

Fern, schnell, gut

Fünf große Kombis im Vergleich:
Audi 100 CS Avant, Citroen CX IE Break,
Ford Granada 2.8i Turnier, Mercedes 280 TE,
Volvo 240 Turbo.

Von Michael Koenig und Paul Schinhofen



Wer früher einen Kombi fuhr, war in seiner gesellschaftlichen Position ganz klar abgestempelt. Wer sonst, wenn kein Klempner oder Maler, benötigte ein im Amtsdeutsch „Kombinations-Kraftwagen“ genanntes Transportmittel?

Heute sieht die Sache anders aus: Kombis sind nicht mehr ausschließlich Nutz-Vehikel für Gewerbetreibende, sondern werden im Gegen-

teil zunehmend aus Gründen der Freizeit- und Hobby-Aktivitäten ihrer Käufer angeschafft. Golf-Geräte und Reit-Utensilien haben Werkzeugkästen und Farbkübel abgelöst. Aber auch wer nicht golft oder reitet, hat unter Umständen Bedarf für den höheren Nutzeffekt des Kombis.

Die Automobilhersteller haben sich auf den neuen Trend eingestellt und bieten auch in der



Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	Audi 100 CS Avant	Citroen CX IE Break	Ford Granada 2.8i Turnier	Mercedes 280 TE	Volvo 240 Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	R/5 ¹⁾	R/4	V/6 ²⁾	R/6	R/4
Hubraum cm ³	2144	2332	2792	2746	2127
Bohrung x Hub mm	79,5 x 86,4	93,5 x 85,5	93,0 x 68,5	86,0 x 78,8	92,0 x 80,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	100(136) bei 5700	94(128) bei 4800	110(150) bei 5700	136(185) bei 5800	114(155) bei 5500
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	180 bei 4800	197 bei 3600	216 bei 4000	240 bei 4500	240 bei 3800
Verdichtungsverhältnis	9,3 : 1	8,75 : 1	9,2 : 1	9,0 : 1	7,5 : 1
Art der Ventilsteuerung	ohc ³⁾	ohv ⁴⁾	ohv	2 ohc	ohc
Gemischaubereitung	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Viergang mit Overdrive
Vorderradaufhängung	Querlenker, Federbeine, Stabilisator	Querlenker, Hydropneumatik-Federung, Stabilisator	Querlenker, Schrauben- federn, Stabilisator	Querlenker, Schrauben- federn, Stabilisator	Querlenker, Federbeine, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Starrachse, Federbeine, Führungs- streben	Längslenker, Hydropneumatik-Federung, Stabilisator	Schräglenker, Schrauben- federn, Stabilisator	Schräglenker, Schrauben- federn, Stabilisator	Starrachse, Schrauben- federn, Führungs- streben, Stabilisator
Reifengröße	185/70 HR 14	185 HR 14	190 /65 HR 390	195/70 HR 14	195/60 HR 15
Beschleunigung in s	leer/beladen ⁵⁾ 0- 60 km/h 4,5/ 5,8 0- 80 km/h 7,1/ 8,8 0-100 km/h 10,5/13,2 0-120 km/h 14,8/18,4 0-140 km/h 21,1/26,5 0-160 km/h 30,7/38,1 1 km mit stehendem Start 31,9/34,2	leer/beladen ⁵⁾ 4,8/ 6,7 7,6/10,8 11,4/16,3 16,5/24,2 23,8/35,1 38,0/- 32,9/36,9	leer/beladen ⁵⁾ 5,1/ 6,7 8,0/10,6 11,5/14,9 16,8/22,1 23,9/31,3 37,1/49,6 33,1/36,0	leer/beladen ⁵⁾ 4,5/ 5,5 6,4/ 8,5 9,6/12,6 13,6/17,9 18,7/24,5 27,6/35,4 31,0/33,6	leer/beladen ⁵⁾ 4,2/ 4,7 6,5/ 7,5 9,7/11,5 13,9/16,6 19,8/24,2 29,4/36,3 31,2/32,9
Elastizität in s	leer/beladen ⁵⁾ 40-100 km/h (IV. Gang) 17,4/20,2 60-120 km/h (V. Gang) 26,4/31,8	leer/beladen ⁵⁾ 17,4/23,8 25,0/37,8	leer/beladen ⁵⁾ 21,1/26,4 33,4/43,4	leer/beladen ⁵⁾ 17,6/23,8 26,9/36,1	leer/beladen ⁵⁾ 17,1/20,9 22,9/29,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 199	(V. Gang) 185	(IV. Gang) 190	(IV. Gang) 203	(IV. Gang) 191
Normalverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km	Super Bei 90 km/h 6,8 Bei 120 km/h 8,4 Stadtverkehr 13,8	Super 8,5 10,7 15,3	Super 8,0 10,3 14,9	Super 8,5 10,7 15,0	Super 7,9 10,6 14,5
Testverbrauch L/100 km	12,6	13,5	14,8	15,4	15,8
Innengeräusch in dB(A)					
Bei 50 km/h	64	63	61	62	62
Bei 100 km/h	70	69	68	69	72
Bei 130 km/h	74	75	74	72	76
Bei 140 km/h	74	77	75	74	78
Bei 160 km/h	77	81	78	76	79
Bei 180 km/h	78	82	79	78	82
Fahrversuche					
Slalom (leer) km/h	57,9	55,9	56,3	54,7	57,3
Slalom (beladen) km/h	55,9	51,2	51,6	51,0	55,9
Wedeln (leer) km/h	112,5	103,8	108,0	103,8	114,9
Wedeln (beladen) km/h	105,9	96,4	101,0	98,2	108,0
Preis ⁶⁾ DM	33 150,-	28 240,-	33 721,-	41 701,- ⁷⁾	35 950,-

¹⁾ R = Reihomotor, ²⁾ V = V-Motor, ³⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ⁴⁾ overhead valves = hängende Ventile, untenliegende Nockenwelle, ⁵⁾ mit maximaler Zuladung, ⁶⁾ Preise inklusive 14 % Mehrwertsteuer, ⁷⁾ inklusive Fünfganggetriebe, bei allen anderen Modellen Fünfganggetriebe bzw. Viergang mit Overdrive Serie

Kombi-Vergleich

gehobenen Klasse Kombi-Gefährte an. Diese Edel-Kombis sind nicht allein in ihrer Ausstattung den Limousinen der 30 000 Mark-Klasse, von denen sie abstammen, angepaßt. Außerdem steht für sie auch die jeweils stärkste Motorisierung zur Verfügung, so daß derjenige, der viel transportieren will, nicht auf Leistung verzichten muß.

Das Geschäft mit dieser Art von Autos geht jedenfalls gut. Daimler-Benz steigerte seinen Umsatz der T-Modelle mit Benzinmotor in Deutschland beispielsweise im April 1983 um 34,5 Prozent gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres, und bei Ford macht der Turnier rund ein Drittel der Granada-Zulassungen aus. Auch Audi wagt mit einer Schrägheck-Version des 100, die wie der wenig erfolgreiche Vorgänger auf den Namen Avant hört, einen neuen Schritt auf diesem Marktsegment. Aus dem Ausland versuchen Citroen und Volvo, sich ihren Anteil zu sichern: Die Franzosen locken mit Platz und Komfort, die Schweden gehen mit einem Turbo-Triebwerk auf Kundenfang.

Die schnellen Kombis und ihre Motoren

Wer sich statt für eine Limousine lieber für einen großen Kombi entscheidet, muß in Sachen Motorleistung keine Einschränkungen in Kauf nehmen. Die geräumigen Vielzweck-Automobile sind durchweg auch mit den stärksten Motorversionen der entsprechenden Baureihe kombinierbar und offerieren somit Fahrleistungen, die jenen der in der Regel etwas leichteren Limousinen kaum nachstehen.

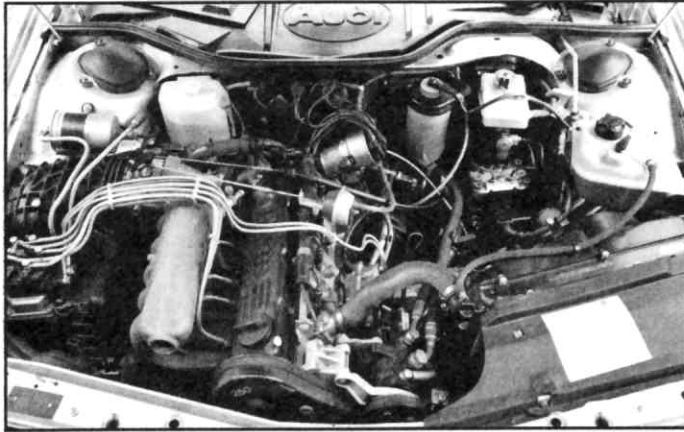
Das trifft insbesondere für den Mercedes 280 TE zu, dessen Sechszylinder-Triebwerk das stärkste in diesem Quintett darstellt. Auch im täglichen Um-

Kombi-Vergleich

gang überzeugt das mit zwei obenliegenden Nockenwellen versehene Mercedes-Aggregat. Seine willige Art der Kraftentfaltung und sein spontanes An-

sämtlichen Drehzahlbereichen nahezu frei von Vibrationen bleibt.

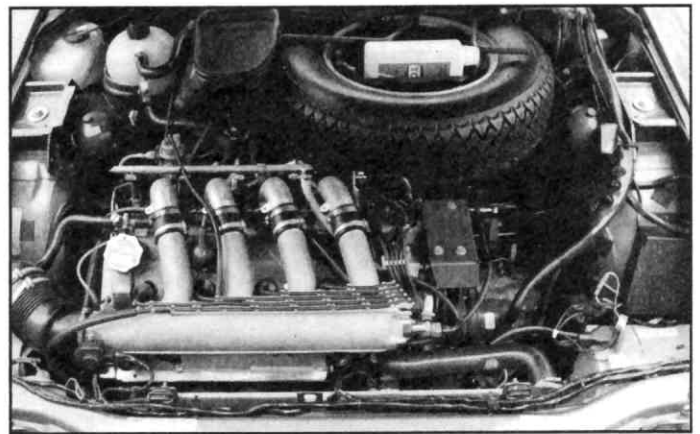
Einen sehr guten Eindruck hinterläßt ebenso die Schaltung, die ein Wechseln der Fahrstufen mit minimalem Kraftauf-



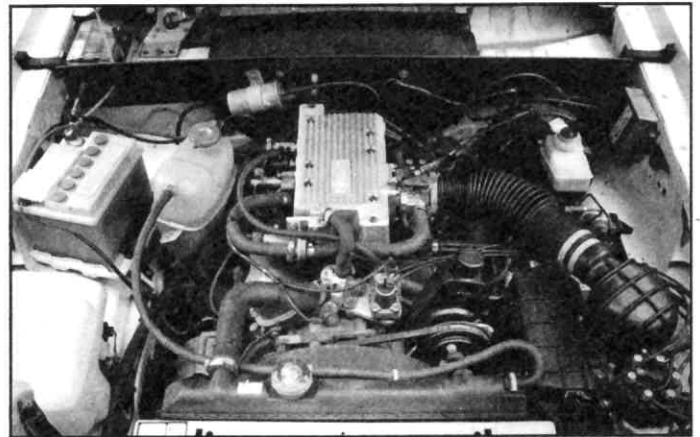
Bei hohen Drehzahlen lästiges Brummen: Audi-Fünfzylinder

sprechen auf Gaspedalbewegungen unter sämtlichen Bedingungen geben dem Fahrer das Gefühl üppiger Motorisierung. Erfreulich ist dabei auch die Tatsache, daß der Reihen-Sechszylinder aus Stuttgart in

wand und großer Präzision ermöglicht. Die Abstufung des allerdings aufpreispflichtigen Fünfganggetriebes harmonisiert überdies gut mit der Drehmomentcharakteristik der 2,8 Liter-Maschine.



Gutes Durchzugsvermögen: Citroën-Vierzylinder

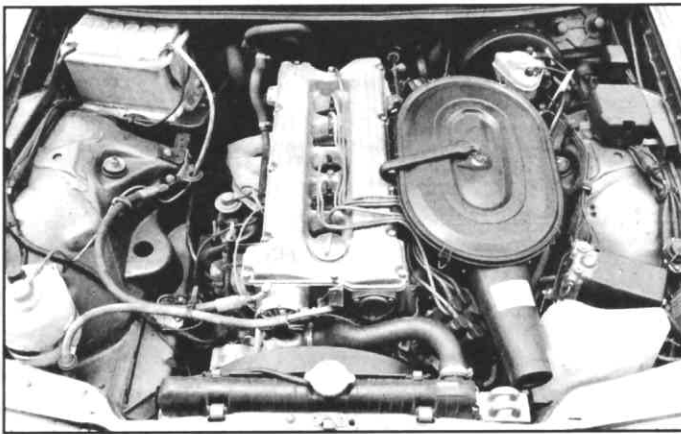


Leise, aber lahm: V-Sechszylinder des Ford

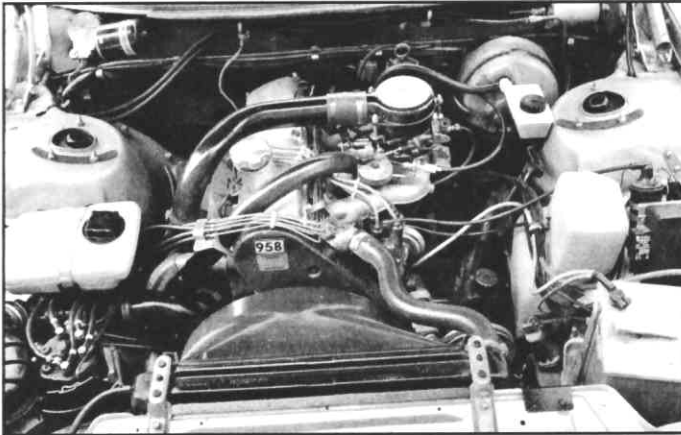
Immer mehr Leute sind

Diese Crisan-Verwender bestätigen es: Crisan hat's geschafft. Ben Sie uns mit Bild. Für die nächste Anzeige. Wella AG, Post





Drehfreudig und vibrationsarm: Mercedes-Triebwerk



Lebhaftes Temperament, aber rauher Ton: Volvo-Turbomotor

Deutlich mehr Schaltarbeit erfordert der Audi 100 Avant, was in erster Linie in dem ungünstigen Drehmomentverlauf des 136 PS (100 kW) starken Fünfzylinder-Aggregats begründet ist. Ansonsten kann die Übersetzungsanpassung des wahlweise (anstelle des Economy-Getriebes) lieferbaren Sportgetriebes gefallen, das sich zudem leicht und exakt schalten läßt.

Zwar bietet auch der große Ingolstädter Kombi wohl kaum schlechtere Fahrleistungen als sein Stufenheck-Pendant, doch agiert der langhubig ausgelegte 2,2 Liter-Motor bei hohen Drehzahlen mit aufdringlichen Brummfrequenzen, die mit dem komfortbetonten Charakter des Avant nicht harmonisieren. Dafür aber ist der von einer mechanischen Einspritzung (Bosch K-Jetronic) gespeiste Fünfzylinder relativ sparsam: Dank leichter und aerodynamisch ausgefeilter Karosserie hat er den niedrigsten Verbrauch innerhalb der Fünfer-Gruppe.

Wesentlich durchzugskräftiger als der Audi-Fünfzylinder ist der Vierzylinder-Motor des Citroën CX IE Break. Freilich ist hier die Übersetzung des serienmäßigen Fünfganggetriebes eher zu kurz gewählt: Bei Höchstgeschwindigkeit wird der rote Bereich des Drehzahlmessers tangiert. Immerhin, die Fahrleistungen des 128 PS (94 kW) starken Kombis können sich sehen lassen (Höchstgeschwindigkeit 185 km/h; 0 bis 100 km/h 11,4 Sekunden), ebenso der Verbrauch, der mit 13,5 Liter/100 km noch akzeptabel ist.

Das Gegenteil trifft auf den Volvo 240 Turbo zu, dessen aufgeladener Vierzylinder dem Superbenzin sehr kräftig zuspricht. Der 2,1 Liter-Motor verhilft dem Volvo zu sportlichem Spurtvermögen, arbeitet aber im gesamten Drehzahlbereich ziemlich rau und unkultiviert. Unbefriedigend ist auch die Leistungscharakteristik des Turbomotors, der leider nur im vollen Ladebereich zwischen 3000/min und 4500/min mit ei-

ihre Schuppen los.

Wenn auch Sie mit Crisan zufrieden sind, schreiben Sie: 4028, 6100 Darmstadt, Kennwort „Crisan“.



Crisan, die Kur im Shampoo, löst Haarprobleme gleich beim Waschen.



Kombi-Vergleich

nem ansprechenden Durchzugsvermögen aufwarten kann, ansonsten aber kraftlos und über 5000/min drehunwillig wirkt.

Unterstützt wird dieser negative Eindruck noch vom ungünstig abgestuften Getriebe, bei dem der Drehzahl-Sprung zwischen der zweiten und dritten Fahrstufe zu groß ausgefallen ist. Gerade auf kurvenreichen Landstraßen tritt dieser Mangel deutlich in Erscheinung. Im übrigen läßt sich das Vierganggetriebe mit dem günstig platzierten Schalthebel leicht bedienen, wenn auch das Einlegen des durch Knopfdruck zuschaltbaren Overdrive etwas ungewohnt ist.

Nicht geglückt ist den Ford-Technikern die Anpassung des seit Herbst letzten Jahres serienmäßigen Fünfganggetriebes an den 2,8 Liter-Einspritzer im Granada. Besonders die beiden oberen Gänge sind eindeutig zu lang ausgelegt, so daß der

V-Sechszylinder insgesamt träger wirkt, als er es tatsächlich ist.

Zwar arbeitet die betagte Grauguß-Konstruktion bei nahezu allen Drehzahlen kultiviert und leise, reagiert aber auf Gaspedalbewegungen nur verhalten. Auch mit der Drehfreudigkeit des Kurzhubers ist es nicht zum besten bestellt. Jenseits von 4500 Touren läßt sich der Sechszylinder nur widerwillig bewegen, was er auch akustisch spüren läßt.

So ist es kaum verwunderlich, daß der nominell mit 150 PS

(110 kW) zweitstärkste Vertreter dieses Vergleichs das Schlußlicht bildet, denn auch in Sachen Fahrleistungen und Verbrauch (siehe Tabelle „Technische Daten und Meßwerte“ auf Seite 24) läßt sich über den ausgereiften Ford Granada 2.8i Turnier nicht viel Positives berichten.

Abschließend ergibt sich in der Beurteilung der Motoreigenschaften folgende Bewertung:

1. Mercedes 280 TE
2. Audi 100 CS Avant
3. Citroen CX IE Break
4. Volvo 240 Turbo
5. Ford Granada 2.8i Turnier

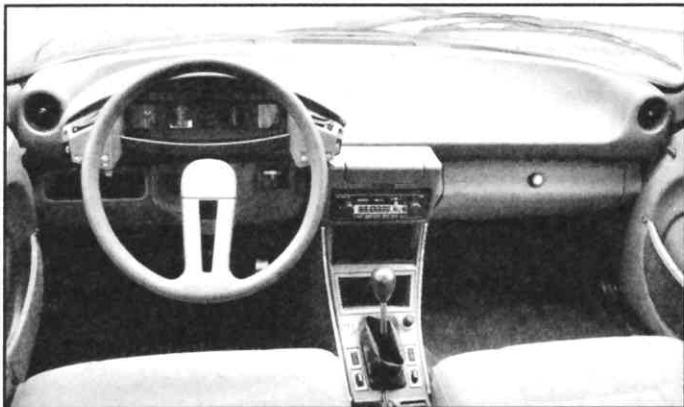
Die schnellen Kombis und ihre Karosserien

Kombi-Käufern kommt es, das liegt in der Natur der Sache, primär auf das Raumangebot des Autos an. Denn wer sich einen Wagen mit der großen Klappe im Heck anschafft, will schließlich mehr transportieren können als in einer normalen Stufenheck-Limousine. Das geht auch tatsächlich bei allen fünf konkurrierenden Kombis, doch damit hört die Gemeinsamkeit schon auf – was nämlich wirklich an Platz zur Verfügung steht, ist sehr unterschiedlich.

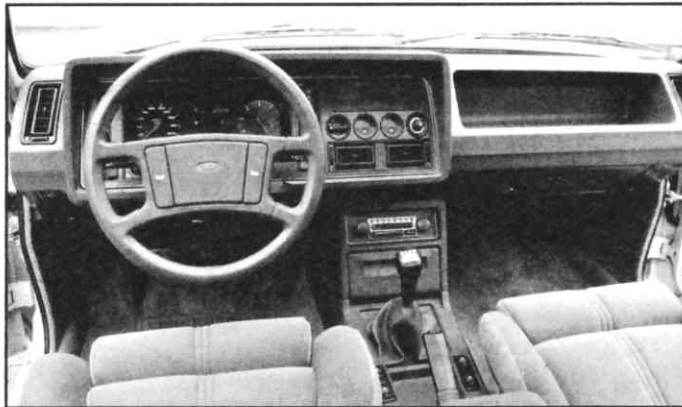
Wer sich etwa für den Mercedes 280 TE entscheidet, macht mit Sicherheit einen guten Kauf, da sich der Kombi von Daimler-Benz in vielen Punkten vorteilhaft von der Konkurrenz abhebt. Nur eines erhält er eben nicht: einen Transporter mit besonders viel Platz. Größe und Form des Laderaums, der sich hinter der solide schließenden Hecktür darbietet, lassen



Audi: klare Instrumente, unübersichtliche Mittelkonsole



Citroen: Die Bedienung erfordert Gewöhnung



Ford: kleines Lenkrad und wuchtiges Armaturenbrett



Mercedes: Funktionalität dominiert an allen Orten



Volvo: handgerecht angeordnete Schalter und Hebel

Kombi-Vergleich

es kaum zu, beispielsweise bei einem Umzug Kommoden oder kleine Schränke zu befördern. Dazu fällt das schräge Heck zu sehr nach unten ab, außerdem nimmt das senkrecht am Rand placierte Reserverad einen beträchtlichen Teil der theoretisch vorhandenen Innenraumbreite weg – beides geht zu Lasten des effektiv nutzbaren Quadermaßes: Ein maximal 795 mm hoher, kastenförmiger Gegenstand darf höchstens 1 260 mm lang und 970 mm breit sein.

Dafür kann der Mercedes ordentlich Gewicht zuladen – bis zu 544 Kilogramm; bei der Besetzung mit fünf Personen (Durchschnittsgewicht 75 kg) verbleiben für das mitgeführte Gepäck also 169 Kilogramm. Zudem ist das Transportgut vor unerwünschten Blicken sicher: Bei Normalstellung der Rücksitze läßt es sich durch eine herausziehbare Plane abdecken. Allerdings kostet dieser Sichtschutz einen Aufpreis von fast 500 Mark; kombiniert ist er mit einem Fangnetz, das hinter der Lehne im Fond gespannt werden kann und die Passagiere vor nach vorne fliegenden Teilen bewahrt.

Ähnlich bescheiden wie im Gepäckabteil sind die Platzverhältnisse auch auf der Rücksitzbank. Drei Mitfahrer fühlen sich dort eingeengt, zumal es für den Mann in der Mitte auch an der nötigen Kopffreiheit fehlt. Unbefriedigend ist besonders die Seitenführung der Sitzbank, was gleichfalls für die Vordersitze gilt. Das ist aber das einzige, was man ihnen vorwerfen kann, denn ansonsten ist man im 280 TE sehr komfortabel aufgehoben. Sitzposition, Bedienungsfunktionalität und Verarbeitung insgesamt lassen keine Wünsche offen.

Das Mercedes T-Modell sammelt demnach genau in den Bereichen Pluspunkte, in denen auch die Limousine der W 123-Baureihe überzeugt. Mit den spezifischen Eigenschaften, die



Audi 100 CS Avant: Niveauregulierung nur gegen Aufpreis, in jedem Fall aber sehr geringe Zuladung



Citroën CX IE Break: gleichbleibende Bodenfreiheit durch hydropneumatische Federung, unübertroffen



Ford Granada 2.8i Turnier: ohne serienmäßigen Niveau-Ausgleich starkes Absinken des Hecks, durch



△ **Mercedes 280 TE:** fünf Personen dürfen 169 kg Gepäck mitführen

▽ **Volvo 240 Turbo:**





(fünf Personen plus 65 kg)



hohe Zuladung (fünf Personen plus 339 kg)



schnittliche Zuladung (fünf Personen plus 143 kg)



Belastungsgrenze bei fünf Personen und 88 kg Gepäck



gerade eine Kombi-Karosserie auszeichnen sollten, ist es dagegen nicht so weit her. Wer deshalb auf den Stern verzichten und lieber mehr Raum hinter den Sitzen haben will, muß sich an die Konkurrenz wenden.

Zum Beispiel an die Firma Citroen, deren CX Break hinsichtlich der Innenraum-Größe den 280 TE – und nicht nur den – bei weitem überbietet. Von den Vordersitzlehnen bis zur Heckklappe stören weder Radkästen noch Unebenheiten in der Ladefläche, die mit nahezu zwei Quadratmetern unübertroffenen üppige Ausmaße besitzt.

Volumen und Nutzbarkeit des CX-Gepäckraums sind also vorbildlich – immerhin paßt nicht nur jede Menge hinein, sondern es darf auch schwer sein. Der französische Riesen-Kombi verträgt eine konkurrenzlos hohe Zuladung von über 700 Kilogramm – gut ein Drittel mehr, als bei Audi und Volvo erlaubt ist.

Auch von der Ausstattung her betont der Citroen seinen Nutz-Charakter. Im Gegensatz zum mit Teppichboden ausgelegten Laderaum des Mercedes ist der des CX Break, dessen Dachpartie im hinteren Bereich gegenüber der Limousine um zehn Zentimeter höhergezogen wurde, mit pflegeleichtem Kunststoff verkleidet; Gummirippen am Boden, die die Ladung am Rutschen hindern, sowie Halteösen weisen darüber hinaus darauf hin, daß sich der Franzose als ernsthafter Arbeitspartner versteht – ohne wesentliche Komforteinbuße.

Dort, wo die Insassen sitzen, hat es mit der nüchternen Sachlichkeit allerdings ein Ende. Wie bei einem Citroen üblich, muß sich der Fahrer erst mit der Bedienung vertraut machen, und auch das Design von Armaturentafel und Türverkleidungen ist so, wie man es in jedem anderen CX kennt – unkonventionell und eigenwillig.

Gewöhnen muß man sich auch an die Sitze, die sehr weich ge-

polstert sind. Nach kurzer Zeit aber hat man eine angenehm entspannte Haltung hinter dem Einspeichen-Lenkrad eingenommen und räkelt sich zufrieden in den tiefen Fauteuils. Allein die rückwärtigen Passagiere müssen Abstriche machen: Zwar gibt es auch hier mehr Platz als genug, doch sind Sitztiefe und Lehnenhöhe der Fondbank knapp bemessen.

Dafür läßt sie sich sehr leicht versenken: Die Sitzfläche wird um 180 Grad nach vorne geklappt, indem man kräftig an einem massiven Eisenbügel zieht, dann wird die Lehne entriegelt und nach unten gelegt – das ist alles. Umständliches Hantieren mit den hinteren Kopfstützen, wie bei den übrigen Kombis, entfällt, da sie ohnehin nicht vorhanden sind. Als sinnvoll erweist sich ebenso das stabile Schutzschild, das hinter die Vordersitze geklappt werden kann und so den Passagier- vom Stauraum trennt.

Vergleichsweise enttäuschend in Funktionalität und Verarbeitung ist der Volvo. Die schlecht eingebaute Hecktür klappert deutlich hörbar, und bei dem Mechanismus der umlegbaren Rücksitze hätte man sich eine praktischere Lösung einfallen lassen können. So aber müssen zuerst die vorderen Sessel nach vorne gerückt werden, bevor sich der schwedische Kombi von einem Fünf- in einen Zweisitzer verwandeln läßt.

Wenn es allerdings erst einmal so weit ist, dann hat man es auch beim Volvo 240 Turbo mit einem regelrechten Großraum-Kombi zu tun. Der kastenartige Heckaufbau bietet eine gute Raumaussnutzung, solange es nur um Gepäcktransport geht.

Schlechter sieht es aus, wenn auf der Rückbank Personen Platz nehmen. Diese nämlich müssen Ellenbogen und Beine anziehen, denn weder in der Breite noch in der Länge geht es im Fond geräumig zu. Der kurze Radstand setzt hier enge Grenzen, was bereits beim Einstieg durch die schmalen Türen deutlich wird. ▷

Kombi-Vergleich

Volvo-Passagiere haben es allerdings im Winter gut: Die rasch ansprechende und außerordentlich wirksame Heizung ist einer der markanten Vorzüge des Nordländers. Ein ganz erheblicher Nachteil ist freilich die viel zu geringe Zuladung (463 kg), die in krasssem Widerspruch zum vorhandenen Stauvolumen steht.

In dieser Hinsicht wird der Volvo nur vom Audi 100 Avant übertroffen. Er hält in der Zuladung mit 440 kg zweifellos den Negativ-Rekord. Mit fünf Personen besetzt, kann der Neuling aus Ingolstadt dann gerade noch 65 Kilogramm transportieren.

Auch täuscht der Audi durch seine ausladenden Abmessungen, die in Wirklichkeit verlorenen Raum bedeuten. So ist

die Breite der Karosserie zum Teil verschenkt: In Höhe der Gürtellinie ist innen zu viel Platz da, so daß die Insassen nicht einmal mehr ihre Arme an den Türlehnen abstützen können, während sich weiter oben die Seiten so verjüngen, daß man mit dem Kopf fast an die Scheiben stößt. Dort, wo es darauf ankommt, entsteht je-

denfalls ein beengendes Raumgefühl – daran ändert auch der mehr als ausreichende hintere Knieerraum nichts.

Ebenso unvorteilhaft wirken sich die stark gewölbten Flanken des Audi Avant auf das Fassungsvermögen des Laderaums aus, das durch die sehr schräge Heckscheibe ohnehin

schon eingeschränkt ist. Auch die Übersichtlichkeit leidet unter der flachen Ladelupe: Gute Aussicht nach hinten verwehrt der quer über dem Glas angeordnete Spoiler, und da kein Heckwischer vorgesehen ist, wird der Rückblick bei Regen zusätzlich erschwert.

Wenn die Sonne scheint, hat die Audi-Besatzung ebenfalls nichts zu lachen, denn dann verwandelt die großzügige Verglasung den Innenraum in ein wahrhaftiges Treibhaus, gegen dessen Aufheizung selbst die kräftig dimensionierte Lüftung machtlos ist.

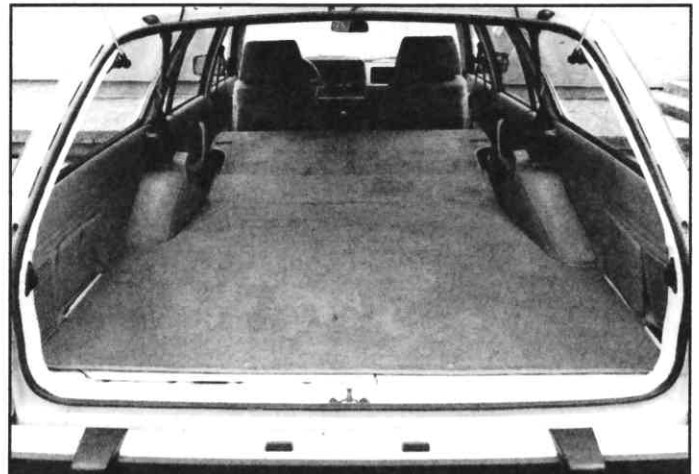
Gut behaupten kann sich trotz seines Alters der Ford Granada Turnier. Insbesondere auf dem Karosserie-Sektor gibt es nicht viel, was man dem Kombi aus Köln anlasten kann. Bedienung (Lichtschalter am Lenkrad) und Armaturen (Zusatzinstrumente außerhalb des Blick-



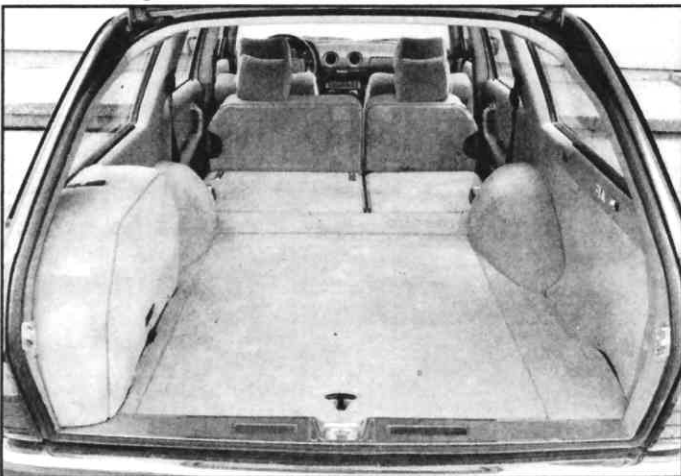
Audi: geteilte Rücksitze Serie, ebene Ladefläche auf Wunsch



Citroen: riesiger Laderaum mit Bordwand hinter den Sitzen



Ford: Laderaum mit großer Breite, aber relativ geringer Höhe



Mercedes: Ladevolumen durch Radkästen eingeschränkt



Volvo: gut nutzbarer Laderaum dank kastenförmiger Karosserie

Kombi-Vergleich

felds) entsprechen nicht mehr ganz dem Stil der Zeit, und auch die Sitzposition (knapper Kopfraum) kann nicht vollauf befriedigen. Die Sitze der

Auch der Sitzkomfort und das Raumangebot im Fond können sich sehen lassen – ebenso der Laderaum. Zwar sind Volumen und Zuladung (518 kg) nur durchschnittlich, doch bietet der Granada immerhin die größte nutzbare Breite. Aller-

Ford-Leute auch dafür vorgesorgt: Auf dem Dach ist serienmäßig ein Gepäckträger angebracht.

So nehmen die Kombis bei besonderer Berücksichtigung des Raumangebots im Karosserie-

Die schnellen Kombis und ihre Fahrwerke

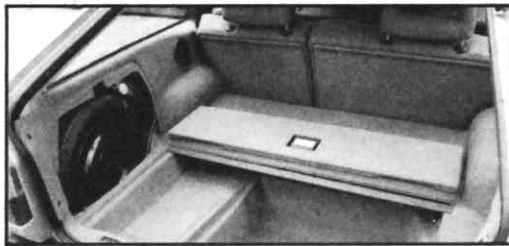
Daß man mit modernen Kombis keineswegs schlechter fährt als mit den entsprechenden Limousinen, zeigt sich ganz besonders auch auf dem Fahrwerkssektor.

Besonders der Audi 100 Avant leugnet seine enge Verwandtschaft zur Limousine nicht. Er legt in Kurven ein nur leicht untersteuerndes Eigenlenkverhalten an den Tag, drängt jedoch, wenn der Fahrer vom Gas geht, ein wenig mit dem Heck nach außen. Diese Übersteuerneigung verstärkt sich deutlich bei voller Belastung. Die leichtgängige und guten Fahrbahnkontakt gebende Servolenkung erleichtert die in solchen Situationen erforderlichen Korrekturen. Sie sorgt auch dafür, daß der Fronttriebler ungeachtet seiner üppigen Karosserie-Abmessungen ein hohes Maß an Handlichkeit vermittelt.

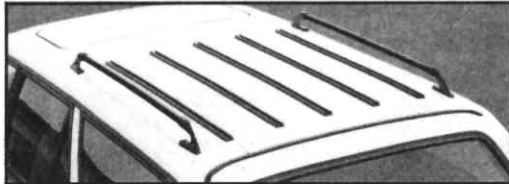
Zufrieden sein kann die Audi-Besatzung mit dem gebotenen Federungskomfort. Besonders lange Bodenwellen meistert der Avant tadellos, lediglich kurze Stöße und Querfugen regen den Vorderwagen zum Stuckern an, das jedoch spürbar abnimmt, wenn der Wagen beladen ist.

Das größere Ladevolumen der Kombis stellte die Fahrwerkstechniker indes nicht allein in puncto Komfort vor Probleme. Da die Transport-Kapazität gerade über und hinter der Hinterachse erweitert wurde, sind auch stark differierende Achslastverteilungen einzuplanen.

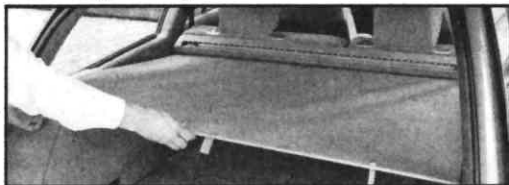
Sehr gut gelöst ist dieser Konflikt im Mercedes und im Citroen. Sowohl leer als auch beladen agieren beide Kombis sehr fahrsicher und keineswegs schlechter als ihre Limousinen-Kollegen, selbst bei voller Beladung halten sich Lastwechselreaktionen in Grenzen. Neben diesen unproblematischen Fahreigenschaften war-



Notrad und zusätzliche Mulde im Audi



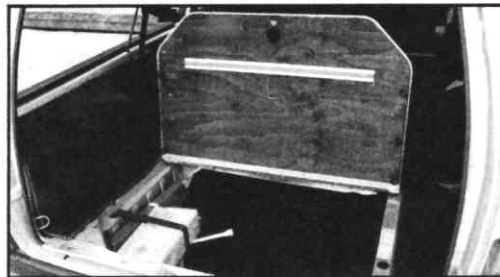
Dach-Gepäckträger am Ford



Abdeckplane gegen Mehrpreis im Mercedes



Einfache Rückbank-Bedienung im Citroen



Doppelter Boden im Volvo

Maße und Gewichte

Fahrzeugtyp		Audi 100 CS Avant	Citroen CX IE Break	Ford Granada 2.8 i Turnier	Mercedes 280 TE	Volvo 240 Turbo
Länge × Breite		4793 × 1814	4930 × 1770	4887 × 1796	4725 × 1786	4785 × 1707
× Höhe	mm	× 1422	× 1465	× 1424	× 1470	× 1460
Radstand	mm	2687	3095	2769	2795	2640
Spur vorn/hinten	mm	1476/1459	1514/1390	1515/1536	1488/1453	1430/1360
Quadermaße Laderaum						
Länge zweisitzig	mm	1360	1620	1540	1260	1700
Länge fünfsitzig	mm	420	730	630	630	920
Breite	mm	940	1120	1160	970	1060
Höhe	mm	640	880	690	795	740
Laderaumvolumen*						
Bis Fensterunterkante	fünfsitzig L	520	480	528	460	516
	zweisitzig L	752	908	724	800	948
Bis Dachhöhe	fünfsitzig L	712	948	792	788	904
	zweisitzig L	956	1936	1680	1544	1748
Leergewicht	kg	1320	1446	1482	1621	1387
zul. Gesamtgewicht	kg	1760	2160	2000	2165	1850
zul. Anhängelast						
gebremst	kg	1350	1500	1080	1500	1500
ungebremst	kg	660	670	740	750	670
Dachlast	kg	75	100	75	100	100
Zuladung	kg	440	714	518	544	463

*nach auto motor und sport-Norm

sportlich getrimmten 2.8i-Version indes würden manchen Konkurrenten gut anstehen: Sie sind körpergerecht geformt und gewähren festen Seitenhalt.

dings steigt der Boden nach vorne leicht an, da nur die Lehne, nicht aber die Sitzfläche der Rückbank umzuklappen ist. Und sollte irgend etwas doch nicht Platz finden, so haben die

Kapitel diese Rangfolge ein:

1. Citroen CX IE Break
2. Mercedes 280 TE
3. Ford Granada 2.8i Turnier
4. Volvo 240 Turbo
5. Audi 100 CS Avant.

ten beide Kombis mit einem Federungskomfort auf, der unter allen Bedingungen überzeugen kann. Obwohl der CX Break-Fahrer immerhin 714 Kilogramm zuladen darf, bietet der Großraum-Kombi stets konstante Bodenfreiheit und

gleichbleibend guten Federungskomfort. Der Grund: Das hydropneumatische Federungssystem des CX bewirkt unter allen Umständen einen automatischen Niveau-Ausgleich. Das Mercedes T-Modell ist an der Hinterachse mit einer

Niveauregulierung ausgerüstet, die unter Belastung den gleichen Effekt bewirkt wie das Citroen-System.

Auf solche Fahrwerks-Feinheiten muß der Volvo-Fahrer gänzlich verzichten, zudem muß er eine sehr straffe Federung erdulden, die sich besonders bei leerem Stauraum störend bemerkbar macht. Die starre Hinterachse des Schweden versetzt den kantigen Aufbau in kräftige Vertikalbewegungen, wobei auf schlechten Pisten lautes Fahrwerks-Poltern die Fahrt auch akustisch untermalt. Bei voller Ausnutzung der Transport-Kapazität spricht die Federung besser auf Unebenheiten an und offeriert dann einen insgesamt befriedigenden Komfort.

Die Fahrsicherheit des untersteuernden Volvos leidet bei Zuladung nur wenig. Zumindest auf ebener Fahrbahn erlaubt der 240 Turbo hohe Kurvengeschwindigkeiten und läßt sich dank der leichtgängigen und exakten Lenkung mühelos dirigieren. Lediglich bei vollem Leistungseinsatz auf nasser Fahrbahn drängt das Heck vehement nach außen.

Einen im unbeladenen Zustand guten Federungskomfort bietet der mit einer Schräglenker-Hinterachse bestückte Ford Granada Turnier. Dabei rollt der mit Michelin TRX-Reifen ausgestattete Kölner Kombi insbesondere über kurze Fahrbahnebenheiten sanft hinweg, lange Bodenwellen dagegen regen die Karosserie zum Aufschaukeln an. Diese unangenehme Eigenschaft des Ford verstärkt sich, wenn man mit zulässigem Gesamtgewicht unterwegs ist: Dann muß die Granada-Besatzung langhubige Vertikalbewegungen erdulden.

Auf das Fahrverhalten des normalerweise leicht untersteuernden Granada 2.8i Turnier zeigt die Ausnutzung des erlaubten Maximalgewichts ebenfalls Auswirkungen. Im Grenzbereich bleibt er zwar ohne Tücken, doch ein deutliches Übersteuern muß durch Gegenlen-

ken korrigiert werden. Diese Aufgabe läßt sich mit der leichtgängigen, aber auch gefühllosen Servolenkung jedoch nur unbefriedigend bewältigen.

So kommt in der Fahrwerksbeurteilung folgende Placierung zustande:

1. Audi 100 CS Avant
2. Mercedes 280 TE
3. Citroen CX IE Break
4. Ford Granada 2.8i Turnier
5. Volvo 240 Turbo

Unter dem Strich

Wenn ein Automobil als Kombi bezeichnet wird oder wie ein solcher aussieht, muß es noch lange nicht die gesetzten Erwartungen auch tatsächlich erfüllen – das zeigte dieser Vergleich ganz deutlich. Der Käufer des Mercedes 280 TE etwa muß sich darüber im klaren sein, daß er nur eine – wenngleich sehr gute – Limousine mit erweitertem Kofferraum erhält. Wer wirklich viel Platz braucht, ist am besten mit dem überaus geräumigen Citroen CX IE Break bedient, der zudem das preisgünstigste Angebot in diesem Quintett darstellt. Auch der Ford Granada 2.8i Turnier offeriert ausreichende Transport-Kapazität, doch sind spürbare Abstriche an Motor und Fahrwerk zu machen. Volvo 240 Turbo und Audi 100 CS Avant leiden unter der zu geringen Zuladung, beim Audi ist auch der Laderaum selbst knapp bemessen.



Bei maximaler Zuladung bleibt der Audi neutral



Auch der Citroen zeigt sich ziemlich unbeeindruckt



Der Ford übersteuert und geht hinten zu Boden



Der Mercedes wird kurvenwilliger, ist aber leicht beherrschbar



Die geringe Zuladung des Volvo ändert wenig am guten Handling