



Citroen C5 Aircross PureTech 180 Stop&Start Shine EAT8

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (133 kW / 181 PS)

Der C5 Aircross ist das Flaggschiff im Citroen-Modellprogramm, nachdem der C5 bereits 2017 eingestellt wurde. Das Kompakt-SUV basiert auf der EMP2-Plattform der PSA-Gruppe und teilt sich diese mit dem Peugeot 3008 und dem Opel Grandland X. Citroen kehrt mit dem C5 Aircross zurück zu seinem Markenkern, besonders komfortable Fahrzeuge zu bauen. Dies ist den Franzosen zweifellos gelungen. Während viele Hersteller pseudo-sportliche SUV auf die Beine stellen, die weder besonders agil noch komfortabel sind, wird beim C5 Aircross bereits nach den ersten Metern klar, dass er mit Sportlichkeit wenig am Hut hat. Die Sitze sind auffallend weit geschnitten und auch sehr bequem, der Seitenhalt lässt dabei allerdings zu wünschen übrig. Ähnliches gilt für das Fahrwerk. Es spricht bemerkenswert sensibel auf Unebenheiten an und bietet auch ohne adaptive Dämpferregelung einen angenehmen Federungskomfort. Kurven nimmt das SUV im Gegenzug mit kräftiger Karosserieneigung und geht bei flotter Fahrweise früher ins Untersteuern über als die meisten Konkurrenten. Doch wen interessieren bei dieser Fahrzeuggattung wirklich Kurvengeschwindigkeiten? Vielmehr geht es doch darum, entspannt von A nach B zu kommen. Und das kann man mit dem C5 Aircross PureTech 180 EAT8 sehr gut. Zudem kann der Citroen mit seiner variablen Rücksitzbank punkten, auf der sogar drei Kindersitze Platz finden. Weniger gut gefallen hingegen die verspielten Instrumente des digitalen Kombiinstrumentes sowie der recht hohe Verbrauch (7,9 l/100 km im ADAC Ecotest) des 181 PS starken Turbobenziners, für den die Franzosen in der höchsten Ausstattung Shine 37.140 Euro verlangen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Renault Kadjar, Seat Ateca, VW Tiguan.

- +** guter Fahrkomfort, vorn großzügige Platzverhältnisse, variable Rücksitzbank, drei Kindersitze auf der Rückbank möglich, gute Fahrleistungen
- hohe Ladekante, bescheidene Zuladung, erhöhter Verbrauch, verspielte Instrumente, kein Allrad erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,6
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserieteile sind passgenau und mit gleichmäßigen, wenn auch eher großen Spaltmaßen verbaut. An einigen Stellen fällt aber auf, dass Citroen im heiß umkämpften SUV-Segment Kosten sparen will: Die Blechkanten sind zwar ordentlich umgelegt, müssen an vielen Stellen aber ohne Dichtmasse auskommen. Die seitlichen Bereiche im Kofferraum sind mit hartem Kunststoff verkleidet und deshalb im Alltag

3,0 Alltagstauglichkeit

Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset, das sich bei einem schweren Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweist. Immerhin kann gegen Aufpreis für den PureTech 180 ein schmales Notrad geordert werden. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,9 Litern pro 100 Kilometer ergibt sich durch den 52,5 Liter fassenden Tank eine Reichweite von 665 Kilometern.

Die zulässige Anhängelast fällt zwar ordentlich, für ein SUV

2,9 Licht und Sicht

⊕ Die Enden des C5 Aircross lassen sich gut abschätzen, wenn man auch das Ende der recht langen Motorhaube nicht direkt sieht. Helferlein für das Parken und Rangieren gibt es außerdem auch noch: Hinten und vorn sind Parksensoren serienmäßig, auch die Rückfahrkamera ist beim Shine serienmäßig. Zusätzlich kann auch ein Parklenkassistent samt einem 360-Grad-Kamerasystem unterstützen, dieser kostet aber weiteren Aufpreis.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis für den Citroen nur ausreichend aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die extrem breiten C-Säulen eingeschränkt. Die beim Shine serienmäßigen LED-Scheinwerfer müssen ohne Reinigungsanlage auskommen. Sie leuchten die



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

schnell verkratzt. Innen kommen angenehm weiche Materialien nur in homöopathischen Dosen zum Einsatz. Dennoch ist der C5 insgesamt nicht unwertig, aber eben auch nicht mit dem Hang zum letzten Detail gebaut.

⊖ Auch unter der Motorhaube wurde gespart, denn sie wird nicht von Gasdruckfedern offen gehalten.

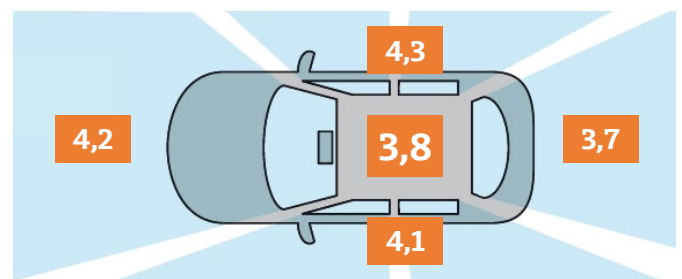
aber nicht üppig aus. Es dürfen gebremste Anhänger bis maximal 1.500 und ungebremste bis 750 Kilogramm gezogen werden, die maximal erlaubte Stützlast beträgt 70 Kilogramm. Insgesamt darf der Testwagen dürftige 420 Kilogramm zuladen, davon 75 auf dem Dach. Diese Werte machen das Argument, einen SUV der Zugfähigkeit wegen zu kaufen, obsolet.

⊕ Die Rückbank besteht aus drei gleichwertigen Einzelsitzen.

Fahrbahn recht kräftig und mit einer angenehmen Lichtfarbe, aber nicht perfekt homogen aus. Kurvenlicht gibt es nicht, immerhin ist ein über die Nebelleuchten umgesetztes Abbiegelicht dabei.

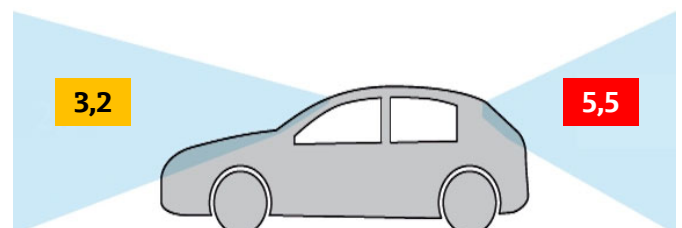
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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 Scheibenwaschanlage sprüht das Reinigungsmittel direkt vor die Scheibenwischer, eine eigentlich sinnvolle Lösung. Leider verteilen die beiden Düsen pro Wischerblatt das Reinigungsmittel nicht bis zu den Enden des Wischers,

weshalb man hier oft trocken wischt: Störende Streifen sind das Ergebnis. Das kann der Citroen C4 Cactus mit nur einer Düse pro Wischer besser.

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 auch durch die in der niedrigsten Stellung mit 56 Zentimetern in sehr angenehmer Höhe liegende Sitzfläche, steigt man vorn insgesamt recht kommod ein und aus. Haltegriffe sind am Dachhimmel über allen Türen vorhanden, die beim Shine serienmäßige Umfeldbeleuchtung hilft in der Dunkelheit.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt für ein Fahrzeug dieser Klasse ordentlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 405 Liter. Baut man diese aus, lassen sich bis unters Dach 595 Liter verstauen. Dann passen bis zu zehn handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne kann man bis zur Fensterunterkante 820 Liter verstauen. Belädt man das Ladeabteil bis unters Dach, finden 1.370 Liter Platz.



Gute 405 l Gepäck fasst der Kofferraum des C5 Aircross.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladeöffnung ist hoch und breit, zudem von praktischem Format: Man bekommt auch sperrigere Güter gut in den C5 Aircross.

⊕ Die elektrische Heckklappe reagiert gegen Aufpreis auch auf einen Fußschwenk unter die Heckschürze. Zudem lässt sie sich per Taste im Innenraum oder auf der Fernbedienung ansteuern.

⊖ Die Ladekante ist mit 77 Zentimetern über der Straße sehr hoch. Das Beladen ist gerade bei schwererem Gepäck mühselig.

Immerhin stört innen keine Stufe, wenn der Ladeboden in der oberen Position ist.

Legt man die Rücksitzlehne um, entsteht keine ebene Ladefläche, sondern ein von einer Stufe durchbrochener, ansteigender Boden. Nur eine schwache Lampe beleuchtet den Kofferraum nur unzureichend.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die dreifach geteilte Rücksitzlehne lässt sich über Schlaufen an den Lehnen umklappen, das geht leicht von der Hand - nicht aber vom Kofferraum aus. Kleinkram bekommt man im Kofferraum unter dem verstellbaren Boden und in kleinen Seitenfächern unter. In der oberen Stellung darf der Kofferraumboden mit 100 Kilogramm belastet werden, in der unteren mit 150

Kilogramm.

Ein Trennnetz, das hinter den aufgestellten Rücksitzen oder bei umgeklappten Rücksitzlehnen hinter den Vordersitzen eingehängt werden kann und bei voller Beladung die Insassen schützt, ist über den Citroen-Händler im Zubehör erhältlich. Auch ein passendes Hundeschutzgitter vertreibt Citroen.

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Der Innenraum ist stilsicher eingerichtet und setzt zur Tastenreduktion vor allem auf einen acht Zoll großen Touchscreen. Dieser muss ausreichen, um annähernd alle Funktionen des Citroen zu steuern. Deswegen ist das Armaturenbrett angenehm aufgeräumt und die Bedienung unangenehm umständlich. Um die Temperatur zu ändern, muss man ein gesondertes Menü aufrufen. Um die Helligkeit der Schalterbeleuchtung zu ändern, muss man sich durch mehrere Menüebenen touchen. Zudem sind die Menüs nicht in einer klaren Struktur angeordnet - nach einer gewissen Eingewöhnungszeit kann man sich zumindest merken, welche Funktion man wo findet. Gut gelöst dagegen ist die graphische Darstellung mit einer klaren Schrift und leicht verständlichen Erklärungen zu den einzelnen Fahrzeugfunktionen.

Das Kombiinstrument ist volldigital und hat neben einer großen und klaren Ziffernanzeige für die Geschwindigkeit auch eine minimalistische Drehzahlanzeige und einen zusätzlichen Tachometer im Design eines Bandtachos. Drehzahlmesser und Bandtacho sind aber mäßig ablesbar und mehr als nett gemeinte Spielerei zu betrachten.

⊕ Die "herkömmlichen" Einstellungen wie die von Lenkrad, Sitzen und Spiegeln gehen dafür leicht von der Hand. Nur die Tiefeneinstellung des Lenkrads könnte in einem weiteren

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Shine bringt der C5 Aircross schon einiges mit, was das digitale Leben betrifft. Apple CarPlay und Android Auto, eine induktive Smartphone-Ladestation, Bluetooth-Kopplung, zwei USB-Anschlüsse und auch ein Navigationssystem sind

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde noch größere Personen zulassen. Das subjektive Raumempfinden ist trotz des hoch aufragenden Armaturenbretts angenehm. Noch luftiger wird es mit dem optionalen Panoramadach.

2,8 Raumangebot hinten

Im Fond fallen die Platzverhältnisse ordentlich aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, reichen die Bein- und Kopffreiheit im Fond für Passagiere bis rund 1,85 Meter. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend und wird am meisten noch durch die breite und nah am Kopf befindliche C-Säule eingeschränkt.

Bereich möglich sein. Vorn und hinten bietet der C5 Aircross sowohl eine zentrale Innenleuchte als auch einzelne Leseleuchten - andere Herstellern sparen diese gern mal weg.

⊖ Leider sind nicht alle Bedienelemente im Cockpit beleuchtet. Besonders ärgerlich ist dies im Falle des Lautstärkereglers, den man im Dunkeln nur schwer findet.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung gehen angesichts der Fahrzeugklasse in Ordnung, ohne vollständig zu überzeugen. Wie bei vielen anderen Vertretern des PSA-Konzerns muss die Funktionalität hinter dem minimalistischen Bedienkonzept zurückstehen.

serienmäßig dabei. Auch ein analoges Radio ist natürlich an Bord, möchte man digitale Sender empfangen, muss man Aufpreis zahlen. Praktisch: Im Kofferraum ist noch eine 12-Volt-Steckdose, um etwa eine Kühlbox zu betreiben.



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

3,3 Innenraum-Variabilität

Das Thema Ablagen spult der C5 Aircross routiniert ab, besondere Dinge wie einen Brillenhalter oder Fächer unter den Sitzen bietet er aber nicht. Die Becherhalter sind zwar groß genug und sogar beleuchtet, aber etwas weit hinten untergebracht. Zudem kann man mit höheren Bechern in den Haltern den rechten Fahrerarm nicht mehr angenehm ablegen.

⊕ Die drei Einzelsitze im Fond lassen sich einzeln in Längsrichtung verschieben, zudem kann die Neigung der Rücksitzlehne verstellt werden. Damit können nur wenige Konkurrenten aufwarten.

⊖ Hinten ist man aufgeschmissen, denn sein Getränk muss man selber halten, wenn man es nicht zuschrauben kann.

2,3 KOMFORT

2,1 Federung

Auch der C5 Aircross hat als Teil der Komfort-Offensive neuartige Dämpfer verbaut. Citroen nennt die Technik Advanced Comfort Federung. Die Dämpfer sind mit zwei integrierten Federn ausgerüstet, die den Endanschlag frühzeitig weich begrenzen.

Zwar handelt es sich bei diesen Dämpfern um ein eher simples Stück Technikinnovation, der resultierende Komforteindruck

ist aber wie schon im kleineren C4 bemerkenswert. Der C5 pariert kurze Stöße auf schlechten Straßen gekonnt mit seinem fein ansprechenden Fahrwerk, ein Aufschaukeln liegt ihm aber fern. Gerade im Konkurrenzumfeld der Kompakt-SUV ist der Komfort gelungen.

So fällt auf Kopfsteinpflaster gleich auf, dass dieses Vibrationen vor allem in das Lenkrad leitet.

2,3 Sitze

⊕ Auch die Sitze sind Teil des Citroen-Komfortkonzepts namens Advanced Comfort. Sie sollen eine besonders ausgeklügelte Polsterung aufweisen - tatsächlich ist diese gelungen. Die Sitze sind dazu recht breit und bieten dadurch zwar viel Bewegungsfreiheit, aber wenig Seitenhalt. Beim Topmodell Shine ist auch der Beifahrersitz serienmäßig in Höhe und Sitzneigung einstellbar. Eine einstellbare Vierwege-Lordosenstütze ist für den Fahrersitz serienmäßig an Bord.

Ordert man wie im Falle des Testwagens das Hype Brown-Paket, ist auch der Beifahrersitz mit einer Vierwege-Lordosenstützen ausgestattet, womit er zudem eine Massagefunktion realisiert. Der C5 Aircross ist das einzige Fahrzeug seiner Klasse, das in der zweiten Reihe drei gleich breite Einzelsitze besitzt. Hinten sitzt man auf den drei Einzelsitzen auch durch die einstellbare Lehnenneigung durchaus bequem, wenn auch nicht so kommod wie vorn.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der C5 ist ein angenehm ruhiges Auto. Der Motor drängt sich nur unter Last in den Vordergrund, auf der Autobahn dominieren dann meist die nicht allzu lauten Windgeräusche. Die beim Shine verbauten vorderen Seitenscheiben aus

Verbundglas zeigen wohl Wirkung. Resultat: Bei 130 km/h wird im ADAC Autotest ein Geräuschpegel von für die Klasse recht niedrigen 66,5 dB(A) gemessen.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der C5 Aircross Shine kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt einstellbarer Intensität. Abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sind ebenfalls stets

dabei, genauso wie Sitzheizung vorn. Die beheizbare Frontscheibe kostet nur 200 Euro Aufpreis.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner leistet 181 PS und entwickelt bis zu 300 Nm Drehmoment, die er aus 1,6 Liter Hubraum schöpft. Der Vierzylinder sorgt im C5 Aircross für durchaus flotte Fahrleistungen. Laut Hersteller beschleunigt der Franzose in

8,2 Sekunden auf Tempo 100, bei 216 km/h endet der Vortrieb. Auch bei den ADAC-Messungen schneidet das SUV gut ab: In 5,4 Sekunden beschleunigt er von 60 auf 100 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert - so lange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Fordert man das Aggregat, ist es deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ins Lenkrad ab. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist kaum zu hören - auch weil die Automatik wirklich niedrige Drehzahlen selbst im Eco-Modus vermeidet. Beim Ausdrehen geht die Akustik Richtung Dröhnen, lästig wird das aber gerade noch nicht. Weder das

Ansprechverhalten noch die Leistungsentfaltung können so wirklich überzeugen; denn auf Gasbefehle wird mit kurzer Verzögerung reagiert, bis die Automatik sich sortiert und der Turbolader den nötigen Druck aufgebaut hat. Beim Durchbeschleunigen sind immer wieder kurze Ruckler zu spüren, da der Motor seine Leistung nicht ganz gleichmäßig abgibt.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Citroen verbaut im neuen C5 Aircross eine Achtgang-Automatik vom japanischen Zulieferer Aisin. Bei ruhiger Fahrweise bietet sie angemessene und weitgehend ruckfreie Schaltvorgänge. Bei zügigem Beschleunigen oder allgemein etwas sportlicherer Fahrweise verhält sie sich aber unharmonisch, sie reagiert nervös schon auf kleine Regungen am Gaspedal, schaltet spät hoch und ruckt ab und zu. Die lange Gesamtübersetzung - im achten Gang dreht der Motor bei 130 km/h nur mit 2.200 1/min - hilft beim Spritsparen, führt aber bei zügiger Fahrweise zu häufigem Schalten, weil der Motor

höhere Drehzahlen für seine Leistung benötigt. Die Gänge können über die Schaltpaddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist serienmäßig.

Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Ordert man die erweiterte Antriebs-schlupfregelung Grip Control, verfügt der Franzose auch über eine Bergabfahrhilfe, die die Geschwindigkeit auf drei km/h begrenzt.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität kann sich sehen lassen, 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. In Folge kann man den C5 problemlos, allerdings nicht sonderlich flott durch den Parcours lenken - mit Fahrdynamik hat der ganz auf Komfort getrimmte C5 Aircross wenig am Hut.

Hebt man in Kurven das Gaspedal oder bremst gar, sodass ein Lastwechsel entsteht, dreht sich der Franzose merklich ein und wird bei Bedarf vom Stabilitätsprogramm eingefangen.

⊖ Der C5 Aircross ist zwar ein SUV, ein Allradantrieb ist aber nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich. Zwar ist für den Franzosen die erweiterte Antriebsschlupfregelung Grip Control erhältlich, die je nach ausgewähltem Modus (Straße, Sand, Matsch, Schnee und ESP off) die Regelschwelle ändert, diese ist allerdings lediglich ein Feigenblatt und nicht ansatzweise ein Ersatz für vier angetriebene Räder.

2,9 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 Wankneigung des Fahrzeugs gewöhnt hat. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt, der Lenkaufwand vor allem innerorts dadurch recht hoch.

2,7 Bremse

Der Testwagen steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,6 Metern - ein solider Wert. Die Dosierbarkeit ist gut, das Ansprechverhalten ohne Tadel.

1,7 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der C5 Aircross kommt in der Shine-Ausstattung mit allem serienmäßig, was es für das Modell an Sicherheitsausstattung gibt. Über eine Kamera hinter der Frontscheibe und ein Radar im Stoßfänger werden die meisten Systeme realisiert. Der Citroen warnt vor drohenden Kollisionen und bremst selbstständig, falls es der Fahrer nach einer Aufforderung nicht tut. Auch ein Abstandsregeltempomat samt Limiterfunktion ist dabei, der noch dazu von der Kamera erkannte Tempolimits übernehmen kann. Auch ein Spurhalteassistent ist an Bord, zudem wacht eine Müdigkeitserkennung über die Fitness des Fahrers. Die Sensoren der Einparkhilfe nutzt der Citroen, um vor Fahrzeugen im toten Winkel zu warnen.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm kommt der C5 Aircross auf 89 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis.

Er ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Zudem haben alle äußeren Sitzplätze sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 Metern. Hinten lassen sich die Kopfstützen lediglich für bis zu 1,75 m große Personen weit genug herausziehen, allerdings ist der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind.

Bei der Ausstattungsvariante Shine ist die Citroen Connect Box 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.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen speziellen Halter im Kofferraum.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der C5 Aircross im ADAC Crashtest 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Vorbildlich: Auf den äußeren Fondplätzen sowie auf dem Beifahrersitz 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. Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen kurz und fixiert, was

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	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

die Montage erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter serienmäßig deaktivieren.

Der Fondmittelsitz ist zur Kindersitzmontage auch recht gut geeignet und für alle Kindersitzklassen freigegeben, Isofix steht hier aber nicht zur Verfügung. Was aber besonders lobenswert ist: Es passen tatsächlich drei Kindersitze nebeneinander auf die Rückbank. Zwar ist das Anbringen der drei Sitze etwas mühsam, aber der C5 Aircross ist eines der wenigen Fahrzeuge, die genug Platz dafür bieten.

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

2,4 Fußgängerschutz

Für die Fußgängersicherheit bekommt der C5 Aircross im Crashtest 67 Prozent der erreichbaren Punkte - ein durchschnittliches Resultat. Während der vordere Bereich der Fahrzeugfront sowie die Motorhaube recht nachgiebig gestaltet ist, weist der Scheibenbereich ein hohes Verletzungspotenzial auf.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

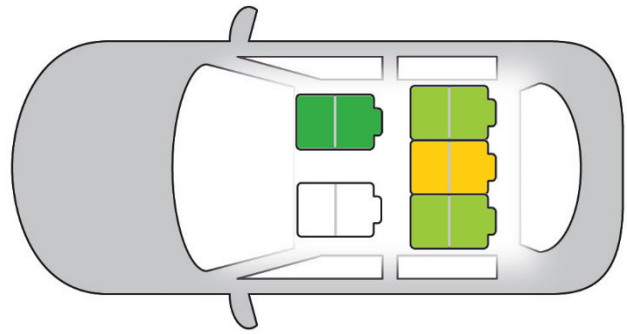
⊖ Der Citroen C5 Aircross PureTech 180 kann mit einer CO₂-Bilanz von 215 g/km nur 12 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotest einfahren. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,9 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Testwagen 7,9 l/100 km und im Außerortsteil 6,6 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 9,8 l/100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe hat der Benziner auch dank des serienmäßigen Partikelfilters gut im Griff. Lediglich der CO-Ausstoß steigt im Autobahnzyklus etwas stärker an. Somit kommt der C5 Aircross PureTech 180 hier auf 41 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt reicht es für das Kompakt-SUV für 53 Punkte im Ecotest und damit für drei Sterne.

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)

⊕ Der beim Shine serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Radler und Fußgänger.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,6 AUTOKOSTEN

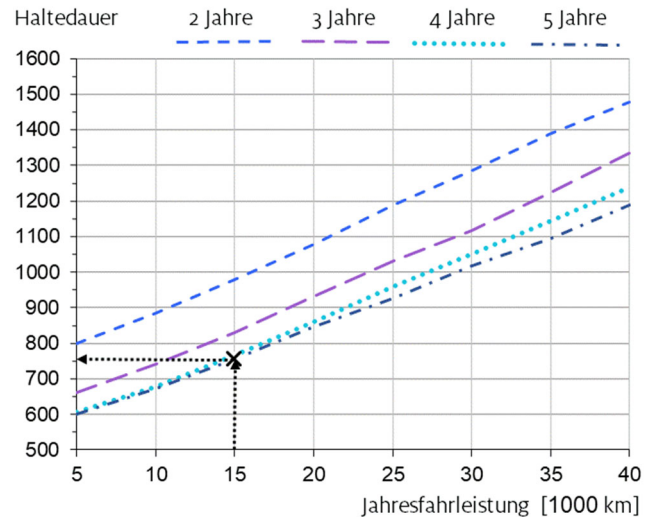
2,6 Monatliche Gesamtkosten

37.140 Euro kostet der C5 Aircross Shine mit dem 181 PS starken Topbenziner mindestens, viel kommt dann aber nicht mehr hinzu. Eigentlich braucht es nur noch den digitalen Radioempfang zu einer vernünftigen Ausstattung. Für das nagelneue Modell wird zudem eine vergleichsweise gute Wertstabilität erwartet.

Die Versicherungseinstufungen kommen dem Fahrzeugalter nicht allzu teuer, die für den Testwagen jährlich fällige Steuer nach WLTP beträgt 182 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 756 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 130 Stop&Start Start	PureTech 180 Stop&Start Live EAT8	BlueHDi 130 Stop&Start Live	BlueHDi 180 Stop&Start Live EAT8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (131)	133 (181)	96 (131)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	300/1900	300/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	10,5	8,2	10,4	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	216	188	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/23	17/25/23	16/24/23	18/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	23.540	30.340	28.190	33.190

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

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.598 cm ³
Leistung	133 kW/181 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	- l
CO ₂ -Ausstoß	131 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.859/1.688 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	580/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	70/75 kg
Tankinhalt	52,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Rennes, Frankreich

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3 ST
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,9 l/100 km
Stadt/Land/BAB	7,9/6,6/9,8 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	182 g/km (WTW* 215 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.570/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/820/1.370 l

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

Betriebskosten	153 Euro	Werkstattkosten	82 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	418 Euro
Monatliche Gesamtkosten	789 Euro		
Steuer pro Jahr	182 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/23		
Basispreis C5 Aircross PureTech 180 Stop&Start Shine EAT8	37.140 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.910 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.800 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	800 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/800 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
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	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: November 2019
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner