



Trotz des klassischen Stufenhecks zeigt der neue C5 durch abfallende Dachlinie und dritte Seitenscheibe in der C-Säule dynamischen Coupé-Charakter mit Noblesse.

NEUIGKEITEN BEI CITROËN: C5- UND BERLINGO-MODELLWECHSEL

Vier Neuigkeiten gibt es jetzt bei Citroën zu vermelden: Nach einem kompletten Modellwechsel ist der C5 als Limousine oder Tourer bereits seit Ende April im Handel und in vier Ausstattungsstufen sind neben drei Benzinmotoren vier Diesel verfügbar. Die neue Generation des Berlingo folgt bald als fünfsitziger Hochdach-Kombi oder in zwei Längen als Kleintransporter. Im neuen Gewand präsentieren sich der kleine „Stadtsporthwagen“ C2 und der „Verwandlungskünstler“ C3 Pluriel.

Citroën bietet jetzt für fast alle seine aktuellen Personenwagen mit Benzinmotoren Autogasanlagen des renommierten Herstellers TeleflexGFI an. Diese Anlagen für den bivalenten Betrieb bestehen aus einem 53 bis 67 Liter großen Gastank in der Reserve- radmulde sowie einer Einspritzanlage mit Verdampfer und Steuergerät. Der normale Benzintank bleibt erhalten.

Stets wird der Motor mit Benzin angelassen und das Steuergerät schaltet erst nach Erreichen einer gewissen Motortemperatur automatisch auf Autogas um. Der Wegfall des Reserverades wird durch ein Pannennkit ausgeglichen. Der Einbau der Autogasanlagen kann bei mehr als 50 entsprechend geschulten und technisch ausgerüsteten Citroën-Vertragspart-

nern vorgenommen werden. Die Kosten liegen je nach Fahrzeugtyp etwa zwischen 2.000 Euro und 2.800 Euro einschließlich der TÜV-Abnahme. Die Herstellergarantie auf das Fahrzeug bleibt dabei völlig erhalten. Eine Autogasanlage ist besonders für Vielfahrer attraktiv, denn Autogas kostet gegenüber Benzin derzeit nur etwa halb soviel. Allerdings muss man im Gasbetrieb wegen des geringeren Brennwertes einen Mehrverbrauch von etwa 20 Prozent gegenüber dem Benzinbetrieb hinnehmen. Bei einem mehrjährigen Einsatz über lange Fahrtstrecken rechnet sich unter Berücksichtigung aller Kosten eine Autogasanlage sogar gegenüber einem gleich starken Diesel.

Zwei C5-Karosserievarianten Limousine und „Tourer“ genannte Kombi-Version des neuen C5 zeigen ein bei Citroën nicht gekanntes Design. Neben 4,78 Meter Länge und

1,86 Meter Breite sind 1,45 Meter Höhe relativ gering, heben den C5 aber doch über das durchschnittliche Mittelklasse-Maß hinaus. Der kraftvolle Auftritt des C5 wird durch große Lufteinlässe und bis in die Kühlerhaube reichende Scheinwerfer unterstrichen. Langer vorderer und kurzer hinterer Überhang sind charakteristisch. Dank 2,82 Meter Radstand genießen die Insassen ein Oberklasse-Raumangebot. Zwei Sitztypen – Komfort oder Dynamik – sind besonders bequem oder stärker abstützend ausgelegt. Mit elektrischer Verstellung lässt sich auch der obere Teil der Rückenlehne separat neigen und für den Fahrer kann eine Massagefunktion gewählt werden. Das Kofferraumvolumen der Limousine misst 467 Liter und die 553 Liter des Tourer lassen sich durch Umklappen der Fondsitze auf 1.490 Liter vergrößern. Serienmäßig oder als Option erleichtert ein elektrischer



Kräftige Sicken in der Motorhaube lenken beim C5 den Blick von beiden Seiten auf die verchromten Doppelwinkel.



Lenkrad mit feststehendem Pralltopf und ausgeprägte Mittelkonsole kennzeichnen das C5-Cockpit.



Ohne Abstriche beim Styling bietet der C5 Tourer im gerundeten Heck ein großes Ladevolumen.



Der Doppelwinkel in Chrom verbindet auch bei der Pkw-Version des Neuen Citroën Berlingo die großflächigen Frontscheinwerfer.

Antrieb der Heckklappe die Lade-
raum-Nutzung. Auf Wunsch kommt
zusätzliches Tageslicht durch das
Glasschiebedach der Limousine oder
das Panorama-Glasdach des Tourer
ins Wageninnere und nachts schafft
eine Kunstlicht-Inszenierung mit
LEDs besondere Atmosphäre.

Sicheres Reisen erster Klasse

Zu hochwertigem Interieur und indi-
viduellem Temperaturkomfort kommt
als ergonomische Besonderheit ein
Lenkrad mit Bedienelementen auf
der feststehenden Nabe. Häufig be-
nutzte Funktionen können so unab-
hängig vom Lenkeinschlag bedient
werden und der Fahrerairbag hat eine
optimierte Form. Sechs weitere
Airbags schützen auch die Fahrer-
Knie und die Köpfe der außen sitzen-
den Passagiere. Zwei Seitenairbags
im Fond sind zusätzlich verfügbar.
Dank der Rückhaltsysteme und dem
hohen Aufwand für die Karosserie-
struktur erzielte der neue C5 beim
Euro NCAP-Crashtest fünf Sterne. Ein
komplettes Programm von Fahrerass-
istenzsystemen enthält Halogen-
Scheinwerfer mit Abblendlicht oder
mitlenkende Bi-Xenon-Scheinwerfer,
AFIL-Spurassistent bei über 80 km/h,
automatische elektrische Parkbrem-

se, Einparkhilfe rundum, Parklücken-
Messsystem bis 20 km/h, NaviDrive-
System der jüngsten Generation in-
klusive Birdview-Modus und Blue-
tooth-Freisprecheinrichtung. Navi-
Drive ermöglicht auch Dienste wie
Citroën Notruf, Citroën Assistance
und Citroën Online. Die Grundpreise
der 38 verschiedenen C5-Varianten
reichen von 21.990 Euro bis 37.350
Euro und dabei beträgt der Kombi-
Aufpreis nur 1.100 Euro.

Zwei Federungsarten zur Wahl

Die Benziner-Palette bilden zwei
Vierzylinder mit 92 kW/125 PS oder
103 kW/140 PS und ein 155 kW/211
PS starker V6-Motor. FAP-Partikelfil-
ter haben serienmäßig die HDi-Tur-
bodiesel mit 80 kW/109 PS oder 100
kW/136 PS und der 125 kW/170 PS
starke Biturbo-Diesel als Vierzylinder
ebenso wie der V6-Dieselmotor mit
150 kW/204 PS, der ebenfalls zwei
Turbolader besitzt und in Verbindung
mit einer Sechsstufen-Automatik ge-
liefert wird. Die Benziner erreichen
196 bis 224 km/h Spitze, Beschleuni-
gungszeiten aus dem Stand auf Tem-
po 100 von 13,4 bis 10,0 Sekunden,
verbrauchen durchschnittlich 7,9 bis
10,6 Liter je 100 Kilometer und emi-
tieren entsprechend 188 bis 250 g/

km CO₂. Die Diesel bringen ähnliche
Fahrleistungen, sind mit 5,6 bis 8,5
Liter Durchschnittsverbrauch aber
deutlich sparsamer und erreichen
auch nur 149 bis 225 g/km CO₂-Aus-
stoß. Beim Fahrwerk stehen zwei Fe-
derungsarten zur Wahl: Eine Stahlfe-
derung der Spitzenklasse ab der Ein-
stiegsversion und für die drei höhe-
ren Ausstattungsstufen die hydro-
pneumatische Federung Hydraktiv III
mit automatischer Anpassung der
Bodenfreiheit an die Fahrbahnbe-
schaffenheit. Besonderer Geräusch-
und Vibrationskomfort werden nicht
nur durch Formoptimierung vieler
Details und hochwertige Dämmung,
sondern auch durch in enger Zusam-
menarbeit mit Michelin entwickelte
Reifen erreicht.

Ur-Berlingo bleibt als „First“

Citroën deckt jetzt mehr denn je ein
breites Bedarfsspektrum beim Wa-
ren- und Personentransport ab. Auf
den Neuen Jumper, den Neuen Jumpy
und den Nemo als den kleinen
Jüngsten folgt der Neue Berlingo.
Sein namensgleicher Vorgänger
bleibt vorerst mit den Motoren HDi
75 und 1,4 l 75 PS unter dem Namen
Berlingo First als Einstiegsmodell im
Angebot. Um den Erwartungen ge-

werblicher Nutzer hinsichtlich Lade-
volumen und Platzangebot zu ent-
sprechen und die Verwendung als
Basisfahrzeug für Campingausbau-
ten zu erleichtern, ist der Neue Ber-
lingo ebenso um 24 Zentimeter auf
4,38 Meter gestreckt und um acht
Zentimeter auf 8,81 Meter verbreitert
worden, wie für den Einsatz als run-
dum verglaster Hochdach-Kombi mit
fünf Plätzen. Außerdem ist eine 4,63
Meter messende Langversion mit 25
Zentimeter zusätzlichem Überhang
am Heck verfügbar. Das bedeutet:
Platz für zwei Europaletten neben-
einander, ein Ladevolumen von 3,3
oder 3,7 Kubikmeter und 625 oder
750 Kilogramm Nutzlast.

Optional drei Plätze vorn

Neben dem traditionellen zweiseitigen
Fahrerhaus mit herunter klapp-
barer Rückenlehne des Beifahrersit-
zes wird auch das Extensio-Fahrer-
haus angeboten. Sein mittlerer Zu-
satzsitz schafft Platz für eine dritte
Person und der Beifahrersitz kann
versenkt werden, um einen flachen
Boden für den Transport von bis zu
drei Meter langen Gegenständen zu
schaffen. Die Ladekante ist abhängig
von der Version nur rund 60 Zenti-
meter hoch und Flügeltüren mit 2/3

Auto der Woche



Neu gestalteter Stoßfänger und schwarz oder chromfarben eingefasster Kühlergrill mit breiterem Markenlogo lassen den C2 edler und erwachsener wirken.



Scheinwerfer mit Rauchglasabdeckungen und ein aluminiumgrau lackiertes Kühlergitter kennzeichnen den überarbeiteten C3 Pluriel.



Auf der AMI in Leipzig war ein auf Autogas umgerüsteter, sonst äußerlich unveränderter Citroën C4 zu sehen.



Umklappbare Mitfahrer-Sitzlehnen im Extensio-Fahrerhaus erweitern beim Berlingo die Nutzungsmöglichkeiten.

zu 1/3 Teilung erleichtern am Heck den Laderaumzugang. Wahlweise werden auch eine oder zwei seitliche Schiebetüren angeboten. Zur Markteinführung stehen in Verbindung mit Fünfgang-Schaltgetriebe drei Triebwerke zur Wahl. Der 66 kW/90 PS starke 1.6i 16V hat als Benziner mit 132 Nm ein beachtliches Drehmoment. Der HDi 75 mit 55 kW/75 PS entwickelt bereits 185 Nm und der HDi 90 übertrifft bei gleicher Leistung den Benziner deutlich mit 215 Nm maximaler Durchzugskraft. Zum Jahresende wird der HDi 90 auch mit Partikelfilter lieferbar sein. Vorteilhaft für Auf- und Umbauten ist die „Full CAN“ Elektrik- und Elektronikanlage der jüngsten Generation. Sie bringt die Reduzierung der Kabelbäume, vereinfachte elektrische Anschlüsse und höhere Zuverlässigkeit. Dies erlaubt neue Funktionen wie Geschwindigkeitsregler oder Reifendrucküberwachung und ermöglicht den Anschluss von spezifischen Zusatzausrüstungen.

Zwei besonders sparsame C2

Der Citroën C2 hat trotz des Steilhecks eine coupéhaft wirkende Seitenlinie. Neben Advance, Style, VTR

und VTS bildet die Version Stop&Start ein eigenes Ausstattungsniveau. Als neue Optionen gibt es die Farbe Manitoba-Graumetallic und ein Radio mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Fünf Benziner (1,1 Liter mit 44 kW/60 PS, 1,4 Liter mit 54 kW/73 PS oder mit 65 kW/88 PS, 1,6 Liter mit 80 kW/109 PS oder 90 kW/122 PS) und zwei Diesel (1,4 Liter und 50 kW/68 PS und 1,6 Liter mit 80 kW/109 PS) stehen weiterhin zur Auswahl. Die Preisspanne reicht von 10.990 Euro bis 18.790 Euro. Unter den Benzinern ist der 1,4 16V Stop&Start besonders sparsam: Eine elektronische Steuerung stellt den Motor ab, sobald er nicht benötigt wird – z. B. an der roten Ampel. Das spart bis zu 15 Prozent Kraftstoff und zusammen mit dem serienmäßigen automatisierten Schaltgetriebe ist der C2 Stop&Start ein so leiser wie komfortabler „Stadt-sportwagen“. Beim Diesel HDi 110 mit serienmäßigem FAP-Rußpartikelfilter reichen 240 Nm (260 mit Overboost) maximales Drehmoment für 193 km/h Höchstgeschwindigkeit und 9,4 Sekunden Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h. Mit durchschnittlich nur 4,4 Litern Diesel je 100 km bzw.

119 g/km CO₂-Ausstoß gehört der C2 zu den verbrauchsgünstigsten Pkw im Citroën-Programm und trägt deswegen das AIRDREAM®-Label. Das Fahrwerk des C2 HDi 110 FAP wurde mit steiferen Federn, stärkeren Querstabilisatoren und geänderten Dämpfern sportlicher ausgelegt. Auch die Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum und die Charakteristik der elektrischen Servolenkung wurden geändert.

Aufgefrischter C3 Pluriel

Der Citroën C3 Pluriel ist als kleiner Viersitzer mit seiner einzigartigen Dachkonstruktion ein Verwandlungskünstler. Die rundliche Karosserie lässt sich vom geschlossenen Zustand mittels elektrischem Stoffdach erst zu einer Cabriolimousine und dann durch Abnehmen der Dachholme zum Vollcabrio umwandeln. Dank umlegbarer Rückenlehnen kann man so z. B. auch eine Waschmaschine transportieren. Schwarz getönte Rückleuchten und größeres Doppelwinkel-Logo prägen jetzt das vielseitige Heck. Im Innenraum heben sich verchromte Türgriffe von der jetzt einheitlich schwarz gehaltenen Innenverkleidung edel ab. Auch die

Ausströmer der Heizung und Lüftung sowie die Einfassung der Schaltkulisse blitzen in Chrom. Unter den Optionen findet sich als neue Außenfarbe der Metallic-Farbtönen Burlat-Rot. Das serienmäßige Radio des C3 Pluriel kann nun auch MP3-Daten wiedergeben und auf Wunsch mit einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung ausgerüstet werden. Serienmäßig sind alle C3 Pluriel mit Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ausgestattet. Der Basis-Benziner mit 1,4 Litern Hubraum und 54 kW/73 PS kostet in der Ausstattung „Style“ 17.700 Euro. Der C3 Pluriel HDi 70 mit seinem 1,4-Liter-Turbodiesel und 50 kW/68 PS und der 1.6 16V SensoDrive Benziner mit 80 kW/109 PS und automatisiertem Schaltgetriebe sind nur als „Exclusive“ erhältlich, haben serienmäßig schwarze Lederpolster und kosten 22.100 Euro oder 22.550 Euro.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

**Suzuki's AMI-Premieren:
Mini-MPV Splash & Concept A-Star**