

Vergleich Citroën AX 14 T2S gegen Peugeot 205 XS

Bei PSA, dem französischen Autokonzern, zu dem Citroën und Peugeot gehören, macht man sich einmal mehr im eigenen Haus Konkurrenz. Die neue AX-Baureihe tritt mit drei Motoren gegen die älteren und erfolgreichen 205er an, bei denen acht Leistungsvarianten im Programm stehen. Der AX ist das flotte Entlein der achtziger Jahre, das zeitgemäße Auto vom gleichen Geist wie einst die Ente. Auto Bild vergleicht das Topmodell Citroën AX 14 T2S mit dem Peugeot 205 XS.

Klein, aber fein – das Motto stimmt für beide Testkandidaten. Erster Eindruck: Niemand braucht heute in der kleinen Klasse auf Komfort zu verzichten, kann uneingeschränkt seinem Hang zum Luxus frönen. So ist der AX 14 T2S serienmäßig derart üppig ausgestattet, daß man nur noch drei Posten extra ordern kann: getönte Scheiben (450 Mark), Metall-Lackierung (440 Mark) und Leichtmetallfelgen (710 Mark). Fünfganggetriebe, elektrische Fensterheber, Drehzahlmesser und geteilte Rückbank gibt es serienmäßig.

Die Peugeot-Aufpreisliste enthält zwei Punkte mehr: Elektrische Fensterheber gibt es nur in Verbindung mit einer Zentralverriegelung (507 Mark), getönte Scheiben nur zusammen mit Leichtmetallfelgen (957 Mark). Die Metall-Lackierung kann man auch einzeln für 405 Mark bekommen.

Die Motoren: Citroën AX 14 T2S und Peugeot 205 XS haben Triebwerke unter der Haube, deren Ähnlichkeit so groß ist, daß man sie zunächst für Zwillinge halten möchte. Hubräume, Bohrung/Hub und Drehmoment sind gleich. Der 205 erreicht allerdings 200 Kurbelwellenumdrehungen früher seine größte Kraft. Dennoch: Die Franzosen haben nicht ins Regal gegriffen, einen Basismotor herausgezogen und daraus zwei Varianten geschaffen. Die Übereinstimmungen sind rein zufällig. Jedes Triebwerk hat einen hausinternen Code, und – so betont Peugeot-Kundendienstchef Maurice Scarabin – der „XY8“-Motor von Peugeot hat mit dem „TU“-Motor von Citroën nichts zu tun. Wie verschieden die beiden Antriebseinheiten sind, zeigt die Platzierung des Getriebes. Beim 205 sitzt es unter dem Motor, beim AX ist es links seitlich angeflanscht.

Bei 1360 ccm Hubraum leistet der AX 61 PS, der 205 bringt mit 79 PS satte 18 PS mehr. Diese Differenz verleiht dem Löwenbaby (das Raubtier ist Peugeots

Weiter auf Seite 8



Sachlich und aufgeräumt: das Cockpit des Citroën AX. Großer Tacho, kleiner Drehzahlmesser, Einspeichenlenkrad



Zwei große, gut ablesbare Rundinstrumente für Drehzahl und Tempo. Griffiges Zweispeichenlenkrad

Das Gesicht des 205 (rechts) wurde zum Vorbild für alle neueren Peugeot; beim AX werden Erinnerungen an den großen Bruder CX wach. Beide Male beabsichtigte Familienähnlichkeit

Flottes Entlein



gegen Löwenbaby

Vergleich Zwei Pfiffige aus einem Haus

Markenzeichen) theoretische Vorteile, doch die setzt der Peugeot in der Praxis längst nicht so um, wie man es nach der Papierform vermuten sollte. Zwar nimmt der 205 mit genau elf Sekunden für die Sprintprüfung von 0 auf 100 km/h dem AX eineinhalb Sekunden ab, doch bei der Höchstgeschwindigkeit dreht der Citroën den Spieß um. Mit glatten 170 km/h Spitze übertraf der Testwagen die Werksangabe (166 km/h), während der 205 die versprochenen 170 km/h klar verfehlte: Bei 166 km/h war Schluss. Beim Konsumvergleich mußte der 205 XS sich ebenfalls geschlagen geben. Auf der Verbrauchs-Meßstrecke von Auto Bild flossen pro 100 Kilometer 9,1 Liter verbleites Superbenzin durch seine Zwei-Vergaser-Anlage, der AX gab sich mit 7,6 Litern bleifreien Superbenzins zufrieden. Anderthalb Liter mehr oder weniger markieren in der kleinen Klasse einen gewaltigen Unterschied.

Der AX-Motor wirkt temperamentvoll und spritzig, zieht locker hinauf in hohe Drehzahlbereiche. Damit tut sich das Triebwerk des 205 XS schwer. Seine Stärken liegen in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen. Dreht man ihn höher, präsentiert er sich ziemlich zäh und unwillig. Kaum verständlich, wenn man die prachtvollen Diesel- und GTI-Motoren von Peugeot kennt.

Die Fahrwerksabstimmung der beiden PSA-Franzosen geht klar in Richtung Komfort. Schlechte Wegstrecken nehmen AX und 205 weitgehend unbeeindruckt, und auch beim Fahrverhalten bewegen sich beide Haustöchter auf hohem Niveau. Sie bleiben auch bei forcierter Gangart problemlos und bügeln Fahrpatzer (z. B. zu schnell in die Kurve) aus. Sie schieben in schnellen Kurven leicht über die Vorderräder, bleiben jedoch unter allen Umständen gutmütig. Makellos laufen sie geradeaus, Antriebseinflüsse sind in der Lenkung kaum zu spüren. Die serienmäßigen Fünfganggetriebe lassen sich leicht schalten. Der 205 brauchte allerdings eine exaktere Führung der Gänge.

15 900 Mark kostet der Citroën AX 14 T2S, 16 535 Mark verlangt Peugeot für den 205 XS. Nicht eben billig die beiden kleinen Franzosen, aber angesichts der luxuriösen Ausstattung preiswert. Der Citroën-Mini ist kompromißlos modern, seine neuen Motoren stehen erst am Anfang ihres Lebenswegs. Der Peugeot 205 ist schon das, was der AX noch werden will: ein Volltreffer. Doch ganz klar: Der Citroën hat das Zeug, dem Konkurrenten aus gleichem Haus nachzueifern.

Roll-Bleeker



Die Karosserie des Citroën AX zeigt eine typische Linie: Die Motorhaube steigt relativ steil an, die breiten Türen erleichtern das Einstiegen. Innen bietet der kleine Franzose erstaunlich viel Platz. Man hat nicht das Gefühl, in einem Kleinwagen zu sitzen



Kompakt, eigenständig und einprägsam sind die Linien der Peugeot-Karosserie. Der Erfolgstyp 205 gehört nicht zum stilistischen Einheitsbrei, der sich häufig in dieser Klasse findet. Wie der AX überzeugt er durch sehr gelungene Raumaussnutzung



Von seinen Fondpassagieren verlangt der Citroën AX 14 T2S keine Verrenkungen. Kopffreiheit und Kniefreiheit reichen aus, um auch auf längeren Strecken einigermaßen komfortabel zu reisen



Der Kofferraum läßt sich über die niedrige Ladekante einfach beladen. Riesig ist er mit 256 Liter Fassungsvermögen nicht, aber ausreichend. Die Rückbank ist bei Bedarf geteilt umklappbar



Tanzen kann man im Rückraum des Peugeot 205 zwar nicht, aber für bequemes Reisen reicht das Platzangebot allemal. Probleme mit der Kopffreiheit bekommen nur ausgesprochene Sitzriesen und letzte Hutträger



Die Ladekante liegt beim 205 nicht ganz so tief, dafür ist der Kofferraum größer. 290 Liter faßt er mit aufrecht stehender Rücklehne. Auf 1200 Liter läßt sich das Gepäckabteil vergrößern

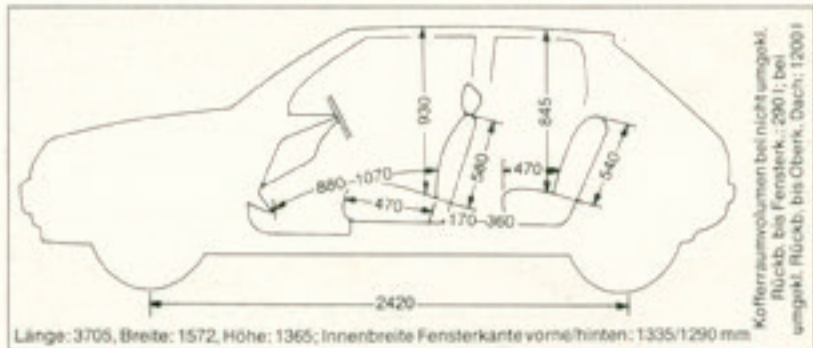
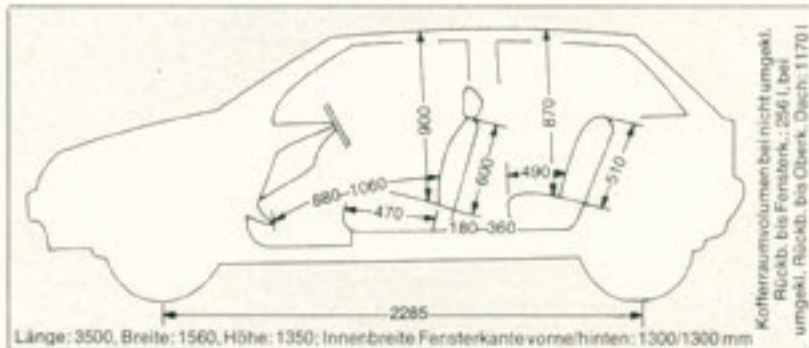


Der Vierzylinder-motor des Citroën AX 14 besteht aus Leichtmetall, ist quer eingebaut und holt 61 PS aus 1360 ccm Hubraum

Beim Peugeot-Motor ist nur der Zylinderkopf aus Leichtmetall. Aus dem gleichen Hubraum wie der AX holt er 79 PS, das sind 18 PS mehr



Fotos: B. Chittock, M. Nyary



Testwerte

Höchstgeschw.	170 km/h
0-100 km/h	12,5 Sekunden
60-100 km/h ①	10,5/14,7 Sek.
Testverbrauch	7,6 l/100 km S bl/yr.
Gewicht	710 Kilogramm
Zuladung	405 Kilogramm
Anhängelast ②	700 Kilogramm
Innengeräusch ③ 75 dB (A)	
Steuer	22 Monate befreit
Versicherung	903 Mark
Inspektion	200 bis 250 Mark
Grundpreis	15 900 Mark

Technische Daten

AX 14 T2S

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingeb., eine obenl. Nockenwelle, Hubraum 1360 ccm, Bohrung x Hub 75 x 77 mm, Verdichtung 8,8:1, Leistung 44 kW (61 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 109 Nm bei 3000/min, Gemischaufbereitung ein Weber-Vergaser, Transistor-Zündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Längslenker, Drehstabfedern, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 155/70 R 13 S, Tank 43 Liter

Testwerte

Höchstgeschw.	166 km/h
0-100 km/h	11,0 Sekunden
60-100 km/h ①	9,0/12,6 Sek.
Testverbrauch	9,1 l/100 km Super
Gewicht	810 Kilogramm
Zuladung	415 Kilogramm
Anhängelast ②	870 Kilogramm
Innengeräusch ③ 74 dB (A)	
Steuer	22 Monate befreit
Versicherung	1090 Mark
Inspektion	250 bis 350 Mark
Grundpreis	16 835 Mark

Technische Daten

205 XS

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1360 ccm, Bohrung x Hub 75 x 77 mm, Verdichtung 9,3:1, Leistung 58 kW (79 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 109 Nm bei 2800/min, Gemischaufbereitung eine Zwei-Vergaser-Anlage, Transistor-Zündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Längslenker, Drehstabfedern, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 165/70 R 13 S, Tankinhalt 50 Liter

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang