

Fem stora kombibilar i test. Vilken lastar mest? Hur blir prestanda och köregenskaper med full belastning? Vilken är mest ekonomisk? Vilken är den bästa kombinationen av familjevagn och lastbil? Testet ger svaren på dina frågor.

Av STIG BJÖRKLUND, Teknikens världs testlag — PeO ERIKSSON (foto)

■■■ Halvkombin har erövrat världen, visst. Den duger som personbil, men är en klen ersättning för den rymliga, lasttåliga "herrgårdsvagnen" eller "stationsvagnen".

Teknikens världs testlag ställer bästsäljaren bland kombibilarna, Volvo 245, mot fyra farliga konkurrenter: den pösiga Ford Granada, den smidiga Opel Rekord, den något bussliknande Peugeot 504 och klassens nya utmanare, Citroën CX 2000 Break.

Citroën är prismässigt handikappad eftersom den ensam är

uppe och balanserar på 50 000-kronorsstrecket, men har också sådana finesser och sådan kapacitet att den verkligen ger något för pengarna.

Den intressanta frågan är naturligtvis om fördelarna uppväger prisskillnaden.

Den franska skolan när det gäller tyngre kombibilar är att verkligen bygga om personbilsunderlaget för dess nya uppgift. Här är veteranen Peugeot 504 Break och nykomlingen Citroën CX Kombi bra åskådningsexempel.

Båda har förlängd hjulbas gent-



Kombitest i sju hårda ronder



**Opel Rekord
2000 L Ca-
ravan. 98 hk.
Maxlast 480
kg. 38 400 kr.**

**Ford Granada
2000 Kombi.
95 hk. Max-
last 640 kg.
38 820 kr.**

**Volvo 245 DL.
100 hk. Max-
last 550 kg.
Pris 43 200 kr.**

emot respektive personvagnsmo-
dell.

Båda är verkligen byggda för att klara tung last (Peugeot t ex med dubbla fjäderuppsättningar bak och stel axel i stället för personvagnens delade).

Båda är även när det gäller ex-
teriör och interiör professionellt
gjorda för att passa folk som inte
sätter det estetiska utan det prak-
tiska i första rummet.

Den tyska skolan, här represen-
terad av Ford Granada Kombi
och Opel Rekord Caravan, satsar
mer på personvagn med extra

flexibilitet och måttlig ökning av
utrymmen och praktisk lastkapa-
citet. Personvagnens elegans och
komfort finns kvar och profilen
har "kombinerats" mycket försik-
tigt, lagom för att privatbilisterna
fortfarande ska vara intresserade.

Svenska Volvo 245 slutligen re-
presenterar en medelväg som i
varje fall tycks slå bra i Sverige.
Den ligger fortfarande närmare
personvagnen än de franska kon-
kurrenterna gör men bakvagnen
är i varje fall delvis modifierad för
tyngre last och den praktiskt an-
vändbara lastkapaciteten är högre

än för t ex Ford och Opel.

Dyrast som nämnts Citroën
CX 2000 Kombi för 50 150 kr,
billigast Opel Rekord L 2000 Ca-
ravan för (i Stockholm) 38 400 kr.
Hård konkurrent till Opel är Ford
Granada 200 Kombi för 38 820
kr, sinsemellan jämställda är Peu-
geot 504 Break GL och Volvo
245 för 40 500 respektive 40 400
kr — men vill man ha den motor-
starkare och bättre utrustade
DL-modellen av Volvo — den
som ingick i vårt test — springer
priset upp i 42 300 kr.

Och är man beredd att satsa

ännu mer så finns det möjligheter
att få de här kombiresurserna i
ännu dyrare förpackning. Diesel-
varianter finns t ex av Opel och
Peugeot för 43 700 respektive
47 150 kr, sexcylindriga bensinare
av Ford och Volvo för 41 870 re-
spektive 57 900 kr, kort sagt stor-
kombi för alla smaker från under
40 000 till närmare 60 000. Än så
länge med prutmån över hela lin-
jen men med momshöjning, effek-
ten av vår devalvering och kanske
även andra prishöjningar som
motverkande faktorer inom en nä-
ra framtid.



**Citroën CX
2000 Break.
98 hk. Max-
last 580 kg.
50 150 kr.**

**Peugeot 504
Break GL. 90
hk. Maxlast
550 kg.
40 500 kr.**

Franska skolan mest praktisk

Ett tips: Opel Rekord och Ford Granada byter modell i sommar. Naturligtvis påverkar detta redan nu priset på deras kombiversioner — men förmodligen får vi också räkna med att efterträdarna sedan blir betydligt dyrare.

Personutrymme: Granada tar ledningen

Hur står sig de fem om man jämför utrymmena i "persondelen" av bilen, dvs framför det ordinarie bagageutrymme?

Samtliga är fyradörrars som standard vilket både gör dem mera praktiska som personbilar och underlättar i- och urlastning när baksätet är förvandlat till lastgolv.

Jämför man den totala kupélängden enligt Jan Ullens Bilfakta (avståndet från gaspedalen via förarsätet till baksätets ryggstöd med avdrag för det främre ryggstöds tjocklek) får man ett bra mått på maximalt användbart benutrymme fram plus bak.

Här visar det sig klart att Citroën CX Kombi, Ford Granada Kombi och Volvo 245 ger mest (178, 177 respektive 175 cm) medan Peugeot med 171 cm blir fyra och Opel Caravan med 164 cm hamnar allra sist.

Kombinera måttet för benutrymme med t ex halva summan av armbågsutrymme fram och bak (se sid 37) och du har en provisorisk utrymmesformel som ger den här rangordningen: Ford, Citroën, Volvo, Peugeot, Opel.

Om även takhöjden togs in i bilden skulle Citroën återta sin förstaplats och Peugeot på nytt gå förbi Volvo, men för de flesta räk-

ker det onekligen med att sitthöjden räcker till och det gör den för normalvuxna i alla fem bilarna.

Ronden går till Ford.

Lastutrymme: En klar segrare

Vilken "storkombi" rymmer allra mest last? Redan de viktigaste lastrumsmåtten, som redovisas på sid 37, ger vissa antydningar men måttsiffror säger inte allt om praktiskt användbar volym. Vi utrymmestestade därför bilarna med hjälp av stapelbara läskedrycksbackar av plast med måten 36 × 36 × 24 cm.

Rymligast var som väntat Citroën CX Kombi som förenar stor inre längd med en synnerligen "ren" lastrumsutformning. Fyra varv plastbackar med 10 i varje plus ett avslutande 8-backsvarv längst bak gav totalsiffran 48 "poäng" eller, uttryckt i liter, 48 × 31,1 = 1 493 liter. Runda av till 1 500 liter eller 1,5 kbm hårt bagage så har ni ett bra mått på vad Citroëns nykomling klarar.

Tvåa med överraskande liten marginal till segraren blev Ford Granada Kombi med 46 backar eller drygt 1 430 liter. Ovanligt brett lastutrymme kompenserar det faktum att Granada har den lägsta takhöjden bak av alla bilarna och inte leder i fråga om längd.

Tredjeplatsen togs knappt av Volvo — 40 backar eller 1 244 liter — tätt följd av Peugeot med 39 backar respektive 1 213 liter. "Lappkåtestilen" med kraftigt inåtlutande sidor och dito baklucky drog ned betyget för Peugeot som annars har nästan genomgående

bättre kombimått än Volvo. Och eftersom Opel har samma "spant-ruta" som Peugeot och beskedligare golvmått var jumboplatsen given. 33 backar eller ungefär 1 026 liter gick det i.

Ronden klart till Citroën.

Köregenskaper: Opel bäst i slalom

Lastförmåga är naturligtvis inte bara en fråga om volym utan också om kapacitet att leva upp till löftena.

Gruppens bästa maxlastsiffra, hela 640 kg, har Ford Granada 2000 Kombi, medan t ex Citroën CX Kombi officiellt får lasta 580 kg, Peugeot och Volvo vardera max 550 kg och Opel Rekord Caravan "bara" 480 kg.

"Nödmanöverprovet" med 400 kg last i bilarna vände raskt upp och ned på tabellen. Slalomkörningsförsök i olika hastigheter mellan koner med 20 meters avstånd visade nämligen att "lilla" Opel Caravan är klart körsäkrast med tung last, medan Ford Granada Kombi med så tung last helt enkelt inte klarar t ex en snabb undanmanöver i t ex 70 km/h. "Mjuk, svampig, obehaglig...", "sladdrig redan vid 60 km/h..." heter det i testprotokollet.

Näst bäst i undanmanöverprov med last, framhjulsdrevna Citroën CX Kombi, på tredje platsen Peugeot 504, relativt tätt följd av Volvo 245. Peugeot bar sin last bättre men båda blev överstyrda och problematiska vid 70 km/h, "lömskare än Citroën..."

Ronden till Opel.



Testlagets plus och minus

Citroën CX 2000 Kombi

Välutrustad och finessrik

Mycket goda utrymmen för passagerare och last

Mycket god landsvägskomfort även med maxlast

Automatisk nivåhållning

Mycket effektiva bromsar även med tung last

Oöm interiör i lastutrymme

Specialanpassad för lasttransport

Högt pris

Påkostad men plottrig förarmiljö

Osmidig i stadstrafik

Dålig acceleration

Hög bränsleförbrukning vid blandad körning

Svårt dosera bromskraften i halka

Ford Granada 2000 Kombi

Lågt pris

Mycket goda utrymmen för passagerare och last

God personvagnskomfort vid måttlig belastning

Mycket effektiv bromsservo

Oöm interiör i lastutrymme

Diskutabla köregenskaper med tung last trots klassens högsta teoretiska lastförmåga

Låg takhöjd i lastutrymme

Hög bränsleförbrukning i stadskörning med och utan last

Opel Rekord L 2000 Caravan

Låga försäkrings- och underhållskostnader

Klassens säkraste köregenskaper med tung last

Smidig även i stadstrafik

Låg bränsleförbrukning även med tung last

Relativt välutrustad

Goda accelerationsresurser även med tung last

Klassens lägsta lastkapacitet

Klassens minsta bagagevolym och dito personutrymmen

Mycket lastkänsliga bromsar

Ömtålig inredning i lastutrymme

Peugeot 504 Break GL

Goda utrymmen för passagerare och last

God personvagnskomfort

Bästa segdragningen

Säkra vägegenskaper

Oöm interiör i lastutrymme

Specialanpassad för lasttransport

Plottrig förarmiljö

Dålig acceleration utom på högsta växeln

Rätt hög bränsleförbrukning med last

Volvo 245 DL

Klassens generösaste garantier

Goda utrymmen för passagerare och last

Välutrustad

God bränsleekonomi även med tung last

Klassens minsta vändradie

Goda accelerationsresurser även med last

Relativt lastkänsliga bromsar

Rätt ömtåligt lastutrymme

Osmidig lågöppnande lastlucka



Volvo: Svart och dystert
Allt finns med i Volvo med förarmiljö à la flygplan. Dystert svart, formad för säkerhet — men det funkalar.



"Lastslalom" avslöjar kombi i kris

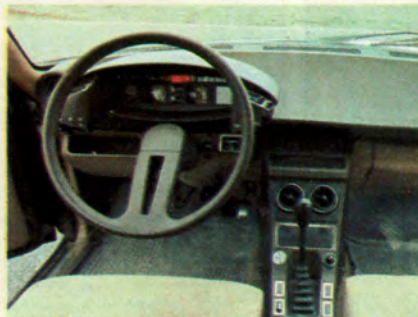
Opel Rekord, ovan, sopade banan med konkurrenterna i nödmanöverprovet slalom med tung last. Lättkörd, smidig, klarade konerna i upp till 75 km/h.

Volvo och Peugeot t v hamnade mitt i tabellen även i nödmanöverprovet med last. Peugeot klarade lasten bäst av de två, men båda blev överstyrda i 70 km/h.

Citroën CX Break, ovan t h, klarade nödmanöverprovet hyggligt i 70 km/h, men just i den här typen av körning var den för en gångs skull inte bäst på vägen utan fick se sig slagen av Opel...

... och sist av alla kom Ford. Delad bakaxel och mjuk personbilsfjädring var ingen fördel i just det testavsnittet, tvärtom. "Mjuk, sladdrig, svampig..." Obehaglig redan vid 60 km/h...

Samtliga bilar kördes med samma last — 400 kg utöver föraren — och givetvis med lufttryck enligt instruktionsbokens rekommendationer för tung last.



Ford: Formgivardröm
Här har formgivarna fått leka fritt med former och material, och resultatet har slagit väl ut även rent praktiskt.

Peugeot: Gammalmodigt
Reflekerand glas, lister som blänker, avigt placerade reglage osv, gav tummen ned åt förarmiljön i Peugeot — trots komforten.

Citroën: Rena rymdskeppet
CX-modellens instrumentering är samlad i en halvmånsformad konsol. Kufisk men komfortabel, när man vant sig!

Opel: Funktionellt
Förarmiljön i Opel ger ett spartanskt intryck, men det ligger erfarenhet bakom enkelheten. Värmestol standard.

Volvo: 40 backar

En rymlig svensk kombi — men en sjättedel av vad som gick in i Citroëns lastrum fick lämnas utanför när vi provlastade Sveriges mest sålda kombi, Volvo 245.

Ford: 46 backar

Ford Granada i kombiversion vinner framför allt på sin väl tilltagna bredd. Bara två plastbackar blev över när vi försökte pressa in Citroëns rekordvolym i Ford.

Peugeot: 39 backar

504 i kombiversion är lång, bred och hög men bara nedtill. Volymprovet med ölbackar placerade



Alla fem sviker höga krav

Åkkomfort: Drömvagn för handelsresande

På vanlig väg, i mera odramatisk körning var Ford betydligt trevligare, allra bäst med 100–200 kg last, men här var alla kombibilar till sin fördel. Klar segrare dock Citroën CX som inte bara klarar sin maxlast utan att ducka utan också behåller klassens absolut bästa fjädringskomfort utan märkbar försämring. Rena drömvagnen för en handelsresande, även i tunga varor. CX Kombi blev snabbt testkaravanens idealiska "packåsa", och det utan att förarna klagade.

Citroën vinner ronden.

Acceleration: Utväxlingen viktig

Vad händer med temperamentet när storkombin utnyttjas för tung transport?

Utgångsläget när det gäller olastad bil får man fram med hjälp av den s k vikteffekten, dvs siffran över vad varje hästkraft har att dra. Opel har i olastat skick en vikteffekt av 13,1 kg per hk, Volvo 14,1, Ford 14,8, Citroën 15,2 och Peugeot 15,8 kg/hk.

Våra accelerationsprov med och utan tung last visade att det snarare rör sig om två klasser än om fem. Opel, som på grund av sin begränsade maxlastkapacitet här testades med 50 kg mindre än de andra, håller förstaplaceringen i prov efter prov, men Volvo och Ford ligger så nära vinnaren att man i praktiken ofta kan tala om dött lopp.

Citroën handikappas av sin utväxling för hög marschfart på accelerationens bekostnad och hamnar nästan genomgående sist. Upppe kring 110 km/h har däremot Citroën med last fortfarande ork kvar att "axa ifrån" både Peugeot och Ford, och vid 130 km/h är det bara Opel som inte är upphunnen. "Citroën är inte snabb, men den går fort" som en i testlaget uttryckte det.

"Omkörningsaccelerationen", dvs förmågan att öka farten en-

bart med hjälp av motorns segdragning, visade sig överraskande nog vara allra bäst hos Peugeot. Med eller utan last och vare sig vi jämförde tiden för 70–90 km/h, 90–110 eller 110–130 km/h låg Peugeot antingen klar etta eller nätt och jämnt upphunnen av de bästa konkurrenterna.

Motormässigt är det utan tvivel Citroën som verkar mest plågad när man försöker hänga med i ett någorlunda snabbt tempo. Peugeot har som nämnts lägre effekt i förhållande till vikten, men känns ändå smidigare tack vare bättre segdragning.

Den Peugeot vi testade hade fel på ventilen för avgascirkulationen. Det medförde att gasen hängde sig på ett irriterande sätt när man släppte upp pedalen. Peugeot menar att felet var unikt för vårt exemplar — kontrollera själv genom en ordentlig provkörning.

Ronden går knappt till Opel.

Bränsleekonomi: Volvo överraskar

Och bränsleekonomin? Som framgår av siffrorna på sid 37 är det mycket små skillnader mellan bilarnas förbrukning vid körning i

jämn fart, och där spelar mer eller mindre last heller ingen märkbar roll. Vid 90 km/h t ex skiljer det mellan 0,91 l/mil för bästa bil, Opel, och 1,00 för sämsta, dvs Volvo.

Mera varierad körning stuvar genast om tabellen, och plockar vi dessutom in 500–550 kg last får vi en ny och mera realistisk ekonomitabell för de här fem.

Simulerad lugn stadskörning enligt Teknikens världs körprogram, med och utan tung last: Opel går billigast med endast två personer ombord, men med maxlast tar Volvo ledningen och Opel blir tvåa. Trea Citroën, fyra Peugeot och femma Ford Granada, som även här visar sig tycka illa om tunga jobb.

Varierad, programmerad landsvägskörning i max 90 km/h med samma körprogram för alla bilarna, körning dels med två personer, dels med 550 kg last (Opel 500 kg): Samma tendens även här, dvs Opel och Volvo billigast, men här kom Ford och Peugeot på delad andraplats och Citroën sist.

Summa av ekonomironden: Volvo moralisk segrare, Opel alltid ekonomisk.



Volvo: Textil och metall
Textilmatta med metallskoningar gör Volvos lastutrymme ombonat men ömtåligt. För dålig höjd under luckan som kräver tvåhandsmanövrering.



Ford: Gummi och plåt
Praktisk, fast gummimatta skyddar golvet i bagageutrymmet men inte bakre ryggstödet baksida, som är av lackerad plåt. Enorm bredd, dålig höjd.



Peugeot: Plast och gummi
Blänkande plastlaminat med kraftiga skyddslister av gummi tar hand om bagaget i Peugeot. Märk hjulhusens lådförmiga inbyggnad.

Peugeot ungefär i Volvos klass, ungefär 15 procent sämre än mästaren Citroën.

Citroën: 48 backar

Här ryms allt. 48 plastbackar på tillsammans ca 1,5 m³ kunde staplas in i det generösa, lådformade lastutrymmet på nya CX i kombiversion. Och fjädringen håller vad utrymmena lovar.

Opel: 33 backar

Opel Rekord Caravan, som annars betraktas som en riktigt rymlig bil, kommer helt till korta vid just den här jämförelsen. 33 backar gick in, hela 15 av Citroëns 48 fick lämnas utanför.



Bromsar: Segrare med reservationer

Hur svarar bromsresurserna mot lastförmågan? Våra realistiska prov med skrivande mätare gav klart belägg för att Citroën CX Kombi ligger steget före konkurrenterna även här.

Ökas lasten från 100 till 550 kg i Citroën räcker det med att lägga ytterligare blygsamma 5 kilos kraft på bromspedalen för att få oförändrad, förnämligt kort bromssträcka från 100 km/h.

Ford Granada Kombi ligger inte långt efter. Bromssträcka med lätt last 52 meter i stället för Citroëns 50, med tung last 55 meter — i båda fallen med nästan opraktiskt låga 12 kilos pedal-kraft.

Opel, Volvo och Peugeot ger normala värden vid simulerad panikbromsning med lätt last, ungefär samma bromssträcka som Ford men med 18, 25 respektive 30 kilo på pedalen.

Med sin maxlast ombord klarar Peugeot oförändrad bromssträcka — men endast för den som orkar lägga hela 55 kilos kraft på bromspedalen.

I Volvo räcker det med 40 kp, men då kan man inte hindra att bromssträckan ökar från 52 till 60 meter. I Opel Caravan är det en klen tröst att pedalkraftsbehovet inte ökar alls vid övergång från lätt last till maxlast. 12 meters förlängd bromssträcka, från 52 till 64 meter, är resultatet av att bromsarna helt enkelt inte *tål* en hårdare ansättning utan tendens till låsning.

Precis som sin föregångare har CX-modellen en bromskaraktäristik som är speciell och som under vissa körförhållanden kan vara en farlig egenhet.

På vårt exemplar kom under varje jämn inbromsning en plötsligt förstärkt servoverkan som gjorde att inbromsning på halt underlag blev extra känslig och svår-bemästrad. Just när man hittat "lagomläget" på pedalen kom en tendens till "nypning", som ibland framkallade en liten sladd och tvingade föraren att släppa upp pedalen, koppla ur och börja om.

Ronden till Citroën — trots allt.

Slutresultat: Ingen fyller högt ställda krav

Dags för summering. Resultatlis-

tan från våra prov med och utan specialinstrument, med och utan tung last blev inte utan reservationer, men visst går det att få fram totalsegrare om man bara bestämmer sig för vad man själv anser viktigast.

Är man ute efter en verkligt rymlig storkombi både för passagerare och last och ställer höga krav både på komfort, kör- och vägegenskaper, säkerhet, prestanda och bränsleekonomi — ja, då finns det ingen i den här kvintetten som riktigt räcker till!

Kan man pruta på kravet att idealkombin dels ska vara så billig som möjligt, dels både accelerationssnabb och bränsleekonomisk under alla körförhållanden — ja, då korar vi utan tvekan Citroën CX Kombi till bästa köp. På landsvägen hittar ni ingen som slår den — där visar även Citroën att den både är snabb och kan gå billigt.

Grupperingen i övrigt blir ännu mera en fråga om vad man prioriterar och vad man kan förlåta.

Ford Granada Kombi ligger hack i häl på Citroën när det gäller tex utrymmen, komfort och

bromsresurser. Forden har ungefär samma bränsleekonomi och är betydligt accelerationssnabbare än Citroën men blir direkt otrevlig att köra när den lastas tungt och är alltså en typisk "personkombi".

Opel Rekord Caravan, som visade sig kunna bära last med bravur, är på de flesta punkter ett nummer mindre än konkurrenterna. Här måste man alltså kunna pruta på utrymmeskraven för att högre betyg i fråga om lättkördhet med last, smidighet, acceleration och inte minst ekonomi ska kunna fälla utslaget.

Kvar att placera: Volvo 245 DL och Peugeot 504 Break GL. Båda hamnar oftast ungefär lika och mitt i tabellen när man jämför de fem på punkt efter punkt. Volvo dock med ett ekonomiför-språng och Peugeot med något bättre förmåga att bära tung last utan att sätta sig på baken.

Inte bäst, inte sämst, kanske just jämnheten i placeringarna kan göra någon av de här två till bästa köp för en del. Och vid dött lopp i det mesta bör i så fall Volvo som svensk och med de bästa garantierna slå ut Peugeot i de stora kombibilarnas "lagomklass". ■



Citroën: Plast, plåt och finesser

Robust, professionell, genomtänkt uppbyggnad kännetecknar lastutrymmet i Citroën. Inget uppfällt ryggstöd stjäl plats, men i stället kan man fälla upp ett plåtskydd. Praktisk plastmatta på durken, skyddad fällmekanism, lådförmåga — och klassens största lastrumslängd.

Opel: Plast på plåt

En lös plastmatta ger dåligt skydd åt lastgolvet av lackerad plåt i Opels kombiversion. Reservhjulet i hårdplastfodral stjäl utrymme.

Alla data om kombibilarna

				
Citroen CX 2000 Kombi	Ford Granada 2000 Kombi	Opel rekord L 2000 Caravan	Peugeot 504 Break GL	Volvo 245 DL

Hur dyr ... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

50 150:-

38 820:-

38 400:-

40 500:-

42 300:-

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

3 år 1 412:-

3 år 882:-

3 år 706:-

3 år 941:-

5 år 824:-

(245 L: 671:-)

Årlig skatt kr

746:-

746:-

596:-

746:-

746:-

Försäkringsexempel helår, Folksam. Halvförsäkring

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

5-18

5-16

6-13

6-16

6-14

Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti, annars halvförsäkring

Storstad 50 proc bonr s, max 1 500 mil/år

1 474:-

1 367:-

1 277:-

1 435:-

1 330:-

Ö-område 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

756:-

695:-

632:-

722:-

662:-

Kostnad för service under de första 2 000 mil inkl oljebytten och moms

955:75

914:-

698:-

832:50

824:-*

Reservdels-
priser

Komplett avgassystem exklusive grenrör

627:10

455:65

363:-

697:-

611:-

inkl

Bromsbelägg runt om

317:65

271:75

155:30

226:-

122:-

moms

Kopplingslamell

352:95

170:60

164:70

196:-

121:-

Komplett strålkastarsats

315:30

282:35

217:65

268:-

60:-

En sats torkarblad

52:35

58:80

52:60

46:-

23:95

Brytarspetsar

22:95

12:65

10:60

13:50

15:75

Komplett framskärm

337:70

494:-

282:35

227:-

446:-

*Max 412 kr kostnad per reparationstillfälle i 3 år eller 6 000 mil (VSG-gar)

... att köra?

Lägst oktantal

97

97

97

93

93

Bränsleförbrukning i liter

50 km/h

0,83

0,73

0,73

0,83

0,75

per mil vid konstant fart

70 km/h

0,86

0,82

0,80

0,81

0,83

90 km/h

0,96

0,93

0,91

0,92

1,00

110 km/h

1,08

1,10

1,06

1,12

1,22

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd, simulerad stadskörning,

medelfart 36 km/h. Med lätt last (2 personer)

1,56

1,74

1,50

1,65

1,52

Med tung last*

1,96

2,00

1,82

2,00

1,74

Genomsnittsförbrukning vid programmerad, varierad landsvägskörning,

Medelfart 60 km/h. Med lätt last (2 personer)

1,21

1,22

1,07

1,14

1,18

Med tung last*

1,42

1,31

1,24

1,33

1,26

Hur snabb med lätt last?

Accelerationtid från
stillastående i sekunder

0-50 km/h

4,7

4,4

4,4

4,5

4,2

0-70 km/h

8,7

8,3

7,8

8,4

7,8

0-90 km/h

13,9

12,3

11,6

13,5

11,7

0-110 km/h

20,4

19,4

18,1

20,4

18,7

0-400 m

20,40

19,98

19,45

20,23

19,64

Toppfart ca (km/h)

165

160

160

155

155

"Omkörningsacceleration"

på högsta växeln

50-70 km/h

9,1

6,1

7,5

6,8

7,4

70-90 km/h

9,2

7,7

7,5

7,3

7,6

90-110 km/h

9,7

9,2

8,8

8,2

8,3

Hur snabb med tung last?

Accelerationtid från
stillastående i sekunder

0-50 km/h

6,1

5,7

5,4

6,0

5,6

0-70 km/h

10,8

10,7

9,6

10,7

10,0

0-90 km/h

17,3

16,0

14,7

17,1

15,1

0-110 km/h

25,3

26,5

22,7

25,7

24,2

0-400 m

22,07

21,88

21,18

22,07

21,45

Accelerationtid

på högsta växeln

50-70 km/h

14,2

9,6

9,0

8,5

9,1

70-90 km/h

12,3

10,4

9,2

9,0

9,4

90-110 km/h

13

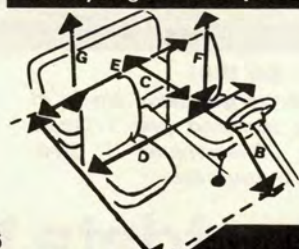
13,2

11

10,6

12,2

Hur rymlig ... som personvagn?



A Total kupé längd i cm

(minus främre ryggstöds tjocklek)

178

177

164

171

175

B Max benutrymme fram

105

108

105

103

106

C Återstående benutrymme bak

72

69

59

68

69

D Bredd armbågshöjd fram

Tekniska data

CITROEN CX 2000 KOMBI

MOTOR

4-cyl tvärställd vätskekyld radmotor med stötstängsman ventiler. 1 985 ccm (86,0×85,5 mm) 1 förgasare. Kompression 9,0:1.

Max effekt 98 hk (72 kW) vid 5 500 r/m.

Max vridmoment 15,0 kpm (152 Nm) vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING:

Motorn fram, framhjulsdraft. 4-växlad läda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Gas-vätskefjädring med aut nivåkontroll och manuell markhöjdsvaljare. Fram tvärlänkar, bak längslänkar, sep upphänging.

STYRNING

Kuggstängsstyrning 4,6 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V. Batteri 70 Ah. Växelströmgenerator.

BROMSAR

Skivbromsar fram och bak, servo. Slitagevarnare och bromssträckeangivare.

HJUL/DÄCK

Fälg 5,5 tum, däck 185 SR 14

MÄTT/VIKT

Längd 495 cm, bredd 177 cm, höjd 147 cm.

Axelavst 310 cm. Spårvidd fram/bak 147/139 cm. Tjänstevikt 1 490 kg, maxlast 580 kg (taklast max 80 kg). Släpvagnsvikt max 1 500 kg, högsta tägvikt 3 370 kg. Bränsletank 68 liter.

FORD GRANADA 2000 KOMBI

MOTOR

4-cyl vätskekyld radmotor med överliggande kamaxel. 1 993 ccm (90,8×76,9 mm) 1 förgasare. Kompression 9,2:1. Max effekt 95 hk DIN (70 kW) vid 5 220 r/m.

Max vridmoment 15,1 kpm (148 Nm) vid 3 800 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad läda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Skruvfjädrar fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar och krängningsdämpare, bak delad axel med dubbelledade drivaxlar.

STYRNING

Kuggstängsstyrning. 4,4 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V. Batteri 55 Ah. Växelströmgenerator.

BROMSAR

Skivbromsar fram, trumbromsar bak, servo.

HJUL/DÄCK

Fälg 5,5 tum, däck 185 SR 14.

MÄTT/VIKT

Längd 470 cm, bredd 181 cm, höjd 144 cm, spårvidd fram/bak 151/154 cm. Axelavstånd 277 cm.

Tjänstevikt 1 410 kg, maxlast 640 kg, (taklast max 100 kg).

Släpvagnsvikt max 1 500 kg. Bränsletank 62 liter.

OPEL REKORD 2000 CARAVAN

MOTOR

4-cyl vätskekyld radmotor med högt liggande kamaxel. 1 979 ccm (95,0×69,8 mm) 1 förgasare. Kompression 9,0:1.

Max effekt 98 hk DIN (72 kW) vid 5 200 r/m.

Max vridmoment 15,8 kpm (155 Nm) vid 3 800 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad läda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Skruvfjädrar fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar och krängningsdämpare, bak stel axel i längslänkar.

STYRNING

Styrnacka 4,0 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V. Batteri 60 Ah. Växelströmgenerator.

BROMSAR

Skivbromsar fram, trumbromsar bak, servo.

HJUL/DÄCK

Fälg 5 tum, däck 175 SR 14.

MÄTT/VIKT

Längd 465 cm, bredd 173 cm, höjd 144 cm, spårvidd fram/bak 143/141 cm. Axelavstånd 267 cm.

Tjänstevikt 1 280 kg, maxlast 480 kg, (taklast max 80 kg).

Släpvagnsvikt max 1 500 kg.

Bränsletank 60 liter.

PEUGEOT 504 BREAK GL KOMBI

MOTOR

4-cyl vätskekyld radmotor med stötstängsman ventiler. 1 971 ccm (88×81 mm) 2 förgasare. Kompression 8,0:1.

Max effekt 90 hk DIN (66 kW) vid 5 200 r/m.

Max vridmoment 16,3 kpm (160 Nm) vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad läda med rattspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Skruvfjädrar fram och bak. Fram McPherson-upphängning med nedre tvärlänkar, bak stel axel i längslänkar och med dubbla fjädrar.

STYRNING

Kuggstängsstyrning. 4,5 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V. Batteri 65 Ah. Växelströmgenerator.

BROMSAR

Skivbromsar fram, trumbromsar bak, servo.

HJUL/DÄCK

Fälg 5 tum, däck 185 SR 14.

MÄTT/VIKT

Längd 480 cm, bredd 170 cm, höjd 155 cm, spårvidd fram/bak 142/136 cm. Axelavstånd 290 cm.

Tjänstevikt 1 420 kg, maxlast 550 kg, (taklast max 75 kg).

Släpvagnsvikt max 1 500 kg.

Bränsletank 60 liter.

VOLVO 245 DL

MOTOR

4-cyl vätskekyld radmotor med överliggande kamaxel. 2 127 ccm (92×80 mm) 1 förgasare. Kompression 8,5:1. Max effekt 100 hk DIN (73 kW) vid 5 250 r/m.

Max vridmoment 17,3 kpm (170 Nm) vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad läda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Skruvfjädrar fram och bak. Fram McPherson-upphängning med nedre tvärlänkar, bak stel axel i längslänkar.

STYRNING

Kuggstängsstyrning. 4,4 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V. Batteri 60 Ah. Växelströmgenerator.

BROMSAR

Skivbromsar fram och bak, servo.

HJUL/DÄCK

Fälg 5,5 tum, däck 185 SR 14.

MÄTT/VIKT

Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 146 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Axelavstånd 264 cm. Tjänstevikt 1 400 kg, maxlast 550 kg (Taklast max 100 kg).

Släpvagnsvikt max 1 500 kg.

Bränsletank 60 liter.

Citroen CX
2000 Kombi

ord Granada
2000 Kombi

Opel Rekord L
2000 Caravan

Peugeot 504
Break GL

Volvo 245
DL

Detta är standardutrustning

Klocka					
Trippmätare	•	•	•	•	•
Varvräknare	•	•	•	•	•
Cigarrettländare	•	•	•	•	•
Intervalltorkare	•	•	•	•	•
Avbländbar backspegel	•	•	•	•	•
Nackskydd fram	•	•	•	•	•
Elbakruta	•	•	•	•	•
Halogenljus	•	•	•	•	•
Halvljusautomatik	•	•	•	•	•
Bakljus	•	•	•	•	•
Värmesits	•	•	•	•	•
Bakrutetorkare	•	•	•	•	•
Bogseröglor fram och bak	•	•	•	•	•
Lastkännande bromstrycksregulator bak	•	•	•	•	•
Varselljus	•	•	•	•	•
Säkerhetsstötångare	•	•	•	•	•
Varningslampa för slitna bromsbelägg	•	•	•	•	•

Bromsprov från 100 km/h

Lätt last (100 kg)	50 m	52 m	52 m	53 m	52 m
	pedalkraft 20 kp	pedalkraft 12 kp	pedalkraft 25 kp	pedalkraft 30 kp	pedalkraft 18 kp
Tung last (550 kg, Opel ca 500 kg)	50 m	55 m	64 m	53 m	60 m
	pedalkraft 25 kp	pedalkraft 12 kp	pedalkraft 25 kp	pedalkraft 55 kp	pedalkraft 40 kp

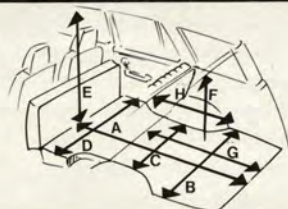
Kupébuller

Ljudnivå i dB A	50 km/h	64	61	63	61	62
vid jämn fart	70 km/h	64	63	65	64	65
	90 km/h	68	67	68	67	68
	110 km/h	71	71	72	71	72

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer	11,7	11,2	10,9	10,8	9,8
Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag	4,6	4,4	4,0	4,5	4,4
Rattkraft, stillastående, torr asfalt (i kp)	11	13	10	9	10
Pedaltryck koppling (i kp)	13	9	11	13	11

... som lastvagn?



A Max lastrumslängd	210	200	179	203	183
B Bredd bak	113	150	115	106	124
C Bredd mellan hjulhus	112	117	107	105	106
D Bredd fram	140	149	140	143	145
E Max höjd i lastrum	95	77	84	90	83
Höjd i dörröppning	91	72	73	82	78
G Lastgolvs längd med ryggstöd uppe	125	117	122	144	113
H Avstånd ryggstöd-bakdörr	112	99	107	115	108