



Citroen C5 Aircross BlueHDi 180 Stop&Start Shine EAT8

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Citroen besinnt sich mit den neuesten Modellen wie dem C5 Aircross auf alte Tugenden und legt den Schwerpunkt auf Komfort. Dazu passt auch der bekannte Zweiliter-Dieselmotor, der unter den Vierzylindern schon immer einer der laufruhigeren war. Auch die Achtgang-Wandlerautomatik versucht mit möglichst weichen Schaltvorgängen den gediegenen Fahreindruck zu unterstützen - leider klappt das nicht immer. Die "Advanced Comfort" genannte Komfortoffensive betrifft aber eigentlich hauptsächlich Fahrwerk und Sitze. Das eine wartet mit neu entwickelten Federelementen in den Dämpfern auf, die anderen sollen schlicht einen "hervorragenden Fahrkomfort" bieten. Was soll man sagen? Da ist was dran. Das Fahrwerk ist zwar nicht das einer Luxuslimousine, kann sich im Konkurrenzumfeld aber durchaus sehen lassen und die Sitze sind zwar keine sportlich-umschmiegenden Seitenhaltwunder, aber einfach bequem. Da das Auto konsequent auf Komfort ausgelegt ist, bleibt die Sportlichkeit trotz des pfundigen Motors zwar auf der Strecke, aber das ist kein Problem: Der C5 Aircross ist ein Statement, weg von den SUVs, die oft straff, aber nicht sportlich sind und hin zu einer klar zu erkennenden Ausrichtung. Diese wird unterstützt von der Teillederausstattung in gediegenem Braun.

Zudem wartet der Testwagen in der Topausstattung Shine mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung auf und reinigt die Abgase mustergültig. Das Ganze gibt es aber nicht geschenkt, etwa 40.000 Euro muss man für den Citroen C5 Aircross BlueHDi 180 Stop&Start Shine EAT8 berappen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- ⊕ gelungener Fahrkomfort, sehr gute Abgasreinigung, vorn großzügige Platzverhältnisse, drei Kindersitze auf der Rückbank möglich
- ⊖ hohe Ladekante, Testwagen mit 420 kg Zuladung, Heckklappe öffnet nicht besonders hoch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,3 |
| | Stadtverkehr | 3,8 |
| | Senioren | 2,7 |
| | Langstrecke | 2,5 |
| | Transport | 2,6 |
| | Fahrspaß | 3,1 |
| | Preis/Leistung | 2,6 |

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 BlueHDi 130 ein schmales Notrad geordert werden. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,3 Litern pro 100 Kilometer ergibt sich durch den 52,5 Liter fassenden Tank eine Reichweite von 830 Kilometern. Der Tank für die Harnstofflösung AdBlue ist 17 Liter groß und wird über einen Stutzen neben dem für den Dieseltreibstoff befüllt.

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°-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.



Sehr breite Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten stark 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.

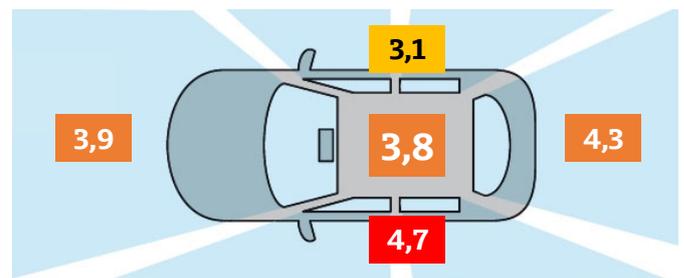
Die zulässige Anhängelast fällt zwar ordentlich, für ein SUV aber nicht üppig aus. Es dürfen gebremste Anhänger bis maximal 1.650 und ungebremste bis 750 Kilogramm gezogen werden, die maximal erlaubte Stützlast beträgt 66 Kilogramm. Insgesamt zuladen darf der Testwagen dürftige 420 Kilogramm, davon 75 auf dem Dach. Diese Werte machen das Argument, einen SUV der Zugfähigkeit wegen zu kaufen, obsolet.

⊕ Die Rückbank besteht aus drei gleichwertigen Einzelsitzen.

Die beim Shine serienmäßigen LED-Scheinwerfer müssen ohne Reinigungsanlage auskommen. Sie leuchten bei Sauberkeit die Fahrbahn recht kräftig und mit einer angenehmen Lichtfarbe, aber nicht perfekt homogen aus.

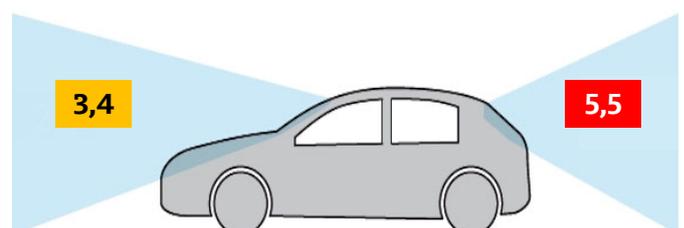
Rundumsicht

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.



Kurvenlicht gibt es nicht, immerhin ist ein über die Nebelleuchten umgesetztes Abbiegelicht dabei.

⊖ Die Scheibenwaschanlage sprüht das Reinigungsmittel direkt vor die Scheibenwischer, eine eigentlich sinnige Lösung.

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 recht groß, die recht hohen Seitenschweller stören aber den Ein- und Ausstieg.

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 Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne kann man bis zur Fensterunterkante 820 Liter verstauen. Belädt man das Ladeabteil dann bis unters Dach, finden 1.370 Liter Platz.

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 steuern.

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

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

Leider verteilen die beiden Düsen pro Wischerblatt das Reinigungsmittel nicht bis zu den Enden des Wischer, weshalb man hier oft trocken wischt: Störende Streifen sind das Ergebnis. Das kann der Citroen C4 Cactus mit nur einer Düse pro Wischer besser.

⊕ 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 kommod ein und aus. Haltegriffe sind am Dachhimmel über allen Türen vorhanden, die beim Shine serienmäßige Umfeldbeleuchtung hilft in der Dunkelheit.



Stolze 405 l Gepäck fasst der Kofferraum des Aircross.

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. Die eine schwache Lampe beleuchtet den Kofferraum nur unzureichend.

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.

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.

⊕ 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.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum liegen auf einem ordentlichen Niveau. 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 V-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 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.

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

2,4 KOMFORT

2,3 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.

2,5 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 genießt man aber nur auf dem Fahrersitz. Hinten sitzt man auf den drei Einzelsitzen auch durch die einstellbare Lehnenneigung ganz angenehm - natürlich nicht so kommod wie vorn.

2,6 Innengeräusch

Der C5 ist kein besonders lautes Auto.. Der Motor drängt sich nur unter Last in den Vordergrund, auf der Autobahn dominieren dann meist die nicht allzu unangenehmen 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 66,7 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

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel mit zwei Litern Hubraum beschleunigt den C5 Aircross sehr kraftvoll - 177 PS und 400 Nm haben nicht allzu viel Mühe, den Citroen anzutreiben. Laut Hersteller beschleunigt der C5 Aircross mit diesem Motor in 8,6 Sekunden auf Tempo 100, bei 211 km/h endet der Vortrieb.

Auch die ADAC Messwerte zeigen die völlig ausreichenden Muskeln des Testwagens: In 5,4 Sekunden beschleunigt er von 60 auf 100 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ PSA kann Diesel, das zeigt der Konzern seit vielen Jahren. Der Vierzylinder zählt zu den besten seiner Art. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben keinen

Grund zur Klage, auch verkneift sich der Franzose ein Brummen bei niedrigen Drehzahlen weitgehend. Vibrationen sind im Lenkrad spürbar, aber nie wirklich störend.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige achtstufige Wandlerautomatik von Aisin hat fast immer die richtige Fahrstufe parat und versucht sich stets an möglichst verschliffenen Schaltvorgängen ohne Rucken. Nicht immer klappt dies, meist aber ist man - vor allem bei gemäßigter Fahrweise - durchaus komfortabel

unterwegs. Ist man mit der von der Getriebesteuerung ausgewählten Stufe unzufrieden, kann man per Schaltwippen nachsteuern.

Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität kann sich sehen lassen, wenn der Wagen auch nicht besonders sportlich ist. Der Citroen reagiert verzögert auf ein dynamisches Anlenken, Spurrinnen nehmen dafür aber wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der Citroen ein gutes 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 entspannt durch den Parcours lenken. 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.

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 Wankneigung des Fahrzeugs gewöhnt hat.

3,0 Bremse

Der Testwagen steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 36,4 Metern - ein solider Wert. Potential für Verbesserung

lässt die Bremsanlage aber. Die Dosierbarkeit ist gut, das Ansprechverhalten ohne Tadel.

1,8 SICHERHEIT

1,2 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.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Crashtestbewertung des neuen C5 Aircross ist noch nicht verfügbar.

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. 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

⊕ 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 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | nicht erhältlich |
|  | 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 |

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 ist vor dem Kindersitzkauf eine Probemontage anzuraten.

1,6 Fußgängerschutz

⊕ Die Front des C5 Aircross ist sehr rund gestaltet, auch liegt der Motor weit unter Motorhaube: Im Kapitel Fußgängerschutz ist ein recht gutes Crashergebnis zu erwarten. Zudem erkennt der beim Shine serienmäßige Notbremsassistent auch Radler und Fußgänger.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Citroen C5 Aircross BlueHDi 180 kann mit einer CO₂-Bilanz von 200 g/km nur 17 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotest einfahren. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Testwagen 6,3 l/100 km und im Außerortsteil 5,4 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 7,7 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe hat der Diesel gut im Griff - insbesondere die Stickoxidemissionen werden durch die Harnstoff-Einspritzung wirkungsvoll eingedämmt. Da auch die Partikel- und sonstigen Emissionen nicht negativ auffallen, erreicht der Citroen hier die volle Punktzahl von 50 Zählern. Die insgesamt erreichten 67 Punkte im Ecotest reichen für drei Sterne.

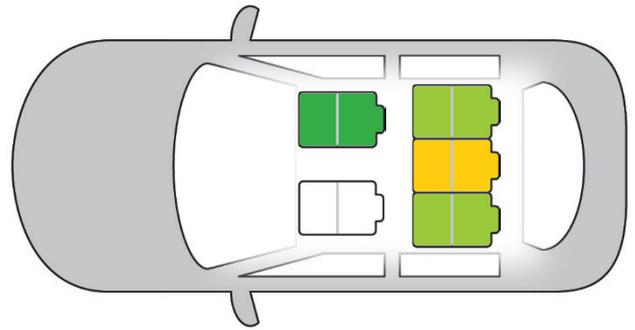
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

36.960 Euro kostet der C5 Aircross Shine mit dem 177 PS starken Diesel mindestens, viel kommt dann aber nicht mehr hinzu. Eigentlich braucht es nur noch den digitalen Radioempfang zu einer vernünftigen Ausstattung. Für das nagelneue Modell

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)

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,3 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

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

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,7 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,3 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

wird zudem eine vergleichsweise gute Wertstabilität erwartet. Die Versicherungseinstufungen kommen dem Fahrzeughalter nicht allzu teuer, die für den Testwagen jährlich fällige Steuer nach WLTP beträgt 340 Euro.

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] | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Preis [Euro] | 23.290 | 29.890 | 28.090 | 32.890 |

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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF | |
| Hubraum | 1.997 cm³ |
| Leistung | 130 kW/177 PS bei 3.750 1/min |
| Maximales Drehmoment | 400 Nm bei 2.000 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 211 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,6 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTC/NEFZ) | 6,4/4,8 l |
| CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ) | 170/126 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 235/55 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.500/1.859/1.688 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.615/495 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 580/1.630 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/1.650 kg |
| Stützlast/Dachlast | 66/75 kg |
| Tankinhalt | 52,5 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Frankreich, Rennes |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,4 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.000 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,4 m |
| Reifengröße Testwagen | 235/55 R18 100V |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 3 ST |
| Wendekreis links/rechts | 11,1/10,9 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,3 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,3/5,4/7,7 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 166 g/km (WTW* 200 g/km) |
| Reichweite | 830 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66,6 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.100 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.690/420 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 405/820/1.370 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 133 Euro | Werkstattkosten | 82 Euro |
| Fixkosten | 152 Euro | Wertverlust | 432 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 799 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 340 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/25/23 | | |
| Basispreis C5 Aircross BlueHdi 180 Stop&Start Shine EAT8 | 39.690 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 04.01.2019 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 43.890 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 7.236 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 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. ¹ 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° (Paket) |
| 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° |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationsystem | 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 (abnehmbar) | 650 Euro |
| Metalllackierung | 590 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.650 Euro (Paket) |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: April 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.