

---

## Vorstellung Citroën C5 Aircross: Ein echter Franzose

Von Matthias Knödler

Citroën hat sich in den vergangenen Jahren neu aufgestellt und definiert. Das liegt auch daran, dass die nobleren Modelle jetzt unter der neuen Marke DS vermarktet werden. Citroën ist eine günstige und zugängliche Marke. Doch der Innovationsgeist, der den französischen Hersteller auszeichnet, ist noch genauso stark ausgeprägt wie früher. Der traditionelle Markenkern soll mit dem so genannten „Advanced Comfort“ betont werden: Mit Design und Technik.

Das Portefeuille der Marke wird jetzt vom neuen C5 Aircross nach oben abgeschlossen. Mit diesem Weltauto, das in 92 Ländern zu haben sein wird, will sich Citroën im kontinuierlich wachsenden SUV-Segment positionieren. Für die erste Ausfahrt standen der kultivierte Blue HDi 180 mit 177 PS (130 kW) starkem Dieselmotor sowie der Puretech 180 mit 181 PS (133 kW) starkem Benziner zur Verfügung. Der Benziner wirkt dabei merklich spritziger als der Selbstzünder. Darunter gibt es noch einen kleineren Benziner und einen Diesel mit jeweils 131 PS (96 kW).

Beide Motorisierungen sind nur in Verbindung mit einem Acht-Gang Automatikgetriebe zu bekommen; das Getriebe schaltet weich und liefert grundsätzlich passende Übersetzungen. Die Schaltpaddel für manuelle Eingriffe sitzen zu dicht an der Lenksäule und sind zu kurz ausgefallen. Offenbar geht Citroën nicht davon aus, dass sie besonders häufig genutzt werden.

Herausragendstes Merkmal des C5 Aircross ist wohl das Fahrwerk. Der Stoßdämpfer wurde ursprünglich für die Rallye Dakar entwickelt, um das Durchschlagen der Dämpfer zu verhindern. Über den Einsatz in der Rallyeserie WRC weiterentwickelt wurde das Fahrwerk bereits im C4 Cactus eingebaut. In der jüngsten Ausbaustufe für den C5 Aircross ist es komfortabler ausgelegt. Federn und Dämpfer arbeiten mit hydraulischem Anschlag für das Ein- und Ausfedern; die Bewegung wird progressiv verlangsamt, um abrupten Anschlag zu vermeiden.

Auf den anspruchsvollen Pisten um Marrakesch, dort wurde der C5 Aircross vorgestellt, lässt sich das Fahrwerk besonders gut testen. Dort ist es oft erforderlich, dem Gegenverkehr auf den unbefestigten Seitenstreifen auszuweichen. Dabei bleibt der Citroën stabil und sicher, ohne daß man abbremsen muss. Schlaglöcher und Bodenwellen werden hervorragend geschluckt. Dabei ist es erstaunlich, dass ein Fahrwerk ohne jegliche elektronische Regelung sowohl hohen Komfort als auch erhebliche sportliche Reserven bietet. Als Einstieg fungieren 17-Zoll-Räder, mit 18-Zöllern ist das Fahrwerk ideal bestückt.

Die Bremse ist harmonisch abgestimmt, die Lenkung ist präzise und vermittelt das Gefühl perfekter Kontrolle. Auf den „Sport“-Modus kann man getrost verzichten: Die Lenkung wird schwergängiger, das Fahrwerk bleibt unverändert. Und im Modus „Grip Control“, der die SUV-Gene betonen soll, ist in steilerem Schottergelände schnell die Grenze erreicht.

Der Innenraum des C5 Aircross ist typisch französisch, nämlich bequem und praktisch. Die Sitze sind stark aufgepolstert und geben guten Seitenhalt, der auch sportlicheres Fahren verträgt. Auf dem Leder rutscht man leicht, die hochwertig anmutenden Stoffe sind deshalb die erste Wahl. Hinten gibt es drei vollwertige Sitze, nicht zuletzt um Kunden, die von Großraumlimousinen kommen, bedienen zu können.

Der Qualitätseindruck der Oberflächen überzeugt. Selbst das Hartplastik im

---

Handschuhfachbereich und an den Seitenverkleidungen ist durchdacht und ansprechend gestaltet. Die Innenausstattung ist qualitativ konsistent. Variabilität und Raumangebot sind erstklassig. Mit 580 bis 1630 Litern Ladevolumen und 33 Litern Ablagefläche ist dieser Citroën einem Großteil der Konkurrenz überlegen.

Die Instrumente sind gut ablesbar und nicht mit Informationen überfrachtet. Besonders angenehm ist, dass die ganze Motorhaube überschaut werden kann. Die Frontscheibe ist serienmäßig in Dämmglas ausgeführt, die vorderen Seitenscheiben optional. Damit sinkt der Geräuschpegel auf ein ungewöhnlich niedriges Niveau.

Nicht ganz perfekt funktionieren die maximal 20 Assistenzsysteme, die im unorthodoxen Verkehr Marokkos rasch an ihre Grenzen stoßen. Immerhin arbeitet der Spurassistent harmonisch und ohne abruptes Einlenken.

Der Citroën C5 Aircross kommt Anfang 2019 zu Preisen ab 23 290 Euro auf den Markt; später sollen elektrifizierte Varianten dazukommen. Die dürften dann deutlich teurer werden. (ampnet/mkn)

#### Daten Citroën C5 Aircross Blue HDi 180

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 3500-2750 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 211 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 124 g/km (Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1615 kg / max. 575 kg  
Kofferraumvolumen: 580–1630 Liter  
Max. Anhängelast: 1650 kg  
Bereifung: 215/65 R 17  
Basispreis: 32 890 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen C5



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen C5



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen C5



Citröen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Citroën C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën C5



Citroën C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën C5



Citroën C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën C5



Citroën C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën C5



Citroën C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën C5

---



Citroën C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler