
Vorstellung Citroen C5 Aircross: Wachstum nach oben

Von Jens Meiners

Dass das stärkste Marktwachstum in absehbarer Zukunft bei den Crossover-SUV liegen wird, dürfte auch noch der letzte Beobachter verstehen, wenn er sich das Programm der Marke Citroen ansieht. Denn die seit jeher technischem Fortschritt und modernem Design verpflichteten Franzosen bieten praktisch nur noch Fahrzeuge dieses Segments an – mit Ausnahme der Großraumlimousine C4 Spacetourer.

Jetzt komplettiert Citroen das Modellprogramm mit einem weiteren Crossover – dem C5 Aircross. Der mit 4,50 Metern relativ kurze, dafür jedoch 184 Zentimeter breite und 167 Zentimeter hohe Fünftürer schließt die Citroen-Palette bis auf weiteres nach oben ab. Mit seinem relativ kurzen, aber hohen Vorderwagen wirkt er bullig und solide, der die Tagfahrlichter verbindende obere Lufteinlass formt exakt in der Mitte den berühmten Citroen-Doppelwinkel, der allerdings mittlerweile als abgerundeter Bogen neuinterpretiert wurde.

An den unteren Flanken findet sich eine reduzierte Variante der mit dem kultigen C4 Cactus erster Generation eingeführten „Airbumps“; sie sind, wie auch die vorderen Lufteinlässe, wahlweise mit farbigen Ziereinsätzen garniert. Das Heck glänzt übrigens mit „kalten“, verchromten Auspuffblenden, die dreidimensional ausgeführt sind und weit in die Tiefe reichen; hier könnte sich beispielsweise Audi durchaus eine Scheibe abschneiden. Insgesamt ist die Form eigenständig und sehr markentypisch; die Designer haben eine gefällige Linie gefunden, die zur Marke passt.

Das gilt insbesondere auch für das Interieur, das zwar auf Extravaganzen verzichtet, sich aber dennoch deutlich von klassenüblicher Langeweile abhebt. Die sorgfältig verarbeiteten, kantig abgesteppten Sitzpolster atmen im besten Sinne eine Retro-Formensprache der 70er Jahre, vor allem jedoch sind sie außerordentlich bequem. Die Armaturentafel wirkt futuristisch und die Graphik der TFT-Instrumentierung ist so eigenständig wie reduziert. In der Automatik-Variante präsentiert sich der Wählhebel als moderne Skulptur. Zur Personalisierung stehen verschiedene Farbkonzepte zur Verfügung.

Übrigens steht eine große Zahl von Assistenz- und Telematiksystemen zur Verfügung. Citroen ist im Bereich Konnektivität seit jeher führend; schon auf Basis des verflornten Xsara gab es eine Variante namens Windows CE, die viele aktuelle Technologien vorwegnahm. Heute gibt es im C5 Aircross unter anderem eine Full-HD-Kamera – passend zum Urteil des Bundesgerichtshofs, dass derartige Aufzeichnungen in einem Gerichtsverfahren unter Umständen verwertet werden dürfen.

Für Vortrieb sorgen zum Marktstart zwei Otto- und zwei Dieselmotoren. Die Einstiegsmotorisierungen leisten 130 PS und sind an eine Sechs-Gang-Handschaltung gekoppelt; den Diesel gibt es gegen Aufpreis auch mit einer Acht-Stufen-Automatik. Dieses Getriebe ist bei den jeweils 180 PS starken Spitzenmotoren obligatorisch.

Ab Ende 2019 wird es einen Plug-in-Hybrid geben, der mit einer rein elektrischen Reichweite von maximal 60 Kilometern aufwarten soll und dann mit den bei diesem Antriebskonzept üblichen, politisch gewollten Phantasie-Verbrauchswerten aufwarten dürfte. Doch das darf man Citroen nicht vorwerfen. Einstweilen bleibt der Diesel dort ohnehin das weltweit wichtigste Antriebskonzept.

Und das ist kein Wunder, denn die drehmomentstarken und laufruhigen Diesel passen besonders gut zum komfortbetonten Charakter des C5 Aircross. Die aus dem Rallyesport

entwickelte Federung mit besonders großen Federwegen und hydraulischen Anschlägen sorgt für ein in diesem Segment unerreichtes Komforterlebnis.

Und damit ist der C5 Aircross eigentlich ein ganz typischer Citroen: Mit sänftenartigem Komfort, eigenständigen Designlösungen und technischen Innovationen leitet er überzeugend den Übergang der Marke in die 20er Jahre dieses Jahrhunderts ein. Nur ein bisschen höher als bisher steht er auf den Rädern. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Citroen C5 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



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
