



„Normale Exoten“

Auf Deutschlands Straßen selten bis kaum anzutreffende Automobile werden gerne als „Exoten“ bezeichnet. Der Autofreund denkt dabei in der Regel an karbonveredelte Preziosen, die vorwiegend in gut klimatisierten Scheich-Garagen ihr Dasein fristen. Und natürlich an Bruttolistenpreise in sechs- bis siebenstelliger Höhe. Werte, die im Rahmen der Versicherungseinstufung wiederum dem hiesigen Versicherungsmann Schweißperlen auf die Stirn treiben würden!

Aber es gibt auch spannende Fahrzeuge, die zwar von einem Großserienhersteller zu relativ normalen Preisen auf die Straße gestellt werden, aber beispielsweise auf Grund ihrer ursprünglichen Herkunft, ihrer außergewöhnlichen Form, ihres avantgardistischen Designs oder auch ihrer Motorisierung gleichfalls einen Exoten-Status innehaben. Automobile wie zum Beispiel der Mazda Xedos, der Renault Avantage, der Nissan Murano oder auch der Passat W8, um nur einige zu nennen. Auch die aktuell in Deutschland neu eingeführte Nissan-Nobelmarke Infiniti wird sicher geraume Zeit dazuzählen.

Neben der Individualität, die solch ein rares Stück verspricht, werden die Eigentümer aber auch andere Beweggründe für den Kauf gehabt haben. Und da es auch diese „normalen Exoten“ wert sind, mal ins Rampenlicht gestellt zu werden, lüften wir den Vorhang und stellen Ihnen gleich ein erstes Exemplar vor: den Citroën C5 V6 HDi 240 Biturbo FAP in der Ausstattung "Exclusive". Ein Fahrzeug, das in dieser Konfiguration doch eher eine Seltenheit darstellt.

Denn denkt man in unseren Landen an Citroën, dann fallen einem heute primär die pfiffigen Kleinwagen ein. Oder frankophile Autoliebhaber denken an die guten alten Zeiten und schwärmen von der „Göttin“. Die „DS“, das Auto, das seit Mitte der 50er Jahre für die Domäne der Franzosen steht: die komfortbetonte Gangart. Doch als echte Konkurrenz zum deutschen Auto-Establishment wird die französische Marke heute nicht unbedingt gesehen. Und schon gar nicht als mögliche Option in der Auswahl der geeigneten Business-Langstrecken-Limousine.

Avantgarde und wahre Größe

Doch der C5 tritt seit dem Frühjahr 2008 den Beweis an, dass dieses Vorurteil falsch ist. Die derzeit vielleicht eleganteste Modellreihe der Mittelklasse kann in vielen Bereichen punkten. Insbesondere die Limousine ist ein sehr formschönes Auto mit dem gewissen Extra, das französische Autos eben auszeichnet – aber trotzdem nicht übertrieben extravagant. Wie zum Beispiel die konvex geformte Heckscheibe beweist, die sich absolut harmonisch ins stimmige Heck integriert.



Und groß ist er, der C5. Die markante Front, mit dem markentypischen Emblem im Grill, leitet mit fließenden Linien den Blick auf die stattliche Breite von 1,86 Metern. Die fast coupéartige Silhouette erstreckt sich auf 4,78 Meter und das schicke und muskulöse Blechkleid überspannt einen Radstand von 2,82 Metern Länge. Damit liegt der Franzose fast auf dem Niveau des 4,93 Meter langen Audi A6 (Radstand 2,84 Meter), der ja schon der oberen Mittelklasse zuzuordnen ist. Dementsprechend üppig ist auch das Innenraumangebot – zumindest auf den vorderen Sitzplätzen. Denn der Kopfraum wird durch die abfallende Dachlinie eingeschränkt, wie großgewachsene Fondpassagiere feststellen werden. Aber der typische Geschäftsreisende ist doch eher selten mit drei 2-Meter-Riesen im Auto unterwegs.

Das Komfort-Erlebnis ist Oberklasse

Auch im Interieur kann die Citroën-Mittelklasse punkten und muss sich nicht hinter den großen Drei der deutschen Premium-Anbieter verstecken. Im Ausstattungs-, Raum- und Federungskomfort kann es der Franzose sogar teilweise überflügeln. Die fast durchweg hochwertigen Interieurmaterialien sind in einer beeindruckenden, bei Citroën so noch nicht erlebten Qualität verarbeitet. Sanftes Ambiente-Licht verwöhnt das Auge. Die gut ablesbaren Anzeigen der übersichtlichen Rundinstrumente können bei Bedarf sogar nahezu komplett verdunkelt werden. Die komfortorientierten Fauteuils verwöhnen mit gutem Seitenhalt und allen möglichen Goodies. Von der Sitzheizung über die elektrische Verstellung, sogar der Schulterbereich ist separat in der Neigung verstellbar, bis hin zur Lordosenstütze – für den Fahrer übrigens mit Massagefunktion. Hinzu kommt ein Geräuschkomfort, der fast schon Oberklasse-Niveau erreicht. Die kaum vernehmbaren Wind- und Abrollgeräusche machen in Verbindung mit dem flüsterleisen V6-Turbodiesel und dem Hydropneumatik-Fahrwerk mit Niveaueingleich aus dem C5 einen souveränen Gleiter, mit dem sich auch sehr lange Autobahnetappen ganz entspannt zurücklegen lassen.



Extraklasse sind auch die vielen Helferlein, wie unter anderem die Geschwindigkeitsregelanlage mit Tempobegrenzerfunktion, der Parklückendetektor, der Spurhalteassistent, die mitlenkenden Scheinwerfer kombiniert mit leuchtstarkem Bi-Xenonlicht, das Navigationssystem mit sieben Zoll-Monitor und integrierter Telefonfunktion sowie die zehn Gigabyte große Festplatte zum Speichern von Audio-Dateien. Vieles davon gesteuert über Funktionstasten der fast schon Citroën-typisch feststehenden Lenkradnabe. Vorteil dieser extravaganten Lösung ist übrigens, dass sich der Airbag in jeder Lenkradposition optimal entfalten kann.



Und auch sonst geht der C5 in Sachen Sicherheit neue Citroën-Wege. Angefangen bei der umfangreichen Sicherheitsausstattung bis hin zu höchst effektiven Bremsen.

Respektable Fahrleistungen inklusive

Der C5 ist in der Tat eine echte und luxuriöse Reiselimousine. Und insbesondere mit dem durchzugsstarken Dreiliter-V6-Turbodiesel hat er seit Herbst 2009 auch für den flotten Vortrieb einiges zu bieten. Mit einem maximalen Drehmoment von 450 Nm, das über den weiten Bereich von 1600 bis 3600/min zur Verfügung steht, schiebt der von zwei Turboladern beatmete Sechszylinder – mit 241 PS übrigens das stärkste Diesel-Aggregat der Citroën-Geschichte – ohne jede Anfahrtschwäche druckvoll an. Was auch der Spurt von 0 auf Tempo 100 in 7,9 Sekunden und die Top-Speed von 240 km/h eindrucksvoll belegen.

Aber auch das Verbrauchs-/Leistungsverhältnis kann sich durchaus sehen lassen. Denn die elegante Limousine lässt sich nicht nur souverän, sondern auch durchaus sparsam fahren. Die Sechsstufen-Wandlerautomatik ermöglicht im Zusammenspiel mit dem Euro 5-konformen Motor einen Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 7,4 Litern auf 100 Kilometer bei einem CO₂-Ausstoß von 195 g/km.

Fazit:

Profitester werden sicher das ein oder andere Manko finden. Nicht so agil wie ein BMW, nicht so perfekt wie ein Audi und nicht so groß wie ein Mercedes. Aber der C5 sorgt für Aufsehen, macht enorm viel Spaß und vor allen Dingen lassen sich mit ihm auch mal eben 600 Kilometer München-Dortmund zur DKM absolut entspannt, ermüdungsfrei und, was ebenso wichtig ist, sehr flott überwinden. Noch detailliertere Angaben und Preise für die C5-Modelle können Sie übrigens mit dem Stichwort „Experte“ unter den angegebenen Kontaktdaten anfordern.

Michael Horstmann
Verkaufsberater



Kontaktdaten:

Auto Saurer GmbH, Mazda & Citroën Vertragshändler
Galgenbachweg 24, 85375 Neufahrn
Tel.: +49 8165 94875-24, Fax: +49 8165 94875-23, E-Mail: horstmann@saurer.de
www.saurer.de