
Fahrbericht Citroën C5 X: Drei unter einer Blechhaut

Von Walther Wuttke

Die großen Limousinen von Citroën, die von Gangstern mit Komfort- und Tempoanspruch ebenso bevorzugt wurden wie von den meisten Präsidenten der Grande République, verschwanden vor fünf Jahren sang- und klanglos von den Straßen, als die Produktion des C5 in Europa eingestellt wurde. Doch nun wagt sich die Marke mit dem Doppelwinkel wieder in dieses Segment mit einer, wie könnte es anders sein, eigenwilligen Lösung, die Elemente der klassischen Limousine mit den Eigenschaften eines Kombis und dank der erhöhten Karosserie SUV-Attribute in sich vereint.

Die Komposition aus den drei Designlinien könnte auch einfach als Fließheck-Limousine durchgehen, doch das klang der Pariser Kreativabteilung wahrscheinlich zu banal. Der C5 X setzt auf jeden Fall die Citroën-Tradition fort, stets etwas anders zu sein als der Rest der automobilen Welt, was in der Vergangenheit immer wieder zur Folge hatte, dass in den meisten Berichten das Wort „gewöhnungsbedürftig“ auftauchte. Nun zur Beruhigung, „gewöhnungsbedürftig“ ist am C5 X nichts. Das neue Flaggschiff der Marke mag mit seinem Design etwas aus dem Rahmen fallen, ansonsten stellt er seine Fahrer (und Fahrerinnen) nicht vor Probleme und lässt sich intuitiv bedienen.

Fünf Jahre haben die Entwickler in Paris an dem neuen Modell gearbeitet, und das Ergebnis ist allen Marketingfloskeln zum Trotz die Rückkehr zur klassischen Reiselimousine, die zum Marktstart mit drei Motorisierungen angeboten wird: Die Basis bildet der Pure Tech 130, der von einem 1,2-Liter-Dreizylinder mit 130 PS (96 kW) angetrieben wird, der sich überraschend gut in dem 4,8 Meter langen C5 X schlägt. Wie seine Artgenossen leistet sich der Antrieb einen leicht rauen Auftritt, der allerdings nicht lästig wird. Der Pure Tech 180 kommt mit einem 1,6-Liter-Vierzylinder und 180 PS (132 kW) auf den Markt, und die Rolle als Top-Modell übernimmt der Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 225 PS (166 kW). Mit dem elektrifizierten C5 X setzt die Marke ihre Elektrostrategie weiter fort, und „im Jahr 2025 wird die gesamte Marke elektrifiziert sein“, erklärte Citroën-Sprecher Benjamin Delmoray bei der Vorstellung des neuen Modells.

Den Verbrauch des Plug-in-Hybrids gibt Citroën mit 1,4 Litern auf 100 Kilometer ein. Klingt gut, ist aber wenig realistisch. Allerdings sind 3,8 Liter, gefahren im Hybrid-Modus – daneben stehen noch die Einstellungen Komfort, Eco und elektrisch zur Wahl – nicht schlecht. Die versprochene Reichweite von rund 60 Kilometern lässt sich zudem durch gezielten Einsatz der Rekuperationsmöglichkeiten noch verbessern.

Limousinen von Citroën überzeugten in der Vergangenheit vor allem durch ihre Komforteigenschaften. Die hydropneumatische Federung ließen DS, CX und Co. über die Landstraßen und Autobahnen schweben, und an diese Tradition schließt der neue C5 X wieder an. Zusammen mit den Advanced-Comfort-Sitzen bügelt die gleichnamige Federung die schlimmsten Defizite der Infrastruktur weg. Diese Kombination spendierten die Ingenieure den Verbrennermodellen. Eine verfeinerte Version kommt in der Plug-in-Version zum Einsatz, wo die bereits komfortbetonte Technik mit einem adaptiven Fahrwerk kombiniert wird, die in ihren Eigenschaften das Niveau der hydropneumatischen Federung vergangener Tage erreicht. Dabei lässt sich der C5 X durchaus dynamisch bewegen und zeigt bei einer ersten Ausfahrt rund um Barcelona, dass kurvenreiche Landstraßen durchaus sein Revier sind.

Dank des Radstands von 2,78 Meter herrschen im Innenraum großzügige Platzverhältnisse, und auch der Kofferraum ist mit einem Volumen von 545 Litern (1640 Liter bei umgeklappter Rückbank) reisetauglich. Das Head-up-Display informiert über die wichtigsten Daten, und der zentrale Bildschirm lässt sich den individuellen Wünschen der Kundschaft entsprechend programmieren. Der Mensch hinter dem Lenkrad und seine

Passagiere blicken auf hochwertige und gut verarbeitete Materialien. Bereits in der Basisversion kommt der C5 X gut ausgestattet zu den Kunden. Das komfortable Fahrwerk gehört unter anderen ebenso zur Serie wie die Komfortsitze, Geschwindigkeitsregler und eine 180-Grad-Rückfahrkamera, die angesichts der schlechten Sicht nach hinten auch unbedingt notwendig ist. In den höheren Ausstattungslinien kommen der Highway-Driver-Assist für halbautonomes Fahren, das feine Head-up-Display und ein beheizbares Lenkrad hinzu.

Die Preisliste beginnt bei 35.730 Euro für den Dreizylinder Pure Tech 130, der C5 X Pure Tech 180 kostet mindestens 40.930 Euro, und für die Plug-in-Hybrid-Variante wechseln mindestens 44.980 Euro den Besitzer, was sich dank der Umweltprämie auf 38.803 Euro reduziert. (aum/Walther Wuttke)

Daten Citroën CX 5X Plug-in-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,80 x 1,86 x 1,48

Radstand (m): 2,78

Antrieb: R4-Benziner, 1589 ccm, Plug-In-Hybrid, Frontantrieb, 8-Gang-Automatik

Gesamtleistung: 165 kW / 225 PS

Max. Drehmoment: 360 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,8 Sek.

Elektr. Reichweite: 60 km (WLTP)

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,4 Liter

Effizienzklasse: Euro 6d-ISC-FCM

CO₂-Emissionen: 30 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1797 kg / max. 463 kg

Preis: 44.980 Euro

Bilder zum Artikel



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën C5 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis
