



## Citroen DS4 HDi 165 SportChic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Citroen schickt mit dem DS4 eine Luxusvariante des C4 ins Rennen. Der DS4 bietet hohen Fahrspaß, die Motorleistung ist großzügig bemessen, Lenkung und Fahrwerk machen ihn sehr agil. Der Komfort kommt dabei auf den vorderen Plätzen nicht zu kurz. Der Zustieg zum Fond gestaltet sich allerdings schwierig. Zudem sitzt man dort beengt und nicht sehr bequem, und zu allem Überflus lassen sich die Seitenscheiben nicht öffnen. Besonders lobenswert ist der hohe Sicherheitsstandard des Autos (volle fünf Sterne beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP). Der Grundpreis in der SportChic-Variante (Top-Ausstattung) beträgt 28.400 €, das Ausstattungsniveau ist dabei bereits sehr hoch. **Karosserievarianten:** keine.

**Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, VW Golf, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308.

**+** gute Insassensicherheit, sehr gute Fahrleistungen, sicheres Fahrwerk, niedriger Geräuschpegel im Innenraum, einfache Bedienbarkeit

**-** unübersichtliche Armaturen, sehr hohe Fixkosten, hoher Anschaffungspreis, unkomfortabler Zustieg zum Fond



### ADAC-URTEIL



2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und die Materialqualität des DS4 sind gut, er ist im Vergleich zu anderen Modellen von Citroen wesentlich hochwertiger gefertigt. Die Karosserie und die Innenausstattung sind solide geschaffen. Neben solidem Hartplastik ist im Innenraum auch schönes Leder verbaut, scharfe Kanten von der Produktion sind selten. Das geschäumte Armaturenbrett fasst sich gut an, Chromapplikationen beleben die Optik. Unnötige, Kraftstoff verschwendende Luftwirbel am Unterboden werden durch den geschlossenen Motorraum unterdrückt. Per Tastendruck am Armaturenbrett wird die Tankklappe entriegelt. Der Tankdeckel ist integriert, man muss ihn nicht mehr separat öffnen. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet. Stoßleisten schützen die Schweller vor Kratzern. 430 kg mögliche Zuladung sind großzügig.

⊖ Brauchbare Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen würden, sind kaum vorhanden. Vorn und hinten lassen sich nur mittig kleine Teile austauschen, diese sind zudem teilweise lackiert. Die ebenfalls lackierten Seitenleisten nehmen schon bei kleinen Berührungen Schaden. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, ein vollwertiges Ersatzrad inklusive Bordwerkzeug kostet 70 € Aufpreis. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

2,8

### Sicht

Das vordere und das hintere Fahrzeugende kann man nur mäßig abschätzen. Auch bei der Rundumsichtmessung erreicht der DS4 nur ein durchschnittliches Ergebnis. Alle Dachsäulen sind massiv und breit, aber vor allem die monströse C-Säule blockiert die Sicht nach schräg hinten. Die Außenspiegel bieten durchschnittliche Sicht nach hinten.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut erkennen. Die Scheibenwischer sind außen befestigt und überlappen in der Mitte. Die Frontscheibe wird somit großflächig gereinigt, nur hinter dem Innenspiegel bleibt ein Wasserkeil stehen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. LED-Tagfahrleuchten sorgen auch bei Tag für gute Erkennbarkeit. Abbiegelicht ist serienmäßig an Bord. Ohne Aufpreis wird in der Ausstattungsvariante SportChic eine optische und akustische Einparkhilfe vorn und hinten verbaut. Zusätzlich ist ein Parklückendetektor vorhanden, welcher Parklücken ausmisst und anzeigt, ob sie ausreichende Größe haben. Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht sind optional erhältlich (im Testwagen vorhanden).



Sehr breite Dachsäulen und eine hoch angesetzte Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten.



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.

⊖ Hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Scheibenlinie nur sehr hohe Hindernisse erkannt werden. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig. Das hintere Wischfeld fällt sehr klein aus und ist damit fast nutzlos.

3,3

## Ein-/Ausstieg

Der Zustieg auf die vorderen Plätze geht in Ordnung und wird weder durch Schweller- noch Sitzhöhe erschwert. Aber aufgrund der tief gezogenen Dachlinie stoßen sich große Personen leicht den Kopf. Verriegelt werden die Türen per serienmäßiger Zentralverriegelung mit Fernbedienung, mit der sich auch die Scheiben öffnen und schließen lassen. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfühlen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert.

⊕ Die Türen werden sicher offen gehalten, hinten rasten sie aber nur in zwei Stellungen ein. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.

⊖ Die Schweller sind sehr breit ausgeführt. Man muss das Fahrzeug mühsam mit einem großen Schritt erklimmen. Haltegriffe am Dach gibt es nur für die hinteren Passagiere. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gestaltet sich sehr schwierig: Öffnet man die Türen mit Hilfe des unpraktischen Klappgriffs, so läuft man Gefahr, dass man sich das hintere, spitze Ende der Tür gegen die Brust schlägt. Der Türausschnitt ist knapp bemessen, das Dach flach gezogen, die nur wenig öffnenden Türen verengen den Zustieg zusätzlich. Schlechter gelangt man nur bei Zwei- und Dreitürern auf die Rückbank.

2,5

## Kofferraum-Volumen\*

Mit 355 Litern Fassungsvermögen stellt der DS4 einen ordentlichen Laderaum zur Verfügung.

⊕ Klappt man die Rücksitzbank um, so vergrößert sich der Laderaum auf großzügige 670 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



**Der Kofferraum mit 355 l Volumen bietet ausreichend Platz fürs Reisegepäck.**

3,5

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Aufgrund der Tiefe muss man sich weit strecken, um Gegenstände zu erreichen, die bis zur Rücksitzbank gerutscht sind. Man verschmutzt sich dabei leicht die Kleidung am hinteren Stoßfänger.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei und schwingt 1,84 Meter nach oben. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, die Lehnen der Rücksitzbank dürften aber steiler stehen.

⊖ Der Zugang zum Kofferraum wird durch eine hohe Ladekante unnötig erschwert. Beim Einladen muss man 78 cm überwinden, beim Ausladen 24 cm. Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe im Laderaumboden und die Rückenlehnen der Sitze können nicht komplett flach gelegt werden, was das Durchladen behindert.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert gut und ist leichtgängig. Beim Zurückklappen kann aber der Gurt in die Verriegelung geraten und beschädigt werden.

⊕ Eine Luke in der Rücksitzbank ermöglicht das Verladen von langen Gegenständen. Kleine Gegenstände lassen sich mit einem kleinen Gepäcknetz befestigen oder in der Reserveradwanne unterbringen. Im Kofferraum sind zusätzlich Haken vorhanden, um Taschen zu befestigen. An den Zurrösen kann zusätzlich ein großes Gepäcknetz befestigt werden. Eine gute Idee. Die linke Gepäckraumleuchte lässt sich entnehmen und als Akku-Lampe verwenden.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Das Bremspedal liegt hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Nervend wirkt die Kick-Down-Stellung des Gaspedals, die bei manuellem Getriebe absolut überflüssig ist. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist tief angebracht und einfach gehalten. Tasten und Symbole sind klein, die Drehregler schlecht greifbar. Die Umluftschaltung wird nicht automatisch deaktiviert, auch nicht nach Neustart des Motors. Zu wenig Frischluft kann allerdings die Insassen gefährlich ermüden und die Scheiben beschlagen lassen. Die Bedienelemente der Luftdüsen, der Sitzheizung und die am Dachhimmel sind nachts nicht beleuchtet. Die Bedienung des Navigationssystems ist nicht einfach, es kann aber vom Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden.



**Der Innenraum überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, liegt aber gut zur Hand. Ebenso ist der Schalthebel gut greifbar. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden serienmäßig von Sensoren gesteuert. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Beide Fensterheber haben eine Antipp-Automatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung. Links wird der Sitz elektrisch eingestellt, für den Beifahrer gibt es nur eine mechanische Einstellung. Groß und gekühlt ist das Handschuhfach. Für die vorderen Insassen sind großzügige Ablagen vorhanden: Riesige Türtaschen und unter dem Beifahrersitz ein Schubfach. Knapper bemessen sind die Ablagemöglichkeiten im Fond. Vor allem Getränkehalter sucht man vergeblich. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut, der Gewöhnungsaufwand hält sich in Grenzen. Serienmäßig sind ein Tempomat, eine Berganfahrhilfe und ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit dem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden; er kehrt nach jeder Bedienung wieder in die Mittelstellung zurück. Rastende Schalterstellungen wären sinniger. Das Tastenlenkrad ist mit Funktionen überladen. Schlecht kontrollieren lassen sich die Bedienelemente der Sitzheizung, die seitlich am Sitz angebracht sind. Lediglich bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet. Die Instrumente sind verspielt und unübersichtlich. Es ist nett gedacht, dass man die Farben von Schrift und Beleuchtung separat anwählen und die Helligkeit getrennt einstellen kann. Aber beim schnellen Blick auf die Armaturen nimmt der Fahrer zu wenig Informationen auf, die Übersicht fehlt. Ein Thermometer, mit dem man den ordnungsgemäßen Motorbetrieb überprüfen könnte, gibt es nicht.

---

## 2,1 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig bemessen, das subjektive Raumempfinden einwandfrei. Personen bis 1,86 Meter Körpergröße finden bequem Platz. Die Kopffreiheit ließe auch größere Insassen zu.

---

## 3,4 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 noch von Personen bis 1,79 m Körpergröße genutzt werden. Es sind zwei vollwertige Plätze und ein Notsitz vorhanden.

⊖ Die außen sitzenden Heck-Passagiere bekommen mit Ellenbogen, Schulter und Kopf leicht Kontakt zur Innenverkleidung, was ein unbehagliches Raumgefühl verursacht.



Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,79 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Franzosen ist straff, aber komfortabel abgestimmt. Ein guter Kompromiss. Auf langweiliger Fahrbahn schwingt er nicht nach, kurze Wellen und Einzelhindernisse, wie z. B. Kanaldeckel, filtert das Fahrwerk einwandfrei heraus. Die Stuckerneigung ist gering und die Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen.

---

### 2,2 Sitze

Der Seitenhalt ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhen wurden auf den vorderen Sitzplätzen für groß gewachsene Personen etwas knapp bemessen, zudem verjüngen sie sich nach oben hin früh. Die Rücksitzbank ist kaum ausgeformt. Man sitzt dort sehr hoch, aufrecht, die Schenkel werden nur mäßig unterstützt. Auf den Lederbezügen schwitzt man trotz Perforation schnell.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz sind höhenverstellbar, beim Fahrersitz kann zusätzlich die Neigung eingestellt werden. Die Vordersitze sind gut konturiert. Allgemein hat der Fahrer eine entspannte Sitzposition. Hinten ist die Rückenlehne sehr hoch. Beide Vordersitze haben eine Lordosenstütze, die allerdings nur in der Intensität einstellbar ist. Die Polsterung ist vorn und hinten straff und bequem. Auf den vorderen Plätzen bekommt man serienmäßig eine Massagefunktion angeboten, die aber etwas plump arbeitet.

---

### 1,9 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist niedrig. Ein Schallpegel von 67 dB(A) bei 130 km/h gilt als guter Wert. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche treten unangenehm in den Innenraum. Auch das Motorengeräusch ist in jedem Betriebszustand dezent.

## 2,6 Klimatisierung

Die Klimatisierungsautomatik des Citroen DS4 erreicht beim Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer eine durchschnittliche Bewertung. Auf den vorderen Plätzen muss man sich nur 13 Minuten gedulden, bis eine Wohlfühltemperatur von  $22^{\circ}\text{C}$  erreicht ist, hinten dauert es aber vier Minuten länger. Die Temperatureinstellung funktioniert gut und ist für Fahrer und Beifahrer getrennt. Die Luftverteilung wird für beide Frontpassagiere gemeinsam vorgenommen, es lässt sich aber jeder Bereich einzeln anwählen.

– Hinten kann man die Seitenscheiben nicht öffnen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen\*

+ Mit seinen Fahrleistungen muss sich der Citroen nicht verstecken. Der 2,0 Liter-Diesel mit 120 kW/163 PS verhilft ihm zu souveränen Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h bei voller Beschleunigung absolviert er in guten 5,2 Sekunden. Außerdem zeigt sich der Motor im vierten, fünften und auch im sechsten Gang sehr elastisch.

## 2,3 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels ist überraschend gut. Vibrationen nimmt man nur in geringem Maße wahr. Brumm- und Dröhnfrequenzen treten in keinem Drehzahlbereich auf.

## 2,6 Schaltung

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

+ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, die Schaltung sehr leichtgängig. Alleine mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus. Eine gut ablesbare Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen. Per Zugring ist der Rückwärtsgang gegen versehentliches Einlegen geschützt. Aufgrund einer Synchronisation lässt er sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen.

– Die Kupplung ist gefühllos, ein sanftes Anfahren gestaltet sich schwierig.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



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

---

## 1,9 Getriebeabstufung

⊕ Mit sechs Gängen stehen im DS4 HDi 165 ausreichend Übersetzungen zur Verfügung, um das Leistungspotential des Motors voll ausschöpfen zu können, aber trotzdem einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerade einmal mit 2.200 Touren.

---

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des DS4 ist einwandfrei. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls verhärtet die Lenkung etwas und lässt keine großen Lenkwinkel zu. Das Fahrzeug zeigt sich gelassen und gut beherrschbar. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der DS4 eine sehr gute Bewertung. Er zeigt sich bis in hohe Geschwindigkeiten neutral. Die mögliche Einfahrgeschwindigkeit liegt sehr hoch. Auf Spurrillen und Verwerfungen reagiert er kaum. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Räder auf rutschigem Untergrund.

---

### 2,1 Kurvenverhalten

⊕ Erst bei sehr schneller Kurvenfahrt drückt die Vorderachse ruhig und unkompliziert in Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen. ESP kontrolliert die Situation.

---

### 2,6 Lenkung\*

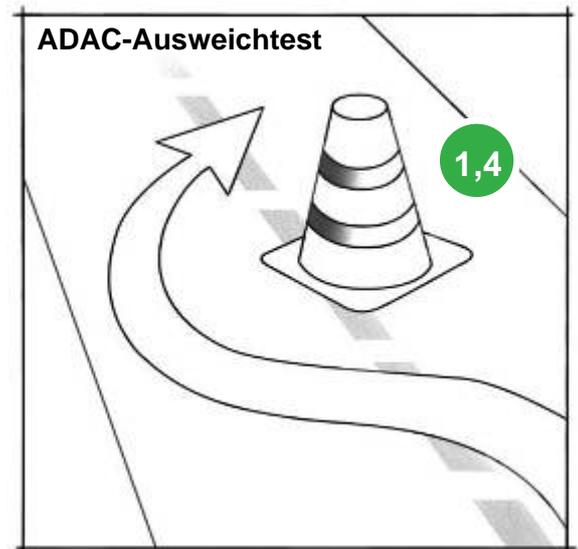
⊕ Das Fahrzeug reagiert sehr agil auf einen vorgegebenen Lenkwinkel. Die Lenkung ist zielgenau und gibt dem Fahrer gute Rückmeldung. Kurvige Landstraßen werden zum Genuss, auch wenn die Lenkung dafür etwas direkter ausgelegt sein dürfte. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand gering.

⊖ Ein Wendekreis von 11,9 m ist in der unteren Mittelklasse absolut inakzeptabel.

---

### 2,2 Bremse

⊕ Der Bremsweg beträgt durchschnittlich 37 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen von 100 km/h bis zum Stillstand bei Serienbereifung). Die Bremse ist gut dosierbar, der Pedalweg wirkt aber etwas lang.



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.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Das in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelicht ist serienmäßig verbaut. Nur optional sind dafür das Reifendruck-Kontrollsystem, die Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, Spurhalteassistent und Totwinkelassistent erhältlich. Wenn der Spurhalteassistent anspricht, so wird der Fahrersitz in Schwingung versetzt - ein sehr gewöhnungsbedürftiges Gefühl.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

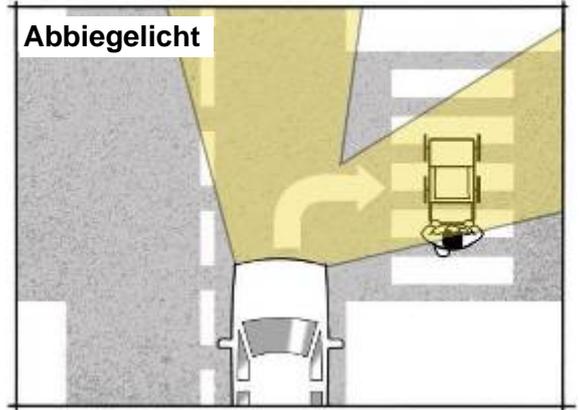
⊕ Beim ADAC-Crashtest werden 32,5 von 36 möglichen Punkten und somit gute fünf Sterne erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,85 m geeignet und mit 3 cm Abstand vernünftig nahe am Kopf platziert. Die hinteren reichen noch bis 1,65 m. Die großen, stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen. Auf den vorderen Plätzen wird gewarnt, wenn die Insassen nicht angeschnallt sind, hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus signalisiert.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen.

### 2,3 Kindersicherheit

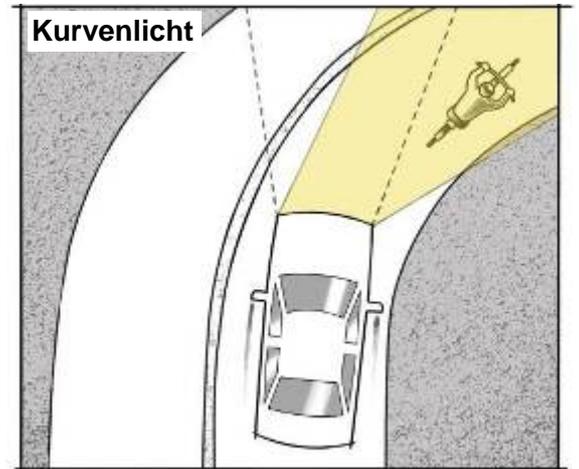
⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der DS4 bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten. Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen sind serienmäßig das ISOFIX-Befestigungssystem und Ankerhaken vorhanden, welches aber nur mit Einsteckhilfen verwendet werden kann. Die Gurtschlösser im Fond sind fest installiert. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktiviert werden. Auch ohne Isofix lassen sich die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen sicher befestigen.

Abbiegelicht



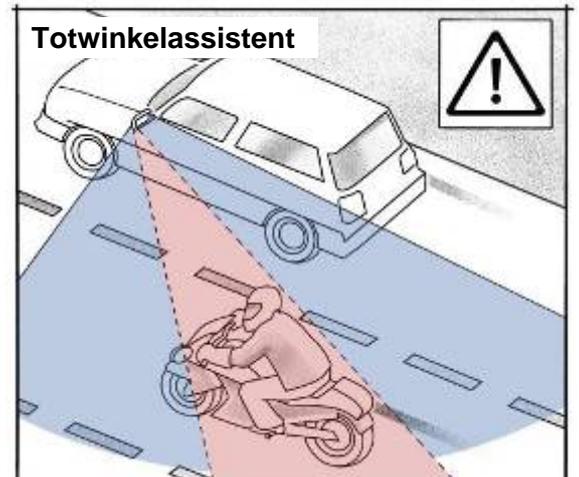
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

## 3,4 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz bietet der DS4 Verbesserungspotential. Er erreicht nur 15 von 36 Punkten. Die Randbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Testverbrauch liegt bei 5,3 Litern auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr verbraucht der DS4 6,1 l/100 km, auf Landstraßen 4,3 l/100 km und auf Autobahnen 6,2 l/100 km. Der durchschnittliche CO2-Ausstoß beträgt 140 g/km - dafür gibt es im ADAC EcoTest 32 Punkte.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 44 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO2-Punkten zu insgesamt 76 Punkten und somit vier Sternen führt.

## 3,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,0 Betriebskosten\*

Zum Großteil errechnen sich die Betriebskosten aus den Kraftstoffkosten.

⊕ Da sich der DS4 HDi mit günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, liegen die Betriebskosten niedrig, trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs.

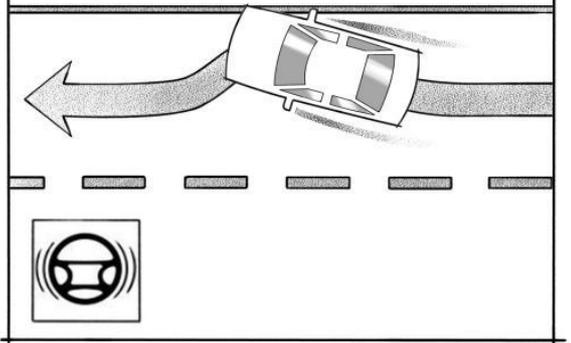
### 5,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

⊕ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

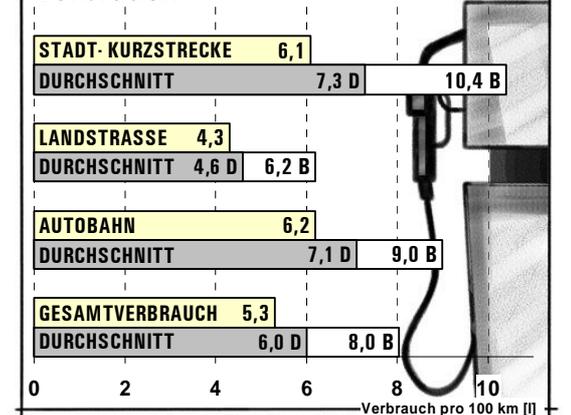
⊖ Durch die üppige Seriengröße entstehen hohe Kosten für den Reifenersatz, die letztendlich für die schlechte Note maßgebend sind.

### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### Verbrauch



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

## 2,6 Wertstabilität\*

Dem DS4 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert, auch wenn er auf dem Gebrauchtwagenmarkt seltener zu finden sein wird als ein C4. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie den VW Golf, den Opel Astra und den Ford Focus behaupten.

## 4,4 Kosten für Anschaffung\*

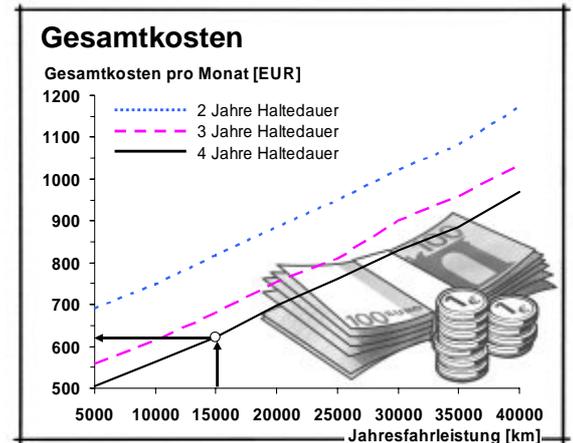
Der Grundpreis für einen DS4 HDi 165 SportChic liegt bei 28.400 €. Ein dicker Batzen für ein Auto der unteren Mittelklasse. Er ist aber serienmäßig gut ausgestattet. Mit nur 890 € Aufpreis ist das ADAC Standard-Ausstattungslevel erreicht.

## 4,9 Fixkosten\*

Nicht ganz überraschend bei einem Diesel-Fahrzeug sind die hohen Fixkosten. Nur die Haftpflichtversicherung liegt im Rahmen, die Kaskoklassen des DS4 sind sehr teuer. Die Kfz-Steuer beträgt 218 € jährlich.

## 3,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld dieser Klasse. Auch wenn die Betriebskosten niedrig sind, der durchschnittliche prozentuale Wertverlust wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert. Die Werkstattkosten sind durchschnittlich. Aber die Reifenkosten und die Fixkosten liegen sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 622 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 155	THP 200	HDi 110	HDi 165
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(155)	147(200)	82(112)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	275/1700	270/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	12,2	9,9	8,5	12,4	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	214	235	190	212
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	6,9 S	6,8 S	4,9 D	5,3 D
CO2 [g/km]	144	149	149	122	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/19	16/23/21	16/25/23	15/21/21	15/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	80	90	90	156	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	540	609	676	521	594
Preis [Euro]	20.700	25.000	28.400	22.700	26.800

### 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-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,1/ 4,3/ 6,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / <b>140g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4275/1810/1526 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1450 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>355 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1550 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1130 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>115 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>94 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>346 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>622 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/21
Grundpreis	28.400 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 DS4 HDi 165 SportChic

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Automatikgetriebe (nicht für HDi 165)	nicht erhältlich
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	950 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle (inkl. Xenonlicht)	950 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Sicherheits-Paket 4)	1.300 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	950 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	560 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	ab 490 <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

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

**ADAC** autotest