

Pierre-André Schmitt, Chefredaktor



Vorurteile



Sicher? Kritik am Zebrastreifen

Liebe Leserin
Lieber Leser

Fast alle waren überzeugt: Der Kombi ist ein Auslaufmodell. Minivan, SUV, SAV und Crossover, so behaupteten die Auguren, würden die guten alten Hybride zwischen Liefer- und Personenwagen in der Käufergunst ablösen. Doch Totgesagte leben länger, und nach wie vor sind der solide Kombi und seine Derivate ein Liebling der Schweizerinnen und Schweizer: 19 Prozent der letztes Jahr verkauften Fahrzeuge gehen in diese Kategorie – also jeder fünfte Wagen.

Die «Automobil Revue» widmet dem Tausendstaus unter den Automobilen in dieser Nummer ein Special. Sie finden Tests, Tipps, Occasions-Ratgeber und Analysen jeweils mit dem entspre-

Es war einmal...

Rund 10 000 Automarken und -konstrukturen hat es gegeben – die meisten sind verschwunden. Eine Serie über untergegangene Namen der Automobilgeschichte.

Austin 1905–1987

Austin war der populärste englische Autobegriff. Erste technische Kenntnisse hatte sich Herbert Austin in der mechanischen Werkstatt seines Onkels in Australien angeeignet. Sein Ingenieurtalent liess Austin zum Leiter der Wolseley-Schafscherefabrik aufsteigen. In der Freizeit konstruierte er ein Auto, das 1896 als erster Wolseley vorgestellt wurde. Es folgten weitere, fortschrittliche Modelle, doch erst 1905 schuf Austin seine eigene Marke. Den grossen Durchbruch brachte der ab 1922 gebaute Austin Seven, ein preisgünstiger Kleinwagen mit allen Eigenschaften grösserer Modelle. Er wurde zum Bestseller und in Lizenz auch in Deutschland, Frankreich und in den USA hergestellt. Herbert Austin, mit dem Titel eines Lords geehrt, verstarb 1941, kurz

nachdem er die Pläne für die Nachkriegsmodelle genehmigt hatte. Seine Marke war nach dem Zweiten Weltkrieg Englands Nr. 1. Wie einst der Seven, so wurde der von Alec Issigonis entworfene Mini zu einem internationalen Begriff. Dieses Modell wurde 1959 als Austin Seven 850 und als Morris Mini-Minor 850 vorgestellt. Denn 1952 waren die Austin Motor Co. und die Nuffield-Gruppe (Morris, MG, Wolseley, Riley) zur British Motor Corporation (BMC) zusammengeschlossen worden. Daraus ging schrittweise ein mächtiges Konglomerat hervor, dem ein Grossteil der bekannten britischen Automarken angehörte. Unter den unausweichlichen Sanierungsmassnahmen wurden ab 1987 auch die Austin-Modelle unter die Marke Rover gestellt. **RG**



Austin Seven, 1922 (4 Zylinder, 745 cm³, 15 PS). (Bild: AR-Archiv)

nachdem er die Pläne für die Nachkriegsmodelle genehmigt hatte. Seine Marke war nach dem Zweiten Weltkrieg Englands Nr. 1. Wie einst der Seven, so wurde der von Alec Issigonis entworfene Mini zu einem internationalen Begriff. Dieses Modell wurde 1959 als Austin Seven 850 und als Morris Mini-Minor 850 vorgestellt. Denn 1952 waren die Austin Motor Co. und die Nuffield-Gruppe (Morris, MG, Wolseley, Riley) zur British Motor Corporation (BMC) zusammengeschlossen worden. Daraus ging schrittweise ein mächtiges Konglomerat hervor, dem ein Grossteil der bekannten britischen Automarken angehörte. Unter den unausweichlichen Sanierungsmassnahmen wurden ab 1987 auch die Austin-Modelle unter die Marke Rover gestellt. **RG**

Nach der Diesel-Limousine (AR 21/08) aus der Modellreihe C5 von Citroën haben wir nun auch den Kombi 3.0i V6 Tourer unter die Lupe genommen.

Nach Art des Hauses

TEST 88/2008

Citroën C5 Tourer 3.0i

- + Reisekomfort
- + Platzverhältnisse
- + Individualitätsstatus
- Feedback Lenkung
- Wendekreisdurchmesser
- Staufächer Türe, Mittelkonsole

AR-TEST-TEAM

Citroën war schon immer ein bisschen anders als die anderen. Genau dies schätzt aber die treue Kundschaft, die sich lieber vom «diskreten Charme der Bourgeoisie» umgarnen lässt, als sich an rein vernunftgesteuerten Buchhalterargumenten zu orientieren.

Im Herbst vergangenen Jahres haben die Franzosen die zweite Generation des C5 aufgelegt: komplett neu aufgebaut und grösser als das sieben Jahre vorher lancierte erste Modell mit diesem Namen. Wie die erste ist auch die zweite Generation als Limousine und als Kombi verfügbar. Mit dem neu erschienenen Modell heissen die Kombis jedoch nicht mehr-typisch «französisch» – Break, sondern – quasi typisch «japanisch» – Tourer (wie Honda, Opel zieht jetzt mit dem Insignia nach). Diese Bezeichnung darf man wohl getrost als nicht sehr originell einstufen.

Nachdem wir uns von der Limousine (mit den Dieselmotoren 2.2 HDi und 2.7 V6 HDi) bereits in AR 21/08 ein Bild machen konnten, fühlen wir nun dem C5 Tourer mit 3-L-V6-Benzinmotor auf den Zahn.

Grösse und Raumgefühl

Schon von aussen wirkt der C5 Tourer äusserst stattlich. Auffällig ist nicht nur die Länge von 483 cm, sondern auch der grosse vordere Überhang (von 105,5 cm) und die in vielen Fällen unpraktische Gesamtbreite (210 cm). Durch elektrisch betätigtes Einschwenken der Aussenspiegel reduziert sich die Fahrzeugbreite auf 188 cm. Aber auch damit ist in vielen Parkhäusern äusserster Vorsicht geboten. Erschwerend kommt hier auch der vergleichsweise grosse Wendekreisdurchmesser (von 11,8 m) dazu.

Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsensystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommer, Michelin Primacy 245/45R18

Die publizierten Messwerte gelten für folgende Bedingungen: Gewicht Testfahrzeug + 150 kg, voller Tank, Temperatur 20 °C, Luftdruck 1000 mbar (= Meereshöhe).

Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsensystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommer, Michelin Primacy 245/45R18

Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsensystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommer, Michelin Primacy 245/45R18

Beschleunigung	0-40 km/h	0-60 km/h	0-80 km/h	0-100 km/h	0-120 km/h	0-140 km/h	0-160 km/h	0-180 km/h	1 km stehender Start
	2,6 s	4,6 s	6,8 s	10,0 s	13,6 s	18,3 s	24,4 s	33,6 s	30,9 s
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h								
Werk	222 km/h								
Bremsweg	120-0 km/h	51 m	100-0 km/h	36 m	80-0 km/h	23 m	60-0 km/h	12,5 m	
Innenlärm	Standmessung	42,5 dB(A)	50 km/h D	57 dB(A)	80 km/h D	62,5 dB(A)	120 km/h D	68 dB(A)	

Weitere Bilder zum Testbericht www.automobilrevue.ch

Im Innenraum erlebt man die ausladenden Abmessungen als sehr komfortabel. Auf den mit feinem Leder bezogenen Sitzen, die sich sehr exakt einstellen lassen, sitzt man bequem, vermisst dagegen richtig festen Seitenhalt. Das Lenkrad lässt sich selbstverständlich passend ausrichten. Hinten gibt es reichlich Knie- und Schulterfreiheit für zwei Passagiere, bei der Kopffreiheit wird es aber für Grossgewachsene bald einmal eng. Knapp ist der Platz auch bei Dreierbesetzung der Hinterbank. Dagegen ist Tageslicht fast im Überfluss vorhanden – sofern das optional lieferbare Panoramadach (Fr. 1250.-) installiert ist. Zum beachtlichen Komfort des Tourers trägt ausserdem der niedrige Innengeräuschpegel bei.

Zum Öffnen und Starten des Fahrzeuges dient ein völlig konventioneller Schlüssel. Bei den Anzeigen und den Bedienelementen fallen dann aber diverse charakteristische Lösungen auf: zum Beispiel die fest stehende Lenkradnabe, die

Durchaus nützlich sind die auf-fällig dargestellten optischen Hinweise im Kombiinstrument – beispielsweise auf eine noch angezogene Handbremse oder die neu zugeschaltete Scheibenwischerautomatik. Nachts

Die elektrische Parkbremse – und deren etwas langsame Reaktionen auf die Betätigung am kleinen Hebel in der Mittelkonsole – sind Gewöhnungssache.



Grosse Lenkradnabe: feststehend und reich bestückt mit Schaltern.

AR-Messergebnisse Citroën C5 Tourer 3.0i V6 Automat		
Beschleunigung	50-0 km/h	9 m
	40-0 km/h	5,5 m
	30-0 km/h	3,5 m
Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsensystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommer, Michelin Primacy 245/45R18		
Testverbrauch (95 roz)		
Gesamtverbrauch	11,3 L/100 km	
Autobahn, ruhig	8,8 L/100 km	
Überland und Autobahn,		
unregelmässig	13,3 L/100 km	
Überland, sparsam	11,0 L/100 km	
Reichweite im Mittel	625 km	
Innenlärm		
Standmessung	42,5 dB(A)	
50 km/h D	57 dB(A)	
80 km/h D	62,5 dB(A)	
120 km/h D	68 dB(A)	
Gewichte		
Leergewicht (DIN)	1840 kg	
Gewichtverteilung v/h,	61/39%	
Leistungsgew.	11,9 kg/kW, 8,6 kg/PS	
Wendekreis		
Lenkradumdrehungen	3	
Ø zw. Mauern (L/r)	11,75/11,80 m	
Zählereichnung		
30 km/h Zähler =	28 km/h eff.	
50 km/h Zähler =	48 km/h eff.	
80 km/h Zähler =	77 km/h eff.	
120 km/h Zähler =	117 km/h eff.	
1 km nach Zähler =	1007 m eff.	
Messbedingungen		
km-Stand	8000	

KOMBI SPECIAL



C5 Tourer: grosser, komfortabler Kombi, ideal für die Ferienreise. (Fotos: Patrick Corminboeuf)

Der Gepäckraum ist eben... und nach Bedarf variierbar. Integrierte Taschenlampe. C5-Fond: viel Platz für zwei. Manuelle Niveauekontrolle.

Die Hydractive-3-Plus-Federung sorgt in Stellung «Normal» für säfentartigen Komfort; auch starke Fahrbahnschläge sind im Innenraum kaum spürbar.

kann mit Black-Panel-Design abgebildet werden. Überzeugen ist das Armaturenbrett mit einem weichen, schwarzen Kunststoffmaterial. Nicht besonders gross und zum Teil eher schlecht zugänglich sind die Ablagefächer für Kleingegegenstände in den Türen und in

Der Baureihe C5 dar. Die Drehmoment- (maximal 249 Nm) und Leistungsdaten (maximal 155 kW, 215 PS) entlarven ihn als etwas in die Jahre gekommen. Dies bestätigt sich auch im Fahrbetrieb: Das Auto lässt sich zwar ausreichend zügig beschleunigen, ist aber mit dem hohen Gewicht schnell einmal an seiner Leistungsgrenze angelangt. Daran können auch die zwei Schaltprogramme des 6-Gang-Automatikgetriebes nichts ändern. Bezüglich Benzinverbrauch hat der C5 Tourer Mühe, mit den Besten mithalten zu können. Die Baureihe C5 dar. Die Drehmoment- (maximal 249 Nm) und Leistungsdaten (maximal 155 kW, 215 PS) entlarven ihn als etwas in die Jahre gekommen. Dies bestätigt sich auch im Fahrbetrieb: Das Auto lässt sich zwar ausreichend zügig beschleunigen, ist aber mit dem hohen Gewicht schnell einmal an seiner Leistungsgrenze angelangt. Daran können auch die zwei Schaltprogramme des 6-Gang-Automatikgetriebes nichts ändern. Bezüglich Benzinverbrauch hat der C5 Tourer Mühe, mit den Besten mithalten zu können.



Der Gepäckraum ist eben... und nach Bedarf variierbar.

Integrierte Taschenlampe.

C5-Fond: viel Platz für zwei.

Manuelle Niveauekontrolle.



Unverkennbar Citroën: Doppelwinkel zwischen den Scheinwerfern.



Integrierte Taschenlampe.

C5-Fond: viel Platz für zwei.

Manuelle Niveauekontrolle.

Innenraum-Abmessungen

Citroën C5 Tourer

Vordersitze	L = 48-52 cm	H = 32 cm	(abgeklappt)
A = 95-100 cm	R = 80 (52) cm	K = 141 cm	
C = 50 cm	S = 112 cm		
E = 33-54 cm	B = 93 cm	N = 61 (58-68)	
G = 28-32 cm	D = 51 cm	Q = 106 cm	P = 112x74 cm
I = 146 cm	F = 11-35 cm	Q* = 171 cm	T = 177 cm



Manuelle Niveauekontrolle.

Kombi, 5 Türen, 5 Sitze; maximal zulässig 2365 kg; Anhängelast gebremst 1600 kg.

Abmessungen

Länge 483 cm, Breite 185,5 cm, Höhe 147 cm; Radstand 281,5 cm, Spur v./h. 158,5/155,5 cm, Laderaum 533/1490 dm³.

Fahrleistungen (Werk)

Höchstgeschwindigkeit 222 km/h, Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang 48 km/h; 0 bis 100 km/h 10,3 s; Verbrauch EU 7,6/10,6/15,7 L/100 km; CO₂ 250 g/km; Energieeffizienz-kategorie G.

Garantien

Werkgarantie 2 Jahre ohne km-Begrenzung, 12 Jahre gegen Durchrostung, Mobilitäts-«Assistance» 2 Jahre ohne km-Begrenzung.

Ausstattung (Auszug)

ESP, hydropneumatische Federung Hydractive-3-Plus, Sitz-Memory, Leder-Stoff-Sitzbezüge, Sitzheizung, 2-Zonen-Klimaanlage, Knie-Airbag Fahrerseite, Reifendrucksensor, Parkhilfe, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer, elektr. Parkbremse, Kurvenlicht, Radio/CD/MP3-Anlage. **Optionen (Auszug)** Metallic-Lackierung Fr. 650.-, Glas-Panoramadach Fr. 1250.-, Spurassistent Fr. 750.-, Navi-Drive Fr. 3300.-, Sensorepaket Fr. 1600.-, Schutzpaket Fr. 750.-.

Die Sensor- und Schutzpakete (Fr. 1600.-, Fr. 750.-) beinhalten sicherheitsrelevante Features; die Business-, Integral- und Konzertpakete (Fr. 5900.-, Fr. 8150.-, Fr. 3800.-) vor allem Komfortsysteme. Insgesamt stellt der Tourer 3.0iV6 Exclusive zum Preis von Fr. 52090.- ein faires Angebot dar.



Die grosse Heckklappe lässt sich elektrisch betätigen.

Technische Daten

Preise

3.0i V6 ab Fr. 48 390.- (Dynamique), Testwagen (Exclusive) Fr. 52 090.-.

Testwagenlieferant

Citroën (Suisse) SA, 1211 Genf, www.citroen.ch

Motor (ECE)

6 Zyl. in V 60°, (87,0x82,6 mm), 2946 cm³, Kompression 10,9:1; 155 kW (215 PS) bei 6000/min, 249 Nm bei 3750/min, 95 ROZ.

Motorikonstruktion

4 Ventile/Zyl., 2x2x oben lieg. Nockenwellen (variable Einlassventilsteuerung VTC), Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium.

Kraftübertragung

Auf Vorderräder, ESP, 6-Stufen-Automat. I. 4,15; II. 2,37; III. 1,56; IV. 1,15; V. 0,86; VI. 0,69; R 2,57; Achse 3,75.

Fahrgestell

Selbsttragende Karosserie mit Hilfsrahmen, vorn doppelte Dreieckquerlenker, hinten Mehrlenkerachse mit Niveauegulierung, hydropneumatische Federung.

Fahrwerk

Vierrad-Scheibenbremse (vorn belüftet), Zahnstangenlenkung mit Servo, Tank 71 L; Reifen 245/45 R 18, Felgen 8 J.

Karosserie, Gewichte

Kombi, 5 Türen, 5 Sitze; maximal zulässig 2365 kg; Anhängelast gebremst 1600 kg.

Abmessungen

Länge 483 cm, Breite 185,5 cm, Höhe 147 cm; Radstand 281,5 cm, Spur v./h. 158,5/155,5 cm, Laderaum 533/1490 dm³.

Fahrleistungen (Werk)

Höchstgeschwindigkeit 222 km/h, Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang 48 km/h; 0 bis 100 km/h 10,3 s; Verbrauch EU 7,6/10,6/15,7 L/100 km; CO₂ 250 g/km; Energieeffizienz-kategorie G.

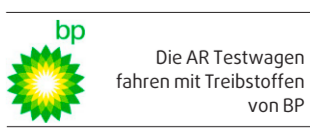
Garantien

Werkgarantie 2 Jahre ohne km-Begrenzung, 12 Jahre gegen Durchrostung, Mobilitäts-«Assistance» 2 Jahre ohne km-Begrenzung.

Ausstattung (Auszug)

ESP, hydropneumatische Federung Hydractive-3-Plus, Sitz-Memory, Leder-Stoff-Sitzbezüge, Sitzheizung, 2-Zonen-Klimaanlage, Knie-Airbag Fahrerseite, Reifendrucksensor, Parkhilfe, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer, elektr. Parkbremse, Kurvenlicht, Radio/CD/MP3-Anlage. **Optionen (Auszug)** Metallic-Lackierung Fr. 650.-, Glas-Panoramadach Fr. 1250.-, Spurassistent Fr. 750.-, Navi-Drive Fr. 3300.-, Sensorepaket Fr. 1600.-, Schutzpaket Fr. 750.-.

Die Sensor- und Schutzpakete (Fr. 1600.-, Fr. 750.-) beinhalten sicherheitsrelevante Features; die Business-, Integral- und Konzertpakete (Fr. 5900.-, Fr. 8150.-, Fr. 3800.-) vor allem Komfortsysteme. Insgesamt stellt der Tourer 3.0iV6 Exclusive zum Preis von Fr. 52090.- ein faires Angebot dar.



Die AR Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP