

Limousinen, die BEEINDRUCKEN

Die Giulia von Alfa Romeo ist an sich schon schön, als Veloce aber umso mehr. Der Knochen, den uns BMW mit dem M5 hinschmeißt, hat 600 PS – und Audi bringt einen neuen A6.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

◀ **E**s war Karl Lagerfeld, der bemerkte, dass man die Kontrolle über sein Leben verloren habe, wenn man Jogginghosen trage. Mit den Autos verhält es sich kaum anders. Wer etwas auf sich hält, fährt eine Limousine. Die automobilen Jogginghose ist der SUV. Schauen wir uns nur die Präsidenten an. Denken wir an das straßenseitige Ende des roten Teppichs bei Veranstaltungen mit Fernsehkamera. Opernball, oder so. Da fährt man auch nicht mit dem SUV vor. Allein der Papst steigt im Ansehen, wenn er statt mit der fetten Limousine im Fiat 500L vorfährt.

Da aber weder Sie noch ich Papst sind, müssen wir es mit dem Lagerfeld Karl halten und ein wenig auf unsere

Außenwirkung achten. Darum werden wir tunlichst eine Limousine im Fuhrpark haben, die wir dann fahren werden, wenn wir unter Beweis stellen wollen, wie sehr wir unser eigenes Leben unter Kontrolle haben. Und wenn Sie jetzt noch keine feine Limo im Fuhrpark haben, seien Sie nicht traurig, seien Sie glücklich, weil jetzt ist ein guter Zeitpunkt, sich eine anzuschaffen.

Die schönste Limousine, . . .

. . . die es derzeit auf dem Markt gibt, ist wohl die Giulia von Alfa Romeo. Dabei muss man nicht zur ultimativen Version greifen, um einen stattlich sportlichen Auftritt hinlegen zu können. Mit der Ausstattungsvariante Veloce bietet Alfa Romeo eine Giulia an, die

atemberaubend schnell aussieht. Also nicht, dass der 210 PS starke Diesel auch nur eine Sekunde langweilig wäre. Aber an den 510 PS starken Quadrivoglio verde mit seinem 2,9 Liter großen V6 reicht der Selbstzünder nicht heran – obwohl ihn viele Passanten für genau diese, fast 100.000 Euro teure Limousine halten.

Mitschuld tragen da wohl die gelben Bremsättel und der Diffusor am Heck. Die Sportsitze, die knackigen, und die Lenkung, die auch einem Formel-Wagen gut stehen würde, sieht man von außen ja nicht. Knallhart sportlich ist diese Giulia dann aber gar nicht. Sogar im Gegenteil. Obwohl der Allradantrieb hecklastig ist, ist die Giulia brav untersteuernd ausgelegt. Sicher ist eben sicher.

Alfa Romeo Giulia

Modell: Alfa Romeo Giulia Veloce 2,2 210 PS ATX AWD 65.559,70 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Diesel, 2.143 ccm, 210 PS, Acht-Gang-Wandler-Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.640x1.860x1.440 mm, Kofferraumvolumen 480 Liter

Fahrleistungen: Spitze 235 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,7 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 122 g/km Euro 6b

Design: Über Geschmack lässt sich bekanntlich vortrefflich streiten, aber wenn wir an dieser Stelle sagen, dass die Giulia Veloce die schönste aktuelle Limousine ist, werden nur die widersprechen, die sich einen anderen Krapfen oder den Sportbleger QV gekauft haben.

Praxis: Gut ausgestattet ist die Veloce ja, sie bietet ordentlich Platz und mit dem Antrieb ist sie ideal für die Langstrecke.

Preis: Ab 36.000 Euro bekommt man eine Giulia, legt man, wie wir beim Testwagen, noch einmal 30.000 Euro drauf, hat man alles, was das Herz begehrt, vom über 200 PS starken Diesel über den Allrad bis hin zur Sportoptik



Und komfortable ist komfortable. Das kann sie nämlich auch gut. Lässt man die Fahrdynamikschalter in Ruhe, hat man eine herrliche Reiselimousine, bis oben hin voll mit wachsamen Fahrassistenten, die auch dann noch wachsam sind, wenn die eigene Konzentration schon ein wenig beim Abendessen in Triest ist. Oder wo immer Sie auch hinfahren. Aber Triest ist natürlich ein Tipp, mit der Giulia. Da ist man schon in Italien, im Heimatland von Alfa Romeo, hat aber auch noch einen Hauch Maria-Theresia, die vermutlich auch lieber Limousine gefahren wäre als SUV.

M wie Mächtig

BMW krepelt ja gerade in den kleinen Klassen seine SUV-Palette um,



Wenn man in der Alfa Romeo Giulia sitzt, schaut man oft in offene Münder – so gesehen ist sie ein feines Auto für Zahnärzte, die die sportliche Optik mögen

lässt ihnen einen Vorderradantrieb angedeihen. Das ist nur ein weiterer Grund, zur Limousine zu greifen. Das Pendant zur Giulia wäre ein schöner

3er mit einem Diesel aus Österreich. Aber wir haben da was Herrschaftlicheres gefunden: BMW M5. Ein Traumauto, zwei Antriebsarten – Hin- ▶

► Limousinen



Die 600 PS sieht man dem BMW M5 von außen kaum, im luxuriösen Innenraum gleich gar nicht an. Das Understatement endet aber bei den Endrohren

BMW M5

Modell: BMW M5 um 189.145 Euro
Technik: V-Acht-Zylinder-TwinScroll-Turbo-Benziner, 4.395 ccm, 600 PS, Acht-Gang-Wandlerturboautomatik, Allradantrieb
Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.970x1.900x1.470 mm, Kofferraumvolumen 530 Liter
Fahrleistungen: Spitze 305 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 3,4 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 10,5 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 241 g/km
Design: An den breiten Radkästen, dem

Diffusor am Heck und dem luftgerigen Grill erkennt auch der Laie den M5. Wenn das nicht hilft, dann sicher der Klang aus den vier Endrohren.
Praxis: Das ist wohl die schnellste Limousine, die es derzeit um unter 150.000 Euro zu kaufen gibt.
Preis: Wir haben natürlich noch ein paar Extras in den Test-M gepackt, darum kostet er fast 190.000 Euro, während der Einstiegspreis bei 149.500 Euro liegt. Ja, um die Differenz kann man auch eine zweite Limousine kaufen, wenn einem das lieber ist.

mächtige Endrohre schlagen bei offenen Auspuffklappen einen Wirbel, dass die Hälfte reicht.

Ja, ich erspar Ihnen nun die Zählerei über die sechste Generation, die acht Zylinder bis zu den 600 PS und 750 Newtonmeter. Sonst kommen wir hier ja nicht weiter.

Das ist ein Problem, das der M5 nicht kennt. Das ist eine Fahrmaschine, so etwas hat man noch nicht erlebt. Die fast zwei Tonnen Gewicht merkt man quasi nie, und schon gar nicht beim Beschleunigen. Auch nicht auf der Bremse. Die Carbon-Keramik-Scheiben spielen sich mit dem Gewicht auch beim 50. harten Bremsmanöver. Man könnte mit diesem Wagen also jederzeit auf die Rennstrecke und alles schlecht aussehen lassen, was dort mit Käfig und Schlicks auf Weltmeister macht. Aber die wahre Sensation ist, wie galant man mit diesem Boliden zum Supermarkt tingelt, dort den Wocheneinkauf in den Kofferraum schmeißt und wieder heimfährt, als wäre nichts gewesen. An die offenen Münder, in die man

Fotos: BMW AG, Guido Buschsch

Dieses S-Klasse Coupé von AMG kombiniert Luxus mit 612 PS. Das ist kein Sportwagen, das ist ein Traumwagen

► terrad- oder Allradantrieb wählt man direkt am Lenkrad aus, wenn man diese M-Knöpfe im Zubehörkatalog mit-

bestellt hat – drei Sekunden und ein Wimpernschlag reichen für die Beschleunigung auf Tempo 100, vier

Mercedes-AMG S 63 Coupé

Modell: Mercedes-AMG S 63 Coupé 4Matic+ um 245.961 Euro – wir sind das Coupé gefahren, natürlich gibt es das Modell auch als Limousine, siehe Text
Technik: V-Acht-Zylinder-BiTurbo-Benziner, 3.982 ccm, 612 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb
Abmessungen: LängexBreitexHöhe 5.051x1.913x1.428 mm, Kofferraumvolumen 400 Liter
Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 3,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 11,2 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 254 g/km, Euro 6
Design: Ein derartig edles und großes Coupé ist nicht nur eine Augenweide, sondern auch ein Statement.
Praxis: Endlich eine S-Klasse, bei der man sich nicht überlegen muss, ob man vorne oder hinten sitzen will.
Preis: Ab 152.020 Euro bekommt man das schnelle S-Klasse Coupé. Da hat man dann zwar AMG-Fußmatten im Auto, aber weder keyless-go noch die volle Batterie an Assistenz- und Komfortsystemen.



dauernd starrt, wenn man den neuen M5 fährt, gewöhnt man sich zum Glück schnell.

Stern-Limo oder doch das Coupé

Ja, Mercedes-Benz hat ein Pendant zum M5, den Mercedes-AMG E 63 S mit 612 PS. Der ist ebenfalls eine sensationelle Rodel. Aber wenn Ihnen der Stern lieber ist, sollten Sie einen Blick auf die S-Klasse werfen, die es ebenfalls mit dem 612 PS starken Acht-Zylinder gibt. Verraten Sie uns nicht, aber wir sind das Coupé gefahren, obwohl es davon natürlich auch eine Limousine gibt. Aber wenn man bei der S-Klasse zur sportlichen Form des Coupés greift, dann sagt das auch was aus: Ich kann, aber ich muss nicht. Das ist ein bisschen wie Manschettenknöpfe mit einem Autologo statt fadem Gold, bunte Socken statt der schwarzen Stutzen oder einem Katzenkopferl auf der Handtasche. Ganz bewusst darf man solche Stilbrüche machen. Das verstehen wohl nicht nur Lagerfeld-Kenner und Choupette-Fans.

Neuer A6

So gesehen könnte man auch den Audi RS6 hier anführen, meinen Sie. Oh nein, oh nein, oh nein. Den RS6 gibt es ja nur als Kombi. Haben Sie den schon einmal gesehen? Der hat nichts Herrschaftliches. Der ist ein trotziger, protziger Angeber, der rausschreit: Ich kann mir ein starkes Auto leisten, aber nur eines, und wegen der Kinder muss es ein Kombi sein, verdammt.

Dann doch lieber ein A6, eine Limousine. Der Audi A6 ist übrigens gerade neu auf den Markt gekommen. Er ist nun feiner gezeichnet, um sieben Millimeter länger, derer zwölf breiter und auch zwei Millimeter höher. Der Grill sitzt nun tiefer, die seitlichen Konturen wurden überarbeitet. . . Man erkennt den A6 immer noch auf den ersten Blick, auch wenn man kein Audi-Spezialist ist.

Die großen Neuerungen fanden also weniger im Design als im Auto statt. Bis zu 39 Fahrassistenzsysteme in drei Paketen sind nun für den A6 verfügbar. Unter der Haube arbeiten zum Markt-



Der neue Audi A6. Hätten Sie ihn auf den ersten Blick erkannt? Größer sind die optischen Änderungen im futuristischen Innenraum mit seinen vielen Bildschirmen



Audi A6

Modell: Audi A6 50 TDI um 65.500 Euro

Technik: Sechs-Zylinder-Turbo-Diesel, 2.967 ccm, 286 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.939x1.886x1.457 mm, Kofferraumvolumen 530 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 5,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 5,5 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 142 g/km

Design: Elegant und dennoch sportlich, steht er da, der A6, aufregende optische Neuerung bringt das Update aber nicht.

Praxis: Mit bis zu 39 Assistenzsystemen lässt sich der A6 ausstatten. Standardmäßig ist aber ein 48-Volt-Bordnetz verbaut, und damit ist jeder A6 ein Mild-hybrid.

Preis: Der A6 50 TDI bildet das Einstiegsmodell, der 55 TFSI startet ab 70.500 Euro, Matrix-LD-Scheinwerfer kosten ab 2.677 Euro, das Head-up-Display ab 1.783 Euro und die Allradlenkung ab 2.421 Euro.

start zwei Sechs-Zylinder, ein Diesel und ein Benziner. Der Drei-Liter-TDI hat 286 PS, der TFSI 340. Vier-Zylinder-Motoren folgen in Kürze. Der Diesel arbeitet serienmäßig mit einer Acht-Gang-, der Benziner mit einer Sieben-Gang-Automatik zusammen, und beide haben einen Allradantrieb und sind dank 48-Volt-Bordnetz Mild-Hybride.

Neu ist auch das Bediensystem MMI touch response, mit zwei Touchscreens mit haptischer und akustischer Rückmeldung. So lässt sich die massive Ablenkung vom Fahren, die durch die Digitalisierung des Cockpits entstand, wieder zu einem guten Teil eindämmen. Wer die Finger lieber ganz am Lenkrad lässt, benutzt die Sprachbedienung. Eine Gestensteuerung, wie wir sie im M5

nicht erwähnt haben, weil man sich dort ohnedies auf anderes konzentriert, gibt es im A6 nicht.

Mit einem Ab-Preis von 65.500 Euro ist der nackte A6 übrigens fast schon so teuer wie eine ordentlich ausgestattete Giulia Veloce. Für die PS-Wunderwerke wie M5 und AMG S 63 legt man überhaupt lieber gleich 200.000 Euro zur Seite, wenn man ein paar Extras dazu ordern möchte.

Ja, das sind keine Autos für Knauerer. Diese Limousinen sichern Ihnen aber einen ordentlichen Auftritt. Und wenn wir Karl Lagerfeld hier schon die Ehre gegeben haben, dann steht er uns jetzt noch einmal zur Seite, wenn er sagt: „Man muss das Geld zum Fenster rauswerfen, damit es zur Tür wieder reinkommt.“