



Citroen C5 CrossTourer HDi 165 FAP

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(120 kW / 163 PS)

Citroen folgt dem aktuellen Trend und bietet den Mittelklassekombi C5 auch als etwas höher gelegte "Offroad-Variante" an. Der so genannte CrossTourer hebt sich mit seiner etwas erhöhten Bodenfreiheit und Kunststoffverbreiterungen an der Karosserie vom Standard-C5 kaum ab. Er ist auch kein echter Offroader. Der Antrieb findet in allen Varianten ausschließlich an der Vorderachse statt. Erfreulich sind die großzügigen Platzverhältnisse im Innen- und Kofferraum und das serienmäßige Luftfederfahrwerk. Es gibt ausschließlich zwei Dieselmotorisierungen. Der getestete 2,0-Liter-Diesel leistet 120 kW/163 PS und ist die kleinere Variante der beiden Maschinen dar. In Kombination mit dem nicht sehr präzisen Sechsgang-Schaltgetriebe bietet der C5 CrossTourer nur durchschnittliche Fahrleistungen. Vor allem im sechsten Gang fehlt es an Durchzugskraft. Der Kraftstoffverbrauch hält sich mit durchschnittlich 5,1 l/100 km aber in tolerierbaren Grenzen. Beim ADAC EcoTest fährt der Franzose ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Der Preis wird kaum Käufer anlocken. Bei einem Grundpreis von 37.300 Euro werden für den C5 nicht einmal Assistenzsysteme wie Abstandsradar, Notbremsassistent oder Totwinkelwarner angeboten. Ein automatischer Notrufassistent ist hingegen serienmäßig an Bord. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** Opel Insignia Country Tourer, Skoda Octavia Scout.

- +** großzügige Platzverhältnisse, großer Kofferraum, hohe Kindersicherheit, geringes Innengeräusch
- teils unübersichtliche Bedienelemente, keine innovativen Assistenzsysteme erhältlich, hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten, teurer Reifenersatz



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,2 Langstrecke

1,9 Transport

3,0 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Verarbeitung

Die Karosserie ist solide verarbeitet, auch wenn man überall Unsauberkeiten im Finish findet. So sind einige Schweißpunkte nicht schön ausgeführt und nicht alle Falze sauber versiegelt. Die Türgriffe hakeln teilweise etwas und auf den Innenseiten der Klappen ist die Lackqualität verbesserungswürdig. Bei geöffneter Klappe schabt der Heckspoiler den Lack am Dach ab. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die Schweller tragen aber keine Schutzleisten, die vor Kratzern schützen würden.

- ⊕ Der Unterboden ist durchgehend glattflächig, was Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch reduziert. Im Innenraum findet man Großteils eine gute Verarbeitung hochwertiger Materialien vor. Die nicht ganz passgenauen Hartplastikteile und das Lederimitat am Schalthebel wirken zwar billig, die geschäumten Kunststoffteile und die lackierten Blenden machen den Innenraum aber wohnlich. Die verarbeiteten Stoffbezüge wirken strapazierfähig.
- ⊖ Die Stoßfänger sind einteilig, in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Die verchromten seitlichen Stoßleisten liegen sehr tief. Teure Reparaturen sind also vorprogrammiert. Unüblich in dieser Klasse: der primitive Haltestab für die Motorhaube. Hier dürfte man schon Gasdruckfedern erwarten. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden.

Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung beträgt 528 Kilogramm. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis zu 80 kg befestigt werden. Die große Karosserie gestaltet die Parkplatzsuche etwas anspruchsvoller. Als zulässige Stützlast ist die ungerade Zahl von 67 kg angegeben. Das ist nicht viel - will man E-Bikes auf einem Heckträger transportieren stößt man hier schnell an die Grenzen des Zulässigen. Der Innenraum bietet vier Personen bequem Platz. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist nur für kurze Strecken geeignet.

- ⊕ Mit dem 71-Liter-Tank lassen sich Reichweiten bis rund 1.390 Kilometern realisieren (kalkuliert mit EcoTest-Verbrauch). Die maximale Anhängelast fällt mit 1.670 kg ordentlich aus. Ungebremste Anhänger dürfen bis 750 kg gezogen werden.
- ⊖ Serienmäßig wird der C5 CrossTourer mit einem Reifenreparaturkit ausgeliefert, Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. Gegen einen Aufpreis von 100 Euro kann allerdings ein vollwertiges Reserverad geordert werden (nicht im Testwagen).

Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der C5 CrossTourer durchschnittlich ab. Immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank versenken. Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht aber nicht unerheblich ein. Während der Fahrer das Auto nach hinten gut abschätzen kann, entziehen sich die vorderen Karosserieenden dem Blick des Fahrers. Aufgrund der hohen Scheibenlinie sind niedrige Gegenstände hinter dem Auto nur durchschnittlich gut erkennbar. Die Außenspiegel fallen relativ groß aus und sorgen für gute Sicht nach hinten.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

⊕ Nach vorn fällt die Sicht wegen der abfallenden Motorhaube gut aus - auch niedrige Gegenstände können gut wahrgenommen werden. Abbiegelicht ist serienmäßig, Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind optional an Bord (im Testwagen vorhanden). Die optionalen Parksensoren vorn und hinten warnen beim Rangieren vor Hindernissen (hinten Serie, vorn Option). In der Aufpreisliste findet sich ein Parklückendetektor, der die Parklücke während der Vorbeifahrt vermisst und dem Fahrer die Eignung anzeigt (nicht im Testwagen). Im Testwagen war zusätzlich die optionale Rückfahrkamera verbaut. Der Innenspiegel ist selbstabblendend. Die Scheibenwischer sind außen angeschlagen und überlappen in der Mitte. So würden sie die besten Voraussetzungen für ein optimales Wischfeld bieten. Leider lassen sie außen zwei breite Balken ungewischt. Die Scheibe wird trotzdem großflächig gereinigt. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Abblendlicht abgeschaltet ist.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel fällt mager aus. Den Außenspiegeln fehlen asphärische Bereiche.

3,0 Ein-/Ausstieg

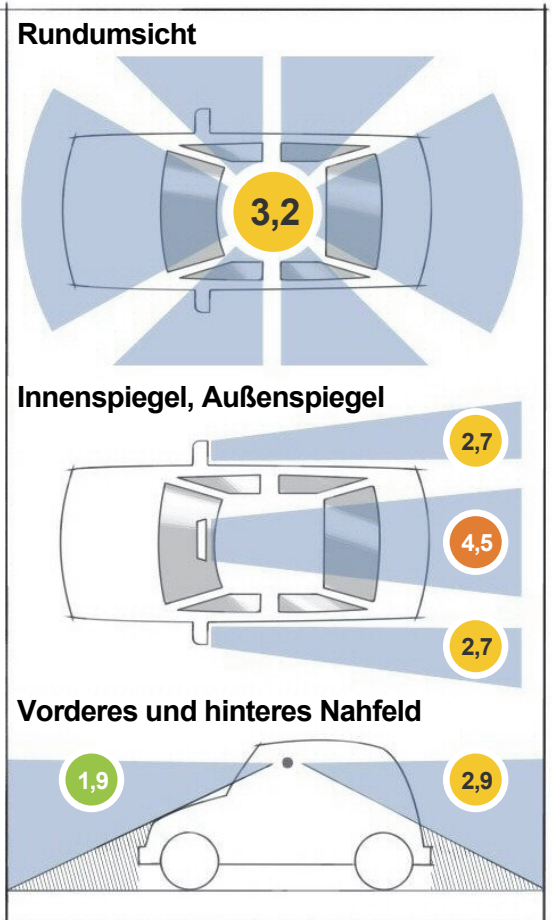
Mit einer Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln, die Fenster schließen und die Fahrzeugbeleuchtung ein- und ausschalten. Allerdings verwechselt man die Tasten leicht. Die Türen arretieren in jeweils drei Stellungen. Die Rasten der vorderen Türen dürften aber etwas kräftiger ausfallen.

⊕ Zum Einsteigen müssen die Füße nicht weit angehoben werden, die Schweller sind niedrig. Die hinteren Plätze lassen sich gut erklimmen, wenn auch die hinteren Türen etwas weiter öffnen dürften. Über allen Türen sind Haltegriffe angebracht, die das Aussteigen erleichtern. Bei Verlassen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten. Die Beleuchtung lässt sich aber auch über den Fahrzeugschlüssel aktivieren. Zudem erfreuen die Einstiegsbeleuchtung in den Türverkleidungen und die Fußraumbeleuchtung.

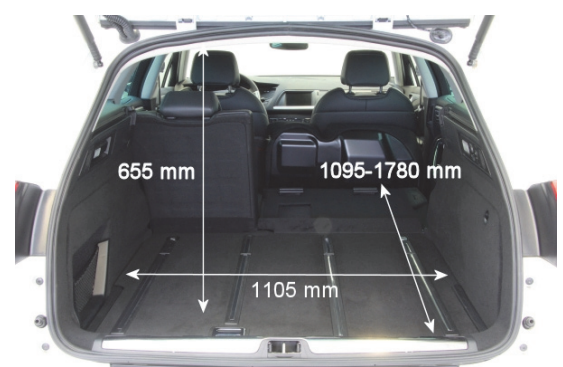
⊖ Man kann sich wegen der niedrigen Türöffnungen leicht den Kopf stoßen. Außerdem müssen breite Türschweller und hohe Sitzwangen überwunden werden.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum verfügt mit 460 l unterhalb der Gepäckraumabdeckung über ein respektables Fassungsvermögen. Entnimmt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, steht ein Volumen von 670 Litern zur Verfügung. So lassen sich im Heck 13 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf 910 l (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man das komplette Volumen bis unter das Dach, können 1.480 l eingeladen werden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Der Kofferraum ist mit 460 l Volumen einer der größten seiner Klasse.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet bis etwas über 1,80 m - nur zufriedenstellend. Der Kofferraum ist recht tief, wodurch weit vor gerutschte Gegenstände nicht gut erreichbar sind.

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch. Das geschieht aber leider sehr langsam. Die Ladekante liegt mit 64 cm angenehm niedrig über der Fahrbahn, von innen stört sie kaum (nur 6,5 cm). Durch die große Ladeöffnung und den glattflächigen Boden lässt sich der rechteckige Kofferraum sehr gut nutzen. Die linke Kofferraumleuchte lässt sich entnehmen und als Taschenlampe verwenden.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar.

⊕ Hinten links in der Seitenverkleidung gibt es ein kleines Netz für Utensilien, unter dem Kofferraumboden liegen gut nutzbare Fächer mit einem zusätzlichen Volumen von 30 Litern. Zudem findet man im Gepäckraum Befestigungshaken und eine 12-Volt-Dose. Zum Transport von langen Gegenständen kann in der Rücksitzlehne eine Luke geöffnet werden, die aber recht klein ausfällt. Ein Trennnetz sichert die Passagiere vor hoch gestapelten Gepäckstücken.

⊖ Der Klappmechanismus der Rückbank ist umständlich zu bedienen: Zuerst muss die Rückbank hochgeklappt und dann die Lehne umgeklappt werden, wobei sich die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden dürfen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und im schlimmsten Fall beschädigt werden.

2,2 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die Ergonomie des C5 ist durchschnittlich. Um all seine Funktionen zu erlernen, muss man schon etwas Eingewöhnungszeit in Kauf nehmen. Der Schalthebel ist relativ kurz und somit bei Verwendung der Mittelarmlehne etwas mühsam zu bedienen. Der Lichtschalter ist am Blinkerhebel angebracht. Nebenan liegt der Drehring für die Nebelleuchten, der nach jeder Bedienung in die Mittelstellung zurück kehrt - feste Rasten wären besser zu bedienen. Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten angebracht und nur mäßig überschaubar. Die Drehringe zur Temperatureinstellung sind schlecht greifbar.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite individuell anpassen. Das Zündschloss ist gut einseh- und erreichbar - leider fehlt eine Beleuchtung. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Zeit automatisch ab und verschwendet so keine Energie. Alle Fenster haben eine Antippautomatik ab- und aufwärts. Sie funktionieren auch mit ausgeschalteter Zündung noch für gewisse Zeit. Die Umluftfunktion wird per Luftgütesensor automatisch gesteuert. Die sensorgesteuerten Abblendscheinwerfer und Scheibenwischer sind serienmäßig. Die elektrische Sitzeinstellung kann intuitiv bedient werden. Unterschiedliche Sitzpositionen können auf Memorytasten abgespeichert werden. Bis auf die Schalter am Dachhimmel sind alle Bedienelemente großzügig beleuchtet. Es gibt Anzeigen u. a. für Außentemperatur sowie für Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Es können parallel Lang- und Kurzstrecken berechnet werden. Sowohl Kühlwasser- als auch Öltemperatur werden überwacht und dem Fahrer angezeigt. Die Außenspiegel können elektrisch angeklappt werden. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Das optionale Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mitgekühlt. Der serienmäßige Tempomat entlastet auf langen Strecken.

– Die Pedalerie ist etwas gewöhnungsbedürftig. Beim Kuppeln tritt man leicht auf den Hebel des Pedals. Zudem fehlt ein Schutz, der verhindert, dass man beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleibt. Die Instrumente sind wenig übersichtlich. Etwas verwirrend sind auch die vier Displays mit den zahlreichen, teilweise doppelten Anzeigen. Die feststehende Lenkradnabe beherbergt 18 Schalter (zuzüglich kleiner Huptasten), die ohne hinzusehen schwierig zu unterscheiden sind. Es gibt nur wenige sinnvoll nutzbare Ablagen. Getränkeflaschen können nicht verstaut werden, vorn gibt es nicht einmal Becherhalter. Einige Schalter werden vom Lenkrad verdeckt. Das Bedienteil des Radios ist viel zu tief eingebaut, die Bedienung eine echte Herausforderung. Die Lenkradtasten sind nur eine schwache Entschuldigung. Der große Ablagekasten unter der Mittelarmlehne behindert das Angurten. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Vorn reicht die Beinfreiheit für Personen bis ca. 1,95 m. Die Kopffreiheit würde auch größere Insassen erlauben. Die Innenbreite ist enorm und trägt maßgeblich zum großzügigen subjektiven Raumempfinden bei.

1,5 Raumangebot hinten*

+ Auch hinten sind die Platzverhältnisse herrschaftlich - es stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein. Bis zwei Meter Körpergröße ist ausreichend Bein- und Kopffreiheit vorhanden, wenn die Vordersitze für Personen von 1,85 m eingestellt sind.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Citroen C5 werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Rücksitzbank ist weder längs verschiebbar noch lässt sich dort die Lehnenneigung einstellen. Deswegen reicht es nur zu einer ausreichenden Bewertung.

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

Das serienmäßige adaptive Luftfederfahrwerk des C5 CrossTourer ist ganz klar komfortabel abgestimmt. Er hat eine seltene Feder-Dämpfer-Charakteristik, die heute der Agilität zuliebe fast ausgestorben ist.

+ Das sanftenartige Fahrwerk versetzt die Karosserie schon gerne in regelmäßiges Durchschwingen. So werden die meisten Fahrbahnunebenheiten von den Passagieren fern gehalten. Bei konstanten feinen Unebenheiten nimmt man trotzdem deutliche Vibrationen im Innenraum wahr. Querfugen werden vom Komfortfahrwerk restlos geschluckt. Selbst Kopfsteinpflaster nimmt man im Innenraum nur durch leichtes Rappeln der Verkleidungsteile wahr. Bei Beladung ändert sich die Fahrwerkscharakteristik kaum. Wem diese Sanftheit zu ausgeprägt ist, kann die Sporteinstellung wählen. Dann ist der Citroen nach wie vor komfortabel, schwingt aber nicht mehr so stark durch.

– Die Karosseriebewegungen sind sehr stark ausgeprägt und gewöhnungsbedürftig.

2,0 Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Komfort-Sitzen mit Lederausstattung ausgerüstet. Auf der Rücksitzbank sitzt man recht komfortabel. Nur beim Kurvenfahren dürfte die sehr hohe Rückenlehne den Körper besser stützen. Die Polsterung fällt sehr komfortabel aus. Man sitzt aber sehr tief, wodurch vor allem bei großen Personen die Oberschenkel zu schwach unterstützt werden. Der linke Fuß des Fahrers kann auf einer Ablage abgestellt werden, die bei großen Füßen aber im oberen Bereich etwas schmal ausfällt.

⊕ An den Vordersitzen können die Sitzhöhe und die Neigung der Sitzfläche eingestellt werden. So finden Personen unterschiedlicher Statur eine entspannte Sitzposition. Die Kontur der Lehnen und Flächen überzeugt. Die hohen Lehnen lassen sich im Schulterbereich zusätzlich elektrisch abknicken und somit besonders gut auf den Rücken anpassen. In Kurven dürfte der Seitenhalt gelegentlich etwas ausgeprägter sein. Die weiche Polsterung sorgt für guten Langstreckenkomfort. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einstellbaren Lordosenstützen ausgestattet.

⊖ Den Lederbezügen fehlt es an Atmungsaktivität, wodurch man leicht Schwitzen kann.

2,0 Innengeräusch

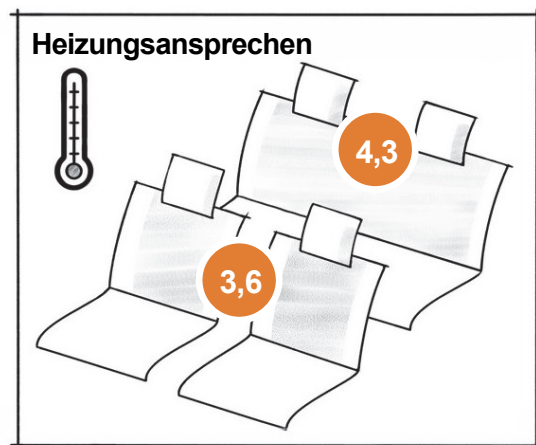
⊕ Der Geräuschpegel ist niedrig. Bei 130 km/h werden im Innenraum nur 67,2 dB(A) gemessen. Man hört den Motor vor allem unter Last deutlich. Nerven tut er aber nicht. Bei hohen Geschwindigkeiten fallen die Windgeräusche etwas ausgeprägter, aber nicht laut aus.

2,5 Klimatisierung

Die Heizwirkung auf den vorderen Plätzen fällt allenfalls durchschnittlich aus.

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig verbaut. Mit ihr lassen sich die Temperatur und die Luftverteilung auf der Fahrer- sowie Beifahrerseite unabhängig regeln, zudem lässt sich die Intensität einstellen. Ein Pollenfilter und ein Geruchsfilter sind ebenfalls vorhanden. Die Umluftsteuerung wird automatisch aktiviert.

⊖ Hinten stellt die Heizleistung nicht zufrieden. Die hinteren Seitenscheiben öffnen zum Lüften nicht vollständig.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Zweiliter-Diesels mit 120 kW/163 PS sind insgesamt zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der C5 CrossTourer HDi 165 in 6,2 Sekunden (Messung im dritten Gang). Auch die Durchzugskraft im vierten und fünften Gang stellt voll zufrieden (60 auf 100 km/h in 8,4/12,0 Sekunden).

⊖ Im lang übersetzten sechsten Gang zeigt sich der C5 arg träge. Von 60 auf 100 km/h vergehen lange 20,8 Sekunden

2,8 Laufkultur

Im Innenraum nimmt man in jedem Betriebszustand Vibrationen der Dieselmotorschall wahr.

⊕ Der Motor klingt zwar nicht schön - etwas unpassend zum luxuriösen Kombi. Störende Brumm- oder Dröhnfrequenzen entwickelt er aber nicht.

2,8 Schaltung

Die Präzision des Sechsgang-Schaltgetriebes kann nicht voll überzeugen. In der Schaltmechanik ist viel Spiel. Dadurch fehlt es an Präzision. Bei vielen Gangwechseln tritt deutliches Haken auf. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Motor und Getriebe sind weich aufgehängt, wodurch sie beim Lastwechsel deutlich hin und her kippeln. Am Berg hält ein sogenannter Hill-Holder das Fahrzeug automatisch kurz fest und unterstützt so beim Anfahren.

⊕ Aufgrund der Leichtgängigkeit der Schaltung können die Gangwechsel recht zügig vollzogen werden. Der Rückwärtsgang ist mit einem Zugring gegen unabsichtliches Einlegen gesichert. Selbst bei ausrollendem Fahrzeug kann er geräuschlos eingelegt werden. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen Kraftstoff sparenden Drehzahlbereich anzustreben.

⊖ Ein Start-Stopp-System ist für den C5 CrossTourer nicht erhältlich.

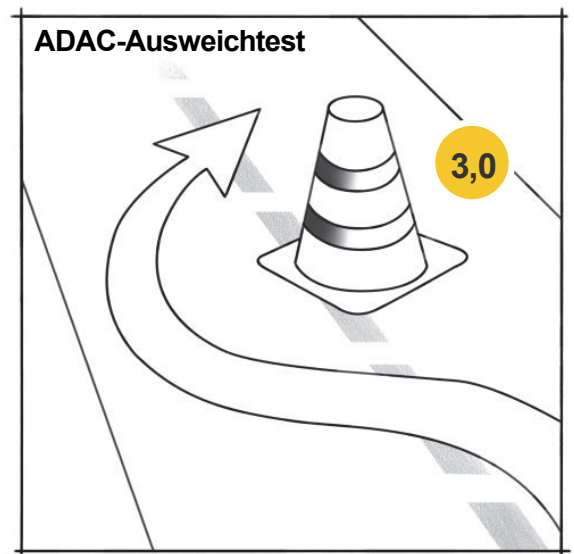
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Übersetzungen der sechs Schaltstufen wirken stimmig. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Auch die Gesamtübersetzung ist lang genug gewählt. Bei 130 km/h im höchsten Gang dreht der Motor mit nur 2.300 Umdrehungen pro Minute.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Fahrstabilität zählt nicht zu den primären Stärken des komfortabel gefederten CrossTourer. Ein plötzlicher Lenkimpuls versetzt den Citroen in starkes Pendeln - auch das Karosseriewanken ist ausgeprägt. Trotzdem bleibt das Fahrzeug, mit Unterstützung von ESP, gut kontrollierbar und relativ spurtreu. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Franzose tendenziell übersteuernd und fordert den Fahrer vor allem bei heftigen Lenkbewegungen mit einem deutlich drängenden Heck. Elektronisch stabilisiert neigt er aber auch hier nicht zum Schleudern. Provoziert man durch Gaswegnehmen einen Lastwechsel, drängt das Heck Richtung Kurvenäußeres. Am Geradeauslauf gibt es dank des langen Radstands kaum Kritik. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der C5 lange neutral und beginnt im Grenzbereich sanft und sicher zu Überschieben.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,1 Lenkung*

Beim Anlenken zeigt sich der C5 träge. Die erste Richtungsvorgabe per Lenkrad wird erst mal in deutliche Karosserieneigung umgesetzt. Lenkt nun die Vorderachse in die gewünschte Fahrtrichtung, dann vergeht weitere Zeit, bis die Hinterachse solide Seitenführung aufbaut. Die Rückmeldung an den Fahrer dürfte ausgeprägter sein. Selbst die Mittelstellung ist nicht exakt definiert.

- + Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung muss beim Rangieren nur wenig Kraft aufgebracht werden.
- Ein Wendekreis von 12,6 Meter ist zu groß.

2,2 Bremse

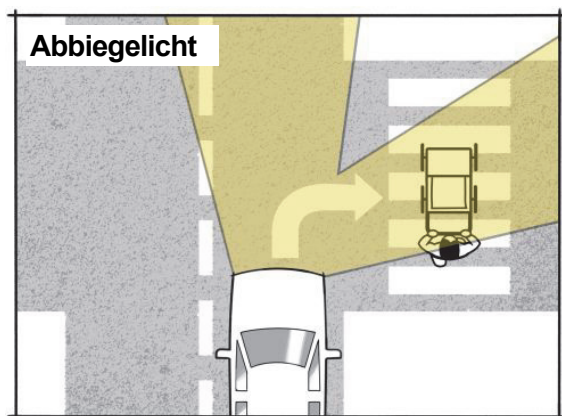
+ Die Bremse spricht spontan an, die Dosierbarkeit ist aber nur Mittelmaß. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind 36,8 m erforderlich, bis der Wagen zum Stillstand kommt (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP 100 W der Größe 245/45 R18). Die Bremsanlage zeigt sich dabei ausgesprochen standfest. Auch beim Bremsen in Kurven zeigt sich der C5 spurstabil.

2,6 SICHERHEIT

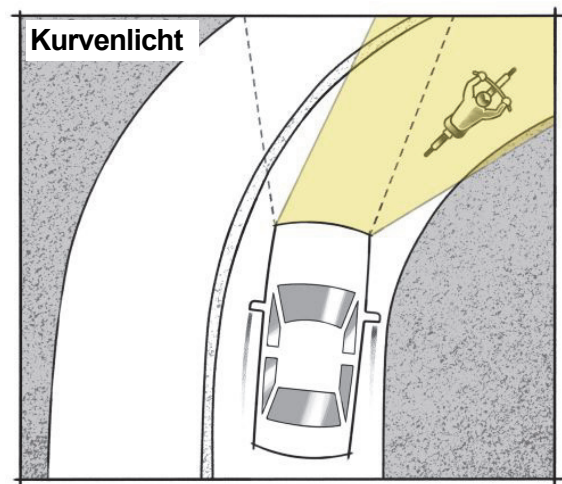
2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. In den Rädern sind serienmäßig Sensoren untergebracht, die den Reifendruck messen und dem Fahrer signalisieren, sollte ein Druckverlust auftreten. Der optional erhältliche Spurassistent warnt den Fahrer bei unbeabsichtigtem Überfahren von Fahrbahnmarkierungen durch Vibrationen in der Sitzfläche (im Testwagen verbaut). Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Abbiegelicht ist serienmäßig vorhanden. Ein Speedlimiter ist ebenfalls ohne Aufpreis an Bord. Mit ihm lässt sich die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen. In Gefahrensituationen kann per Kick-Down trotzdem die volle Geschwindigkeit abgerufen werden.

- In geöffneten Türen fehlen Rückstrahler, die den herannahenden Verkehr warnen könnten. Der Motor kann auch bei eingelegtem Gang versehentlich gestartet werden. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Richtungsanzeige verwendet werden. Das kann beim Abschleppen hinderlich sein. Der Warnblinkschalter ist weit ab vom Fahrerplatz positioniert und hebt sich zu wenig ab. So ist er im Gefahrenfall schwer zu finden. Es sind keine innovativen Assistenzsysteme erhältlich.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

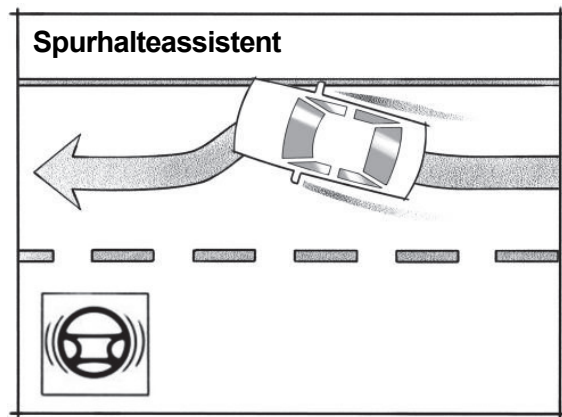


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Die Limousine erreicht beim Crashtest nach Euro-NCAP im Bereich Insassensicherheit 81 % der möglichen Punkte (Stand 2009). Es ist von einem ähnlich guten Ergebnis beim CrossTourer auszugehen. Dafür sorgen unter anderem sieben serienmäßige Airbags (Front-, Seiten-, Kopfairbags sowie für den Fahrer ein Knieairbag). Optional sind für hinten Seitenairbags erhältlich. Vorn gibt es Gurtwarner, welche die Passagiere ermahnen, sich anzuschnallen. Von den hinteren Plätzen wird dem Fahrer signalisiert, welche Gurte angelegt sind. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen. Die serienmäßige Citroen Connect Box ruft im Falle eines Unfalls Hilfe und baut eine Sprechverbindung zu den Passagieren auf. Das Fahrzeug kann von den Rettungskräften geortet werden.

- Die vorderen Kopfstützen sind nur für Personen bis gut 1,70 m ausreichend dimensioniert und sehr weit vom Kopf entfernt. Somit ist vor allem beim Heckaufprall das Verletzungsrisiko deutlich erhöht. Die Kopfstützen auf der Rückbank reichen nur für gut 1,60 m große Personen und sind damit eindeutig zu niedrig in ihrem Einstellbereich. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,6 Kindersicherheit

+ Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist laut Crashtest nach Euro-NCAP mit 77 % ebenfalls gut (Test der Limousine, Stand 2009). Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme einfach und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Der rechte Front- und Seiten-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kinderschalen befestigt werden. Die Fenster haben eine sensible Sicherung gegen Einklemmen. Hohe Kindersitze können auf allen Plätzen problemlos eingesetzt werden. Der Fahrzeughersteller nimmt keine Einschränkungen bei den erlaubten Kindersitzen vor. Die Kindersicherungen der Fondtüren können elektrisch vom Fahrerplatz aus bedient werden.

- Der Platz hinten in der Mitte ist wegen ungünstiger Gurtschlossposition für Kindersitze weniger geeignet. Die Gurtschlösser sind nicht gegen Verwecheln gesichert.

3,9 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall schneidet der Wagen mit 32 % nur durchschnittlich ab. Die Vorderkante, die seitlichen und der hintere Bereich der Motorhaube haben ein zu hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Der Test wurde zwar mit einer Limousine durchgeführt (Stand 2009), große Unterschiede sollten aber zum CrossTourer nicht bestehen.

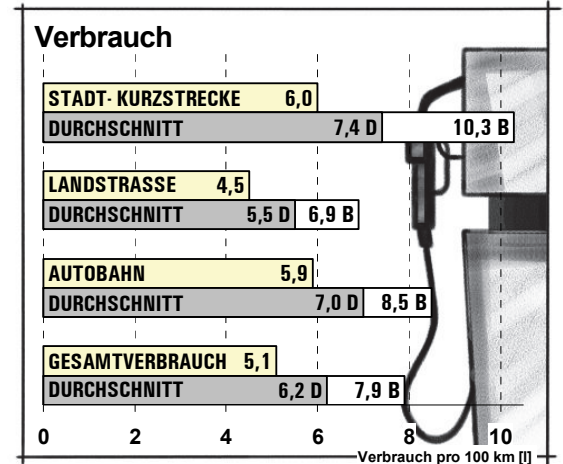
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂*

+ Der 2,0-Liter-Dieselmotor im großen Citroen geht mit dem Sprit recht sparsam um. Es ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Diesel pro 100 km. Innerorts konsumiert der C5 6,0 l, außerorts nur 4,5 l und auf der Autobahn 5,9 l alle 100 km. Die CO₂-Bilanz beträgt 163 g/km. Beim ADAC EcoTest wird er dafür mit 35 Punkten belohnt.

2,0 Schadstoffe

+ Trotz deutlich erhöhter Stickoxidwerte im anspruchsvollen Autobahnzyklus reicht es im ADAC EcoTest noch zu einer guten Bewertung des Schadstoffausstoß. Der Citroen erhält 40 Punkte. Insgesamt für das zu einer 75 Punkte Bewertung und somit klar zu vier Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,8 AUTOKOSTEN

2,5 Betriebskosten*

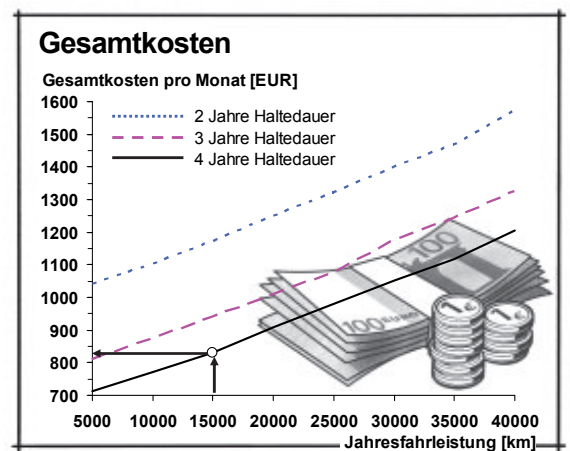
+ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein niedriger Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt zu einer guten Bewertung der Betriebskosten.

4,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,0-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 12 Jahren gewechselt werden muss.

+ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Für den Vielfahrer sind die Wartungsintervalle in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten. Durch die serienmäßige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 832 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,7 Wertstabilität*

Im vierjährigen Kalkulationszeitraum wird dem C5 CrossTourer ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,7

Kosten für Anschaffung*

– Selbst mit dem kleinen Diesel und manuellem Getriebe kostet der C5 CrossTourer mindestens 37.300 Euro. Und dann sind noch keine Sonderausstattungen an Bord. Mit etwas individueller Ausstattung sprengt man schnell die 40.000-Euro-Grenze. Innovative Assistenzsysteme sind aber nicht erhältlich.

4,0

Fixkosten*

– Auch die fixen Unterhaltskosten kann man den C5 nicht lobend erwähnen. Bereits die jährliche Steuerbelastung beträgt 266 Euro. Aber auch die Versicherungsklassen sind sehr hoch (KH: 19/VK: 22/TK: 23).

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die relativ erschwinglichen Betriebskosten vermeiden, dass die gesamten monatlichen Unterhaltskosten noch höher ausfallen. In allen anderen Kosten-Kapiteln ist der CrossTourer tendenziell teuer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	HDi 165 FAP	HDi 200 FAP Automatik
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/2179
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	340/2000	450/2000
0-100 km/h[s]	9,3	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 D	6,1 D
CO ₂ [g/km]	133	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/23	19/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	266	337
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	832	926
Preis [Euro]	37.300	40.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25/12,55 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,5/5,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	133 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	163 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4829/1860/1471 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1710 kg/528 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/910 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1670 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	1390 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	83 Euro
Monatliche Fixkosten	129 Euro
Monatlicher Wertverlust	518 Euro
Monatliche Gesamtkosten	832 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/23
Grundpreis	37.300 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.190 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Business-Paket)	1.690 Euro°
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.190 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (Sicherheits-Paket)	Serie/690 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	890 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Trennnetz zum Laderaum	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 405
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	590 Euro°
Panorama-Glasdach	790 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	3,1
Sicht	2,3	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	3,9
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	2,3
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO2*	2,5
Raumangebot hinten*	1,5	Schadstoffe	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,2		
Federung	2,1	AUTOKOSTEN	3,8
Sitze	2,0	Betriebskosten*	2,5
Innengeräusch	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,8
Klimatisierung	2,5	Wertstabilität*	3,7
Motor/Antrieb	2,7	Kosten für Anschaffung*	4,7
Fahrleistungen*	2,9	Fixkosten*	4,0
Laufkultur	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	3,6
Schaltung	2,8		
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen