



Citroen C5 Aircross Hybrid 225 Stop&Start Feel Pack e-EAT8

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (165 kW / 224 PS)

Manch einer mag sich fragen, welchen Sinn der immer gleiche Antrieb in verschiedenen Modellen ergibt und welchen Unterschied es macht, erst recht wenn die Modelle in der gleichen Klasse auffahren. Denn den Plugin-Hybrid-Antrieb mit 224 PS Systemleistung bieten sowohl der Peugeot 3008 wie auch der Opel Grandland X und der hier getestete Citroen C5 Aircross. Jedoch, wo der Peugeot futuristisch und der Opel klassisch daher kommen, ist der Citroen ganz auf Komfort und Platz getrimmt. Es ist faszinierend, welchen anderen Eindruck dieser Antrieb im C5 Aircross hinterlässt, der das entspannte Fahren in den Vordergrund rückt.

Freilich geht es bei Bedarf auch im Citroen flott voran. Aber mit dynamischen Ambitionen fühlt man sich auf den vorderen Sitzplätzen, die lieber Sessel als Sportsitz sein wollen, ziemlich verloren. Auch Federung und Lenkung huldigen lieber dem sanften Wogen als der sportlichen Präzision. Platz gibt es genug, auch im Kofferraum. Kurzum, der C5 Aircross verfolgt einen klaren Kurs und grenzt sich damit deutlich von seinen Geschwistern im eigenen Haus ab. Überhaupt ist es heutzutage gar nicht leicht, ein so konsequent auf Entspannung und Entschleunigung setzendes Modell zu finden. Dazu trägt auch das Fahrwerk bei, das ganz ohne elektronischen Schnickschnack, dafür mit geschickt konstruierten Federn und Dämpfern den Unbill der Straße von den Mitfahrern fernzuhalten versucht - und das mit Erfolg.

Der Citroen C5 Aircross kommt ohne Pseudo-Premiananstrich, und das merkt man zum Glück auch beim Preis. Angesichts des Platzes und der guten Ausstattung gehört er unter den Plugin-Hybriden seiner Klasse zu den günstigen Angeboten. Wobei günstig freilich relativ ist, denn deutlich über 40.000 Euro kostet der getestete Franzose dennoch. **Konkurrenten:** u.a. DS7 Crossback, Ford Kuga, Hyundai Tucson, VW Tiguan.

- ⊕ gutes Platzangebot, variable Rückbank, drei Kindersitze auf Rückbank möglich, angenehmer Fahrkomfort, sehr gute Fahrleistungen
- ⊖ verspielte Instrumente, geringe Zuladung, recht hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 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. Der Unterboden ist recht gut verkleidet, nur hinter der Hinterachse und im mittleren Bereich fehlen Abdeckungen. Die seitlichen Bereiche im Kofferraum sind mit

hartem Kunststoff verkleidet und deshalb im Alltag 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des C5 Aircross 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 43l-Tankfüllung etwa 565 km weit. 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 Aircross 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 kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 475 kg - das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach

sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling zur einfacheren Montage ist Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann nur bis 65 kg betragen, das sollte zumindest für einen Fahrradträger samt einem E-Bike oder zwei normalen Fahrrädern ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der C5 Aircross Hybrid bis zu einem Gewicht von 1,3 Tonnen - das ist für ein Modell der unteren 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, gegen Aufpreis bzw. im Zubehör ist ein Notrad mit Wagenheber und Radmutter Schlüssel erhältlich. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m, das geht für den Alltag in Ordnung. Der C5 Aircross ist 2,11 m breit (inkl. Außenspiegel) und 4,50 m lang - die Länge ist für den Stadtverkehr ok, die Breite ist jedoch suboptimal, damit ist das SUV nicht mehr wirklich "kompakt".

3,0 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 Feel Pack serienmäßig. Einen einfachen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Der Parklenkassistent samt einem 360-Grad-Kamerasystem sind für diese Ausstattungslinie nicht erhältlich.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis für den Citroen nur ausreichend aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die sehr breiten C-Säulen eingeschränkt. Die beim Feel Pack serienmäßigen LED-Scheinwerfer müssen ohne Reinigungsanlage auskommen. Sie leuchten die Fahrbahn ausreichend kräftig und mit einer angenehmen Lichtfarbe, aber nicht perfekt homogen aus. Kurvenlicht gibt es nicht, immerhin ist ein über die Nebelleuchten umgesetztes Abbiegelicht dabei.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

2,1 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 55 Zentimetern in sehr angenehmer Höhe liegende Sitzfläche, steigt man vorn insgesamt recht komfortabel ein und aus. Haltegriffe sind am Dachhimmel über allen Türen vorhanden, die beim Feel Pack serienmäßige Umfeldbeleuchtung hilft in der Dunkelheit.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 425 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 840 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.390 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraum stehen in mehreren Fächer noch etwa 35 Liter Stauraum zur Verfügung, die sich beispielsweise für die Ladekabel eignen.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladeöffnung ist hoch und breit, zudem von praktischem Format: Man bekommt auch sperrigere Güter gut in den C5 Aircross. Ladekante und -fläche befinden sich nicht ganz auf einem Niveau, die "Stufe" ist allerdings mit knapp vier Zentimetern kaum der Rede wert. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch betrieben nur in der höchsten Ausstattungsvariante Shine Pack, dann auch inklusive Sensorsteuerung.

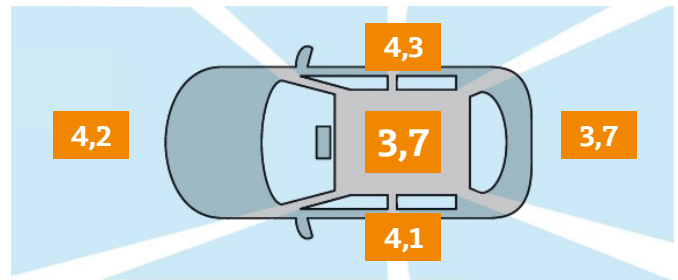
⊖ Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 74 cm recht hoch, wodurch sich das Laden schwerer Gegenstände mühsam gestaltet. Schon ab 1,80 m Körpergröße muss man auf

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. Außerdem muss der mittlere Gurt zuvor ausgehängt werden, weil er am Dachhimmel befestigt ist. Kleinkram bekommt man im Kofferraum unter dem Boden unter. Ein Trennnetz, das hinter

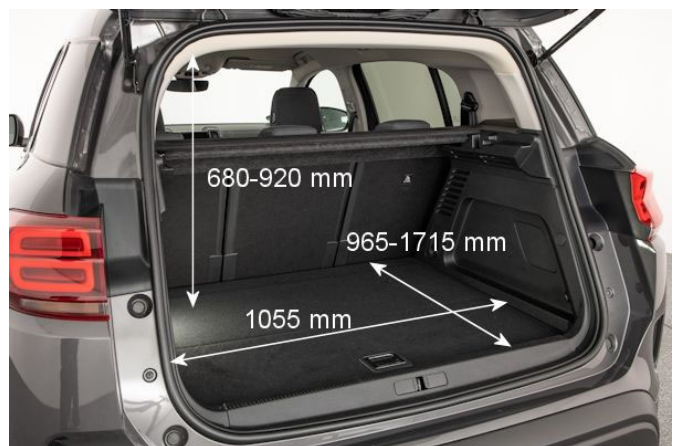
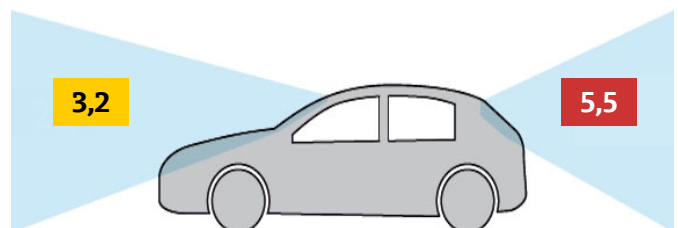
Rundumsicht

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.



Gute 425 | Gepäck fasst der Kofferraum des C5 Aircross Hybrid.

seinen Kopf aufpassen, um sich nicht an der geöffneten Heckklappe zu stoßen. Das Ladeabteil hinten wird nur von einer Lampe beleuchtet, etwas wenig, um den Kofferraum sinnvoll zu erhellen.

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. Taschenhaken gibt es keine, aber wenigstens vier Zurrösen.

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 voll digital 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

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 misslich ist dies im Falle des Lautstärke-reglers, 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.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der C5 Aircross Hybrid in der Feel Pack Ausstattung gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit acht Zoll großem Touchscreen samt sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle, digitalem Radioempfang (DAB+) sowie Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto. Das Navigationssystem ist ebenso dabei. Eine optionale Premium-Audioanlage gibt es nicht, auch ein CD-Player und eine induktive Lademöglichkeit sind nicht im Angebot.

Jeweils ein USB-Anschluss vorn und im Fond ist 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.

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 würde

es mit dem optionalen Panoramadach sein, allerdings gibt es das nicht für die Ausstattung Feel Pack.

2,9 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.

2,8 Innenraum-Variabilität

⊕ 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. 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.



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

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

2,4 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Der C5 Aircross hat auch in der Plugin-Variante 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 kompakteren SUV ist der Komfort gelungen, zumal auf aufwendige elektronische Regelungen verzichtet wird. Innerorts spürt man kleine Unebenheiten etwas mehr, bei größerem Hub wird besser abgefedert. Außerorts ist mehr gut und komfortabel unterwegs, der C5 Aircross ist angenehm auf langen Strecken, selbst wenn die Straßen nicht so gepflegt sind.

2,7 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 Feel Pack sind Fahrer- wie Beifahrersitz manuell u.a. in der Höhe einstellbar, immerhin der linke Sitz hat eine Zweiwege-Lordosenstütze. Einstellbare

Vierwege-Lordosenstützen oder die Massagefunktionen sind in dieser Ausstattung nicht verfügbar. 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 komfortabel wie vorn.

2,5 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 66,5 dB(A) im Innenraum ist der C5 Aircross Hybrid 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.

2,2 Klimatisierung

⊕ Im C5 Aircross 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, wer den "Luxus" haben möchte, muss ihn optional ordern. Eine Lenkradheizung ist für den Plugin nicht erhältlich, ebenso wenig eine Sitzlüftung. 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

1,6 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. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es rasant vorwärts. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Plugin-C5 in 4,5 Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei

niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,3 Sekunden - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da fallen die über 1,8 Tonnen Leergewicht nicht mehr so auf. Citroen verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Der C5 Aircross Hybrid hat ein gut ansprechendes Motorenduo und bietet eine nachdrückliche Kraftentfaltung und eine Menge Fahrspaß.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, allerdings auch spürbar rau. 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 von Peugeot und Opel 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.

Der Wählhebel unterscheidet sich nicht von den übrigen C5 Aircross-Modellen mit Automatik. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi 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.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 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. 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 firmiert zwar als SUV, 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 erhöht.

2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der C5 Aircross Hybrid nach 35,3 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

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im C5 Aircross sind zahlreiche Assistenzsysteme verfügbar, vieles davon serienmäßig. Zu den aufpreisfreien Assistenten gehören der Spurassistent, die Verkehrszeichenerkennung, der Geschwindigkeitsregler sowie der automatische Geschwindigkeitsbegrenzer. Letzterer wird über die Frontkamera mit Informationen zu erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gefüttert. Durch Betätigen der Taste „MEM“ (Memory) wird die Geschwindigkeit für den Limiter übernommen. Außerdem immer dabei sind die Müdigkeitserkennung sowie das Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarnung. Ein Totwinkelwarner (aktiv zwischen 12 und 140 km/h) ist Serie, der Abstandsregelautomat eine aufpreispflichtige Option.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kommt der C5 Aircross auf 89 Prozent der erreichbaren Punkte (Test April 2019). Für die getestete Variante gilt das Ergebnis inkl. Sicherheitspaket, weil dieses Serie ist. Immer mit dabei sind Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen 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, allerdings ist der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind.























Bei der Ausstattungsvariante Feel Pack 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.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der C5 Aircross im ADAC Crashtest 86 Prozent der maximal möglichen 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.

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	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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 messend)

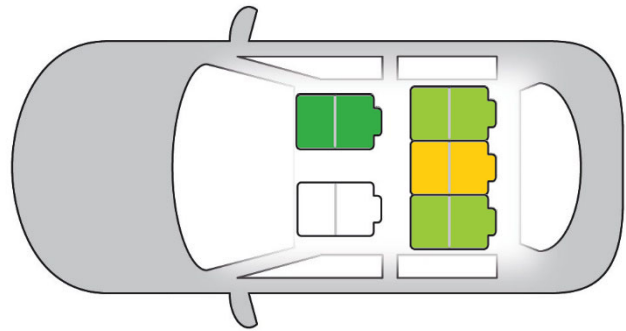
Alternativ können die Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen kurz und fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter serienmäßig deaktivieren. Der Fondmittelsitz ist zur Kindersitzmontage auch recht 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

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)

gestaltet ist, weist der Bereich vor und seitlich der Frontscheibe ein hohes Verletzungspotenzial auf. Der beim Feel Pack serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Radfahrer und Fußgänger.

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2

Unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Mit dem C5 Aircross Hybrid kann man schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt - dort ist einerseits der Diesel die bessere Wahl, andererseits sind SUVs mit ihrer größeren Stirnfläche bei höheren Geschwindigkeiten allgemein im Nachteil. Als Hybrid genutzt, verbraucht der Plugin zumindest nicht mehr als der reine Benziner. Vorteile kann der Plugin-Hybrid jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte in jedem Fall den Diesel ins Visier nehmen, der fährt dann sparsamer. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit dem Plugin-C5 Aircross 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 55 km an, was bei

verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein kann. Der Stromverbrauch im Elektromodus liegt bei 25,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden dieser Größe ist das ok, für ein reines Elektroauto wäre es eher nicht so gut. Allerdings sind vergleichbare Konkurrenten auch nicht wirklich besser.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 7,8 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,4 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 9,2 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 10,5 kWh Strom und 4,5 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 176 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 23 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,8 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung, um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Citroen

einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustrittsstrom 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 Aircross hier einige Punkte verliert; stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte CO-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe liegen meistens auf niedrigem Niveau. Insgesamt also ein mittelpträchtiges Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Strom-

erzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Citroen Aircross Hybrid mit den zwei Antriebsherzen 32 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 55 Zählern, die immerhin für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

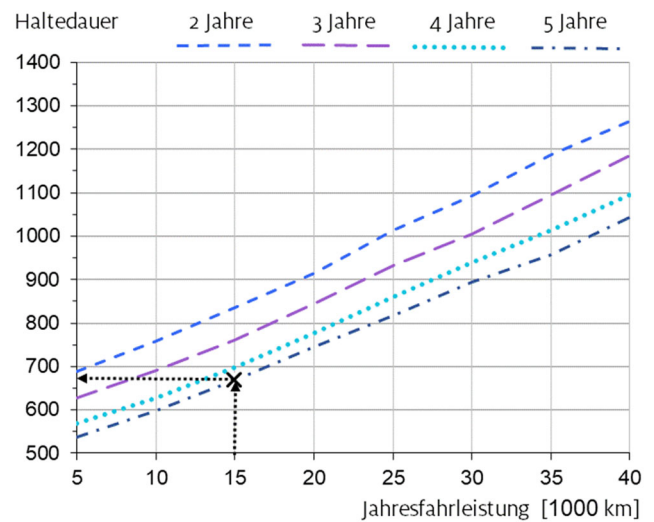
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das getestete Modell steht mit 40.390 Euro in der Preisliste - prinzipiell eine Menge Geld, unter den Plugin-Hybriden in dieser Größe gehört er aber zu den günstigeren. Aktuell geht davon noch die Umweltprämie ab: Der Hersteller muss mindestens 2.500 Euro netto beisteuern, dann zahlt der Staat weitere 5.000 Euro an den Fahrzeughalter. Immerhin ist die Ausstattung recht umfangreich und umfasst schon Komfort-Details wie die Klimaautomatik mit Standklimatisierung und das Infotainmentsystem inklusive Remote-Services und Navigationssystem sowie Sicherheitsfunktionen wie den Spurhalteassistenten. Der C5 Aircross lässt sich aber noch etwas aufrüsten - jedoch ist vieles in Pakete geschnürt, die moderate Aufpreise haben. So kostet der gut ausgestattete Testwagen mit 43.080 Euro gar nicht so viel mehr als die Basis. Die Einstufungen für die Versicherung sind noch moderat. Die jährliche Steuer liegt bei günstigen 32 Euro. Vorerst gibt es für fünf Jahre eine jährliche Steuererleichterung von 30 Euro im Jahr, so dass man effektiv 2 Euro pro Jahr Steuer bezahlen muss. Citroen möchte den C5 Aircross einmal im Jahr zur Inspektion in der Werkstatt sehen, für Wenigfahrer ist das ungünstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 667 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 130 Stop&Start Live	PureTech 180 Stop&Start Shine Pack EAT8	Hybrid 225 Stop&Start Feel Pack e-EAT8	BlueHDi 130 Stop&Start Live Pack
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (131)	133 (181)	165 (224)	96 (131)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/1650	360/1650	300/1750
0-100 km/h [s]	10,5	8,2	8,9	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	216	225	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,2/6,1 S	5,6/6,8 S	1,6/1,4 S	3,9/4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	118/139	125/155	36/31	104/130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/22	18/24/22	17/24/24	16/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	118	166	32	215
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	632	784	667	656
Preis [Euro]	26.090	39.640	40.390	30.440

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-Zyl.-Hybrid (Plugin, Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	165 kW/224 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.650 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,40 l
CO ₂ -Ausstoß	36 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.859/1.688 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	65/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Rennes, Frankreich

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,4/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	105 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	1.825/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/840/1.390 l

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

Betriebskosten	118 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	356 Euro
Monatliche Gesamtkosten	667 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/24		
Basispreis C5 Aircross Hybrid 225 Stop&Start Feel Pack e-EAT8	40.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.080 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.403 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	700 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/700 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
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
Spurwechselsassistent	Serie

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	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Mai 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer