



Fotos: Michael Blumenstein

Der Citroën C5 X ist ein Gesicht in der Menge. Der Franzose, der im chinesischen Shenzhen zusammen mit dem DS9 produziert wird, positioniert sich größtmäßig (4,81 Meter) perfekt in die Mittelklasse. Optisch will er ein Mix aus Limousine, Kombi und SUV sein

Anders unterwegs

Mit dem Citroën C5 X haben die Franzosen ein interessantes Fahrzeug im Programm, das mit den Traditionen der Mittelklasse bricht und alte Citroën-Tugenden aufleben lässt. Wir fahren den Plug-in-Hybrid mit 225 PS.

Citroën ist ... Citroën eben. Anders. Das war nicht immer so, aber „früher“ mehr als „zuletzt“, was der Marke nicht gutgetan hat. Seit einiger Zeit gehört auch Citroën zur Stellantis-Welt und ist damit eine Marke unter 14 anderen – ja: 14. Das Flaggschiff der Franzosen ist der C5 X, auch wenn dieser im chinesischen Shenzhen produziert wird und mit dem DS 9 vom Band läuft. Das findet offensichtlich der französische Staatspräsident Emanuel Macron wenig prickelnd, weshalb er im (gepanzerten) SUV DS7 gefahren wird: Vive la France.

Zurück zum Chinesen: Was hat das 4,81 Meter lange Fahrzeug auf der Habenseite? In jedem Fall die Citroën-Tugend eines wirklich komfortabel schaukelnden (Adaptiv-)Fahrwerks. Hier besinnt sich Citroën auf seine Historie, was schön ist, wenn man es erwartet oder gar erhofft. Wer den klassischen Benziner (130-PS-Dreizylinder) wählt, die einzige Option zu zwei Plug-in-Versionen (mit 180 und 225 PS), fährt allerdings mit einem Standard-Fahrwerk. Ob das schlechter funktioniert, wissen wir

nicht. Als kleinen Kritikpunkt muss sich der anpassbare Unterbau eine latente Polterneigung attestieren lassen. Nicht dramatisch, denn wir befinden uns eben nicht im Premiumsegment, in dem Citroën mit dem C5 X dennoch gern fischen möchte.

Fein, aber kein Premium

Dass das nicht ganz gelingt, merkt man an Kleinigkeiten wie der Jalousie fürs Schiebedach (1.008 Euro). Kein Sliden, Swipen oder Tastedrücken, hier muss profan per Hand hin- und hergeschoben werden. Auch fehlt eine Verkleidung des Türrahmens. In der Klasse möchte man nicht auf lackierte Türrahmen schauen – einige Hersteller kaschieren das mit einer schwarzen Folie oder dunklen Lackierung an dieser Stelle. Apropos schauen: Die LED der Spiegelblinker blenden nachts je nach Sitzposition. All das passt auch nicht ganz zu diesem Citroën, der mit cleveren, feinen und ausgefallenen Details aufwartet. Die Bedienung der elektrischen Sitzverstellung

des Beifahrersitzes aus dem Fond kennen wir beispielsweise von Hyundai – schön, wengleich der Beinraum im Fond so oder so generös ist. Hochwertig und weich schmeichelt das Leder (672–1.723 Euro) dem menschlichen Körper, was sehr gut zum Charakter des C5 X passt – allen veganen Trends zum Trotz. Diese Alternativen fühlen sich übrigens nie auch nur annähernd so gut an. Die Metall-Fußstütze sieht nicht nur hochwertig aus, sie ist auch sehr sinnvoll und schon den Teppich langfristig vor unüblicher Abnutzung.

Die Designer haben das Cockpit besonders gestaltet und versucht, viele der Stellantis-Gleichteile zu kaschieren. Teils ist das gelungen, teils nicht. Mit dem Klavierlack haben sie es etwas übertrieben. Nicht nur, dass dieser oft die Sonne spiegelt und den Fahrer blendet – das Schwarz staubt extrem schnell ein, verkratzt bereits beim Hinschauen und die Fingerabdrücke sammeln sich auf dieser Glatzfläche. Ergo: Das Auto sieht immer pflegebedürftig aus. Dabei zeigen die Franzosen direkt darüber mit



Das Design des Citroën C5 X ist einzigartig. Die große Heckklappe bringt sogar noch praktische Aspekte zur eleganten Linienführung. Viel Platz gibt es drin und etwas mehr Bodenfreiheit draußen. Die Reifengröße 205/55 R19 ist ungewöhnlich

dem hellen Holzimitat, wie eine freundliche und hochwertig anmutende Alternative aussehen kann.

Gut gelöst hingegen: Im C5 X muss gar nicht so viel getoucht werden, denn die Klima-Bedienung gelingt dankenswerterweise schnell, einfach und zuverlässig mittels der Schalter und Tasten. Auch einen Home- und einen Lautstärke-Knopf haben die Ingenieure, Designer und Controller

zugelassen. Und beim Touchscreen lassen sich Favoriten speichern, um schnell zur gewünschten Funktion zu gelangen.

Dicke Ledersessel

Die erwähnten Leder-Fauteuils sind sehr bequem und man fühlt sich in ihnen geborgen – auch auf langen Strecken („Advanced-Comfort-Sitze“ in der gefahrenen Top-Ausstattung „Shine Pack“). Das Platzangebot ist sehr gut – und war erwartbar. Denn die Karosserieform irgendwo zwischen Limousine, Kombi und SUV ist speziell und lässt Raum im Inneren zu. Auch ins Gepäckabteil passt viel. 485 Liter sind es beim Plug-in-Hybrid und 545 beim klas-

sischen Verbrenner, der an der Stelle keine Zusatzbatterie mit sich rumschleppt. Die Heckklappe ist groß, schwingt aber nicht hoch genug auf und nervt beim Öffnen und Schließen mit einem Gepiepe, das niemand hören will. Die rund 12 kWh große Batterie soll für 60 Elektro-Kilometer reichen. Wer mit gut 40 rechnet, ist deutlich näher an der Realität. An den 22-kW-Ladesäulen, wie sie in Städten oft zur Verfügung stehen, wird mit 7,4 kW (Option, 336 Euro) recht flott geladen. An der 11-kW-Wallbox kommen in jedem Fall lediglich 3,7 kW an, was den Ladevorgang verlängert. Ob man den Mehrpreis für den 7,4-kWh-Onboardlader zahlen will, entscheidet die am häufigsten genutzte Infrastruktur.

Nur 40 Liter Tankinhalt

Ob mit oder ohne Strom: So richtig weit kommt man im C5-X-Plug-in-Hybrid nicht. 40 Liter Tankinhalt sind für Langstreckenfahrer ein Problem. Vor allem für die, die eher auf der linken Spur der Autobahn unterwegs sind. Denn bei flottem Tempo und leerem Akku genehmigt sich der Franzose durchaus auch mal 13 Liter. Wer hingegen alle 100 Kilometer lädt, kommt im Hybridmodus mit rund fünf Litern aus – alles dazwischen hängt vom Fahrerfuß und von den Einsatzbedingungen ab. Und klar. The-

Citroën C5 X Phev 225 Shine Pack

Testwagenpreis: 45.839 € (netto)

R4/1.598 cm³ | 133 kW/181 PS

Elektromotor: 81 kW/110 PS

Systemleistung: 165 kW/225 PS

360 Nm | 7,9 s | 233 km/h | 8-Gang-AT

Reichweite: 63-WLTP-Kilometer

Batteriekapazität: 12,4 kWh (netto)

AC: 3,7 kW (Serie), 7,4 kW (Option)

Verbrauch: 1,2 S + 12,4 kWh auf den ersten 100 km | 28 g/km

4.805 x 1.865 x 1.485 mm

Kofferraum: 485–1.580 l

HK: 15 | **TK:** 21 | **VK:** 25

Wartung: jährlich/30.000 km

Garantie: 2 Jahre | 8 Jahre oder 160.000 km (Akku)



Die Ladepformance des Plug-in-Hybridsystems leistet serienmäßig nur 3,7 kW. Für 400 Euro Aufpreis (brutto) erhält man die 7,4-kW-Option, die dann den rund 12,5 kWh großen Akku des Franzosen in gut 1,5 Stunden wieder befüllt



■ 1 Das Cockpit des Citroën C5 X ist eigenwillig, lässt sich aber auch aufgrund diverser physischer Bedienelemente einfach durchblicken und justieren ■ 2 Die Bedienung der Achtgang-Automatik kennt man mittlerweile aus dem Stellantis-Universum. Richtig hochwertig wirkt die Bedieneinheit in der Mittelkonsole indes nicht ■ 3 Die Rückfahrkamera hat eine Waschdüse (hier der kleine Schnippel). Das Aktivieren gelingt (kompliziert) übers Infotainment-Menü ■ 4 Das Interieur des Citroën C5 X wirkt in vielen Teilen hochwertig. Viel Platz gibt es in jedem Fall vorn wie hinten ■ 5 Die Ledersitze „Paloma“ gibt es ausschließlich in der Top-Version Shine Pack in Verbindung mit komfortablen Komfortsitzen ■ 6 Helles Holzimitat sieht gut und modern aus. Der schwarze Klavierlack hingegen staubt schnell ein, ist kratzeranfällig und „fettfingeraffin“ ■ 7 60 Liter fehlen dem Plug-in-Hybriden im Vergleich zum Benziner, dennoch können 485 bis 1.580 Liter Gepäck in den Kofferraum geladen werden. Die Heckklappe dürfte höher öffnen und aufs Gepiepe könnte man verzichten

oretisch kann man stets mit Strom fahren, doch 30 kWh lautet nicht selten der Stromverbrauch für 100 E-Kilometer.

Die Achtgang-Automatik agiert in Verbindung mit dem 1,6-Liter-Turbo und dem Elektroantrieb teils souverän, teils hektisch. Und wer voll beschleunigt, bekommt vom Vierzylinder was auf die Ohren. Im-

merhin geht es flott voran, solange Reststrom im Akku ist. Ist der bei einer langen Autobahnfahrt leer, tut sich die Limousine ab 180 km/h zusehends schwer und die Höchstgeschwindigkeit von 233 km/h rückt ins Reich der Fantasie. Am wohlsten fühlt sich der C5 X bei Tempo 150. Da ist er durch eine gute Geräuschisolierung leise

(Doppelverglasung in der gefahrenen Top-Ausstattung) und souverän unterwegs mit dem Potenzial, Zwischenspurts einzulegen. Für entspannte Vielfahrer taugt genau bei dieser Gangart aber wohl der 1,2-Liter-Benziner mit lediglich 130 PS eher. Dann noch die 294 Euro ins „Hi-Fi-System“ investieren und dem Musikgenuss steht nichts

im Weg. Es braucht eben nicht immer große Namen wie Harman/Kardon, Bose, Focal oder Bang & Olufsen mit entsprechenden Aufpreisen.

Weniger überzeugend funktioniert hingegen die Schilderererkennung. Immer wieder unverständlich, wie häufig vom autonomen Fahren schwadroniert wird, wenn nicht einmal die Temposchilder zuverlässig erkannt werden. Das ist jedoch nicht nur ein Problem des Citroën C5 X, das schaffen auch Premiumanbieter keineswegs zuverlässig. Beim Franzosen fehlt es den Assistenzsystemen aber generell etwas an Feinschliff. Die letzten zehn Prozent bis zur Perfektion sind eben die teuersten und auf die verzichtet (auch) Citroën.

Der Verzicht spiegelt sich wiederum nur marginal im Preis wider. Citroën war trotz seiner exponierten Stellung stets eine be-

zahlbare Marke. So beginnt die Preisspirale beim C5 X immerhin bei 31.806 Euro (netto) für den 130-PS-Benziner mit Achtgang-Automatik und vernünftiger Ausstattung. Aber wer sich beim Audi A4 zurückhält, bekommt diesen mit ähnlicher

Ausstattung (und 150 PS) für rund 4.000 Euro mehr. Wer aber beim C5 X wegen der günstigen Besteuerung auf eine der beiden Plug-in-Hybride schießt, muss mindestens 8.500 Euro mehr einkalkulieren als beim Basis-Benziner und freut sich dann über 180 PS Gesamtleistung. Wer den von uns gefahrenen zweiten Plug-in-Hybrid mit 225 PS sein Eigen nennen möchte, muss mindestens 42.000 Euro ausgeben und dann ist man in Regionen, in denen man fast zu einem BMW 320e greifen könnte, wenn man denn wollte. Und wenn man bedenkt, dass der Franzose in China produziert wird, ist er auf einmal gar nicht mehr so preiswert.

Der Vorteil des Citroën: So richtig viel Konkurrenz gibt es nicht. Denn die Karosserieform ist extravagant und einmalig, was den Reiz des Fahrzeugs ausmacht. *mb*

DAT-PROGNOSE

Citroën C5 X Phev

Shine Pack

Mit Extras nach 36 Monaten

15.000 km/Jahr: 45,7 %

25.000 km/Jahr: 41,2 %

40.000 km/Jahr: 34,6 %



Anzeige

VMF – IN ZUKUNFT BESTENS FAHREN.

GEMEINSAM STARK AM MARKT!



www.vmf-verband.de

NEUTRALE LADE-STATION DER ELEKTROMOBILEN ENTSCHEIDER



Die Entwicklung der Elektromobilität wirft viele Fragen auf. Von der Wahl des Fahrzeuges bis zur Ladeinfrastruktur. Von der zukunftsweisenden Batterietechnik bis zum optimalen Förderprogramm.

Mobilitätsdienstleister ein wertvoller Impulsgeber und Inspirationspartner. Völlig neutral, stets praxisorientiert und mit viel Weitblick bringen die VMF-Mitglieder die Entscheider in Unternehmen auf die Überholspur. Deren Wissensvorsprung hilft ihnen dabei, dass E-Mobilität nicht zur Äh-Mobilität wird.

Eine Studie des VMF und des Fraunhofer-Instituts zur Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland bis 2025 sowie ein Whitepaper zur Kostenentwicklung bei Elektrofahrzeugen sind jetzt über den VMF gegen Schutzgebühr erhältlich.



Experten für Mobilität im Wandel