



Citroen C5 X Hybrid 225 Stop&Start Shine Pack e-EAT8

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (165 kW / 224 PS)

Viele Autobauer haben sich einen Ruf als Spezialisten erarbeitet - Citroen etwa hat vor mittlerweile schon rund 70 Jahren mit den legendären hydropneumatischen Fahrwerken in mitunter eigenwillig gestalteten Limousinen absolut zu recht viel Lob für ein besonders komfortables Fahrgefühl eingeholst. So wurde Citroen zur Marke für entspannte Individualisten. Später wurde es etwas ruhiger in Sachen Komfort, Fans haben der Marke schon vorgeworfen, annähernd normale Autos zu bauen. Der C5 X setzt dagegen wieder auf optische Individualität, als höhergelegte Fließheck-Limousine passt er nicht wirklich in eine Standard-Schublade. Auch der Komfort passt, in der Plug-in-Variante verbaut Citroen sogar noch eine weiter entwickelte Variante des eh schon gelungenen Advanced-Comfort-Fahrwerks, hier mit elektronisch geregelten Dämpfern. Passend zum gesamten Fahrverhalten ist der Wagen auf Komfort getrimmt, zusammen mit den gelungenen Sitzen ergibt sich ein richtig guter Langstreckenkomfort.

In der Topausstattung Shine Pack kümmern sich zudem viele Assistenten serienmäßig um Sicherheit und Behaglichkeit, wenn auch schon die Grundvariante nicht schlecht ausgestattet ist. Der aus anderen Konzernautos bekannte Plug-in-Antrieb mit maximal 224 PS Systemleistung funktioniert gut und bei entsprechendem Fahrprofil auch angemessen sparsam, wenn man auf die letzten paar PS verzichten kann, kann man aber sicher auch die reinen Benziner-Varianten mit 181 oder sogar 131 PS mal probefahren - hier spart man beim Fahrzeugkauf im Vergleich zum Teilzeitstromer deutlich, nämlich mindestens 4.000 Euro. Die getestete Topvariante steht ab 49.980 Euro in der Preisliste. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4, BMW 3er, Genesis G70, Mazda 6, Mercedes-Benz C-Klasse, Volvo S60.

+ hoher Fahrkomfort, gute Verarbeitung, großer Innenraum, für eine Limousine gut nutzbarer Kofferraum

- erhöhter CO-Ausstoß bei sehr hoher Last

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

Familie **2,5**

Stadtverkehr **3,7**

60+ **Senioren** **3,1**

Langstrecke **2,3**

Transport **2,9**

Fahrspaß **2,7**

Preis/Leistung **2,6**

Ecotest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Der C5 X stellt das Topmodell der Marke dar, dementsprechend erwartet man auch eine wertige Verarbeitung. Citroen hat sich ins Zeug gelegt, mit einigem Erfolg. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Einstiege ordentlich abgedichtet und die Türen fallen satt ins Schloss. Auch innen fühlt man das Bestreben, Qualität zu liefern. Die Materialien

sind - zumindest im Bereich, den man normalerweise mit den Finger ertastet - angenehm weich und auch mit Ziernähten wurde nicht gezeigt. Im Detail findet man zwar einen etwas unsauberen Abschluss des ohnehin welligen Dachhimmels zur Frontscheibe hin, insgesamt aber liefert der Crossover hier aber eine überzeugende Vorstellung ab.

3,4 Alltagstauglichkeit

⊕ Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des C5 X Hybrid 225 im Ecotest bei etwa 51 km - Citroen gibt in den technischen Daten also weitgehend realistisch eine elektrische Reichweite von 55 km (WLTP) an; innerorts sind Reichweiten bis 60 km durchaus möglich. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 43 l-Tankfüllung etwa 605 km weiter. Das Vollladen einer "leeren" Batterie dauert bestenfalls gut zwei Stunden mit dem optionalen 7,4 kW-Bordlader - sofern diese Ladeleistung zur Verfügung steht, denn der C5 X Hybrid kann leider nur einphasig und auch nur mit Typ 2 Stecker geladen werden. Serienmäßig gibt es nur die 3,7 kW Ladeleistung, mit der die Ladezeit bei etwa vier Stunden liegt. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,9 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker, aber nur 1,8 kW Ladeleistung

ist serienmäßig.

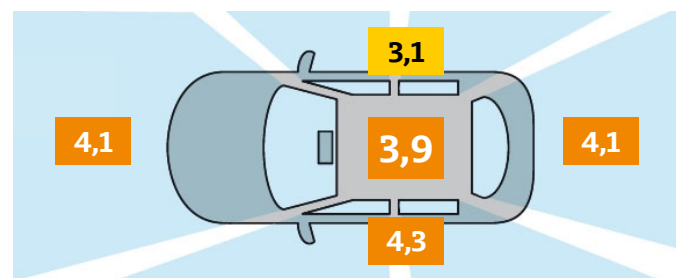
Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 401 kg - das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 85 kg erlaubt, eine Dachreling zur einfacheren Montage kostet Aufpreis. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf maximal 70 kg betragen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der C5 X bis zu einem Gewicht von 1,35 t - das ist für ein Modell der Mittelklasse nichts berühmtes, teilweise haben schon reine Elektroautos eine höhere Anhängelast. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen sind nicht verfügbar, in der Fahrzeugpreisliste findet man auch kein Ersatz- oder Notrad. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m, das geht für den Alltag in Ordnung und ist dem großen Auto angemessen: Der C5 X ist 2,07 m breit (inkl. Außenspiegel) und 4,81 m lang.

2,9 Licht und Sicht

Der C5 X mag eine Mischung aus verschiedenen Karosserieformen sein, in Sachen Übersichtlichkeit ist er aber ganz Limousine. Der Heckabschluss ist dank des unteren Spoilers noch recht gut zu erahnen, das vordere Ende der Motorhaube entzieht sich den Blicken des Fahrers aber konsequent. Die Rundumsichtmessung zeigt, dass vor allem die sehr breiten

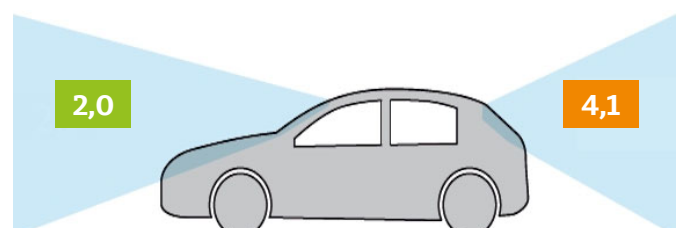
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

D-Säulen den Blick nach schräg hinten vereiteln und stellt dem großen Citroen insgesamt ein nur ausreichendes Zeugnis aus.

2,4 Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten haben die Türen drei Rastungen, die die schweren Türen aber nicht an jeder Steigung zuverlässig halten. Die Türausschnitte sind zwar groß, die recht hohen Seitenschweller stören aber beim Ein- und Ausstieg. Die Schweller sind zwar hoch, aber immerhin nicht sehr breit. Deswegen und

2,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 380 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 475 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 765 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.220 l Volumen verfügbar.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Ladekante und -fläche befinden sich nicht ganz auf einem Niveau, die "Stufe" ist allerdings mit knapp zwei cm kaum der Rede wert. Zudem liegt die Ladekante mit 64 cm angenehm niedrig, man kann den C5 X also gut be- und entladen. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch betrieben nur in der höchsten Ausstattungsvariante Shine Pack, dann auch inklusive Sensorsteuerung: Man kann seinen Fuß unter der Stoßstange schwenken und der Kofferraum öffnet sich.

⊖ Das Ladeabteil hinten wird nur von einer Lampe beleuchtet, etwas wenig, um den Kofferraum sinnvoll zu erhellen. Nach dem Umlappen der Fondsitzelehnen entsteht kein ebener Ladeboden. Für die als Rollo ausgeführte Kofferraumabdeckung gibt es keine Verstaumöglichkeit, wenn man sie ausgebaut hat.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Unter dem Kofferraum stehen noch kleine Fächer zur Verfügung, die aber kaum mehr als Warndreieck und Reifenpannenset aufnehmen.

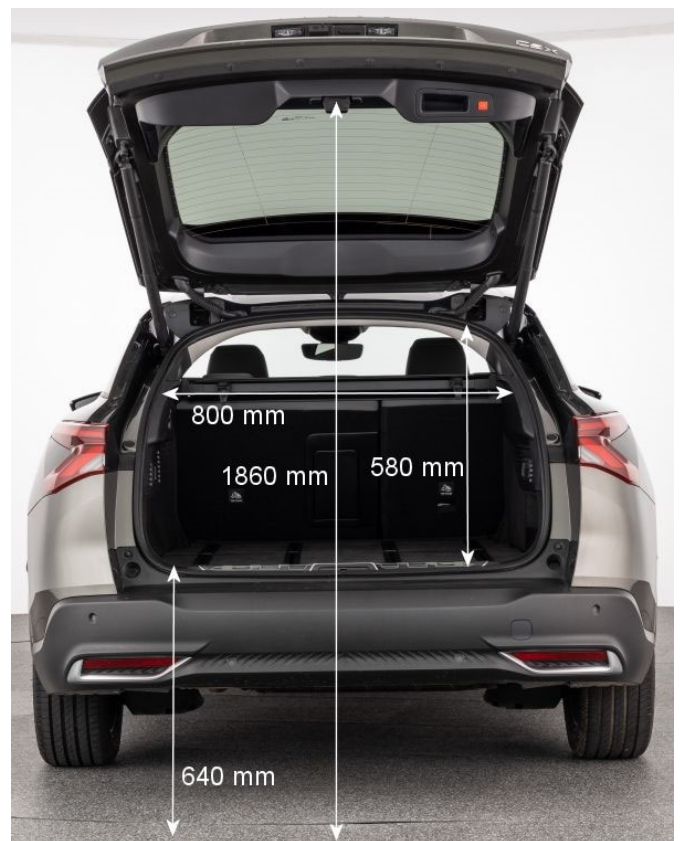
⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Das geht leicht von der Hand, entweder per Hebel im Kofferraum oder direkt an der Rücksitzlehne. Entriegelt man

⊕ Zum Glück ist der nicht besonders übersichtliche C5 X Shine Pack mit Parksensoren vorn und hinten sowie vier Kameras rundum ausgestattet: So kann man die Umgebung beim Rangieren im Auge behalten.

auch durch die in der niedrigsten Stellung mit 45 Zentimetern in recht angenehmer Höhe liegende Sitzfläche, steigt man vorn insgesamt recht kommod ein und aus. Haltegriffe sind am Dachhimmel über allen Türen vorhanden, die beim Shine Pack serienmäßige Umfeldbeleuchtung hilft in der Dunkelheit.



380 l Gepäck fasst der Kofferraum des C5 X Hybrid.



Die niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer verhältnismäßig einfachen Tätigkeit.

die Lehnen, fallen sie dank Federvorspannung von alleine um. Langes und schmales Gut wie etwa Skier kann man durch die serienmäßige Skiluke problemlos laden - wenn maximal vier Passagiere unterwegs sind.

Eine 12-V-Steckdose ist im Kofferraum vorhanden, auch ein kleines Fach findet man auf der rechten Seite.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ In Sachen Infotainment bietet der C5 X die mittlerweile übliche Bedienung: Ein sehr großer Touchscreen (hier: 12 Zoll), der in der Mitte des Armaturenbretts thront, steuert alle Funktionen von Radio bis Fahrzeugeinstellungen. In diesem Fall funktioniert das gar nicht schlecht, da die Bedienfelder groß und die Menüführung verständlich ist. Zudem kann man sich einzelnen Menüpunkte nach eigenem Gutdünken auf dem Bildschirm anordnen. Ein paar Tasten für grundlegende Funktionen wie zum Beispiel Telefonie oder Navigation wären aber dennoch eine schöne Sache und würden nicht nur die Bedienung erleichtern, sondern auch beschleunigen und so für weniger Ablenkung vom Straßengeschehen sorgen. Auch das Layout des ziemlich klein geratenen Kombiinstrumentes ist weitgehend frei individualisierbar - die wichtigsten Infos wie etwa die Geschwindigkeit oder Füllstände sind aber immer eindeutig ablesbar.

Sitze und Lenkrad sind schnell und einfach eingestellt und auch die Klimaautomatik ist super bedienbar: Hier kommen Drehregler und Tasten zum Einsatz, die wie alle Tasten prima

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der C5 X in der Shine Pack Ausstattung gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit acht Zoll großem Touchscreen samt acht Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle, digitalem Radioempfang (DAB+) sowie Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto - Laden kann man sein Smartphone ebenfalls serienmäßig in einer Induktions-Ladeschale. Das Navigationssystem ist ebenso dabei. Eine optionale Premium-Audioanlage gibt es nicht,

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Das subjektive Raumempfinden ist

⊖ Beim Wiederaufstellen der Rücksitzlehnen muss man ein Auge auf die Gurte haben, da man sie leicht im Lehnenschloss einklemmen und dadurch beschädigen kann.

Unter dem Ladeboden hat man neben dem Subwoofer, der Hybridbatterie, dem Warndreieck und dem Verbandkasten nur noch sehr wenig Platz für Krimskrams. Deshalb muss man das Ladekabel auch oben im Kofferraum spazieren fahren.

beleuchtet sind. Nur für tiefergehende Einstellungen muss man in ein entsprechendes Touchmenü wechseln.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung können überzeugen. Wie bei vielen anderen Vertretern des Stellantis Konzerns erfolgt die Bedienung wichtiger Funktionen über einen großen Touchscreen. Erstaunlicherweise funktioniert das bei diesem Modell relativ gut.

auch ein CD-Player ist nicht im Angebot. Jeweils zwei USB-Anschlüsse vorn und im Fond sind Serie.

Über die integrierten Remote-Dienste können verschiedene Punkte wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen über das Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Lade- und Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf funktion im Falle eines Unfalls, die Ladungssteuerung sowie die Aktivierung der Standklimatisierung umgesetzt werden.

trotz des hoch aufragenden Armaturenbretts angenehm. Das optionale Glasschiebedach für happige 1.200 Euro lässt zumindest auf den Vordersitzen noch zusätzlich Licht hinein.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond fallen die Platzverhältnisse ordentlich aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht Kopffreiheit im Fond für Passagiere bis rund 1,85 m, wobei dann die Beinfreiheit bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Der normale C5 Aircross hat also hinten nicht mehr Kopffreiheit, aber deutlich weniger Platz für die Beine. Das subjektive Raumempfinden ist eben auch wegen des spürbar großzügigen Platzbedarfs angenehm und wird am meisten noch durch die breite und am Kopf befindlichen C-Säulen eingeschränkt.

2,5 Innenraum-Variabilität

Das Thema Ablagen spult der C5 X routiniert ab, besondere Dinge wie einen Brillenhalter oder Fächer unter den Sitzen bietet er aber nicht. Auch sind die Rücksitze nicht verschiebbar, wie etwa im Citroen C5 Aircross. Hinten hat man in der breiten



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Armlehne, die bei Bedarf den mittleren Fondplatz abdeckt, zwei Becherhalter zur Verfügung.

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Mit seinem auf Komfort bedachten Fahrwerk ist man im C5 X sehr kommod unterwegs, obwohl keine elektronische Dämpferregelung verfügbar ist. Wie auch in den anderen Modellen verbaut Citroen seine Advanced Comfort Federung mit optimierten rein mechanischen Dämpfern. Die Stoßdämpfer sind mit zwei integrierten Federn ausgerüstet, die den Endanschlag frühzeitig weich begrenzen. Unebenheiten werden besser geschluckt - dadurch ergibt sich zwar mehr Karosseriebewegung, dennoch leidet die Fahrsicherheit nicht darunter. Die Entwickler haben gute Arbeit geleistet, denn der

hohe Komfort gelingt ohne aufwendige elektronische Regelung.

⊕ Der C5 X pariert kurze Stöße auf schlechten Straßen gekonnt mit seinem gut ansprechenden Fahrwerk, ein Aufschaukeln liegt ihm aber fern. Innerorts spürt man kleine Unebenheiten etwas mehr, bei größerem Hub wird besser abgedefert. Außerorts ist man gut und komfortabel unterwegs, der große Citroen ist angenehm auf langen Strecken, selbst wenn die Straßen nicht so gepflegt sind. Auf der Autobahn fühlt sich der C5 X vom Komfort her besonders zuhause.

2,0 Sitze

⊕ Citroen spricht beim Innenraum des C5 X von einer Lounge, die Sitze gehören wie das Fahrwerk zum Advanced Comfort-System. Sie sollen eine besonders ausgeklügelte Polsterung aufweisen - tatsächlich ist diese gelungen. Die Sitze sind außerdem recht breit und bieten dadurch zwar viel Bewegungsfreiheit, aber wenig Seitenhalt. Mit dem Shine Pack sind Fahrer- wie Beifahrersitz elektrisch u.a. in der Höhe und Sitzflächenneigung einstellbar, auch eine elektrisch einstellbare Lendenwirbelstütze ist beim Topmodell immer an Bord. Die vorderen Kopfstützen sind längs und in der Höhe

einsetzbar, Massagefunktionen sind optional erhältlich. Hinten sitzt man weniger komfortabel, aber dank der angemessenen Beinfreiheit nicht unbequem. Der mittlere Sitz ist nur für kurze Strecken anzuraten. Zwei Leute nebeneinander können gemütlich sitzen, für drei nebeneinander wird es eher eng. Will man es sich auf dem klassischen Mitfahrerplatz hinten rechts besonders gut gehen lassen, kann man über Tasten innen an der Beifahrersitzlehne den Beifahrersitz so einstellen, dass man hinten maximale Platzverhältnisse vorfindet.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der Antrieb ist im reinen E-Modus nahezu lautlos, so rollt man etwa bis Landstraßentempo angenehm leise dahin. Bei

höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche zunehmend ins Spiel und dominieren die

Geräuschkulisse. Mit 66,4 dB(A) im Innenraum ist der C5 X dennoch angenehm leise. Die vorderen Seitenfenster sind in Doppelverglasung ausgeführt. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch recht zurückhaltend, zumindest solange

man ihn nicht zu sehr fordert. Bei hoher Last und/oder hohen Drehzahlen wird er jedoch laut und ist im Innenraum deutlich zu hören.

1,7 Klimatisierung

⊕ Schon beim C5 X Hybrid Feel Pack ist die Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer separat vorwählen. An kalten Tagen sorgen sind beheizte Sitze sehr angenehm - im Shine Pack sind sie dabei, wie auch ein beheizbares Lenkrad. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze kostet in jedem Fall

Aufpreis. Wer im Sommer oder im Winter draußen parken muss, wird sich über die serienmäßige Standklimatisierung freuen, diese kann man vorprogrammieren oder über die App steuern. Auch an die Fondpassagiere hat Citroen gedacht, in der Mitte sind separate Luftausströmer verbaut und die hinteren Scheiben sind getönt (beides Serie).

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im C5 Aircross Hybrid 225 leistet 180 PS und maximal 300 Nm Drehmoment, der zusätzliche Elektromotor mit 81 kW hebt die Systemleistung aber auf üppige 224 PS und 360 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Rein elektrisch schafft der Crossover den Sprint von 60 auf 100 km/h in 8,7 s. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es bei Bedarf rasant vorwärts. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Plugin-C5 X in 4,6 s und von 80 auf 120 km/h in 5,3 s. Das für schnelles

Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,2 s - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da kann man die 1,8 t Leergewicht fast mal vergessen. Citroen verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 233 km/h. Der C5 X Hybrid hat ein gut ansprechendes Motorenduo, bietet eine nachdrückliche Kraftentfaltung und dadurch auch eine gewissen Fahrspaß, wenn er auch deutlich in Richtung Komfort ausgelegt ist.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, so ganz gehen die Vibrationen an den Insassen aber nicht vorbei. Bei hohen Drehzahlen wird er jedoch merklich lauter, dann dringen auch leichte Vibrationen in den Innenraum. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner

seine Leistung gleichmäßig entfaltet. Brummen bei sehr niedrigen Drehzahlen ist zu hören, aber nicht störend, da die Automatik diese Drehzahlbereiche vermeidet. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben kaum Anlass zur Kritik – in beiden Fällen hilft der zusätzliche Boost des Elektromotors.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie bei den beiden Technik-Geschwistern im Stellantis-Konzern ist auch im Citroen Plugin-Hybrid eine Achtstufen-Automatik verbaut, die vom japanischen Zulieferer Aisin stammt. Die Arbeitsweise des Getriebes kann nicht immer überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteingriffe mithilfe der serienmäßigen Schalt paddles überflüssig macht. Hier und da verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen zwar nicht wirklich ein Rucken, aber doch Zugkraftschwankungen zu spüren sind. Die Drehzahlsprünge zwischen den acht Fahrstufen sind recht

klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik der Motoren.

Beim Plugin-Hybrid stehen die Fahrmodi D mit moderater Rekuperation und B mit erhöhter Rekuperation zur Verfügung; der B-Modus ist beispielsweise bei längeren Bergabfahrten recht praktisch, weil der Antrieb eine erhöhte Bremsfunktion über den Elektromotor umsetzt. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist. Über den Getriebe-wählhebel kann man die Fahrstufen einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist

praktisch beim Abstellen des Motors, wenn das Getriebe automatisch die Stufe P einlegt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ An der Fahrstabilität gibt es nichts auszusetzen, auch wenn der Wagen nicht besonders sportlich fährt. Der Citroen reagiert verzögert auf ein dynamisches Anlenken, Spurrinnen nehmen dafür aber wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der Citroen ein ordentliches Ergebnis einfahren. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, regelt das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv und baut viel Geschwindigkeit ab. Allerdings kann es vorkommen, dass die Lenkung beim ersten, zackigen Anlenken leicht verhärtet: Das kann irritieren.

In Folge kann man den C5 X problemlos, allerdings nicht sonderlich flott durch den Parcours lenken - mit Fahrdynamik hat der ganz auf Komfort getrimmte C5 X wenig am Hut. Hebt man in Kurven das Gaspedal oder bremst gar, sodass ein Lastwechsel entsteht, dreht sich der Franzose merklich ein, wird bei Bedarf aber sicher vom Stabilitätsprogramm eingefangen.

Allradantrieb ist auch nicht gegen Aufpreis erhältlich. Die Antriebsschlupfregelung arbeitet zwar präzise, ist aber nicht ansatzweise ein Ersatz für vier angetriebene Räder.

2,8 Lenkung

Die Lenkung lässt um die Mittellage Gefühl vermissen und könnte gerade bei höherem Tempo etwas stärker zentrieren, um entspanntes Fahren zu unterstützen. Bei der Kurvenfahrt aber bessert sich das Gefühl für die Vorderachse, es lässt sich angemessen präzise durch Landstraßenkurven zirkeln - wenn

man sich an die verhältnismäßig schmalen Reifen mit ihrem nicht sehr spontanen Anlenkvermögen gewöhnt hat. Mit nicht ganz drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht allzu direkt übersetzt, der Lenkaufwand vor allem innerorts nicht zu verachten.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der C5 X-Testwagen nach 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein guter bis zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung

standfest und stabil. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse sind in Ordnung. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, der Übergang zwischen Rekuperationsbremse und Radbremsen jedoch gut gelöst.

1,8 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im C5 X mit Shine Pack sind alle verfügbaren Assistenzsysteme serienmäßig. Dazu gehören der Spurassistent, (Abstands-)Tempomat samt Limitierfunktion, die Verkehrszeichenerkennung (mit Übernahme der erkannten Limits in die Geschwindigkeitsregelsysteme) oder auch der Totwinkelassistent. Außerdem immer dabei sind die Müdigkeitserkennung sowie das Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarnung.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kommt der C5 X auf 82 Prozent der erreichbaren Punkte (Test Oktober 2022). Immer mit dabei sind Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängige Kopfairbags. Zudem haben alle äußeren Sitzplätze sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 Metern. Hinten lassen sich die Kopfstützen lediglich für bis zu 1,75 m große Personen weit genug herausziehen.















Die Citroen Connect Box ist serienmäßig; diese beinhaltet ein Notrufsystem. Nach einem Unfall (Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt. Bei Bedarf werden anschließend die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch manuell durch Betätigung der SOS-Taste vor dem Innenspiegel herstellen.

⊖ Die mittlere Kopfstütze der Rücksitzbank lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren beiden. Hat man den Kofferraum beladen, kommt man kaum oder nur umständlich an Warndreieck und Verbandkasten, die serienmäßig unter dem Kofferraumboden verstaut sind.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der C5 X bei den Crashtests 87 Prozent der maximal möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es zur Kindersitzbefestigung Isofix-Halterungen mit Ankerhaken und i-Size-Freigabe - das System kann auch ohne Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Alternativ können die Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden, leider tut man sich aber aufgrund der Geometrie schwer, einen Sitz per Gurt richtig bombenfest anzugurten. Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen kurz und fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter serienmäßig deaktivieren. Der Fondmittelsitz ist zur Kindersitzmontage durch die unpassende Gurtgeometrie kaum geeignet, Isofix steht hier

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

auch nicht zur Verfügung. Im Test gab es Probleme mit besonders hohen Kindersitzen außen auf der Rückbank - diese stehen je nach Modell am Dach an. Wie immer sollte vor dem Kindersitzkauf eine Probemontage durchgeführt werden.

3,3 Fußgängerschutz

Für die Fußgängersicherheit bekommt der C5 X im Crashtest 69 Prozent der erreichbaren Punkte - ein durchschnittliches Resultat. Während der vordere Bereich der Fahrzeugfront sowie die Motorhaube recht nachgiebig gestaltet ist, weist der Bereich vor und seitlich der Frontscheibe ein hohes Verletzungspotenzial auf. Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Radfahrer und Fußgänger erkennen.

2,9 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Mit dem C5 X Hybrid kann man schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt - dort ist oft ein Diesel die bessere Wahl, den es aber im C5 X aber leider nicht gibt.

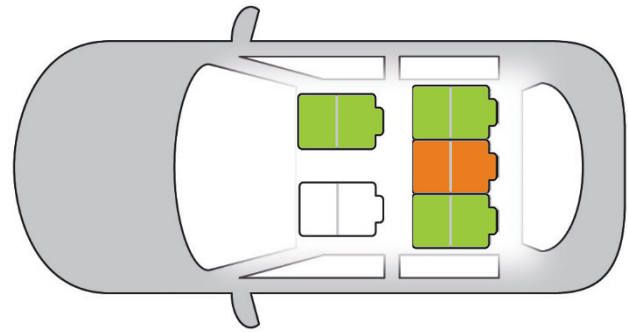
Startet man mit dem Plugin-C5 X mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 51 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Citroen gibt als Reichweite nach WLTP etwa 60 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein kann. Der Stromverbrauch im Elektromodus liegt bei 23,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden dieser Größe ist das ok, für ein reines Elektroauto wäre es eher

3,0 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Citroen einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustrittsstoß durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der C5 X hier ein, zwei Punkte verliert. Stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte CO₂-Ausstoß im Autobahnzyklus, unter voller Last muss der Benziner offenbar zur Kühlung deutlich anfetten. Die Emissionen anderer Schadstoffe liegen meistens auf

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

nicht so gut. Allerdings sind vergleichbare Konkurrenten auch nicht wirklich besser, der C5 Aircross Hybrid etwa braucht etwa 2 kW/h mehr.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 6,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,0 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 7,9 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der C5 Aircross Hybrid auf den ersten 100 km 9,7 kWh Strom und 3,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 154 g pro km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür 32 von maximal 60 möglichen Punkten.

niedrigem Niveau. Insgesamt also ein mittelpträchtiges Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Citroen Aircross Hybrid mit den zwei Antriebsherzen 30 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 62 Zählern, die immerhin für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

2,9 AUTOKOSTEN

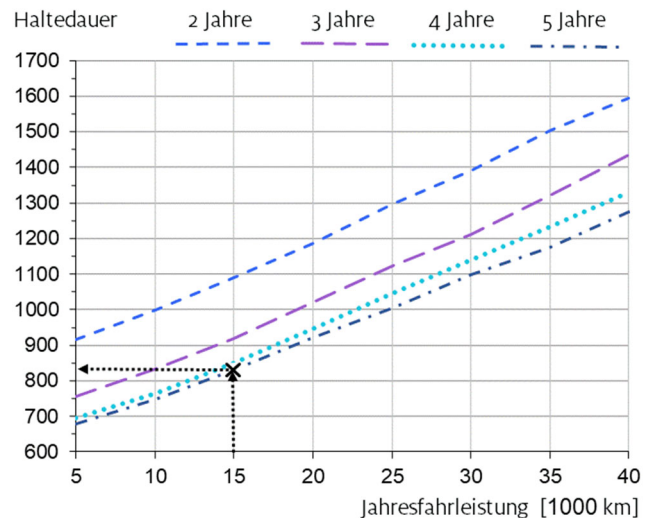
2,9 Monatliche Gesamtkosten

Fast exakt 50.000 Euro möchte Citroen für den C5 X in der teuersten Variante: Als Plug-In-Hybrid in der Topausstattung Shine Pack. Das ist viel Geld, allerdings ist der Ausstattungsumfang enorm, gerade im Vergleich mit anderen Fahrzeugen dieser Preis- und Leistungsklasse. Die einzigen relevanten Extras, die noch hinzukommen könnten, sind eine Sonderlackierung, eine höherwertiges Soundsystem und Massagesitze samt Belüftung für die vordere Reihe. Wenn man auf den Hybridantrieb verzichtet, bekommt man diese Extras dann auch in unter 50.000 Euro Fahrzeugpreis unter.

Eher teuer kommt die Versicherung. Zwar ist die Haftpflichtklasse 15 kostendämpfend, ein solches Auto wird man aber sicherlich mit einer Teil- oder Vollkasko versichern. Und diese werden mit den Klassen 21 und bzw. 25 nicht besonders günstig - sind aber noch typisch für die Fahrzeugklasse.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 830 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C5 X PureTech 130 Stop&Start You EAT8	C5 X Hybrid 136 You e-DSC6	C5 X Hybrid 180 Stop&Start You e-EAT8	C5 X Hybrid 225 Stop&Start Plus e-EAT8
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	96 (131)	100 (136)	133 (180)	165 (224)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	230/1750	360/1750	360/1750
0-100 km/h [s]	11,3	10,4	8,6	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	213	211	225	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 S	5,1 S	1,4 S	1,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	136	116	32	32
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/25/21	15/25/21	15/25/21	15/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	110	66	32	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	764	812	900	901
Preis [Euro]	33.140	40.000	47.330	51.340

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	165 kW/224 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,2 l
CO ₂ -Ausstoß	30 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R19 V
Länge/Breite/Höhe	4.805/1.815/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	1.797/388 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485/1.580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.350 kg
Stützlast/Dachlast	70/85 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	China, Shenzhen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R19 98V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/6,0/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	91 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.784/401 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/765/1.220 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	116 Euro	Wertverlust	499 Euro
Monatliche Gesamtkosten	830 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/25/21		
Basispreis C5 X Hybrid 225 Stop&Start Shine Pack e-EAT8	52.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.430 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.616 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ' Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,7
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	0,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	2,8
Federung	2,2	Schadstoffe	3,0
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,7		

Stand: Juli 2024

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.