



## Citroen DS3 VTi 95 Chic

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(70 kW / 95 PS)

**C**itroen startet einen Angriff auf den bisher konkurrenzlosen Mini. Seit März 2010 wird der DS3 auf dem Markt angeboten. Optisch ist er frisch gestaltet und macht kein Geheimnis daraus, in welches Marktsegment er sich drängt. Er wird mit drei Benzinmotoren (Leistung zwischen 70 kW und 115 kW) und zwei Dieselmotoren (68 kW und 82 kW) angeboten. Die Topmotorisierungen haben Sechsgang-Schaltgetriebe, sonst sind Fünfgang-Schaltgetriebe verbaut. Der 88 kW-Benziner ist auch mit einer Viergang-Automatik erhältlich. Der Charakter des kleinen Franzosen ist jugendlich sportlich, der Komfort beschränkt sich auf das Nötigste. Dem Mini wird der DS3 das Wasser nicht reichen können, er ist allerdings auch wesentlich erschwinglicher. Alles in allem ist der Citroen DS3 ein optisch gelungenes Spaßfahrzeug, das aber bei genauer Betrachtung den einen oder anderen Schönheitsfehler hat.

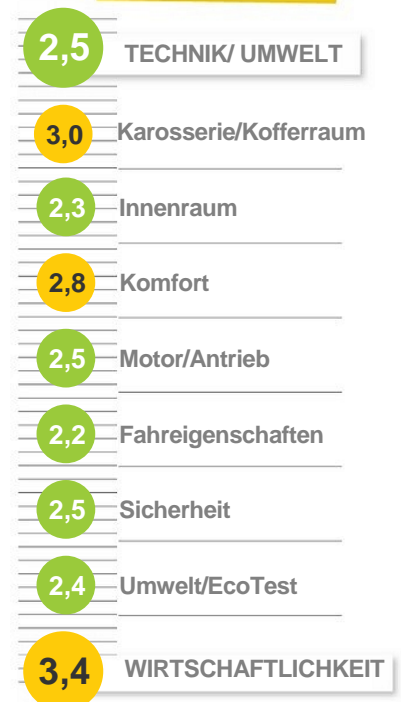
**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u. a.: Mini One, Alfa Romeo MiTo

**+** großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, sehr sauberes Abgas, sicheres Fahrwerk, gute Fahrleistungen

**-** hohe Betriebskosten, hoher Wertverlust



### ADAC-URTEIL



3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

### Verarbeitung

Weder die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums noch die Material-Qualität des Innenraums können überzeugen. Die Karosserie fällt auf durch hässliche Schweißpunkte. An den Schweißnähten ist das Blech unschön gefalzt, die Nähte sind kaum abgedichtet. Die Kunststoffteile im Innenraum sind schlecht zugeschnitten, passungenau, teils stehen scharfe Kanten. Die Kunststoffqualität ist wechselhaft. Die Einzelteile sind teils schlecht befestigt und wackelig. Eine mögliche Zuladung von 427 kg und eine zulässige Dachlast von 70 kg sind durchschnittliche Werte.

⊕ Die lackierten Kunststoffteile wirken ansprechend, ebenso das mit Leder überzogene Lenkrad und der Schalthebel. Der schöne Schaltknopf aus Metall kann allerdings bei winterlichen Temperaturen als unangenehm kalt empfunden werden. Das geschäumte Armaturenbrett fasst sich gut an.

⊖ Einzig ein kleiner Spritzschutz für die Riemenseite des Motors ist vorhanden, sonst ist der Motorraum unten komplett offen und neigt zum Verschmutzen. Aerodynamische Hilfen sind am Fahrzeugboden kaum verbaut. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Stoßleisten sind an den Türschwelleren nicht verbaut. Sie neigen zum Zerkratzen. Die winzigen Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen reichen kaum in den besonders gefährdeten Bereich, die vordere ist zudem lackiert. Seitlich sind weit unten Chromleisten verbaut, welche zumindest manche anschlagende Tür abwehren können. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, ein Notrad inklusive Bordwerkzeug kosten 60 € Aufpreis. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

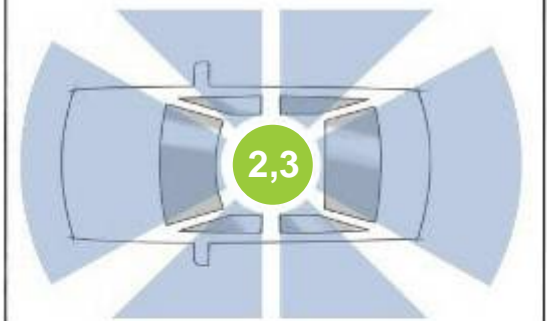
2,6

### Sicht

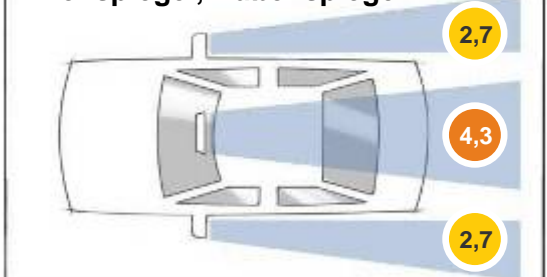
Das vordere Fahrzeugende kann man nur abschätzen. Das hintere ist gut sichtbar, aber die hohe Scheibenkante kann Hindernisse verdecken. Die Außenspiegel bieten durchschnittliche Sicht nach hinten. Optional war beim Testwagen hinten eine optische und akustische Einparkhilfe verbaut.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug sind sehr gut erkennbar. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung bekommt der DS3 ein gutes Ergebnis, die Dachsäulen sind nicht übermäßig breit ausgeführt. Das Wischerfeld ist nur nach rechts oben zur Ampel eingeschränkt, sonst wird die Frontscheibe großflächig gereinigt. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. LED-Tagfahrleuchten, die im vorderen Stoßfänger integriert sind, sorgen auch bei Tag für gute Erkennbarkeit.

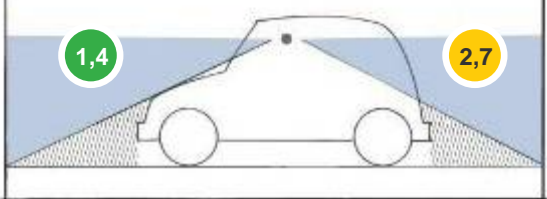
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die breiten Dachsäulen und die hohe Fensterlinie schränken die Sicht, besonders nach schräg hinten, doch ein.

– Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich weder vorne noch hinten sehr einfach. Auf allen Plätzen muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden. Die Vordersitze rasten vorgeklappt nicht ein, was den Zugang auf die Rücksitzbank zusätzlich erschwert. Verriegelt werden die Türen per serienmäßiger Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfühlen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert. Die Türaufhalter sind schwach ausgeführt, die erste Raste öffnet die Türen bereits zu weit.

+ Die Schweller sind flach ausgeführt. Die Dachlinie ist hoch gehalten, weswegen kaum Gefahr besteht, den Kopf anzustoßen. Bis auf den Fahrer hat jeder Insasse einen Haltegriff zur Verfügung. Die Griffe für die Fondpassagiere sind an den B-Säulen angebracht. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.

### 3,0 Kofferraum-Volumen\*

Mit 245 Litern liegt das Kofferraumvolumen des kleinen Franzosen im Mittelfeld. Klappt man die Rücksitze um, so stehen immerhin 505 Liter zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenkante).



**Mit 245 l bietet der DS3 geringfügig weniger Platz für das Gepäck als die technische Basis C3 (260 l)**

### 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung, die durch die geöffnete Heckklappe frei gegeben wird, ist durchschnittlich groß. Zur Außenseite der Karosserie wird viel Platz verschenkt. Das Format des Laderaums ist ebenso Mittelmaß. Das runde Heckblech verhindert die optimale Ausnutzung des Volumens. Gut 1,80 m schwingt die Heckklappe nach oben.

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, nur der Griff dazu ist sehr schmal ausgeführt und meist verschmutzt. Der Kofferraum ist nicht sehr tief gebaut, deswegen können auch Gegenstände, die bis zu den Sitzen vor gerutscht sind, gut erreicht werden.

– Die Ladekante liegt zu hoch. Von außen müssen 75 cm überwunden werden. Will man Gepäck aus dem Kofferraum nehmen, so muss man es 25 cm hoch heben. Nur kräftige Personen wird das nicht belasten. Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe im Laderaumboden und die Rückenlehnen der Sitze können nicht komplett flach gelegt werden, was das Durchladen behindert. Die Beleuchtung des Kofferraums ist schwach.

### 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert gut und ist leichtgängig, allerdings braucht man zum Hochklappen immer zwei Hände, da der Gurt im Weg ist. Kleine Gegenstände können mit einem Gepäcknetz befestigt oder in der Reserveradwanne untergebracht werden.

Die Pedalerie ist etwas eng gebaut und das Bremspedal hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Der Schalthebel wurde tief platziert und ist vor allem bei Verwendung der Armlehne schwer zu erreichen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, liegt aber gut zur Hand. Außer der Betätigung der Luftdüsen sind alle Bedienelemente nachts beleuchtet. Das Bedienteil des Radios ist zu weit unten angebracht und baulich vom Display getrennt, welches optimal platziert wurde. Die Bedienung des Radios ist nicht einfach aufgebaut, es kann aber von Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden. Auf den vorderen Plätzen ist die Anzahl der Ablagen nicht besonders üppig. Eng bemessen ist der Raum auf der Außenseite der Vordersitze, Höhen- und Lehnenverstellung sind deswegen schlecht erreichbar. Die Lehneneinstellung hat eine grobe Rastung.



**Kann die Funktionalität gerade noch so überzeugen, gibt die Verarbeitungsqualität im Innenraum jede Menge Anlass zur Kritik. Hier bieten die meisten Konkurrenten deutlich mehr.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß, tendenziell aber etwas tief. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden optional von Sensoren gesteuert. Die Klimaregelung ist einfach gehalten und deswegen übersichtlich gestaltet. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Das Fahrerfenster hat eine Antipp-Automatik. Groß für diese Fahrzeugklasse ist das Handschuhfach. Gut abzulesen sind die Armaturen, mit Ausnahme des rot gepixelten Displays. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut. Serienmäßig sind der vorwählbare Tempomat und der Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord, das Navigationssystem kostet Aufpreis.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit welchem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden. Ablesbare Schalterstellungen wären sinniger. Viele Bedienelemente sind vom Lenkrad verdeckt. Die Verstellung der Displaybeleuchtung ist unsensibel. Für die hinteren Passagiere gibt es einzig und alleine kleine Ablagefächer in den Seitenverkleidungen. Die Kühlwassertemperatur wird nur durch Kalt- und Heißsymbole signalisiert. Leselampen gibt es nicht. Nur bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet. Im angeschnallten Zustand können die die Türen kaum erreicht werden, wenn sie voll geöffnet sind.

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist herrschaftlich bemessen, das subjektive Raumempfinden für einen Kleinwagen hervorragend. Personen bis über 1,90 Meter Körpergröße können bequem Platz finden. Die Kopffreiheit ist einwandfrei.

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot mittelmäßig.

– Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von Personen bis 1,71 m Körpergröße genutzt werden. Eine entspannte Sitzposition gibt es auf der Rücksitzbank nicht.

## 2,8 KOMFORT

### 2,9 Federung

Das Fahrwerk ist kompromisslos sportlich abgestimmt, poltert aber nicht übermäßig. Einzelhindernisse werden ordentlich abgefangen. Nickbewegungen treten nur aufgrund des kurzen Radstands bei vielen kurzen Wellen auf. Bei Beladung kann die Federung der Hinterachse verhärten.

+ Lange Fahrbahnwellen werden überhaupt nicht wahrgenommen. Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Die Seitenneigung bei Kurvenfahrt ist sehr gering.

– Auf kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten wird das Auto sehr nervös. Die hektischen Vertikalbewegungen nerven.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz vor.

### 2,9 Sitze

Der Seitenhalt ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhen wurden auf allen Sitzplätzen für große gewachsene Personen etwas knapp bemessen. Die Sitzflächen sind kurz und zu flach angeordnet, so ist auf allen Plätzen die Beinunterstützung schwach.

+ Der Fahrersitz ist höhenstellbar, die Kontur und die Polsterung der Vordersitze gut. Allgemein ist die Sitzposition des Fahrers entspannt.

– Der Beifahrersitz lässt sich nur in Längsrichtung und in der Lehneinstellung justieren. Die Kontur der Rücksitzbank ist schlecht und kaum ausgeformt.

### 2,7 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist in Ordnung. Ein Schallpegel von 70 dB(A) bei 130 km/h ist guter Klassendurchschnitt. Bei langsamer Fahrweise ist das Innengeräusch niedrig, bei höherer Fahrgeschwindigkeit muss der Motor sehr hochtourig gefahren werden und dröhnt unangenehm laut in den Innenraum. Fahr- und Windgeräusche sind angenehm ruhig.

## 2,5 Klimatisierung

Die Klimatisierungsautomatik des neuen Citroen DS3 verpasst beim Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer nur knapp eine gute Bewertung. Die maximale Heizleistung ist auf allen Plätzen mittelmäßig. Die Temperatureinstellung funktioniert gut, kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.

⊕ Das Heizungsansprechen ist gut. Vorne wird die Wohlfühltemperatur von  $22^{\circ}\text{C}$  nach zwölf Minuten erreicht, hinten muss man sich zwei Minuten länger gedulden.

⊖ Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere kann nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des kleinen Franzosen sind gut. Sowohl bei voller Leistungsabforderung (während des simulierten Überholvorgangs) als auch bei der Elastizitätsmessung im vierten Gang liefert er hervorragende Messwerte ab. Nur im fünften Gang wirkt er etwas träger.

## 2,7 Laufkultur

Bis 4500 Touren läuft der Motor seidenweich. Werden höhere Drehzahlen eingesetzt, treten deutliche Vibrationen, gepaart mit starkem Dröhnen, auf.

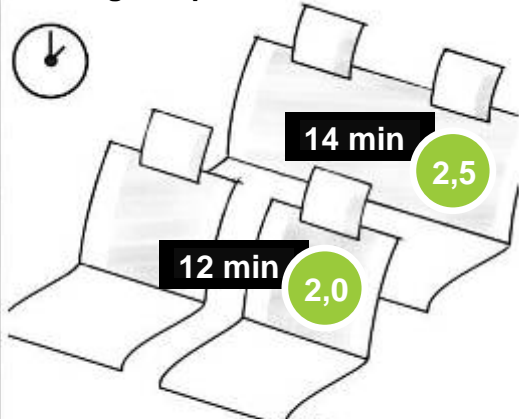
## 3,0 Schaltung

Die Schaltung ist nur Durchschnitt. Es fehlt an der Präzision der Schaltkulisse. Der Wechsel der Schaltgassen erfordert Fingerspitzengefühl und Konzentration. Die Schaltwege dürften kürzer sein.

⊕ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, das Getriebe ist sehr leichtgängig. Alleine mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus. Eine Schaltpunktanzeige unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Das Einlegen bei noch ausrollendem Fahrzeug wird von starkem Getriebekrachen untermalt.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von  $-10^{\circ}\text{C}$  auf  $+22^{\circ}\text{C}$

---

## 2,5 Getriebeabstufung

- + Die Abstufung der Gänge zueinander ist einwandfrei. Beim Schalten sind die Drehzahlsprünge nicht zu groß und gleichmäßig.
- Die Gesamtübersetzung ist zu kurz. Dass bei Autobahnrichtgeschwindigkeit bereits eine Drehzahl von knapp 4000 Umdrehungen pro Minute anliegt, ist nicht gut gewählt. Hier wird Spritsparpotential vergeudet.

---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

- + Die Fahrstabilität des DS3 ist einwandfrei. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gelassen. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht er Bestwertung - Note 1,0. Im Parcours verhält sich der Franzose neutral und vermittelt dem Fahrer ein hervorragendes Gefühl für die Straße. Die mögliche Einfahrgeschwindigkeit liegt sehr hoch. Auf Spurrillen und Verwerfungen zeigt er leichte Reaktionen. Trotz Traktionskontrolle hat der Citroen, vor allem auf Nässe, gewisse Traktionsprobleme.

---

### 2,1 Kurvenverhalten

- + Bei schneller Kurvenfahrt drückt die Vorderachse ruhig und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen.

---

### 2,8 Lenkung\*

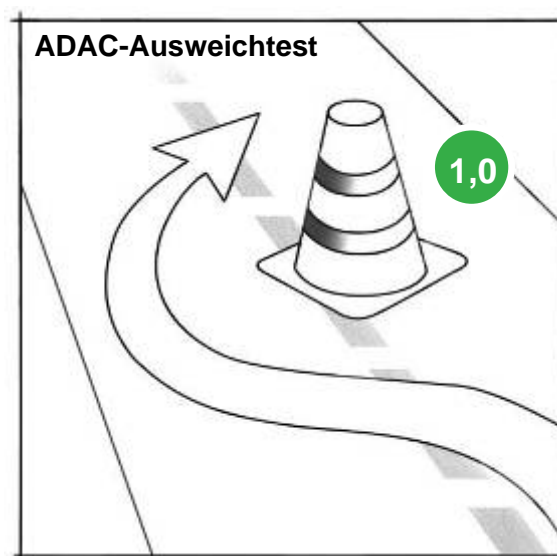
Zielgenauigkeit, Lenkgefühl und Übersetzung des Lenkgetriebes sind Klassendurchschnitt. Ein Wendekreis von 11 m ist in dieser Klasse noch in Ordnung.

- + Das Fahrzeug reagiert sehr agil auf einen vorgegebenen Lenkwinkel. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand gering.

---

### 2,3 Bremse

- + Der Bremsweg beträgt durchschnittlich 37 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen von 100 km/h bis zum Stillstand bei Serienbereifung). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

**2,5**

## SICHERHEIT

---

**2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

**2,3**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim Euro NCAP Crashtest werden 31 von 36 möglichen Punkten und somit fünf Sterne erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,85 m geeignet und mit 6 cm Abstand vernünftig nahe am Kopf platziert. Die großen, stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen.
- Die hinteren Kopfstützen wurden unterdimensioniert: Sie sind zu schmal, nur für Personen bis 1,55 m geeignet und über 9 cm vom Kopf entfernt. Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen.

**2,3**

### Kindersicherheit

- + Im Euro NCAP Crashtest erreicht der DS3 bei der Kindersicherheit 35 von 49 Punkten. Auf den hinteren, äußeren Sitzplätzen ist serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem inklusive Ankerhaken vorhanden, welches aber nur mit Einsteckhilfen verwendet werden kann. Die Gurtschlösser im Fond sind fest installiert. Durch die fehlenden hinteren Türen gestaltet sich das Befestigen von Kindersitzen auf der Rücksitzbank aber sehr aufwändig. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktivierbar. Auch ohne Isofix sind die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen sicher zu befestigen.

**3,6**

### Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der neue DS3 nicht überzeugen. Alleine die vordere Stoßstange ist ausreichend entschärft. Der Großteil der Motorhaube birgt Verletzungspotential.



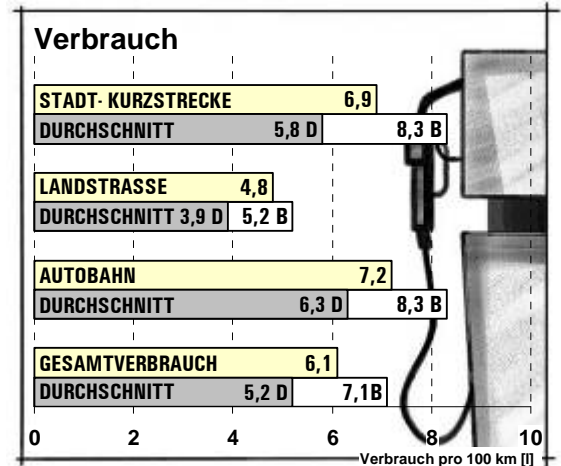
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Mit einem Testverbrauch von durchschnittlich 6,1 Litern auf 100 Kilometer gibt es nur eine durchschnittliche Bewertung. Im Stadtverkehr (6,9 l/100 km) läuft er noch relativ sparsam, aber auf Landstraßen (4,8 l/100 km) und Autobahnen (7,2 l/100 km) liegt er nur im Mittelfeld. Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 139 g/km - das gibt im ADAC EcoTest nur 24 Punkte.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 48 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO<sub>2</sub>-Punkten zu insgesamt 72 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

## 3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,0 Betriebskosten\*

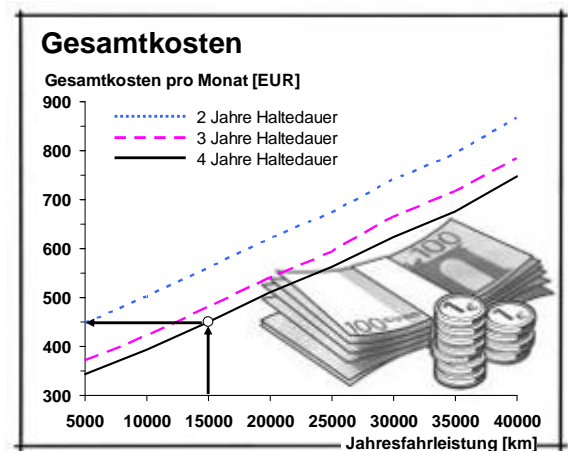
Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Ausgaben für Kraftstoff ermittelt.

⊖ Der nur durchschnittliche Verbrauch gepaart mit den relativ hohen Preisen für Superkraftstoff ist verantwortlich für die schlechte Bewertung im Bereich Betriebskosten.

### 2,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1,4 l-Vierzylinder besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß lang und reduzieren die Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 450 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,0

## Wertstabilität\*

⊖ Dem DS3 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Er ist ein Gute-Laune-Fahrzeug mit sportlichem Charakter, durchschnittlichem Verbrauch und (vor allem aufgrund der dreitürigen Karosserie) eingeschränktem Alltagsnutzen. Solche Autos haben erfahrungsgemäß keinen guten Werterhalt.

3,3

## Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 15.200 € ist der kleine Franzose nicht gerade günstig. Wertet man ihn optisch und technisch etwas auf, so nähert sich der Fahrzeugpreis schnell der 20.000 €-Grenze an.

2,3

## Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind günstig. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 56 € aufwenden. Die Teilkaskoklasse der Kfz-Versicherung ist teuer, aber Haftpflicht und Vollkasko sind gut finanzierbar.

3,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten sind durchschnittlich hoch. Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sind zwar erschwinglich, aber vor allem die hohen Betriebskosten verhindern eine bessere Bewertung. Auch der tatsächliche Wertverlust (errechnet sich aus dem prozentualen Wertverlust und dem Anschaffungspreis) ist hoch.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	VTi 120	THP 150	HDi 90 FAP	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	115(156)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	11,8	9,9	8,1	12,5	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	190	214	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,3 S	6,9 S	4,5 D	4,8 D
CO2 [g/km]	134	136	155	104	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/19	15/17/19	17/20/22	14/19/19	14/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	56	64	102	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	450	486	557	454	500
Preis [Euro]	15.200	17.500	19.800	18.400	20.700

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1397 ccm
Leistung	70 kW(95 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	136 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55 R16T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,9/ 4,8/ 7,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km/ <b>139g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3948/1715/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1125 kg/427 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>245 l/505 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1150 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>815 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>129 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>39 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>65 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>217 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>450 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/19
Grundpreis	15.200 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Citroen DS3 Vti 95 Chic

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für Vti 120)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Selection-Paket)	1.350 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Selection-Paket)	1.350 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (MP3-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Selection-Paket)	1.350 Euro°
Klimaanlage	1.100 Euro
Klimaautomatik (Selection-Paket)	1.350 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Zentralverriegelung (fernbedient)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	430 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht(LED)	250 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	3,5	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Variabilität	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	3,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,6
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Schadstoffe	1,2
Federung	2,9		
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,5		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>		
Fahrleistungen*	2,0		
Laufkultur	2,7		
Schaltung	3,0		
Getriebeabstufung	2,5		

### WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4

Betriebskosten*	4,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	4,0
Kosten für Anschaffung*	3,3
Fixkosten*	2,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest