
Fahrbericht Citroen C5 Aircross: Der Wunsch nach Abgrenzung

Von Axel F. Busse, cen

Die Zeiten, als der französische Präsident eine auf 6,53 Meter gestreckte DS-Staatskarosse fahren durfte, sind lange vorbei. Selbst Emanuel Macron ist nun auf das SUV gekommen, denn eine Limousine herkömmlicher Bauart hat Citroen gar nicht mehr im Angebot. Das Spitzenmodell heißt heute C5 Aircross und ist nur 4,50 Meter lang.

Nur wenige Marken haben den SUV-Trend so konsequent ins eigene Modellportfolio umgesetzt wie Citroen. Sieht man einmal von Spacetourer und Jumper ab, scheinen alle aktuellen Pkw irgendwie mit den höher gelegten Vielzweck-Kombis verwandt zu sein, die seit Jahren immer neue Zulassungsrekorde aufstellen. Der C5 Aircross hat es mit starker Konkurrenz zu tun: Nicht nur VW Tiguan oder Ford Kuga spielen in seiner Liga, auch die konzerneigenen Wettbewerber wie Opel Grandland X und Peugeot 3008 wollen ein Stück vom Kuchen.

Vom rustikalen Charme des C5 Aircross, der mit der auffälligen Frontpartie, den schwarz umrandeten Radläufen und seitlicher Beplankung einen Hauch von Offroad-Romantik verströmt, sollte man sich nicht auf eine falsche Fährte locken lassen. Mit Allradantrieb ist er weder für Geld noch gute Worte zu haben.

Die Marke hat sich in der Vergangenheit immer wieder gern durch extravagantes Styling hervorgetan und so ist es kein Wunder, dass er durch gewisse Designkniffe aus der Masse der Kompakt-SUV heraus zu stechen versucht. Die schmalen Tagfahrlicht-Bänder am oberen Rand der Frontpartie und die darunter angebrachten Hauptscheinwerfer gehören ebenso dazu wie das so genannte Style-Paket Red, dessen Aufpreis je nach gewählter Ausstattungslinie zwischen 100 und 320 Euro variiert. Es sorgt für farbige Akzente an den vorderen Lufteinlässen, den Seitenschwellern und an der Dachreling.

Der Wunsch nach Abgrenzung zum Herkömmlichen setzt sich bei der Innenraumgestaltung fort. Im Cockpit machen die acht großen Lüftungsausströmer auf sich aufmerksam, deren abgerundete Ecken als Designthema noch an vielen anderen Funktions- und Dekorelementen wiederholt werden. Auf der Mittelkonsole fällt der bumerangartig nach vorn geneigte Schalthebel der Acht-Gang-Automatik auf. Er ist gar nicht so unhandlich wie er aussieht und kommt bei zahlreichen anderen PSA-Modellen ebenfalls zum Einsatz. Neben dem Hebel befindet sich der Drehschalter für die Fahrmodi. Es kann zwischen Sand, Matsch, Schnee und „ESP off“ gewählt werden, das „Grip Control“-System soll die Traktion auf unklarem Untergrund verbessern. Die Taste für die Warnblinkanlage ist recht tief und deshalb schlecht sichtbar angebracht.

Traditionell geht es bei Citroen um Bequemlichkeit und Funktionalität. Die Ausstattung mit drei Einzelsitzen hinten, die um 15 Zentimeter verschiebbar sind und bewegliche Rückenlehnen haben, sind ein unbestreitbarer Komfortgewinn für die Fondpassagiere. Der Radstand von 2,73 Metern sorgt außerdem für ordentliche Beinfreiheit. Dass man den dort Sitzenden dennoch das Gefühl vermittelt, sich auf den „billigen Plätzen“ zu befinden, indem man die Türen mit Hartplastik verkleidet, hätte aber nicht Not getan. Vorn sind die Türverkleidungen weich unterschäumt. Zwischen den vorderen Türen wurden 1,46 Metern Bewegungsfreiheit gemessen, zwischen den hinteren 1,43 Meter.

Laut Hersteller verfügt der C5 Aircross über ein Kofferraumvolumen von 580 bis 1630 Litern. Der ADAC kam bei seiner Messung allerdings zu einem anderen Ergebnis: Dort sind

es 405 bis 1370 Liter. Die Ladekante ist 73 Zentimeter hoch und unter dem Schloss der elektrischen Heckklappe waren beim Testwagen nur 1,76 Meter „Luft“. Vorsicht vor Kopfnüssen ist beim Beladen also angebracht.

In der Top-Ausstattung „Shine“ bringt der Wagen unter anderem folgende Ausstattungsmerkmale mit: Aktiver Geschwindigkeitsregler- und Begrenzer, Notbrems-, Spurhalte-, Aufmerksamkeits- und Toter-Winkel-Assistent, Verkehrszeichenerkennung, Navigationssystem. Elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Fernlicht-Assistent, Full LED-Scheinwerfer, Sitzheizung für die vorderen Sitze, Klimaautomatik, Rückfahrkamera, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht, Einparkhilfe vorn und hinten sowie ein Keyless-Go-System sind ebenfalls an Bord. Bei der im Hauptdisplay vorgesehenen Tempowarnung fiel auf, dass sie offenkundig nicht mit den GPS-Daten des Navigationssystems synchronisiert ist, denn zuweilen wurde in geschlossenen Ortschaften keine Geschwindigkeitsbegrenzung angezeigt.

Das sehr komfortabel abgestimmte Fahrwerk ist auch von groben Untergrund nur schwer aus der Ruhe zu bringen. Es dringen kaum Stöße in die Kabine vor, sanftes Gleiten bestimmt das Fahrerlebnis. Leider fühlt sich die Lenkung sehr indirekt an, so dass man bei forschender Gangart oft zum Korrigieren geneigt ist. Das aus 400 Newtonmetern Drehmoment resultierende souveräne Beschleunigungsvermögen des Zwei-Liter-Diesels Blue HDi 180 macht Spaß, der Motor bleibt dabei zurückhaltend und kultiviert. Die Start-Stopp-Automatik ist so programmiert, dass sie den Motorlauf schon dann unterbricht, wenn das Fahrzeug noch nicht völlig zum Stillstand gekommen ist. Das kann bei sehr langsamem Abbiegen zu Überraschungen führen. Der Testverbrauch von 6,3 Litern pro 100 Kilometer war zwar für Größe und Gewicht des Fahrzeugs angemessen, lag aber 1,6 Liter über der Herstellerangabe.

Fazit: Praktische Innenraumlösungen und eine umfangreiche Ausstattung schnüren beim C5 Aircross ein ansprechendes Gesamtpaket, dessen Preis allerdings auch kein Schnäppchen mehr ist. Ohne sich größere Schwächen zu leisten, gab der Testwagen ein Bild soliden Komforts ab. Zahlreiche Individualisierungsoptionen sprechen Kunden an, für die das Auto nicht nur ein Beförderungsmittel, sondern auch ein Statement der Lebensgestaltung ist. (ampnet/afb)

Daten Citroën C5 Aircross Blue HDi 180 Shine

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,84 x 1,65
Radstand (m): 2,73
Motor: R4-Diesel, 1997 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 130 kW / 177 PS bei 3750 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 211 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter
CO₂-Emissionen: 124 g/km (Euro 6d-Temp)
Effizienzklasse: A
Testverbrauch: 6,3 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1615 kg / max. 575 kg
Kofferraumvolumen: 580–1630 Liter
Max. Anhängelast: 1650 kg
Basispreis: 40 290 Euro
Testwagenpreis: 43 240 Euro

Bilder zum Artikel



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



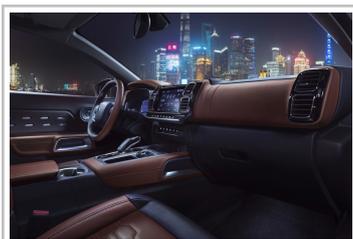
Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



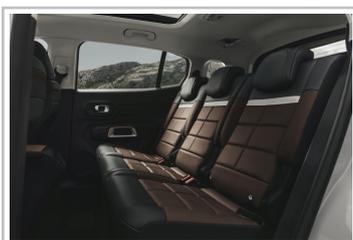
Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen
