich erst gewöhnen. Doch dann klappt's ganz gut. Leider stellt sich der Blinker nicht von alleine zurück. Die Rundinstrumente sind sehr klein geraten und schlecht ablesbar. Und nach dem Radio muß der CX-



Der Citroën CX Break ist fast fünf Meter lang. Da wird die Parkplatzsuche zum Glücksspiel. Wenigstens macht einem die Servolenkung das Rangieren leichter.



Der Volvo, zwanzig Zentimeter kürzer als der CX, ist dank seiner kantigen Form gut zu überblicken. Die Servolenkung macht ihn recht handlich.

Vergleich

Neuling erst suchen. Es sitzt zwischen den Vordersitzen. Hier kann es nicht, ohne den Blick von der Straße zu nehmen, bedient werden.

Bei der Innenraumwertung liegt der Volvo vorn.

Wer schon mal einen CX gefahren hat, kennt das unvergleichliche Gefühl. Sanft schwebt er über Kopfsteinpflaster, gleitet ruhig über lange Bodenwellen. Die hydropneumatische Federung (ein Luftpolster ersetzt die üblichen Stahlfedern) macht's möglich. Das Fahrverhalten ist eindeutig untersteuernd (er schiebt über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand). Das lässt sich leicht ausgleichen, wenn der Fuß vom Gas genommen

Sicheres Fahren

- auch beladen

wird. Dieses gutmütige Fahrverhalten behält er auch bei Beladung. Die Hydropneumatik sichert dem Kombi auch dann jederzeit gleichbleibende Bodenfreiheit (der Volvo hat eine Niveauregulierung serienmäßig).

Der Volvo ist zwar auch komfortabel weich gefedert, doch teilt seine starre Hinterachse auf Kopfsteinpflaster schon mal Schläge an die Hinterbacken der Mitfahrer aus. Vorsicht ist auch geboten, wenn der Schwede vollbeladen gefahren wird. Sein normalerweise neutrales Kurvenverhalten schlägt dann in starkes Übersteuern (er bricht mit dem Heck aus) um. Das will mit gekonntem Gegensteuern ausgeglichen werden. Also: vollbeladung etwas langsamer fahren!

Die Servo-Lenkung im Volvo ist ein Gedicht. Im Stand ist sie leichtgängig, während der Fahrt vermittelt sie guten Straßenkontakt. CX-Neulinge fahren zu Anfang erst mal eckige Kurven. Das liegt an der Lenkung: Sie ist zu direkt übersetzt. Störend: das schlurfende Geräusch, wenn gelenkt wird.

Die Fahrwerkswertung geht dennoch nach Frankreich.

Nun zum Herz der Wagen - den Motoren. Beide haben einen Turbodiesel. Der Volvo mit sechs Zylindern und 109 PS, der Citroën mit vier Zylindern



Leer hat der Volvo (links) ein neutrales Fahrverhalten. Das ändert sich, wenn er beladen wird. Dann bricht er schnell mit dem Heck aus. Der Citroën (rechts) ist leer wie voll leicht zu beherrschen. In schnell gefahrenen Kurven schiebt er über die Vorderräder

Schalthebel eingelegt) geht ihm erst bei 174 km/h die Luft aus. Im Sport hat auch er die Nase vorn: von 0 auf 100 km/h in 12,3 Sekunden. Der CX lässt sich zwei Sekunden mehr Zeit.

Sparsam sind beide. Der Citroën braucht 9,7 l/100 km, der Volvo 10,2 l/100 km.

Nachdem die Motoren morgens müde ans Werk gegangen sind, nagen sie heftig. Im Schweden gibt sich das schnell. Dann schnurrt er leise wie ein Kätzchen. Ab 2000/min wird es durch das hohe Pfeifen des Turbo-Laders unterteilt. Der französische Motor kann dagegen nie ganz verheimlichen, daß Rudolf Diesel sein geistiger Vater ist.

So geht die Motorwertung nach Schweden.

Wer im Urlaub gerne mit dem Wohnwagen zum Camping fährt, ist mit beiden Kombis gleich gut bedient. Sie schleppen immerhin 1500 Kilo (gebremst) weg.

Welcher der Edel-Kombis für Sie der bessere ist, hängt vom Einsatzzweck ab. Brauchen Sie den Wagen, um damit oft schwere Lasten zu transportieren, ist der CX die bessere Wahl. Fahren Sie das Auto jedoch meist unbeladen, müssen nur ab und

CX 25 TRD TURBO

760 GLE TURBODIESEL



Futuristisch: Elf Funktionen sind in den Satelliten links und rechts vom Lenkrad untergebracht - Übungssache. Die Zahlen auf den Rundinstrumenten sind kantig, als wären sie einem Computer entsprungen. Nachts ist alles grün beleuchtet



Kantig: Auch am Armaturenbrett setzt sich die eckige Volvo-Linie fort. Die Zahlen in den Uhren sind klein, aber sauber gezeichnet. Die Hupe ist gut erreichbar in der Lenkradmitte. Prima: Die Hebel sind so geformt, daß sie nicht vom Lenkrad verdeckt werden



An das Reserverad im Citroën-Motorraum kommt man auch heran, wenn der Kofferraum beladen ist. Der Vorteil hat aber auch unangenehme Folgen: Durch die Motorwärme wird das Gummi des Reifens spröde



Ungünstig: Das Reserverad vom Volvo ist unter einer Platte im Laderaum versteckt. Beim Reifenwechsel muß das Gepäck ausgeräumt werden. Besser wäre es an der Seitenwand des Kofferraums aufgehoben



Die niedrigen Ladekanten beider Kombis (Volvo links) erleichtern das Einladen schweren Gepäcks. Die Rücksitze lassen sich im Verhältnis 1/2 zu 1/2 umlegen

dem und 95 PS.

Der CX-Motor schüttelt die Kraft über ein gut abgestuftes Fünfgang-Getriebe, aus dem Armel. Schon ab Leerlaufdrehzahl (800/min) geht die Post ab. Kurz danach (bei 1500/min) setzt sanft der Turbolader ein. Man merkt es nur am leisen Pfeifen. Bei 4000/min ist allerdings Ende - weiter mag der Motor nicht drehen. Das erfordert eine besondere Fahrweise: Es muß sehr früh hochgeschaltet werden. In der Stadt wird der Citroën meist im vierten Gang gefahren. Auf der Autobahn rennt der Franzose im fünften Gang 171 km/h. Das kann der Volvo noch besser. Im fünften Gang (er wird bei Volvo über einen Knopf im

zu sperriges Gepäck transportieren - dann ist der Volvo das passende Auto. Grund: Er hat den besseren Motor, den bequemeren Innenraum.

Ein Blick in die Preisliste macht Ihnen die Entscheidung leichter. Mit 37 560 Mark ist der Franzose über 10 000 Mark preiswerter als der Schwede (48 600 Mark). Beide Wagen sind komplett ausgestattet: mit Servolenkung, Zentralverriegelung und elektrischen Fensterhebern. Der Volvo hat außerdem ein elektrisches Schiebedach serienmäßig. Doch das rechtfertigt die 10 000 Mark Aufpreis nicht. Die lassen sich auch nur zum Teil beim Wiederverkauf wieder hereinholen.



Praktisch: Mit diesem kleinen Schalter am CX-Armaturenbrett läßt sich die Bodenfreiheit verstellen



Im Schweden gibt's viele Ablagen für Kleinkram. Sogar an der Seite der Vordersitze sind welche montiert



Wird die Citroën-Rücksitzbank umgelegt, klappt eine Metallwand nach oben. Gepäck kann nicht nach vorne rutschen



Im Volvo ermahnt ein blinkendes Lämpchen und lautes Ticken alle Mitfahrer zum Anschnallen - sogar auf der Rücksitzbank