

peugeot
autokampioen
ANWB

kampioen auto.info

**Interview met
John Day
president-directeur
Chrysler-France**

**Vijf stationcars
met elkaar vergeleken:
Citroën CX
Ford Granada
Opel Rekord
Peugeot 504
Volvo 245**



15 Combi's vergeleken:

CITROËN CX 2400 Super
FORD GRANADA 2.3 L
OPEL REKORD 2.0 de luxe

PEUGEOT 504 GL
VOLVO 245 DL



Konsumenten
Voorlichting
ANWB

Combinatiewagens, stationcars, breaks of hoe men deze wagentypen ook wil aanduiden, genieten ook van particuliere zijde duidelijke belangstelling. Niet zo zeer om omvangrijke of zware lasten te verplaatsen als wel voor het vervoer van kinderen, honden of grote hoeveelheden bagage, bijvoorbeeld voor vakantiedoeleinden. Volgende week staat de RAI boordevol combi's, zodat een nadere beschouwing van een aantal van deze typen nu zeker op zijn plaats is. Vanzelfsprekend komt het accent van deze test te liggen op zaken als ruimte, rijeigenschappen in beladen toestand en dergelijke.

Voor deze test beschikten we over een selectie van de grootste en duurere combinatiewagens die verkrijgbaar zijn. De selectie is niet compleet, we hebben ons moeten beperken tot een vijftal Europese merken; daarnaast is er nog een aantal Japanse en Amerikaanse vertegenwoordigers, die qua prijs, afmetingen of uitrusting concurrerend zijn.

Citroën en Peugeot brengen naast de „break”, de Franse aanduiding voor een combi, nog een speciale „familiale” uitvoering op de markt, voor het vervoer van meer dan vier of vijf personen. Ook deze versies hebben we bekeken, te meer omdat deze categorie puur in de personenwagensfeer ligt. Maar eerst een korte toelichting per merk.

peugeot 504.info

PRIJZEN (per 18-1-1978)

Citroën CX 2400 Break Super
 Citroën CX 2400 Break Familiare Super
 Ford Granada 2.3 L Combi
 Opel Rekord 2.0 Caravan De Luxe
 Peugeot 504 Break GL
 Peugeot 504 Familiare
 Volvo 245 DL

f 30.035,-*
 f 30.765,-*
 f 24.579,-
 f 22.261,-
 f 21.995,-
 f 21.995,-
 f 29.192,-

* inclusief afleveringskosten

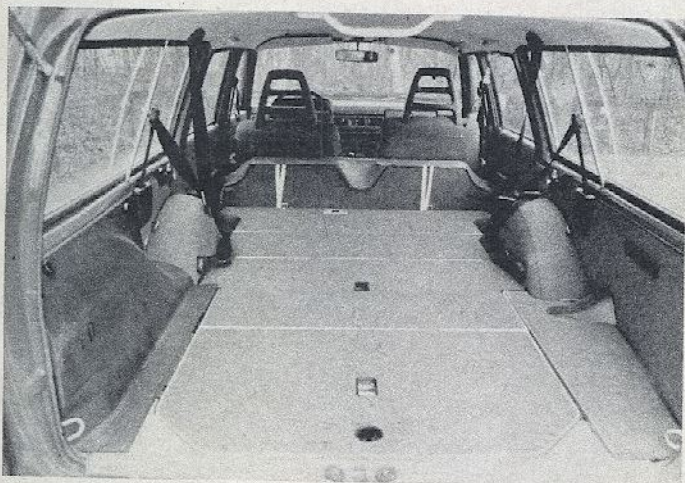
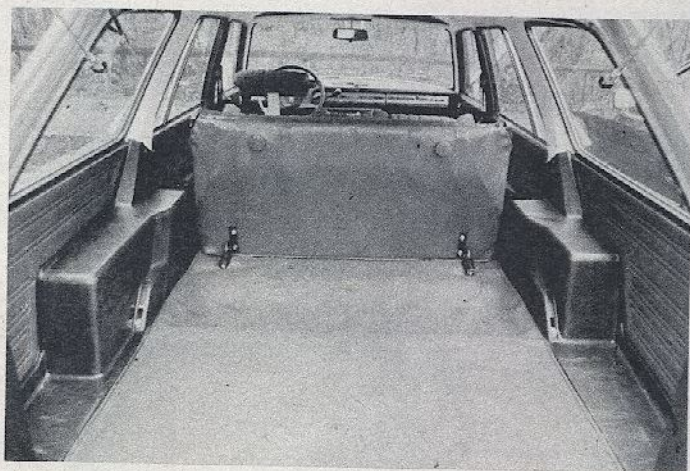
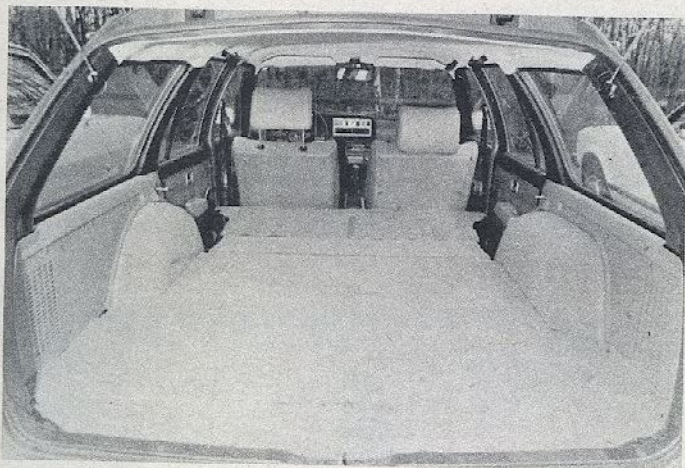
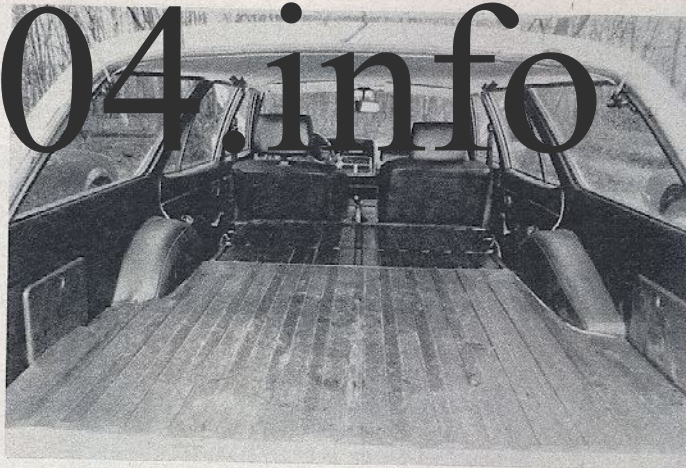
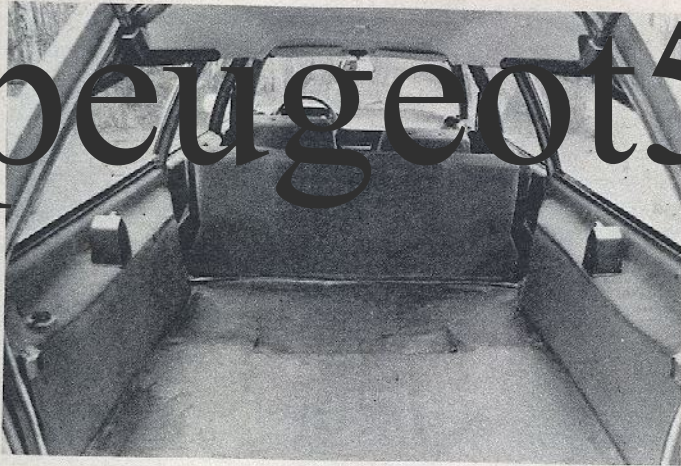
Citroën CX

De break van Citroën wijkt vrij sterk af van het normale personenwagentype. De wielbasis is 25 cm groter, de carrosserie is 29 cm langer. De break heeft bovendien een verhoogd dak, het verschil in hoogte bedraagt 11 cm. Het is de enige wagen in dit gezelschap met voorwielaandrijving. De break wordt geleverd met een tweeliter motor in de confortuitvoering en met een 2,4 liter motor in een superuitvoering. Met een 2,2 liter dieselmotor is de break zowel in confort- als supergedaante verkrijg-



Geheel bovenaan het vijftal in het geld. Van links naar rechts de Citroën, de Ford, de Opel, de Volvo en de Peugeot. Daarna hebben zij zich stuk voor stuk omgedraaid. Links van boven naar beneden de Citroën, de Opel en de Volvo; rechts van boven naar beneden de Ford en de Peugeot.

peugeot 504 info



Links van boven naar beneden de Citroën, de Opel en de Volvo. Rechts bovenaan de Ford, daaronder de Peugeot. Alle foto's tonen de maximaal bereikbare bagageruimte.

baar. Als familiale is de CX alleen met de 2,4 liter benzinemotor en de 2,2 liter diesel leverbaar, en uitsluitend in de superuitvoering. Een halfautomaat wordt alleen geleverd in combinatie met de 2,4 l motor, stuurbevestiging is voor alle uitvoeringen beschikbaar.

Ford Granada

De carrosserie van de Granada combi wijkt minder af van de sedan dan bij de Citroën. Wel is het koetswerk iets verder naar achteren doorgetrokken, het ver-

schil in lengte bedraagt 12 cm. Alle andere afmetingen zijn gelijk.

De Granada combi is leverbaar met viercilindermotoren van 1,7 en 2,0 liter inhoud en met zescilinders in V-vorm van 2,3 en 2,8 liter; de laatste zowel met carburateurs als met inspuiting. Qua uitvoering kan men kiezen tussen een basisversie, een „L“ en een „GL“, maar als puntje bij paaltje komt kan men de wagens net zo uitrusten als men ze hebben wil, ook met stuurbevestiging. Alle typen zijn leverbaar met automati-

sche transmissie, met uitzondering van de versies met 1,7 liter motor. Een dieselmotor is in de stationcaruitvoering niet verkrijgbaar.

Opel Rekord

De maatvoering van de Rekord Caravan (zoals Opel de combi noemt) wijkt nauwelijks af van die van de sedan. De combi is 3 cm langer en bovendien enkele centimeters hoger. Alle andere maten zijn weer gelijk.

De Caravan is niet verkrijgbaar met de 1,7 N motor, die wel in de andere Rekordmodellen geleverd wordt. Maar desondanks blijven nog genoeg mogelijkheden over: een 1.9 N en een 2.0 N motor, die geschikt zijn voor normale benzine en twee twee-litermotoren, de 2.0 S met carburateurs en de 2.0 E met benzine-inspuiting. Deze laatste twee motoren hebben superbenzine nodig. Het motorenprogramma wordt gecompleteerd met een 2.1 l dieselmotor.

In principe bestaan er van de Caravan, wat uitrusting betreft, twee uitvoeringen. Maar ook bij Opel kan men het in feite krijgen zoals men het hebben wil. De basisversie is zowel in tweemaal in vierdeursuitvoering verkrijgbaar, de Luxe uitsluitend als vierdeurs. Genoemde standaardversie is overigens

de enige tweedeurs, alle overige uitvoeringen in dit gezelschap worden uitsluitend als vierdeurs geleverd. Alle worden Cavalli tylen zijn leverbaar met automatische versnellingsbak en met stuurbekrachtiging.

Peugeot 504

De Peugeot break wijkt weer sterk af van het normale personenwagentype. Ook hier wordt een langere (16 cm) wielbasis toegepast, de carrosserie is zelfs 31 cm langer. Bovendien heeft de Peugeot break een verhoogd dak. Daarnaast zijn er ook duidelijke constructieverschillen met de personenwagen. De break heeft namelijk een vaste achteras in plaats van onafhankelijke achterwielophanging zoals de 504 GL sedan die heeft.

De 504 break wordt geleverd als „L” en als „GL”. De „L” heeft een 1,8 l motor, de „GL” een 2 l motor en is bovendien luxueuzer uitgerust. Beide versies zijn met een dieselmotor leverbaar.

De familiale wordt uitsluitend in de GL uitvoering geleverd, zowel met de grote benzine-motor als met de diesel.

Alle „GL” versies zijn verkrijgbaar met automaat, maar alleen in combinatie met de benzine-motor. Stuurbekrachtiging is niet leverbaar.

Volvo 245

De maten van de Volvo combi wijken slechts zeer weinig af van die van de sedan, de verschillen in lengte en hoogte bedragen luttel centimeters.

De 245 wordt geleverd als „L” en als „DL”. Beide hebben dezelfde 2,1 liter motor, het verschil betreft uitsluitend de uitvoering. Alleen de „DL” is verkrijgbaar met automaat, wel kunnen beide versies tegen meerprijs met stuurbekrachtiging geleverd worden.

Een belangrijk verschil tussen de „L” en de „DL” is een opklapbaar bankje achterin; bij laatstgenoemde behoort dit tot de standaarduitrusting, maar het is bij de „L” wel tegen meerprijs leverbaar. De afmetingen van het bankje zijn bescheiden, de hoofdruimte is bovendien gering zodat alleen kinderen hiervoor in aanmerking komen. De kinderen zitten achterstevoren, genieten een onbelemmerd uitzicht naar achteren en vinden het prachtig! Een nadeel van een dergelijke voorziening is dat er vrijwel geen ruimte voor bagage overblijft. Een duidelijk voordeel staat hier tegenover, namelijk dat men bij ingeklapt bankje over de volle afmetingen van de laadvloer kan beschikken. Van deze groep kent alleen Volvo een dergelijke tussenvorm tussen combi en familiale; bij Ford en Opel zijn deze constructies niet leverbaar.

Algemene verschillen met sedans

Alle combi's onderscheiden zich van de normale personenwagenversies door hun zwaardere banden, hetgeen vanzelfsprekend verband houdt met het

BELANGRIJKSTE GEGEVENS

	Renault	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
Motor					
aantal cilinders	4-in-lijn, dwars	6 in V-vorm	4-in-lijn	4-in-lijn	4-in-lijn
cilinderinhoud in cm ³	2347	2293	1956	1971	2127
compressieverhouding	8,75:1	8,75:1	8,0:1	8,8:1	8,5:1
DIN-vermogen in kW (pk)	85 (115)	79 (108)	66 (90)	68 (92)	74 (100)
bij omw/min	5500	5000	5200	5200	5250
DIN-koppel in Nm (mkg)	179 (18,3)	177 (18,0)	145 (14,5)	157 (16,0)	170 (17,3)
bij omw/min	2750	3000	3000-3800	3000	3000
snelheid in km/u bij 1000 omw/min in de hoogste versn.	30,9	32,4	29,6	28,8	31,6
Transmissie					
<i>Overbrengingsverhoudingen</i>					
1e versn.	3,166	3,65	3,640	3,559	3,71
2e versn.	1,833	1,97	2,120	2,105	2,16
3e versn.	1,113	1,37	1,336	1,366	1,37
4e versn.	0,8	1,00	1,000	1,000	1,00
achteruit	3,153	3,66	3,522	3,636	3,68
eindreductie	4,769	3,64	3,89	4,115	3,73
Maten en gewichten					
wielbasis in cm	310	277	267	290	264
spoorbreedte voor in cm	147	151	144	142	143
spoorbreedte achter in cm	139	154	141	136	136
lengte in cm	492	475	462	480	488
breedte in cm	173	179	173	169	171
hoogte in cm	147	142	147	155	146
bandenmaat	185 SR 14	185 SR 14	175 SR 14	185 SR 14	185 SR 14
inhoud benzinetank in l	60	63	70	60	60
draaicirkel in m					
buitenkant carrosserie	13,0	11,7	10,8	11,4	11,0
buitenkant voorwielen	12,1	10,9	10,0	10,8	9,8
aantal omwentelingen stuurwiel	4 ³ / ₄	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₄
<i>Alle gewichten in kg:</i>					
totaalgewicht					
(rijklaar, volle tank)	1425	1347	1208	1319	1335
waarvan voor	904	657	596	633	633
waarvan achter	521	690	612	686	702
eigengewicht volgens kentekenbewijs					
max. toelaatbaar totaal-gewicht (fabrieks geg.)	1389	1367	1168	1320	1305
max. draagvermogen (fabrieks geg.)	2095	1970	1765	1970	1950
max. asbelasting voor	695	600	595	640	620
max. asbelasting achter	1075	900	760	735	830
reëel draagvermogen *	1030	1180	1050	1235	1160
	595	570	510	590	510
invering bij 510 kg in mm					
voor	**	17	19	19	16
achter	**	75	74	95	78
invering bij het reële draagvermogen					
voor	**	18	19	20	16
achter	**	85	74	113	78
* het werkelijke draagvermogen met in achtname van de maximaal toelaatbare voor- en achterasbelasting bij een gelijkmatige belading (in lengterichting)					
** zie tekst					

INTERIEURAFMETINGEN in cm

peugeot 504



Combinatiewagens (één achterbank)	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
<i>Voor:</i>					
breedte op schouderhoogte	138	144	145	138	137
afstand zitting tot dak	105	96	99	103	98
diepte zitting	55	51	51	50	52
hoogte rugleuning	62	59	59	60	60
hoogte zitting	29	27	25	27	32
afstand stuur tot zitting gem.	16	17	16	21	20
afstand stuur tot rugleuning (max-min)	48-29	46-31	50-31	46-26	47-27
afstand rempedaal tot zitting (max-min)	57-40	54-39	54-35	49-30	50-32
<i>Achter:</i>					
breedte op schouderhoogte	136	144	143	136	138
afstand zitting tot dak	102	99	103	99	95
diepte zitting	49	53	49	51	48
hoogte rugleuning	54	65	63	52	59
hoogte zitting	30	29	30	36	34
afstand rugl. tot rugl. (max-min)	91-76	87-71	80-62	91-71	87-68

Afmetingen van de laadruimte in cm (zie schets)

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
A	113	136	125	105	110
B	91	72	75	82	78
C	209	200	194	204	187
D	123	116	115	143	112
E	112	118	115	106	105
F	135	147	139	138	135
G	93	78	83	93	83
hoogte geopende klep	184	183	186	186	173
hoogte laadvloer ca.	50	58	63	63	64

Familiales (afwijkende maten in cm ten opzichte van de combinatiewagens)

<i>Achter:</i>	Citroën		Peugeot		Volvo	
	2e bank	3e bank	2e bank	3e bank	2e bank	3e bank
breedte op schouderhoogte	136	112	136	106	138	72
afstand zitting tot dak	106	93	99	87	95	82
diepte zitting	47	51	49	48	48	33
hoogte rugleuning	58	50	57	46	59	65
hoogte zitting	31	35	36	32	34	23
afstand rugl. tot rugl. (max-min)	88-70	67	85-64	68	87-68	-

Afmetingen van de laadruimte in cm (zie schets)

	Citroën	Peugeot	Volvo
A	113	105	Zie tekst
B	91	81	
C	115	117	
D	63	67	
E	112	106	
F	135	138	
G	97	93	

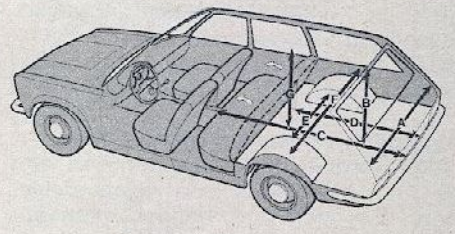
hogere draagvermogen. Mede in verband hiermee zijn andere veren gemonteerd en worden schokdempers met een aangepaste karakteristiek gebruikt. Bij Citroën is de spanning in het veersysteem aangepast aan de hogere belasting.

De motoren zijn exact dezelfde als die in de vergelijkbare personenwagens, ook de specificatie is dezelfde. Hetzelfde geldt voor de overbrengingsverhoudingen en de eindreducties. Alleen Peugeot vormt hierop een uitzondering; break en familiale hebben een aangepaste eindreductie, waardoor de motoren in verhouding wat meer toeren maken.

Het draagvermogen

De draagvermogens, zoals die door de fabrikanten worden opgegeven, schommelen voor de Ford, Opel en Volvo zo rond de 600 kg. Peugeot zit er met 640 kg wat boven, Citroën is met bijna 700 kg een duidelijke uitspringer.

Er schuilt echter bij deze draagvermogens een addertje onder het gras. De fabrikanten geven namelijk ook nog een maximale voor- en achterasbelasting op. Die achterasbelasting komt, althans bij de achterwielaangedreven wagens, gemakkelijk in het gedrang. Immers voorin kan men niet meer kwijt dan twee personen. De rest, hetzij in de vorm van personen hetzij als bagage, komt dus vlak voor of achter de achteras. Bagage achter de achteras verergerd de situatie nog omdat de vooras gelicht wordt, hetgeen een extra belasting van de achteras impliceert. Bij Volvo hebben we geprobeerd het totale draagvermogen te benutten zonder de maximum-achterasbelasting te overschrijven. Dit lukte wel, maar het betekende dat alle bagage, in ons geval zandzakken, voor de vooras moest liggen en een flink deel van de laadruimte dus ongebruikt bleef. Nu lukt dit wel met zandzakken, maar zeker niet met meer omvangrijke bagage. Reëler is daarom uit te gaan van een gelijkmatige



peugeot 504 info

belasting van de gehele lengte van de wagenvloer. Op deze wijze belast komen tot minder hoge draagvermogens. Bij Volvo blijkt dit 110 kg te schelen, bij Opel 85 kg; bij beide wagens komen we dan tot een nuttig draagvermogen van 510 kg. Bij Ford en Peugeot ligt de situatie wat gunstiger, één en ander heeft natuurlijk rechtstreeks met de wielbasis en de achteroverbouw te maken. Bij Ford scheelt het 30 kg, waardoor het reële draagvermogen dus op 570 kg komt, bij Peugeot 50 kg, waardoor nog altijd 590 kg overblijven. Een en ander impliceert dus niet dat het maximum draagvermogen niet benut kan worden, maar het zal in de praktijk bijzonder moeilijk blijken, omdat dan vrijwel alles vóór in de wagen moet.

Bij Citroën ligt de situatie wezenlijk anders. Hier is het niet de achterasbelasting die kritisch is, maar de voorasbelasting. Bij een gelijkmatige verdeling van de last over de lengte van de wagenvloer blijkt de maximum belading 595 in plaats van 695 kg te bedragen. Waarbij we dan moeten aantekenen dat benadering van het reële draagvermogen hier door het afwijkende veersysteem wat minder nauwkeurig te realiseren is door het zich aanpassen van de wagenhoogte aan de belasting. Het wezenlijke verschil met de achterwielaangedreven wagens ligt echter hierin, dat men bij de Citroën de situatie juist zeer gemakkelijk kan wijzigen door meer gewicht achter de achteras te plaatsen, waardoor de kritische vooras ontlast wordt. Maar bij eenzelfde gelijkmatige belasting als ook bij de overige gehanteerd is, komt de Citroën evenmin aan het door de fabrikant opgegeven draagvermogen.

Economische bandenbelasting

Een tweede adder onder het gras schuilt in de belastbaarheid van de banden. We moeten hiervoor wel even in de bandentechniek duiken, maar hier spelen toch facetten een rol die niet onvermeld mogen blijven.

Banden moeten aan nauw omschreven criteria voldoen; vastgelegde normen waaraan de fabrikanten zich strikt houden. Een van die normen betreft het maximum-draagvermogen. Nu zal geen enkele autofabrikant – nu niet meer althans – het wagen om dit maximum-draagvermogen te overschrijden, eenvoudig om het feit dat de wagen dan geen typegoedkeuring krijgt.

Maar er bestaat ook nog een economisch maximum, zijnde die belasting

waarboven het gebruik van banden met een sterker karkas of met grotere afmetingen economischer is. Het komt er dus op neer dat banden die boven deze economische norm belast worden, relatief snel slijten.

Reinforced banden

We spraken hiervoor al over banden met een sterker karkas. Bij deze „reinforced“ banden, die overigens dezelfde typeaanduiding hebben als de normale banden, liggen zowel het maximale economische draagvermogen als het maximum-draagvermogen hoger. Deze banden zijn ook wat duurder, de prijsverschillen met normale banden variëren per merk van ca 8 tot 12 gulden per band.

Ford en Volvo passen uitsluitend reinforced banden op hun combi's toe. Bij de maximum-achterasbelasting blijven bij Ford de achterbanden dan ook nog 25 kg, bij Volvo 35 kg onder het economische draagvermogen, dat voor de betreffende banden 615 kg bedraagt. Peugeot past voor de break wel deze reinforced banden toe, maar niet voor de familiale. Bij de break zit men bij de maximum-achterasbelasting vrijwel precies op het economische maximum. Maar bij de familiale, die overigens een lagere maximum-asbelasting heeft dan de break – 1180 kg in plaats van 1235 kg – zit men bij deze maximum-asbelasting precies op de maximaal toelaatbare belasting van de band, 65 kg per band hoger dan de maximale economische belasting.

Citroën past niet de reinforced banden toe. Desondanks wordt bij de maximum-asbelasting, de vooras in dit geval, de economische belasting per band slechts met ruim 10 kg overschreden.

Alle vier tot dusverre besproken combi's hebben dezelfde bandenmaat, namelijk 185 SR 14. Alleen Opel heeft lichtere banden, namelijk 175 SR 14. Opel gebruikt de normale banden en moet dat ook wel, want reinforced banden worden in deze maat niet geleverd. Het betekent dan ook dat bij de maximum-achterasbelasting de economische bandbelasting met 50 kg per band wordt overschreden.

De interieurafmetingen.

De CX heeft bij neergeklapte achterbank de langste laadvloer, maar Peugeot en Ford blijven niet veel achter. Ook Opel is nog aardig van de partij, hetgeen te meer opvalt omdat de wa-

gen zelf duidelijk korter is dan de overige. Wat de breedte van de laadvloer betreft, voert Peugeot het veld aan. De schijn bedriegt hier echter wat omdat dit slechts een kort stukje achter de wielkasten betreft.

Ford heeft de grootste breedte tussen de wielkasten, Opel en Volvo blijven duidelijk achter, Citroën en Peugeot zweven ertussen in. De Peugeot heeft verreweg de langste laadvloer wanneer de achterbank in normale positie verkeert, bij de andere lopen deze maten niet zoveel uiteen.

De nuttige breedte van de achterdeuren is gemeten op taillehoogte, of lager wanneer zich daar uitsteeksel van dergelijke bevonden. Verder naar boven toe worden de deuren wat smaller en bovendien bevinden zich bovenaan de bevestigingspunten van de dempers, die de bewegingen van de achterklep moeten beheersen. De nuttige breedte is bovenaan dus wel geringer, maar doorgaans niet kritisch. De Granada heeft duidelijk de breedste deur.

Opel, Peugeot en Volvo hebben de hoogste laadvloeren, de Ford is wat lager. Citroën heeft de laagste laadvloer, maar deze hoogte kan wat variëren door de invloed van het veersysteem. Bij Volvo gaat de achterklep merkbaar minder hoog open dan bij de andere.

Bij Ford en Opel ligt het reservewiel verzonken in de laadruimte, wat natuurlijk niet zo handig is bij een volle bak. Bij Peugeot ligt dit reservewiel onder de bodem van de wagen, bij Volvo staat het in een aparte bak tegen de linker zijwand. Bij de Citroën ligt het, als vanouds, in het motorcompartiment.

Bij Opel biedt de handgreep van de achterklep weinig houvast, waardoor de klep wat minder gemakkelijk te openen is. Bij de andere merken geeft dit geen problemen.

Kantelen van de achterbank.

Er zit bij de diverse wagens nogal wat verschil in het systeem van neerklappen van de achterbank. Bij Ford en Opel kantelt alleen de rugleuning naar voren, de zitting blijft normaal op zijn plaats. Er ontstaat wel een vlakke vloer, maar de lading ligt wat te deinen op de op elkaar liggende kussens van zitting en achterbank; bij de Ford overigens wat meer dan bij de Opel. De neergeklapte rugleuningen sluiten goed aan tegen de rugleuningen van de voorstoelen, er blijft weinig ruimte over wanneer men de voorstoelen tenminste niet al te ver naar voren schuift.

peugeot504 info



PRESTATIES

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
Acceleratie vanaf stilstand in sec					
0- 60 km/u	5,7	5,6	5,4	5,5	5,6
0- 80 km/u	8,1	9,5	8,6	9,0	8,9
0-100 km/u	13,0	14,1	13,6	14,0	14,2
0-120 km/u	18,6	22,5	20,3	21,5	21,7
0-140 km/u	28,4	35,0	35,7	34,5	35,6
500 meter	21,4	22,1	22,0	21,8	21,9
1000 meter	34,2	36,0	35,7	35,4	35,6
Acceleratie in de hoogste versnelling in sec					
60- 80 km/u	5,7	6,9	6,3	6,1	6,9
80-100 km/u	6,6	7,7	7,1	6,4	7,5
100-120 km/u	7,7	8,8	8,6	9,0	10,3
120-140 km/u	10,1	12,7	11,9	14,1	14,0
Topsnelheid in km/u					
	177	160	160	160	157
Bereik in de versnellingen in km/u					
1e versn.	0- 50	0- 60	0-50	0- 55	0- 50
2e versn.	5- 85	5-110	5- 85	0- 95	5- 85
3e versn.	15-135	10-155	20-135	20-135	20-135
4e versn.	20-177	15-160	25-160	30-160	30-157

BENZINEVERBRUIK bij constante snelheden in km/l

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
60 km/u	13,5	13,3	14,2	12,0	14,3
80 km/u	12,4	12,5	12,3	11,9	12,7
100 km/u	10,3	10,0	10,4	10,4	10,3
120 km/u	8,7	8,4	8,3	8,6	8,5
140 km/u	7,4	6,7	7,0	7,4	6,9
topsnelheid	4,7	5,0	5,1	5,5	5,1

Bij Peugeot en Volvo kantelt eerst de zitting naar voren, dan volgt de rugleuning van de achterbank. Een nadeel hiervan is dat door de dikte van de vertikaal staande zitting de lengte van de laadvloer ten opzichte van het systeem van Ford en Opel wat ongunstig uitvalt.

Citroën heeft een tussenvorm. Hier klapt men eerst de zitting van de achterbank over een hoek van 180° naar voren, die dus op zijn kop komt te liggen, dan volgt de rugleuning. De CX heeft nog een apart opstandje ter bescherming van de voorstoelen tegen naar voren schuivende lading.

De familiales

Er is enig verschil in uitvoering tussen de familiales van Citroën en van Peugeot. Bij Peugeot is de tweede bank gedeeld uitgevoerd, beide helften kunnen afzonderlijk naar voren geklapt worden om de derde bank bereikbaar te maken. Bij Citroën bestaat de middelste bank uit drie aparte zittingen, waarvan de buitenste naar voren kunnen worden gekanteld.

Bij Citroën biedt het derde bankje genoeg ruimte voor twee volwassenen of drie kinderen. Hoofdrimte is er voldoende, de beenruimte is niet overbemeten. De zitpositie is goed, de instap geeft geen al te grote problemen.

Bij Peugeot is het achterbankje wat smaller, eigenlijk voor twee volwassen personen wat te smal. Drie kinderen gaat nog wel, hoewel een en ander vanzelfsprekend afhankelijk is van de afmetingen van de kinderen. Achterin de Peugeot zit men erg hoog, waardoor de hoofdrimte voor volwassenen krap is. De beenruimte is er voldoende; de instap is wat lastiger dan bij Citroën als gevolg van de hoge stap die men moet nemen. De Peugeot heeft een aparte toevoer van warme lucht naar de voetenruimte bij het derde bankje.

Zoals gezegd bestaat de middenbank bij de CX uit drie aparte, niet al te brede stoelen. De beenruimte is ruim voldoende, de hoofdrimte zelfs onwijs groot. Op de buitenste stoelen heeft men soms wat last van de lage dakrand, die dan ook niet voor niets goed bekleed is. De instap geeft geen moeilijkheden.

Bij Peugeot bestaat de middelste

peugeot 504

bank uit twee aparte stoelen. Twee volwassenen kunnen er goed zitten, drie geeft problemen door de scheiding in het midden. De hoofdruimte is er voldoende, de binnenruimte is niet overmatig groot. De instelling is weinig comfortabel als gevolg van de hoge stoelen en omdat men niet al te veel binnenruimte heeft bij de portierstijl.

Zowel bij Citroën als bij Peugeot kan het derde bankje naar voren gekanteld worden zoals bij normale combinatie-wagens. Bij neergeklapte achterbank blijft er niet al te veel ruimte over. Bij Citroën iets meer dan bij Peugeot, hetgeen vooral een gevolg is van het feit dat de achterklep van de Citroën iets steiler is dan die van de Peugeot. Bij een bezetting van 7 volwassenen van 75 kg ieder, kan men bij de Peugeot achterin nog 75 kg kwijt alvorens de maximum-achterasbelasting bereikt wordt. Met zandzakken is dat haalbaar, met normale bagage, gezien de beschikbare ruimte niet. Bij Citroën kan men, bij wijze van spreken, deze ruimte volgieten met lood; een beetje overdreven gezegd, maar normaliter bereikt men de maximaal toelaatbare achterasbelasting nooit.

Prestaties

De verschillen in prestaties zijn ge-

ring en bovendien bij deze wagens met een utilitair karakter in feite niet zo belangrijk. Er zijn enkelvoudigen die overal. De CX is verreweg de snelste, vooral wat betreft de tophoek die die de klok hoger ligt. Maar ook qua acceleratie vanaf stilstand en voor wat betreft de trekkracht in de vierde versnelling. Maar de Citroën heeft ook de grootste cilinderinhoud.

Opvallend is ook de Opel, die ondanks de kleinste cilinderinhoud toch in de voorste gelederen meedraait. Teleurstellend zijn de zes cilinders van de Ford; andere bereiken betere resultaten met twee cilinders minder. Peugeot en Volvo zijn wat dit betreft de zwakkere broeders, maar zwaar wegen de verschillen niet.

Brandstofverbruik

Ook wat betreft het brandstofverbruik zijn de verschillen opmerkelijk gering. De zes cilinders van de Ford zijn nauwelijks in het nadeel, maar deze motoren draaien ook relatief het minste aantal toeren, hetgeen wel consequenties heeft voor de acceleratie. De geringe verschillen gelden niet alleen voor het verbruik bij constante snelheden; ook bij ritten met variërende tempi - we reden met deze wagens over Franse binnenwegen en over Duitse Autobahnen

- waren de verschillen niet om over naar huis te schrijven.

De vermelde cijfers hebben betrekking op nauwelijks belaste wagens. Met enkel personen wagen de metingen herhaald bij volle belasting. Tussen belast en onbelast zijn duidelijke verschillen in verbruik merkbaar, maar de geringe onderlinge verschillen worden er niet anders door.

In het algemeen kan men stellen dat het verbruik bij volle belasting omstreeks 10% hoger ligt dan bij een bezetting met twee personen. Bij het accelereren zijn deze verschillen wat groter en lopen op tot circa 20%. De onderlinge verschillen blijven echter vrijwel gelijk, de invloed van de belasting is bij de zwakkere broeders wat sterker merkbaar dan bij de sterkere.

De rijeigenschappen

De rijeigenschappen van deze combi's zijn niet essentieel verschillend van die van de corresponderende, normale personenwagen-uitvoeringen. De vering is wat korter, hetgeen in lege toestand vooral merkbaar is aan een wat duidelijker doorgeven van korte onefenheden, maar het comfort wordt hierdoor nauwelijks beïnvloed. Verder zijn het natuurlijk allemaal wagens die een zekere reputatie op dit punt hebben op-

UITRUSTING

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
dashboardkastje	ja	ja	ja	ja	ja
plank onder dashboard	neen	neen	neen	ja	neen
aflegbakjes	ja	ja	ja	ja	neen
chokecontrole	ja	neen	aut.	aut.	ja
handremcontrole	ja	ja	ja	ja	ja
lampje remcircuit	ja (druk)	ja (niveau)	neen	ja (niveau)	ja (druk)
koelwatertemp. controle	lampje	meter	meter	meter	meter
laadstr./spanningcontrole	V-meter	lampje	lampje	V-meter	lampje
toerenteller	ja	neen	neen	neen	neen
klok	kwarts	ja	kwarts	ja	kwarts
achterrautverwarming	ja	ja	ja	ja	ja
ruitewissersnelheid	twee	twee + intv.	twee + intv.	twee	twee + intv.
ruitesproeier	elektrisch	elektrisch	elektrisch	elektrisch	elektrisch
ruitewisser/sproeier combinatie achter	ja	ja	ja	neen	ja
achteruitrijlampen	ja	ja	ja	ja	ja
mistachterlicht	neen	ja	neen	ja	neen
ventilator (snelheden)	drie	drie	drie	traploos	drie
dagteller	ja	ja	ja	ja	ja
verstelbare rugleuning	ja	ja	ja	ja	ja
vloerbedekking	tapijt	tapijt	ja (traploos)	ja	ja (traploos)
bekleding	stof	stof	tapijt	tapijt	tapijt
afsluitbare tankdop	neen	neen	stof	stof	stof
kofferruimteverlichting	ja	ja	ja	neen	neen
stuurslot/doorstartblokkeer-inrichting	ja	ja	ja	ja	ja
anti-verblindingspiegel	ja	ja	ja/neen	ja	ja/neen
stoel in hoogte verstelbaar	neen	neen	neen	neen	ja

peugeot504.info



VEILIGHEID

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
Hoofdsteuunen	neen	ja (verst.)	ja (verst.)	ja (verst.)	vast
Gordels	driepunts aut.	driepunts aut.	driepunts aut.	driepunts aut.	driepunts aut.
Eénhandsbediening	ja	ja	ja	ja	ja
Stuurkolom	kort, gedeeld	lang, gedeeld	kort, samendrukb.	kort, gedeeld	lang, gedeeld
Voortuit van gelaagd glas	ja	ja	ja	neen	ja
Gescheiden remsysteem	voor-achter	voor-achter	voor-achter	voor-achter	diagonaal
Kindersloten	ja	ja	ja	ja	ja
Knipperlichtinstallatie	ja	ja	ja	ja	ja

gebouwd, kritiek van betekenis ten aanzien van de stabiliteit bij het rechtoetrijden en van het bochtgedrag is er in feite niet.

In beladen toestand komen de verschillen iets duidelijker tot uiting. We hebben alle wagens gereden met een belasting van 510 kg, zijnde het reële draagvermogen van de minst draagkrachtigen zoals Opel en Volvo. De stabiliteit bij het rechtoetrijden is het meest positief bij Citroën en Peugeot, iets minder bij Volvo; Ford en Opel vormen de middenmoot. Van zijwind – het stormde flink in de testperiode – trekt de CX zich het minste aan. Bij de Volvo is zijwind wel enigszins merkbaar, maar ook niet in storende mate. Tussen de overige drie zijn de onderlinge verschillen minimaal.

Besturing

De besturing geeft wel enige problemen, met name wat betreft de bediening. Vooral bij Citroën en de Ford is mannekracht vereist, in iets mindere mate bij Peugeot. Niet voor niets hebben we in de inleiding de verkrijgbaarheid van stuurbekrachtiging nadrukkelijk vermeld.

Opel en Volvo vormen wat dit betreft een gunstige uitzondering; bij geringe belasting zijn de wagens gemakkelijk wendbaar, bij volle belasting zijn ze toch nog redelijk vlot te hanteren. De besturing is doorgaans nogal indirect, het meest bij Citroën, Ford en Peugeot. Het wegcontact blijft bij hoge rijnsnelhe-

den het beste bewaard bij de Citroën en de Peugeot, in redelijke mate ook bij Opel. Qua handelbaarheid staat Opel bovenaan, direct gevolgd door Volvo. Bij Opel spelen de relatief geringe buitenafmetingen een rol, ook de betrekkelijk kleine draaicirkel van de Opel en de Volvo zijn in dit verband van belang.

Comfort

Peugeot en Volvo vormen wat ongunstige uitzonderingen wat betreft het motorlawaai; bij deze wagens doen zich bij bepaalde snelheden resonanties voor, die wat hinderlijk zijn. Opel en Volvo zijn nagenoeg vrij van transmissiegeluiden, bij de andere vallen die wel op. Windgeruis is bij alle wagens wel

waarneembaar maar, behoudens bij de Peugeot, niet in storende mate.

Het veringscomfort staat bij de Peugeot en de Citroën op een zeer hoog niveau. Zowel kleine als grote oneffenheden worden goed verwerkt, kleine bij de Peugeot nog iets beter dan bij de Citroën. Ford en Volvo verschillen onderling weinig, bij Opel worden kleine oneffenheden relatief sterk doorgegeven. De schokdemping geeft bij Citroën en Peugeot geen aanleiding tot kritiek, is daarentegen bij Ford wat aan de zwakke kant. Opel en Volvo zitten er tussenin, waarbij de eerste nog iets beter lijkt. Voor wat betreft de zitpositie gaat de voorkeur duidelijk uit naar Opel en Volvo. In de Peugeot zit men hinderlijk

GELUIDSNIVEAU in dB (A)

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
60 km/u	62	62	62	63	63
80 km/u	66	67	66	66	66
100 km/u	70	71	71	77	70
120 km/u	72	74	74	74	77
140 km/u	76	76	77	79	76
topsnelheid	82	80	81	80	80

laag, evenals in de Ford, zij het in mindere mate.

peugeot

Alle wagens zijn voorzien van drie driepuntsgordels met oprolaars. Bij Citroën en Ford is de oprolautoma- tiek niet weggewerkt achter de bekleding, bij Opel en Peugeot wel. Bij Volvo is zelfs het gehele bandgedeelte langs de portierstijlen weggewerkt. Alleen bij Peugeot is er wat kritiek op de heupfixa- tie als gevolg van de te lange staalkabels bij de binnenste bevestigingspunten.

De Volvo is ook achterin rijkelijk voor- zien van gordels. Achterin bevinden zich twee automatische driepuntsgor- dels, welke alleen voor kleuters minder geschikt zijn. In het midden van de achterbank is nog een statische heup- gordel aangebracht. Zelfs op het kin- derzitje achterin zijn gordels aanwezig. Het zijn statische driepuntsgordels, die ook voor kleine kinderen geschikt zijn; alleen de verstelling is nogal lastig.

Alleen bij Opel en bij Volvo is de achterklep van binnenuit te openen, bij Volvo is de achterklep zelfs voorzien van een kinderslot.

Bijna alle wagens zijn uitgerust met een wisser en sproeier op de achterraut, alleen Peugeot vormt hierop een uit- zondering. Alle wissers kunnen per- manent ingeschakeld worden, behalve bij Citroën, waar hij er na 6 of 7 slagen automatisch weer mee ophoudt; de schakelaar zit bovendien erg onhandig. De bediening van de sproeier geschiedt bij Citroën pneumatisch, bij de overige elektrisch.

Samenvatting

De Citroën CX 2400 Super is de duur- ste van het gezelschap, maar ook een combi die zich van een zware belading weinig aantrekt. Stuurbekrachtiging is echter zeer wenselijk.

De Ford Granada 2.3 L is eveneens groot en heeft stuurbekrachtiging hard nodig. De zescilindermotor is wel stil, maar verdere voordelen zijn er nauwe- lijks.

De Opel Rekord is relatief ruim bij de gegeven buitenafmetingen, gemakke- lijk wendbaar en relatief snel gezien de geringe cilinderinhoud.

De Peugeot is, mede door de lage zit- positie, traag handelbaar, maar vooral door zijn vering erg comfortabel. De aanschaffingsprijs is relatief gunstig.

De Volvo is redelijk wendbaar, niet de grootste, ook niet de snelste, maar zeer degelijk afgewerkt; bepaald niet goed- koop, maar wel uitgerust met een han- dig kindersitje.

De Volvo heeft in de DL-uitvoering een op- klapbaar bankje met uitzicht naar achteren. Hoofdzakelijk geschikt voor kinderen - die het prachtig vinden!

GESCHIKTHEID ALS CARAVANTREKKER

Totaalgewicht in kg (inclusief tussengewicht trekvagn, inritteden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden getrokken op 2000 meter boven de zeespie- gel:

	Citroën	Ford	Opel	Peugeot	Volvo
10% helling	3998	3462	3042	3394	3465
12% helling	3588	3107	2730	3046	3110
14% helling	3254	2818	2476	2762	2821
16% helling	2977	2578	2266	2527	2580
18% helling	2744	2376	2088	2329	2378
20% helling	2544	2203	1936	2206	2205

Met deze auto's kunnen, in verband met de handelbaarheid en de verkeersvei- ligheid van de combinatie, caravans worden getrokken met een afleverings- gewicht van:

	825 kg	800 kg	675 kg	800 kg	800 kg

