



formulierte, allein formal Lust auf mehr macht.

Dass sich die Franzosen beim neuen C5 ganz besonders ins Zeug gelegt haben und immer für eine Überraschung gut sind, wird jedoch ihrer Meinung nach speziell im Innenraum deutlich, wo die Insassen ein genauso charmantes und eigenständiges Flair erwartet.

So beeindruckte die kritischen Tester vor allem die Güte der verwendeten Materialien sowie die hohe Passgenauigkeit und die bis ins kleinste Detail akkurate Verarbeitung. Dass der C5 in diesen Punkten eine neue Ära für die Franzosen einläutet, unterstrichen Bemerkungen wie „wirklich topp“, „voll und ganz deutsch“ oder „absolut auf Audi-Niveau“. Ein größeres Lob als den Vergleich mit den Produkten aus Ingolstadt kann man dem C5 diesbezüglich eigentlich nicht machen.

Großen Zuspruch fanden zudem das großzügige, nach Urteil vieler klar über dem Klassenstandard liegende Platzangebot in Reihe eins und das schicke Cockpitdesign. Geteilter Meinung waren die Fuhrparkleiter bei der Beurteilung der Platzverhältnisse im Fond. Bei der Limousine beispielsweise kriti-

Deutsche Tugenden

Citroën will in den nächsten Jahren sein Flottengeschäft deutlich ausbauen. Vor allem die zweite Auflage des C5 soll für die Franzosen neue Kunden erobern. Wir haben mehr als ein Dutzend Fuhrparkleiter bei ihrem Erstkontakt mit dem Newcomer begleitet.

Im letzten Jahr konnte Citroën seine Verkäufe im Flottenbereich überdurchschnittlich steigern. Dieses Wachstum belegt, dass vor allem die neuen Modelle der Franzosen wie der C6 oder der C4 Picasso auch bei der gewerblichen Kundschaft zunehmend Gefallen finden.

Die zweite Generation des C5 soll diesen Trend fortsetzen

und einen weiteren Schub bewirken. Und zwar dort, wo die Marke mit dem Doppelwinkel mit dem Vorgänger bislang deutlich unterrepräsentiert war: in der hart umkämpften, dafür voluminmäßig starken Mittelklasse.

Optisch bringt der Newcomer dazu nach Meinung der Fuhrparkverantwortlichen ideale Voraussetzungen mit. Nahezu

alle attestierten dem C5 – übrigens dem nunmehr unter der Bezeichnung Tourer firmierenden Kombi wie der Limousine gleichermaßen – ein modernes, ausgesprochen eigenständiges und attraktives Design mit avantgardistischer, jedoch keinesfalls polarisierender Note. Kurz und gut: ein Auto, das, wie es ein Fuhrparkleiter kurz und knackig



Karsten Braun, Abteilungsleiter bei ESD: „Die neue, beeindruckende Wertigkeit macht das Fahrzeug zu einer wirklichen Alternative in der automobilen Mittelklasse.“



Gabriele Franz, Fuhrparkleiterin bei GSE Protect: „Die Begeisterung vieler Dienstwagenfahrer für den neuen C5 scheint mir vorprogrammiert zu sein. Ein klasse Auto.“



Jan Fröhlich, Consultant bei ANG Germany: „Neben der hervorragenden Verarbeitung und Ausstattung haben mich speziell der Komfort und die Fahrdynamik überzeugt.“



Karl-Heinz Geheeb, Fuhrparkleiter bei Kaspar Schulz: „Mehr als ein flottentaugliches Fahrzeug. Der fliegende Teppich aus Frankreich trifft deutsche Tugenden.“



Stefan Geißler, Werkstattmeister bei FDZ Fahrdienst: „Der Federungskomfort ist sehr gut, das Design speziell beim Tourer perfekt gelungen. Leider ist der C5 etwas schwer.“



Peter Hepper, Leiter Personal bei CHT R. Beitzlich: „Der neue C5 fährt sich höchst komfortabel und entspannt. Er wird nicht nur die Marken-Fan-gemeinde begeistern.“



Nach kurzer Erklärung stellt einen die Bedienung vor keine Probleme. Topp: die straffen Sitze



Jörg Kittelmann, GF des eigenen Malerbetriebs: „Sportlich, sicher, komfortabel, geräumig, optisch ansprechend und prima ausgestattet ist der C5 ein rundum gelungenes Auto, nach dem man sich umdreht.“



Andrej Ladewig, Fuhrparkverantwortlicher bei Ettlí Kaffee: „Besonders positiv sind mir u. a. die neue offensive Designlinie und die neue Wertigkeit der Materialien aufgefallen. Ich habe mich sofort wohlgefühlt.“



Boris Paunow, Fuhrparkleiter bei TLG Immobilien: „Die feststehende Lenkradnabe war im ersten Moment ein wenig ungewohnt. Toll sind der generell serienmäßige Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer.“



Wolfgang Stein, Fuhrparkleiter bei der SHS Strukturholding: „Mit diesem Fahrzeug ist Citroën auf dem richtigen Weg. Es ist absolut chic und hochwertig und damit für den deutschen Markt wie geschaffen.“

Nicht nur in der ersten Reihe wurde ausgiebig getestet ...

sierten einige die durch die coupéhafte Dachpartie für Großgewachsene leicht eingeschränkte Kopffreiheit, lobten aber gleichzeitig den wie beim Tourer durchgängig flachen Fußraum ohne Mittelunnel. Bein- und Kniefreiheit wurden überwiegend positiv – von voll und ganz ausreichend bis großzügig – bewertet. Lediglich zwei Tester fanden beides – zumindest bei weit nach hintengerückten Vordersitzen – nicht sonderlich opulent, ohne den C5 jedoch hier als de facto eng geschnitten zu beurteilen.

Ebenfalls uneinheitlich wurde die Bedienung bewertet. So empfand gut die Hälfte der vorwiegend aus Citroën-Novizen bestehenden Test-Crew vor allem die wie beim C4 feststehende, mit vielen Funktionstasten belegte Lenkradnabe – nur der Kranz dreht sich – zwar als nette Extravaganz mit sicherheitstechnischen Vorteilen, in der Praxis als mehr oder weniger stark gewöhnungsbedürftig.

Auch die sonstige Bedienung beurteilten einige der Tester als nicht ganz so logisch und selbst-

erklärend wie bei den Platzhirschen aus deutschen Landen, ohne dem Franzosen daraus jedoch einen Strick zu drehen. Tenor der „Kritiker“: alles reine Gewöhnungssache und nach spätestens einem Tag Routine.

Eher als praxisrelevantes Manko empfanden dagegen einige die ihres Erachtens zu geringe Anzahl an Ablagemöglichkeiten. Geteilter Ansicht waren die Fuhrparkleiter zudem über den nur mit dem Zündschlüssel zu öffnenden Tankverschluss. Extrem positiv vermerkt wurde von einer Vielzahl dagegen das serienmäßige Ölthermometer. Ein Feature, das heute leider kaum mehr zu finden ist.

So gut wie einig war man sich, dass die Limousine mit 533 Litern über einen ansprechend großen und noch dazu bereits ab Werk erfreulich variablen Laderaum verfügt. Lediglich die Vergleichsweise hohe Ladekante wurde vereinzelt als Kritikpunkt vermerkt. Insgesamt zufrieden zeigten sie sich mit dem Ladevolumen des Tourers, das sich mit 533 bis 1.490 Liter allerdings, vor allem beim Maximalwert, in dieser Klasse am unteren Ende der Bandbreite bewegt. Als hilfreich wurde die weit öffnende Heckklappe, die vorbildlich rechteckige Laderaumöffnung

sowie die niedrige, mit einer Edelstahlabdeckung versehene Ladekante beurteilt.

Lob verdienen nach Angaben der Fuhrparkleiter zudem das serienmäßige, im Handling jedoch etwas umständliche Laderaumtrennnetz sowie die Tatsache, dass sich die Ladekante bei den Versionen mit Hydro-pneumatik zum leichteren Be- und Entladen per Knopfdruck bandscheibenfreundlich um bis zu sechs Zentimeter absenken lässt. Nicht ganz ideal dagegen: der Umstand, dass zum Erzielen eines ebenen Ladebodens bei umgeklappter Rück-

bank erst die geteilte Sitzfläche aufgestellt und anschließend die jeweilige Lehne umgelegt werden muss. Hier gibt es, so ein Fuhrparkleiter, mittlerweile deutlich praktischere Lösungen. Aber: Anders als beim Passat Variant können dabei wenigstens die Fondkopfstützen an ihrem Platz bleiben.

Highlights des neuen Citroën C5 sind – so das einhellige Meinungsbild der Tester – jedoch sicherlich das angenehm niedrige Innengeräusch-Niveau und die schluckfreudige adaptive Hydropneumatik, die ihr Federungsverhalten automatisch dem Fahrstil und der Fahrbahnbeschaffenheit anpasst. Letztere

Für viele ungewohnt: die feststehende Lenkradnabe



Erwin Unkhoff, FPL bei Selectric Nachrichtensysteme: „Ich habe nichts Negatives gefunden und glaube, dass der C5 für Vielfahrer in unserer Branche sehr interessant sein wird.“



Roland Volkmer, GF der Schneeweiss Hoch- und Tiefbau: „Mich hat vor allem der HDi 170 restlos begeistert. Leider gibt es für diesen Motor derzeit noch keine Automatik.“



Harry Zimmer, Einkaufsleiter bei Nachtmann: „Ein Citroën, den ich nicht nur wegen des einmaligen Federungskomforts in dieser Klasse sofort fahren möchte.“

NACHGEFRAGT BEI STEPHAN LÜTZENKIRCHEN, ABTEILUNGSLEITER VERTRIEB FIRMEN- UND NUTZFAHRZEUGE BEI CITROËN DEUTSCHLAND

Af: Welche Bedeutung hat der neue C5 für das GK-Geschäft von Citroën?

Lützenkirchen: Wir versprechen uns vom neuen C5 einen weiteren Schub für unser Firmenkunden-Geschäft. In diesem Segment ist der Anteil der Dienstwagenfahrer besonders hoch. Wir bieten mit dem neuen C5 nicht nur ein sehr gutes und wirtschaftliches, sondern auch schönes Modell – und das wird sich herumsprechen.

Af: Mit welchem Karosseriemix rechnen Sie?

Lützenkirchen: Wenn wir den Vorgänger zum Maßstab nehmen, werden deutlich mehr Tourer verkauft. Aber die ersten Bestellungen bestätigen, dass uns auch mit der Limousine ein großer Wurf gelungen ist. Mittelfristig wird der Volumenunterschied nicht so groß sein.

Af: Wie hoch wird der Dieselanteil sein?

Lützenkirchen: Im Firmenkunden-Geschäft sicher über 80 Prozent.

Af: Rücken die Benziner angesichts fast identischer Spritpreise wieder stärker in den Fokus des Interesses?

Lützenkirchen: Das glaube ich nicht. Schließlich ist neben dem Preis auch der Verbrauch entscheidend – und da haben unsere sehr sparsamen Diesellaggregate klar die Nase vorne.

Af: Mit welchem „Diesel-Mix“ rechnen Sie?

Lützenkirchen: Hauptdarsteller wird der bewährte und agile HDi 135 sein. Interessant ist, dass die stärkeren Motoren, der HDi 170 und der V6-HDi mit 204 PS besser laufen, als wir dies geplant haben. Wir sehen dabei einen engen Zusammenhang mit dem besonders großen Interesse von Fahrern deutscher Modelle.

Af: Zu welcher Ausstattung werden Fuhrparks am häufigsten greifen?

Lützenkirchen: Das Angebot ist sehr ausgewogen und bietet etwas für jeden Anspruch. Sicher wird die Ausstattung „Tendance“, die alles bietet, was für Dienstwagenfahrer wichtig ist, die Nase vorne haben.

Af: Was hat Sie veranlasst, den C5 auch mit konventioneller Stahlfederung anzubieten?

Lützenkirchen: Wir sind nach wie vor von unserer Spezialität, dem hydropneumatischen Fahrwerk überzeugt und wir werden damit viele anspruchsvolle Käufer finden. Allerdings gibt es speziell in Deutschland den Wunsch nach einem konventionellen Fahrwerk, aus welchen Gründen auch immer.

Af: Mit welchem „Stahlanteil“ rechnen Sie im GK-Bereich?

Lützenkirchen: Wir gehen von einem Drittel aus. Jedoch ist auch hier das Verhalten der ersten Käufer interessant: Jetzt, wo der Kunde die Wahl hat und sich intensiv mit den Vorzügen des hydropneumatischen Fahrwerks auseinandersetzt, sind noch mehr davon überzeugt.

Af: Welche Zielgruppen soll und wird der C5 im Flottenbereich besonders ansprechen?

Lützenkirchen: Bei den kleinen Unternehmen und Freiberuflern sind wir recht stark und

wollen dies bleiben. Beim neuen C5 setzen wir besonders auf User-Chooser mittlerer und größerer Flotten. Wir stehen in engem Kontakt mit den wichtigen Leasinggesellschaften und haben individuell Maßnahmen vereinbart, um ihn attraktiv zu positionieren.

Af: Was sind die besonderen Stärken des neuen C5?

Lützenkirchen: Zunächst einmal sind dies natürlich traditionelle Citroën-Domänen: Sicherheit, Komfort, Individualität. Neu ist jedoch, dass wir diese Stärken nach deutschem Geschmack angemessen verpacken, ohne dabei austauschbar zu werden: ein wunderschönes Styling, hochwertige, gut verarbeitete Materialien, hervorragende Sitze etc.

Af: Auf was sind Sie besonders stolz?

Lützenkirchen: Stolz ist vielleicht etwas zu dick aufgetragen, aber es freut uns schon, dass wir durch den C5 nun viele Interessenten begrüßen dürfen, die uns bisher nicht auf der Liste hatten. Ich fahre den C5 ja nun seit einiger Zeit und nahezu an jedem Tag wurde ich von fremden Menschen auf den C5 angesprochen. Die Leute waren immer begeistert.

f: Über welche Wartungsintervalle verfügt der neue C5?

Lützenkirchen: Wir sehen einen Service alle zwei Jahre oder 30.000 Kilometer vor. Ausgenommen ist der HDi 110, wo wir unsere Kunden nach 20.000 Kilometern zu einem Werkstatttermin einladen.

Af: Ist eine „Einfahrkontrolle“ nach 2.000 km heute noch zeitgemäß?

Lützenkirchen: Zeitgemäß ist ein guter Service und Kundennähe. Viele Käufer schätzen diesen kostenlosen Service und wir

bieten diesen sehr gerne an. Im Übrigen ist die Einfahrkontrolle keine Pflicht, sprich Garantiebedingung. Wenn man den Service nicht in Anspruch nehmen möchte, ist das kein Problem.

Af: Auf welche Resonanz ist der C5 bei Leasinggesellschaften bislang gestoßen?

Lützenkirchen: Wir haben im Vorfeld der Markteinführung einen großen Aufwand betrieben, um den C5 vorzustellen und werden dies fortsetzen. Die meisten Leasinggesellschaften sind sehr am neuen C5 interessiert und organisieren mit uns Infoveranstaltungen für Mitarbeiter und Kunden. Der C5 bestätigt aber auch einen generellen Trend: Citroën ist in den letzten Jahren immer interessanter geworden und eine willkommene Alternative, wenn es um attraktive und wirtschaftliche Automobile geht.

Af: Gibt es derzeit spezielle GK-Pakete?

Lützenkirchen: Wir bieten sehr interessante Business-Pakete an. Zusätzlich werden wir kurzfristig ein Sondermodell „Business Class“ vorstellen.

Af: Welche Extras werden von Flotten- und Gewerbekunden besonders favorisiert?

Lützenkirchen: Sicher unser Telematik-System „NaviDrive RT4“, aber auch der AFIL-Spurassistent und die Parkhilfen. Aber auch hier lohnt ein Blick auf die ersten Bestellungen: Gefragt sind auch die Luxuspakete und Leichtmetallfelgen.

Af: Was hat Citroën in Sachen Garantiezeitverlängerung und Service zu bieten?

Lützenkirchen: Wir bieten auch für den neuen C5 ein sehr umfassendes Angebot an Business-Garantie- und Business-Servicepaketen mit bis zu 60 Monaten Laufzeit an. 





Neue Ansichten: Verarbeitung und Güte der verwendeten Materialien brauchen keinen Vergleich mit der deutschen Konkurrenz zu scheuen.



Die Limousine ist optisch genauso attraktiv wie der Tourer, das normale Kofferraumvolumen identisch. Preislich trennen beide 924 Euro.

lässt den Franzosen vor allem im Komfortmodus über so gut wie alle Arten von Bodenunebenheiten in dieser Klasse mit unvergleichlicher Geschwindigkeit hinwegschweben. Ein Genuss ohne Reue, der den C5 zu einem idealen Wegbegleiter auf Langstrecken macht, wie es ein Fuhrparkleiter treffend auf den Punkt brachte.

Obwohl eher als entspannter und hochkomfortabler Gleiter konzipiert, verweigert sich der Franzose jedoch keineswegs einer sportlichen Gangart. Handling und Agilität erhielten von den Fuhrparkprofis genauso gute Noten wie die speziell für Citroën-Verhältnisse sehr exakt und spontan arbeitende, geschwindigkeitsabhängige Servolenkung. Ohne Fehl und Tadel: die aktive Fahrsicherheit.

Angetan zeigten sich die Fuhrparkverantwortlichen auch von der konventionellen Stahlfederung, die in der Benzin- und Diesel-Fraktion bei den jeweiligen Basismotorisierungen zum Einsatz kommt, und für die jeweils nächststärkere Motorisie-

rung alternativ zu Hydropneumatik erhältlich ist. Auch wenn sich bei ihr das unvergleichliche Schwebefühl nicht einstellt, hinterlässt sie einen ausgesprochen komfortablen Eindruck. Einhelliger Tenor: Auch mit Stahlfederung ist und bleibt der neue C5 in Sachen Federungskomfort ein echter Citroën.

Viel Lob erntete auch die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. Letztere umfasst ab Werk neben ABS, Bremsassistent, ASR und ESP auch einen Knieairbag für den Fahrer und damit insgesamt sieben schützende Luftpolster. Optional lässt sich dieses Package um Seitenairbags hinten (252 Euro), einen Parklückendetektor, der dem Fahrer mitteilt, ob der C5 in eine Parklücke längs zur Fahrtrichtung passt (588 Euro inklusive Einparkhilfe vorn und hinten, Regensensor und Lichtautomatik) sowie einen Spurassistenten (513 Euro) erweitern. Ein absolut sinnvolles Feature, das durch eine vibrierende Sitzfläche auf ein unbeabsichtigtes Verlassen der markierten Fahrspur nach-

haltig aufmerksam macht und bei den Testern ausnahmslos auf ein positives Echo stieß. Mindestens genauso überrascht zeigten sie sich auch von den kommoden Vordersitzen, die im Vergleich zu den bisherigen weichen und eher konturlosen Fauteuils einen echten Quantensprung darstellen und im Konkurrenzumfeld keinen Vergleich zu scheuen brauchen. Ausgesprochen großzügig dimensioniert und angenehm straff gepolstert bieten sie nicht nur viel Oberschenkel-Auflage, sondern stützen den Körper auch tadellos ab. Dank sehr großem Verstellbereich und dem zweifach justierbaren Lenkrad finden zudem kleine wie große Fahrer



Beim Tourer gibt es in der Exclusive-Ausstattung ab Werk eine automatische Heckklappenbetätigung. Generell Serie dagegen: die Dachreling

problemlos eine bequeme, langstreckentaugliche Sitzposition. Dazu kommt ab Werk eine angenehme Mittelarmlehne.

„Pro und contra“ vergaben die Fuhrparkexperten dagegen für die ebenfalls bequeme, jedoch stark ausgeformte, vom Komfort her für zwei Personen ausgelegte Rückbank. Lobende Worte fanden die Fuhrparkprofis für die breitgefächerte, gleichermaßen überzeugende Diesel-Range, die alle Flottenbedürfnisse abdeckt. Ihr Gesamtfazit: eine echte, hochkomfortable und individuelle, auch vom Preis-Wert-Verhältnis hochinteressante Bereicherung für diese Klasse. Eine positive Überraschung. MMD

problemlos eine bequeme, langstreckentaugliche Sitzposition. Dazu kommt ab Werk eine angenehme Mittelarmlehne.

„Pro und contra“ vergaben die Fuhrparkexperten dagegen für die ebenfalls bequeme, jedoch stark ausgeformte, vom Komfort her für zwei Personen ausgelegte Rückbank.

Lobende Worte fanden die Fuhrparkprofis für die breitgefächerte, gleichermaßen überzeugende Diesel-Range, die alle Flottenbedürfnisse abdeckt.

Ihr Gesamtfazit: eine echte, hochkomfortable und individuelle, auch vom Preis-Wert-Verhältnis hochinteressante Bereicherung für diese Klasse. Eine positive Überraschung. MMD

Einzigartiger Gesamtkomfort dank hydropneumatischer Federung

Citroën C5

Modell	1.8 16V	2.0 16V	3.0 V6 Automatik	1.6 HDi	2.0 HDi	2.2 HDi	2.7 HDi V6 Autom.
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.749	R4/1.997	V6/2.946	R4/1.560	R4/1.997	R4/2.179	V6/2.721
Leistung (kW/PS/min)	92/125/6.000	103/140/6.000	155/211/6.000	80/109/4.000	100/136/4.000	125/170/4.000	150/204/4.000
Drehmoment (Nm/min)	170/3.750	200/4.000	290/3.750	240/1.750	320/2.000	370/1.500	440/1.900
L x B x H (mm)	4.779 x 1.860 x 1.458 (Limousine) / 4.829 x 1.860 x 1.495 (Tourer)						
0 – 100 km/h (s)*	12,2/12,8	10,7/11,2	10,0/10,3	13,4/14,0	11,6/12,1	10,0/10,4	9,6/9,9
Spitze (km/h)*	200/196	210/206	224/222	191/188	204/200	219/216	224/224
Normverbr. (l/100 km)*	7,9/8,1 S	8,4/8,5 S	10,5/10,6 S	5,6/5,7 D	6,0/6,1 D	6,5/6,6 D	8,4/8,5 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)*	188/192	198/200	248/250	149/150	157/160	172/175	223/225
Preis ab (netto/Euro)*	18.479/19.403	21.345/22.269	27.983/28.908	19.824/20.748	22.983/23.907	24.790/25.714	30.462/31.386

* Limousine/Tourer