



Citroen DS5 HDi 165 SportChic (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Die dritte Version der Citroen DS-Linie heißt DS5. Die Karosserieform ist Coupé-artig geformt. Dadurch wirkt der Wagen dynamisch und fällt auf. Eine Besonderheit ist die neue Dieselhybridvariante - ein Verbrennungsmotor treibt die Vorderachse an und ein Elektromotor die Hinterachse. Der DS5 wird aber auch mit herkömmlichen Antriebskonzepten angeboten. Unser Testwagen wurde vom bekannten HDi 165 mit 2,0 l Hubraum und 163 PS angetrieben. Das Fahrwerk ist straff und sicher abgestimmt. Der Innenraum bietet ordentliche Platzverhältnisse - jedoch verliert man wegen der vielen Schalter recht schnell den Überblick. Die Serien- und Sicherheitsausstattung ist üppig. Navigation und Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind aufpreisfrei dabei. Der optionale Spurhalteassistent warnt durch Vibrationen im Fahrersitz. Je nachdem, wo die Fahrbahn verlassen wird, vibriert der Sitz links oder rechts. Das ist ein wenig gewöhnungsbedürftig. Die nahezu voll ausgestattete Version SportChic HDi 165 ist ab 37.790 Euro zu haben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A5 Sportback, Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia, Renault Laguna.

+ gute Sicherheitsausstattung, vorn gutes Raumangebot, gute Fahrleistungen, sicheres Fahrwerk, standfeste Bremsanlage

- hohe Fixkosten, großer Gewöhnungsaufwand



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Anbauteile sind zwar nicht perfekt eingepasst und die Spaltmaße variieren leicht, dennoch hinterlässt die Verarbeitung der Karosserie einen guten Gesamteindruck. Dieser setzt sich im Innenraum fort. Die dort verbauten Kunststoffe und Metallapplikationen sind überwiegend hochwertig und sauber verarbeitet. Die Türausschnitte wurden optimal gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Jedoch besitzen die lackierten Türschweller keinen Kratzschutz. Der Motorraum zeigt sich ebenfalls von unten verkleidet, nur der hintere Bereich des Unterbodens ist zerklüftet - dies sorgt für Luftverwirbelungen und damit für einen erhöhten Kraftstoffverbrauch. Die maximale Zuladung fällt mit 480 kg sehr gut aus. Auf dem Dach dürfen 70 kg transportiert werden. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es befindet sich jedoch ein gut erreichbarer Schalter im Innenraum, der die Klappe elektrisch entriegelt. Sehr praktisch ist der Fehlbetankungsschutz, da so das Einfüllen eines falschen Kraftstoffs nicht möglich ist.

⊖ Der hintere Stoßfänger ist vor kleinen Parkremplern ungeschützt. An den Flanken der vorderen Stoßstange sind im unteren Bereich Schutzleisten angebracht. Diese können im Schadensfall zwar ausgetauscht werden, sind jedoch lackiert - was die Reparaturkosten nach oben treibt. Auch die Türen werden nur durch lackierte, schmale und weit unten angebrachte Leisten geschützt. Für den Fall einer Reifenpanne ist im Kofferraum ein Reparaturset an Bord. Jedoch ist die Zugänglichkeit stark eingeschränkt, da sich der Kofferraumteppich nur schlecht anheben lässt. Dies liegt zum einen an den fest mit dem Boden verschraubten Befestigungsösen und zum anderen am Subwoofer, der zusätzlich auf den Teppich drückt. Zudem sind weder Wagenheber noch ein Radmutternschlüssel vorhanden.

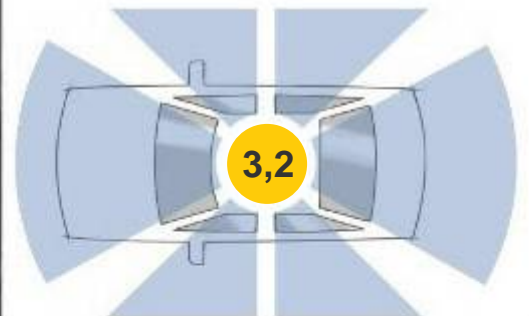
Sicht

Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen durchschnittlich gut überblicken. Durch die abfallende Motorhaube und die massiven D-Säulen sind die Fahrzeugenden schlecht einseh-, aber noch zufriedenstellend abschätzbar. Auch Bodenhindernisse werden vor dem Fahrzeug nur mäßig wahrgenommen. Durch die vielen Dachsäulen und die recht flach verlaufenden Scheiben fällt die Rundumsichtmessung ebenfalls nur befriedigend aus.

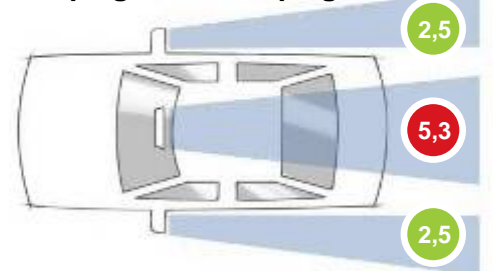


Die flache Heckscheibe und breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

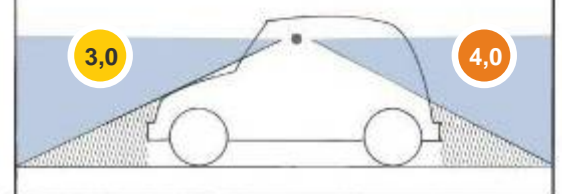
Rundumsicht



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.

⊕ In die Hauptscheinwerfer sind LED-Tagfahrleuchten integriert – dadurch wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Die hellen Bi-Xenonscheinwerfer lenken mit (Kurvenlicht) und leuchten die Fahrbahn selbst in Kurven optimal aus. Zusätzlich besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (alles Serie). Gegen Aufpreis kann ein Fernlichtassistent erworben werden, der automatisch das Abblend- oder Fernlicht aktiviert (im Testfahrzeug vorhanden). Darüber hinaus sind eine Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten serienmäßig an Bord. Zudem ermöglichen die Außenspiegel ein recht gutes Sichtfeld nach hinten.

⊖ Der Innenspiegel ermöglicht nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Durch die hohe Fensterlinie sind hinter dem Fahrzeug tief liegende Gegenstände schlecht zu sehen. Das Armaturenbrett spiegelt sich in der Windschutzscheibe.

3,0

Ein-/Ausstieg

Vorn ist die Sitzhöhe angenehm und auch die Schweller sind in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert - dadurch kann man recht bequem einsteigen. Hinten ist der Zustieg durch die knappen Platzverhältnisse deutlich erschwert. Dies liegt daran, dass sich die Tür nicht weit öffnen lässt und zudem die Innenverkleidung recht breit ausfällt. Darüber hinaus beeinträchtigt der Radlauf das Ein- und Aussteigen.

⊕ Der serienmäßige schlüssellose Zugang funktioniert sehr gut. Lampen in den Rückspiegeln und die Scheinwerfer leuchten den Bereich um das Fahrzeug aus. Die Türen werden selbst an Steigungen durch die kräftigen Türbremsen offen gehalten.

⊖ Die sehr breiten Schweller behindern den Ein- und Ausstieg stark, da man einen sehr großen Schritt machen muss. Zudem stört die flach verlaufende Dachlinie, an der der Kopf leicht gestoßen werden kann. Des Weiteren fehlen Haltegriffe für alle Insassen am Dachhimmel. Es fehlen Rinnen an den Türen, so dass Regenwasser auf das Sitzpolster tropft.

2,1

Kofferraum-Volumen*

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil zufriedenstellende 410 l. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf gute 840 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Zudem kann man den Kofferraum teilweise bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum mit 410 l Volumen bietet ausreichend Platz fürs Reisegepäck.

3,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar elektrisch, aber nur über einen gut zugänglichen Schalter im Innenraum entriegeln. Wahlweise kann ausschließlich der Deckel mit der Funkfernbedienung aufgeschlossen werden - es fehlt jedoch ein Griff, so dass man unter die Heckklappe greifen muss, um diese zu öffnen. Der Deckel lässt sich leicht anheben und gibt eine lichte Ladeöffnung frei, die jedoch schmaler als der Kofferraum ist. Die Heckklappe schwingt auf 1,82 m über dem Boden auf, so dass sich größere Personen den Kopf leicht stoßen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, wird aber durch den optionalen Subwoofer in der Breite eingeschränkt. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe sind Gegenstände, die weit vorn im Kofferraum liegen, gut erreichbar. Ist die Lehne umgeklappt, entsteht eine kleine Stufe.

⊖ Das Einladen von sperrigen Gegenständen wird durch die hohe Ladekante von 77 Zentimeter erschwert. Zum Ausladen muss eine Stufe von 21 Zentimeter überwunden werden.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und umklappbar. Damit eine ebene Ladefläche entsteht (eine kleine Stufe bleibt), muss die Sitzfläche ebenfalls umgeklappt werden (Sitzfläche lässt sich auch einfach ausbauen). Das Umklappen ist ohne großen Kraftaufwand, jedoch nur von vorn möglich.

⊕ Am Kofferraumboden befinden sich zwei klappbare Befestigungsösen. In der Sitzlehne ist eine Luke, die sich gut zum Transport langer Gegenstände eignet.

⊖ Im Kofferraum sind keinerlei Ablagefächer, um kleine Utensilien lagestabil befestigen zu können.

2,1 INNENRAUM

1,6 Bedienung

Sind Türen oder Heckklappe offen, so wird der Fahrer erst nach Fahrtantritt gewarnt, wenn das Fahrzeug versucht, diese automatisch ab zu sperren. Der Gewöhnungsaufwand ist insgesamt aufgrund der vielen Schalter recht intensiv, obwohl diese um den Fahrerplatz angeordnet sind.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel ist sehr gut erreichbar. Die Vordersitze lassen sich elektrisch über Schalter in der Seitenverkleidung einstellen und ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Motor wird über einen gut zugänglichen, beleuchteten Start-Stopp-Knopf angelassen, für den Schlüssel ist eine Ablage vorhanden. Der Scheibenwischer ist sensorgesteuert, kann alternativ jedoch manuell bedient werden. Das Abblendlicht wird ebenfalls automatisch aktiviert. Ein Fernlichtassistent ist gegen Aufpreis erhältlich. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab. Licht- und Nebelschalter befinden sich im Lenkstockhebel - Kontrollleuchten zeigen den Status im Kombiinstrument an. Der Blinker hat eine Antipp-Funktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die hochauflösenden und farbigen Instrumente lassen sich meist ordentlich ablesen, außer die Sonne scheint ungünstig ins Fahrzeug. Die Motordrehzahl wird etwas irritierend mittels Balken und nicht mit der üblichen Nadel angezeigt. Zudem informiert der Bordcomputer über wichtige Betriebszustände. Darüber hinaus schwenkt ein Head-Up-Display aus der Armaturentafel ins Sichtfeld des Fahrers. Dort werden die aktuelle Geschwindigkeit, Einstellungen der Geschwindigkeitsregelanlage oder auch Navigationsanweisungen angezeigt. Der Tempomat wird im Lenkrad aktiviert und auch die Geschwindigkeit dort eingestellt. Das Klimabedienteil ist in der Höhe gut angeordnet, jedoch fällt die Bedienung etwas gewöhnungsbedürftig aus. Die beleuchteten Piktogramme irritieren, denn man ist versucht, Klimaeinstellungen darüber vorzunehmen. Die tatsächlichen Schalter sind jedoch darunter positioniert und unbeleuchtet. Die gewünschte Innenraumtemperatur wird digital im Einstellrad angezeigt - lässt sich allerdings entsprechend der Lichtverhältnisse nur bedingt ablesen. Der Schalter der beheizbaren Heckscheibe ist recht klein, aber günstig positioniert (zeitgesteuerte Abschaltung). Auch die Umluftfunktion ist sensorgesteuert.



Der Fahrerplatz überzeugt durch eine ansprechende Verarbeitungsqualität und einer hervorragenden Funktionalität.

Das Radio lässt sich in der Mittelkonsole oder im Lenkrad bedienen, die Einstellungen werden im farbigen, in der Mittelkonsole angeordneten Display angezeigt. Es sind alle wichtigen Schalter beleuchtet, allerdings ist die Anordnung einiger Schalter nicht besonders übersichtlich. Speziell die am Dachhimmel platzierten Bedienelemente lassen sich schlecht ablesen und lenken vom Verkehrsgeschehen ab. Auch die Fensterheberschalter befinden sich untypisch in der Mittelkonsole und erfordern eine gewisse Eingewöhnung. Allerdings besitzen alle Fensterheber eine Auf-/Abautomatik. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und sind beheizt. Es gibt für alle Insassen Leseleuchten.

⊖ Die hohe Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten, da die Gurtschlösser recht kurz ausfallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Sitzheizungsschalter befinden sich auf der Sitzaußenseite in der Verkleidung. Aufgrund fehlender Kontrollleuchten wird der Fahrer nicht über den Status der Sitzheizung informiert. Dies ist speziell auf der Beifahrerseite schlecht.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Vorn finden Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße bequem Platz. Die Kopffreiheit reicht sogar für noch größere Passagiere. Die Innenraumbreite ist sehr großzügig bemessen. Das subjektive Raumgefühl fällt gut aus, wird jedoch durch die flache Dachlinie und die enorme Mittelkonsole sowie die Armaturen am Dachhimmel etwas beeinträchtigt. Die Panoramadächer (zwei vorn) wirken sich positiv auf das Raumempfinden aus.

3,3 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden lediglich zwei Erwachsene nebeneinander bequem Platz, der mittlere Sitz eignet sich nur für kurze Strecken und dient mehr als Notsitz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit für 1,86 m große Insassen genügen. Allerdings wird das Platzangebot durch die Sitzhöhe für Passagiere bis 1,80 m beschränkt. Im Fond fällt die Innenbreite geringer aus, bleibt aber auf einem guten Niveau. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und nur für kürzere Fahrten geeignet.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung könnte etwas mehr Feinschliff vertragen und tendiert deutlich in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden recht komfortabel abgefedert und die Karosserie schwingt nicht nach. Kurze Bodenwellen schluckt das Fahrwerk zufriedenstellend und Einzelhindernisse oder Querfugen dringen deutlich in den Innenraum. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden. Vertikalschwingungen werden recht gut gedämpft, allerdings taucht der DS5 bei starkem Bremsen deutlich ein. Wankbewegungen werden selbst in schnell durchfahrenen Kurven kaum wahrgenommen. Im beladenen Zustand ändert sich das Federungsverhalten kaum.

2,0 Sitze

Die Ledersitze können bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend sein. Die Fußablage besitzt zwar ein festes Profil, allerdings ist dieses relativ kurz, so dass der Fuß abkippen kann.

⊕ Im Testfahrzeug waren die optionalen Ledersitze „Club“ verbaut. Der Sitzkomfort der straff gefederten Sitze ist gut. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch längs und in der Höhe einstellen. Zudem kann die Neigung der Sitzfläche und -lehne verändert werden. Die Sitzfläche lässt sich manuell verlängern. Der Fahrersitz besitzt darüber hinaus eine elektrische Lordosenstütze mit veränderbarer Intensität und Höhe. Des Weiteren steht dem Fahrer eine Massagefunktion zu Verfügung. Aktiviert man diese, pulsiert die Lordosenstütze. Eine Memoryfunktion mit drei Speichermöglichkeiten besitzt der Fahrersitz ebenfalls. Vorn sind sowohl die hohen Lehnen als auch Sitzflächen gut konturiert und weisen eine körpergerechte Form auf. Dem Fahrer werden eine gute Sitzposition sowie fester Halt (auch in schnell durchfahrenen Kurven) geboten. Im Fond sind Sitzfläche und -lehne weniger ausgeprägt, bieten aber dennoch einen zufriedenstellenden Halt. Die Lehnen sind sehr hoch. Auch die Sitzposition ist zufriedenstellend, jedoch wünscht man sich im Fond mehr Oberschenkelunterstützung und die Lehne könnte etwas mehr an die Rückenkontur angepasst sein.

2,1 Innengeräusch

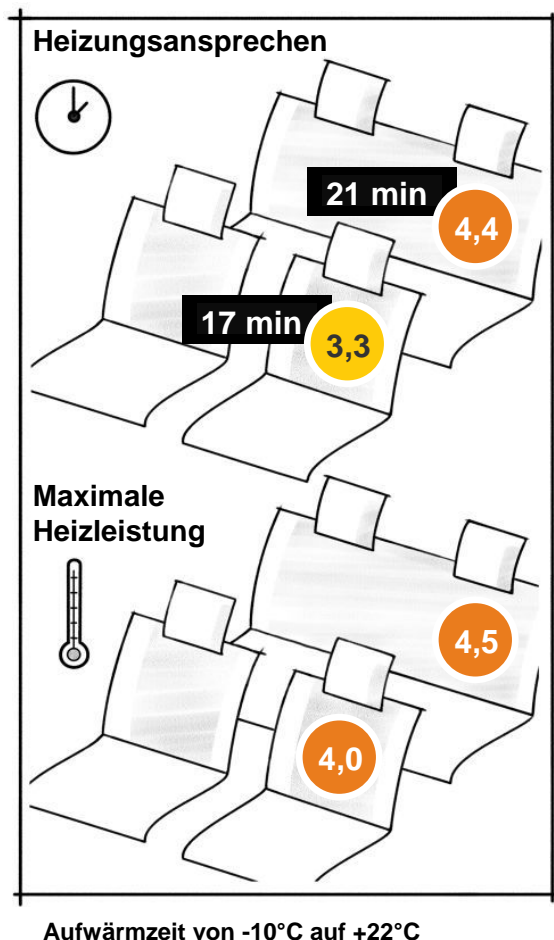
⊕ Bei 130 km/h wurde im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,9 dB(A) gemessen - dies ist ein guter Wert. Der Motor hält sich dezent im Hintergrund. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück, steigen mit diesen aber auch leicht an. Etwas störend sind Poltergeräusche, die vom Fahrwerk in den Innenraum übertragen werden.

3,0 Klimatisierung

Vorn sind Heizungsansprechen und -wirkung noch zufriedenstellend. Die geforderte Wohlfühltemperatur von 22°C wird nach 17 Minuten erreicht.

⊕ Der DS5 verfügt serienmäßig über eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Die Temperatur wird situationsangepasst, für Fahrer und Beifahrer getrennt geregelt. Im Automatikmodus können drei Belüftungsstärken gewählt werden. Eine automatische Umluftschaltung ist ebenfalls an Bord. Für die Fondpassagiere sind zusätzliche Luftauslässe in der Mittelkonsole vorhanden.

⊖ Hinten fallen sowohl die Leistung als auch das Heizungsansprechen deutlich schlechter aus. Es vergehen lange 21 Minuten, bis die Solltemperatur erreicht wird.



2,0

MOTOR/ANTRIEB

2,1

Fahrleistungen*

⊕ Die 163 PS des Zwei-Liter Selbstzünders sorgen für souveräne Fahrleistungen. Im vierten und im fünften Gang weist der Motor gute Elastizitätswerte auf. Der sechste Gang ist länger ausgelegt, die Elastizität des Motors zeigt sich dennoch zufriedenstellend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach guten 5,7 Sekunden abgeschlossen.

2,2

Laufkultur

⊕ Der Diesel zeigt eine recht gute Laufkultur - Vibrationen sind dennoch über den gesamten Drehzahlbereich vorhanden. Brummgeräusche lassen sich im Innenraum nicht wahr nehmen.

1,9

Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist recht präzise geführt. Die Gänge lassen sich leicht schalten, allerdings muss beim Wechsel ein Widerstand überwunden werden. Die Schaltwege sind angenehm kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einwandfrei einlegen - eine mechanische Sperre verhindert, dass er versehentlich eingelegt wird. Die Schaltpunktanzeige hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,9

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Drehzahlsprünge zwischen den Schaltstufen wurden sinnvoll gewählt - es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die Gesamtübersetzung ist praxisgerecht orientiert - im sechsten Gang herrschen bei moderaten Geschwindigkeiten niedrige und somit spritsparende Drehzahlen vor.

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

⊕ Der DS5 reagiert spontan auf Lenkbefehle und verhält sich richtungsstabil. Treten Bodenwellen in Kurven auf, so versetzt das Fahrzeug leicht. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen etwas Einfluss auf die Spurtreue, können aber leicht am Lenkrad ausgeglichen werden. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Citroen ohne Probleme. Er reagiert leicht untersteuernd auf den ersten Lenkimpuls, durchfährt den Parcours jedoch sehr sicher. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) regelt zuverlässig - so bleibt das Fahrzeug stets beherrschbar. Die Traktionskontrolle (ASR) hilft bei weniger griffiger Fahrbahn, dass die Antriebsräder nicht durchdrehen und somit ein Vorankommen möglich ist.

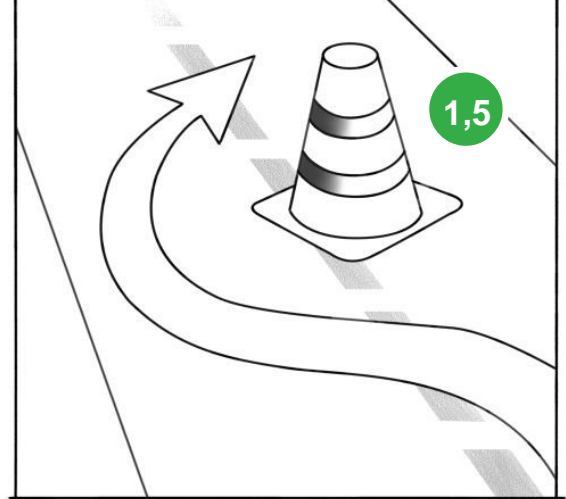
2,0 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve treten kaum Lastwechselreaktionen auf - das Fahrzeug bleibt stabil und hält die Spur. Im beladenen Zustand ändert sich das Kurvenverhalten kaum.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht auch bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Sie zeigt sich recht zielgenau, allerdings beeinflussen Fahrbahnunebenheiten und Antriebseinflüsse die Richtungsstabilität etwas. Dem Fahrer wird ein recht guter Fahrbahnkontakt vermittelt. Eine etwas direktere Auslegung würde die Handlichkeit des Fahrzeugs weiter unterstützen. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand nötig. Der Wendekreis fällt mit 11,9 m, für diese Fahrzeugklasse, noch zufriedenstellend aus.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,2 Bremse

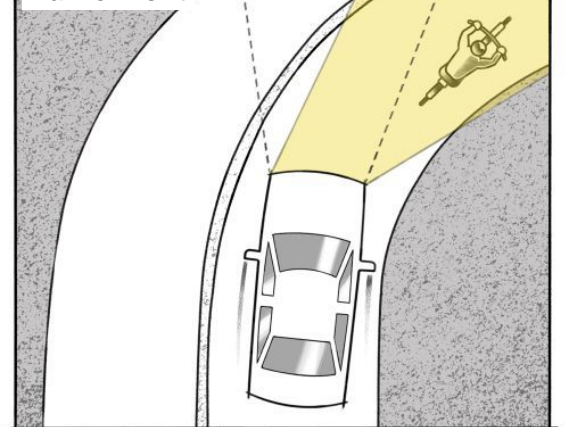
⊕ Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden sehr gute 34,5 m bis zum Stillstand benötigt (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 3, 235/40 R19 96 W). Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potential der Anlage zu nutzen.

2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der DS5 ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) samt Antischlupfregelung (Intelligent Traction Control) ausgestattet. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, im Falle einer Notbremsung das volle Bremspotential zu nutzen. Ist dies der Fall, schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Optional sind Leichtmetallräder mit einem Reifendrucksensor erhältlich, der bei Druckverlust den Fahrer warnt. Vorbildlich zeigt sich die serienmäßige Fahrzeugaußenbeleuchtung: mitlenkende Bi-Xenon-Scheinwerfer und Nebelleuchten mit integriertem Abbiegelicht. Ein Spurverlassenswarner (in Verbindung mit Ledersitzen) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testfahrzeug vorhanden). Überfährt man die Seitenmarkierung, so vibriert der Sitz auf der entsprechenden Seite.

Kurvenlicht



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

Ein Head-Up-Display liefert Informationen bezüglich Geschwindigkeit und zeigt Navigationsanweisungen, so dass der Blick beim Abrufen dieser Informationen nicht vom Verkehrsgeschehen abschweift. Ein versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Vorn wie hinten warnen Rückstrahler den rückwärtigen Verkehr bei geöffneten Türen.

⊖ Leider befindet sich der Tankstutzen auf der linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,60 m guten Schutz. Auch der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist nur befriedigend.

⊕ Der DS5 verfügt serienmäßig über Front-, vordere Seitenairbags und Kopfairbags für Front- und Heckpassagiere. Im EuroNCAP-Crashtest erreicht er gute 89 Prozent beim Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m optimalen Schutz. Die Kopfstützen sind im unteren Bereich klappbar, so dass sich ein sehr geringer Abstand zwischen Kopf und Stütze einstellen lässt. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer angezeigt. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

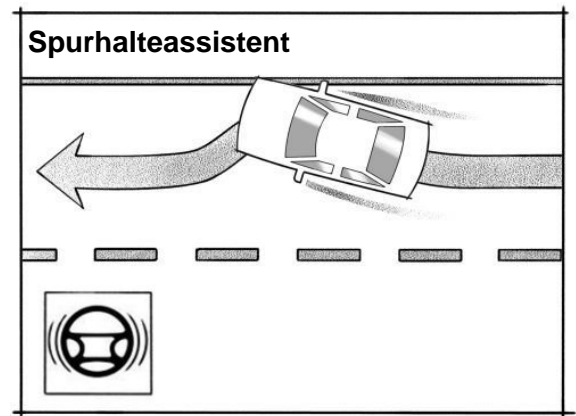
2,0 Kindersicherheit

Auf der Rückbank reichen die Platzverhältnisse nur für zwei Kindersitze.

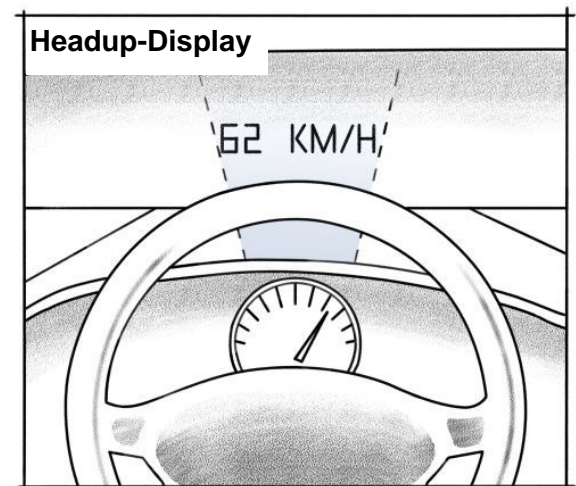
⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der DS5 im Bereich Kindersicherheit 83 Prozent der möglichen Punkte. Im Fond können auf den äußeren Sitzplätzen Kinderrückhaltesysteme mittels Isofix-Halterungen befestigt werden (Einsteckhilfen werden benötigt).

Alternativ lassen sich die Kindersitze auch mit den Sicherheitsgurten lagestabil befestigen (Außenplätze). Die Gurtlängen reichen für Kinder-Rückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz. Der Beifahrerairbag kann mittels Schlüsselschalter im Handschuhfach abgeschaltet werden. Hinten fallen die Fensterschließkräfte gering aus, so dass das Verletzungsrisiko niedrig ist.

⊖ Keine verwechslungssicheren Gurtschlösser im Fond. Die Gurtanlenkpunkte weisen auf der Rückbank eine ungünstige Position auf. Der Mittelsitz besitzt eine Sitzwulst, so dass ein Kindersitz nicht lagestabil befestigt werden kann.



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.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

3,4 Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der DS5 zufriedenstellende 40 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Während der Stoßfänger und mittlere Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube zu aggressiv und bergen ein Verletzungsrisiko.

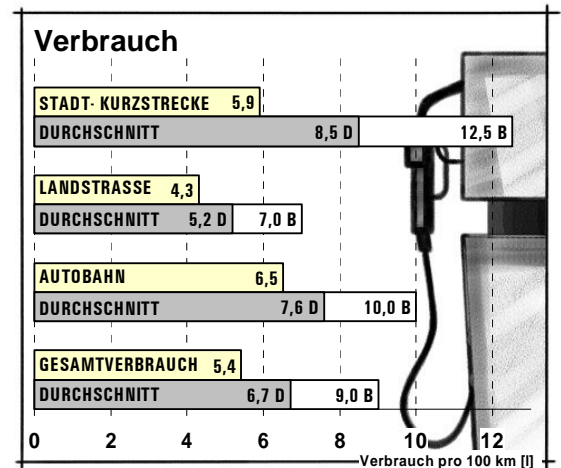
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei moderaten 5,4 l Diesel auf 100 km. Im Stadt-Zyklus benötigt der DS5 lediglich 5,9 l/100 km. Bei Überlandfahrten genehmigt er sich 4,3 l/100 km und auf der Autobahn werden 6,5 l/100 km verbraucht. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 142 g pro Kilometer. Dies reicht für 39 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC-Ecotests.

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt recht gering. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus werden etwas erhöhte Stickoxid-Werte gemessen. Hier reicht es für 44 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der DS5 83 Punkte. Das entspricht vier von fünf Sternen im Ecotest.



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

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

+ Da sich die Kosten für den Betrieb zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben und der DS5 gute Verbrauchswerte aufweist, erhält er bei den Betriebskosten eine gute Bewertung.

3,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre muss der Citroen DS5 zur Wartung. Der 2,0-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

+ Die langen Wartungsabstände bedeuten weniger Werkstattaufenthalte und tragen zur Kosteneinsparung bei. Citroen verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Verschleißteile und gewährt zudem auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Durch die üppige Seriengröße entstehen hohe Kosten für den Reifenersatz, die letztendlich für eine schlechtere Benotung maßgebend sind.

3,2 Wertstabilität*

Dem DS5 wird nur ein durchschnittlicher Wertverlauf prognostiziert, obwohl in den nächsten vier Jahren (Berechnungszeitraum) nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist.

3,6 Kosten für Anschaffung*

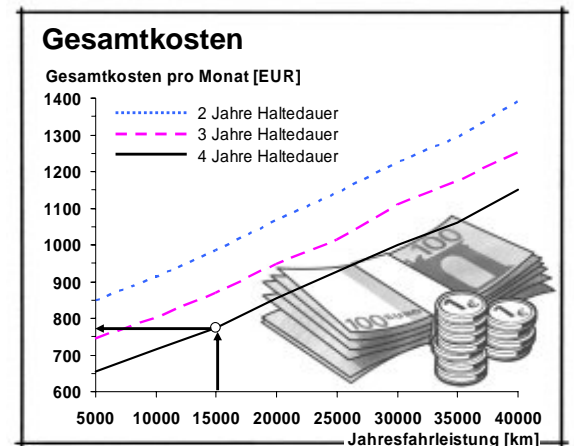
Der Grundpreis des DS5 HDi 165 SportChic liegt bei 37.790 €. Dies ist ein stolzer Betrag, allerdings zeigt sich der DS5 dann nahezu voll ausgestattet.

4,5 Fixkosten*

➔ Aufgrund der ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH:18; VK: 23; TK: 22) und der Kfz-Steuer, die 236 Euro pro Jahr beträgt, fallen die Fixkosten ebenfalls hoch aus.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die geringen Betriebskosten können die Kostenbilanz des DS5 etwas verbessern und führen dazu, dass die monatlichen Kosten im Klassenvergleich noch überschaubar bleiben. Dennoch eignet sich der Citroen mehr für Vielfahrer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 775 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	THP 155	THP 200	e-HDi 110	HDi 165	Hybrid4
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	115(156)	147(200)	82(112)	120(163)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	275/1700	275/1700	270/1750	340/2000	300/1750
0-100 km/h[s]	9,7	8,2	12,4	8,8	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	235	191	215	211
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 S	7,2 S	4,9 D	5,4 D	4,8 D
CO2 [g/km]	165	155	114	129	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/22	17/22/22	17/21/22	18/23/22	18/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	142	122	160	228	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	769	847	682	726	752
Preis [Euro]	29.700	33.680	29.350	31.090	37.540

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-Haftpfl.
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)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	235/40R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/ 4,3/ 6,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	133g/km / 142g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4530/1871/1505 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1650 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	117 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	104 Euro
Monatlicher Wertverlust	484 Euro
Monatliche Gesamtkosten	775 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/22
Grundpreis	37.790 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 DS5 HDi 165 SportChic (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (mit Lederp. Club)	1.690 Euro ^o
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle (LM-Rad Cairns)	650 Euro ^o
Spurassistent (mit Lederp. Club)	1.690 Euro ^o
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe vorne(und hinten)	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (u. anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Panorama-Glasdach (drei Glasdächer)	Serie
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest