

wagen: Satte 3,3 Kubikmeter Volumen lassen sich im neuen Voyager anräumen, wenn alle Sitze in den – dann völlig ebenen – Ladeboden versenkt wurden. In der neuesten Version, die nur noch als „Grand“, also mit sieben Plät-



Eben: Die sehr variable Ladefläche. Die mittleren Sitze sind etwas niedrig ausgefallen, aber leicht zu bewegen

RÜCKSPIEGEL

Parallelen zu einem Freudenhaus



Vor 20 Jahren, am 13. August 1988, berichtete Michael Stürmer im Motor-KURIER unter dem Titel „Das andere Auto vom anderen Stern“ über den damals aktuellen Chrysler Voyager. Weil der Innenraum gänzlich in einem scheußlichen Rot gehalten und mit sehr viel Samt tapeziert war, zog viele „manche Betrachter Parallelen zur Innenausstattung von Freudenhäusern“, wie frech angemerkt wurde. „Bulliges V-6-Triebwerk“, daneben „leistungsstarke Air-Condition“ sowie „serienmäßige Geschwindigkeitsregelung“ waren dagegen anerkennend vermerkt.

Voyager anno 1988: „Allzu weiches Fahrgestell“, rügte der Tester

Und zum Thema Fahrgefühl: *und komfortables Fahrwerk verlangt feinfühliges Steuer-Siebensitzer am wohlsten in manövern.“*

Über die Trinksitten des 138 PS starken 3,0-l-Motors

meldete Stürmer unverblümt: *„Bei Vollgas säuft der Motor beinahe haltlos, wird das Gaspedal gestreichelt, schluckt er manchmal weniger als 12 Liter auf 100 Kilometer.“* Im Durchschnitt: *„14,2 Liter Unverbleites.“*

Bei voller Besetzung blieb zu wenig Kofferraum. Die Verarbeitung des Autos mit dem „fünfstrahligen Markenkennbleim, dem Pentastar“ zeigte auf den ersten Blick kaum „Unterschiede zu Europas dreistrahligem Stern.“ Diese waren aber demgegenüber beim „Türzuschlagen zu hören. Was wiederum der gute Preis (343.500 S) vergessen läßt.“ – C. Vavra

Steckbrief: Chrysler Grand Voyager CRD

Antrieb 4-Zylinder-Diesel, Direkteinspritzer, Common Rail, 2768 cm³, 120 kW/163 PS bei 3800 U/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1600 U/min, 2 oben liegende Nockenwellen, 4 Ventile/Zylinder, Aluminiumkopf, Turbolader, Ladeluftkühler, Dieselpartikelfilter, Euro 4; **Kraftübertragung** Frontantrieb, 6-Gang-Automatik.

Fahrwerk Selbst tragende Karosserie, vorderer Hilfsrahmen, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, doppelte Dreieckquerlenker, Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse, Stabilisator, vorn/hinten Schraubenfeder, Teleskopstoßdämpfer, Scheibenbremsen (vorn innen belüftet), Servolenkung, ABS, Brennsassistent, elektroni-

sches Stabilitätsprogramm (ESP), Antriebs-Schlupfregelung (ASR); **Maße** Länge x Breite x Höhe 5143 x 1954 x 1750 mm, Radstand 3078 mm, Wendekreis 12,0 m, Gewicht 2100 kg, maximale Zuladung 675 kg, Gesamtgewicht 2775 kg, Tankinhalt 75 Liter, Laderaumvolumen 638–3296 Liter, maximale Anhangelaast gebremst/ungebremst 1600 kg/450 kg.

Messwerte Spitze 185 km/h, 0–100 in 12,8 Sekunden; **Testverbrauch** 11,0 Liter Diesel/100 km, Reichweite rund 680 km; Emission CO₂ in g/km: 247.

Kosten Versicherungssteuer pro Jahr € 633,60; Preis: € 55.090,-.

BRANDNEU
PEUGEOT 207 SW
Listenpreis ab
€ 14.070,-

! WICHTIG
PEUGEOT 807
Aktionspreis ab
€ 28.770,-

SUPER-PRÄMIE
€ 3.000,-

PEUGEOT
www.peugeot.at

Alle Fahrzeugbeschreibungen und Abbildungen können subjektiv geänderte Sonderausstattungen oder Zubehör enthalten. Symbolfoto. CO₂-Emission: 169–236 g/km, Gesamtverbrauch: 4,1–19,9 l/100km. 1) Zulassungsgeld, 2) Zulassung, 3) Zulassung, 4) Zulassung, 5) Zulassung, 6) Zulassung, 7) Zulassung, 8) Zulassung, 9) Zulassung, 10) Zulassung, 11) Zulassung, 12) Zulassung, 13) Zulassung, 14) Zulassung, 15) Zulassung, 16) Zulassung, 17) Zulassung, 18) Zulassung, 19) Zulassung, 20) Zulassung, 21) Zulassung, 22) Zulassung, 23) Zulassung, 24) Zulassung, 25) Zulassung, 26) Zulassung, 27) Zulassung, 28) Zulassung, 29) Zulassung, 30) Zulassung, 31) Zulassung, 32) Zulassung, 33) Zulassung, 34) Zulassung, 35) Zulassung, 36) Zulassung, 37) Zulassung, 38) Zulassung, 39) Zulassung, 40) Zulassung, 41) Zulassung, 42) Zulassung, 43) Zulassung, 44) Zulassung, 45) Zulassung, 46) Zulassung, 47) Zulassung, 48) Zulassung, 49) Zulassung, 50) Zulassung, 51) Zulassung, 52) Zulassung, 53) Zulassung, 54) Zulassung, 55) Zulassung, 56) Zulassung, 57) Zulassung, 58) Zulassung, 59) Zulassung, 60) Zulassung, 61) Zulassung, 62) Zulassung, 63) Zulassung, 64) Zulassung, 65) Zulassung, 66) Zulassung, 67) Zulassung, 68) Zulassung, 69) Zulassung, 70) Zulassung, 71) Zulassung, 72) Zulassung, 73) Zulassung, 74) Zulassung, 75) Zulassung, 76) Zulassung, 77) Zulassung, 78) Zulassung, 79) Zulassung, 80) Zulassung, 81) Zulassung, 82) Zulassung, 83) Zulassung, 84) Zulassung, 85) Zulassung, 86) Zulassung, 87) Zulassung, 88) Zulassung, 89) Zulassung, 90) Zulassung, 91) Zulassung, 92) Zulassung, 93) Zulassung, 94) Zulassung, 95) Zulassung, 96) Zulassung, 97) Zulassung, 98) Zulassung, 99) Zulassung, 100) Zulassung.

Chrysler Grand Voyager

Klapp und klapp und ab die Post



Raum-Schiff unterwegs: Das Fahrwerk ist ganz auf Komfort getrimmt, schnelle Kurven sind also nicht so die Sache dieses Busses

Ein Chrysler-Klassiker, neu aufgelegt: 7 nutzbare Sitzplätze über drei Kubikmeter Laderaum und tadellose Qualität.

TEST NR. 3218

VON **CHRISTIAN VAVRA**

Wer damit nicht das Auslangen findet,

zen und monströsen 5,14 m Außenlänge, angeboten wird, ist das Stow-'n-Go-Sitzsystem serienmäßig. Die beiden Sitze der zweiten Reihe lassen sich problemlos in Mulden im Boden versenken, klipp und klapp und los geht's. Bleiben die Sitze stehen, lassen sich die Mulden als Stauraum nutzen.

Die dritte Reihe (60:40 geteilt und auch für Erwachsene klaglos benutzbar) ver-

schwindet in der Limited-Version sogar elektrisch. Per E-Motoren bewegen sich auch zwei Schiebetüren sowie die Heckklappe. Sämtliche Umbauten finden fast spielerisch statt – das System ist womöglich eine der besten Erfindungen, die je aus den USA kamen.

Was noch auffällt: Neben dem überragenden Raumgefühl die ausgezeichnete Verarbeitungsqualität im Inne-

ren – und die offenkundig sehr gute Steifigkeit der Karosserie: Es knistert nichts, es klappert nichts, selbst nach rüden Fahrmanövern nicht.

Automatik Da das Raumschiff schon leer deutlich mehr als zwei Tonnen wiegt, hat der akustisch akzeptable Dieselmotor naturgemäß einiges zu tun, kommt damit aber, so man nicht Rennsport-Feeling erwartet, gut

zurecht. Der Verbrauch ist unter diesen Umständen hinnehmbar. Die Wandlerautomatik mit jetzt (endlich) sechs Stufen sorgt zunächst für spürbare Pausen nach dem Gaspedaltritt, ist aber naturgemäß wesentlich besser abgestuft als die Vorgesänger-Kraftübertragung.

Das Fahrwerk insgesamt ist sehr komfortabel ausgelegt, die Lenkung vielleicht noch einen Tick zu indirekt. Ziemlich abenteuerlich werden die Karosseriebewegungen bei schnellen Spurwechseln und



Cockpit: Freundlich und schick. Li... „Fachliche“ Überraschungen im Dach, bei Bedarf können hier auch Bildschirme implantiert werden. Unten: Die geteilte dritte Sitzreihe ist zur Gänze elektrifiziert



bekritteln. Aber ansonsten: Zwei Handschuhfächer, eine „dreistöckige“ und in der Länge verschiebbare Bodenkonsole vorne, Klapptrittchen in den vorderen Sitzlehnen, Staufächer hier, da und dort, Becher- und Flaschenhalterungen sowie diverse Steckdosen, eine LED-Taschenlampe im Laderaum – der Voyager steckt so voller kluger Ideen, dass es eine Freud' ist.

Das gilt in der – zugegeben – preislich schon gehobenen – Limited-Version auch für die