



Citroen DS5 Hybrid4 SportChic Automatik (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Mit dem DS5 Hybrid4 beschreitet Citroen neue Wege. Erstmals verbaute man einen Elektromotor in einem Dieselfahrzeug. Diese Paarung verspricht, anders als bei einem Benzin-Hybrid, nicht nur niedrige Verbrauchswerte in der Stadt, sondern auch insgesamt dieseltypisch geringen Verbrauch. Beim ADAC EcoTest erreicht der Hybrid4 zwar nicht ganz die fünf Sterne, kann aber trotzdem mit niedrigem Verbrauch beeindrucken (4,8 l/100 km). In der Stadt verbraucht der DS5 recht wenig, sobald es aber etwas flotter zur Sache geht, spart der Elektromotor kaum noch Treibstoff ein. So ist der Autobahnverbrauch vergleichbar mit dem des DS5 HDi 165. Die 6.450 Euro Aufpreis gegenüber dem HDi 165 (mit Schaltgetriebe) kann man so kaum wieder einsparen. Abgesehen vom Hybrid-Antrieb erhält man für 44.240 Euro ein ordentlich verarbeitetes Fahrzeug mit sicheren Fahreigenschaften und einer reichhaltigen Serienausstattung. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Audi A5 Sportback, Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia, Renault Laguna.

+ gute Sicherheitsausstattung, vorn gutes Raumangebot, sehr standfeste Bremsanlage, leiser Innenraum, gut harmonisierender Elektro-/Diesel-Antrieb, rein elektrischer Fahrbetrieb möglich, sehr niedriger Stadtverbrauch

- großer Gewöhnungsaufwand, Kofferraum wird durch Akkus eingeschränkt, keine Verbrauchsvorteile bei Autobahnfahrt, sehr teuer



ADAC-URTEIL



⊕ 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 ist von unten gut verkleidet, aber nicht komplett glattflächig - dies sorgt für Luftverwirbelungen und damit für einen erhöhten Kraftstoffverbrauch. Die maximale Zuladung beträgt bei der Hybrid-Variante noch recht gute 430 kg. 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 gibt es nur ein Reparaturset, das im Kofferraum untergebracht ist. Zudem sind weder Wagenheber noch ein Radmutternschlüssel vorhanden. Ein Reserverad ist nicht lieferbar.

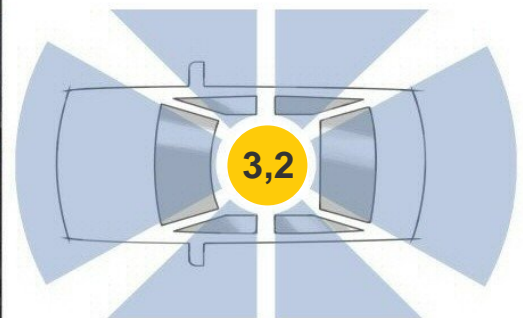
Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen durchschnittlich gut überblicken. Durch die abfallende Motorhaube und die massiven D-Säulen sind die Fahrzeugenden schlecht einseh-, aber noch zufriedenstellend abschätzbar. Auch Bodenhindernisse werden vor dem Fahrzeug nur mäßig wahrgenommen. Durch die vielen Dachsäulen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

⊕ In die Hauptscheinwerfer sind LED-Tagfahrleuchten integriert – dadurch wird man tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Die hellen Bi-Xenonscheinwerfer lenken mit (Kurvenlicht) und leuchten die Fahrbahn selbst in Kurven optimal aus.

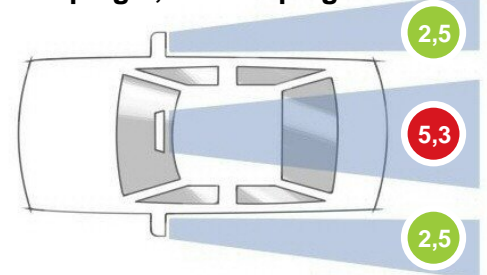


Die flache Heckscheibe und breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

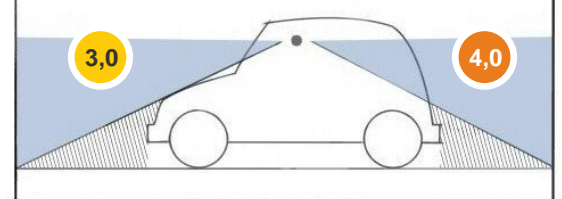
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

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.

3,2 Kofferraum-Volumen *

Das Kofferraumvolumen der Hybrid-Variante fällt deutlich kleiner aus als beim normalen DS5. Da die Akkus im Kofferraum untergebracht sind, liegt der Kofferraumboden im hinteren Bereich höher. So haben unter der Gepäckraumabdeckung nur noch magere 320 l Platz (normale Variante: 410 l). Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 750 l (normale Variante: 840 l).



3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich nur über einen Schalter im Innenraum oder über die Fernbedienung entriegeln - 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. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe sind Gegenstände, die weit vorn im Kofferraum liegen, gut erreichbar. Das Einladen von sperrigen Gegenständen wird durch die hohe Ladekante von 77 Zentimetern erschwert. Da die Hybrid-Variante aber einen höheren Ladeboden hat, stört innen keine Bordwand beim Ein- und Ausladen.

Die Hybrid-Komponenten brauchen Platz und verringern dadurch das Kofferraumvolumen um 90 l gegenüber Modellen mit konventionellem Antrieb (410 l).

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und umklappbar. Damit eine ebene Ladefläche entsteht, muss die Sitzfläche ebenfalls umgeklappt werden (Sitzfläche lässt sich auch einfach ausbauen). Das Umklappen ist ohne großen Kraftaufwand, jedoch nur von vorn möglich. Der variable, vordere Teil des Ladenbodens kann bei Bedarf nach unten geklappt werden, auch wenn dann der Ladeboden nicht mehr ganz eben ist. Dort können dann auch kleine Gegenstände untergebracht werden, denn sonst gibt es im Kofferraum keine Ablagemöglichkeiten.

⊖ In der Sitzlehne ist zwar eine Durchlademöglichkeit, doch lässt sich beim Hybrid4 kaum nutzen, da sie größtenteils von den Akkus im Kofferraum verdeckt wird.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Automatikwählhebel ist gut erreichbar. Die Vordersitze lassen sich elektrisch 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 Zusatzanzeigen zum Hybridantrieb wirken verspielt und dadurch unübersichtlich. Das serienmäßige Head-Up-Display schwenkt 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, Klimateinstellungen 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. 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.



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

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. Bei der Hybrid-Variante gibt es keinen Drehzahlmesser, da anstatt dessen die abgerufen Leistung in Prozent angezeigt wird.

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 große 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.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist beim Hybrid zwar immer noch straff, aber trotzdem geringfügig weicher als beim normalen Diesel. Im Detail könnte sie aber trotzdem etwas mehr Feinschliff vertragen. Lange Bodenwellen werden recht komfortabel abgedefert und die Karosserie schwingt nicht nach. Kurze Bodenwellen schluckt das Fahrwerk zufriedenstellend und Einzelhindernisse oder Querfugen dringen recht 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.

1,8 Innengeräusch

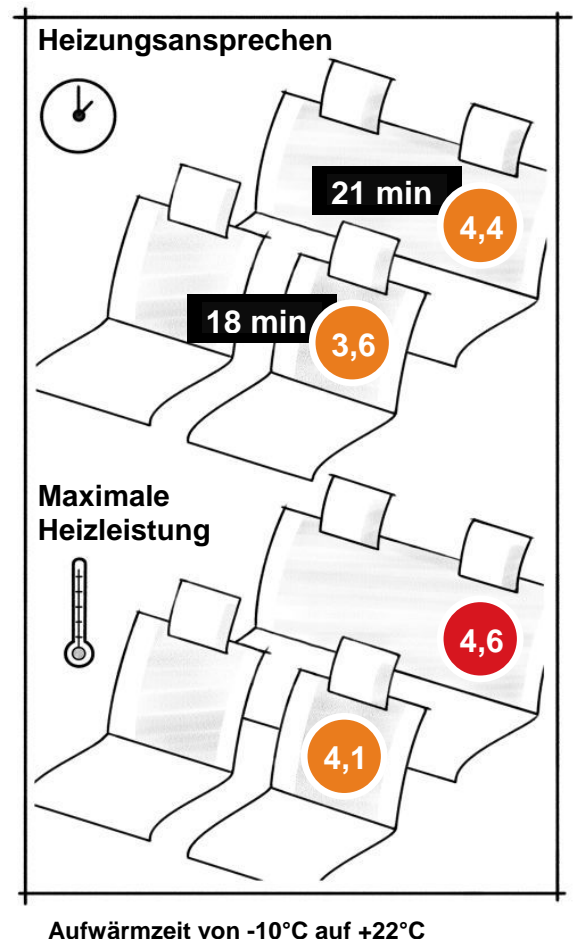
⊕ Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 67,3 dB(A) - dies ist ein guter Wert. Der Diesel-Motor hält sich dezent im Hintergrund. Dank serienmäßiger Doppelverglasung dringen kaum Windgeräusche in den Innenraum. Etwas störend sind Poltergeräusche, die vom Fahrwerk in den Innenraum übertragen werden. Der DS5 Hybrid4 kann bis ca. 55 km/h auch rein elektrisch gefahren werden und gleitet dann beinahe lautlos über den Asphalt.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) 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

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der Citroen DS5 Hybrid4 kann mit guten Fahrleistungen überzeugen. Der 2,0 Dieselmotor leistet 163 PS und wird je nach Fahrmodus und Fahrsituation von einem 37 PS Permanentmagnet-Synchronmotor an der Hinterachse unterstützt. Je nach Fahrmodus steht dabei eine kombinierte Gesamtleistung von maximal 200 PS zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt dann gewaltige 450 Nm. Da der Elektromotor bei Wahl des Fahrmodus "Auto" vorrangig zur Steigerung des Schaltkomforts und Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt, fallen die gemessenen Fahrleistungen nicht besser aus als bei der Variante mit reinem Dieselmotor. Im Gegenteil, aufgrund des höheren Leergewichts der Hybrid-Variante (knapp 200 kg schwerer als der HDi 165) hat der Hybrid4 sogar etwas stärker zu kämpfen als der reine Diesel. Trotzdem liegen die Fahrleistungen im guten Bereich und geben keinen Anlass zur Kritik. Wer die volle Leistung des Fahrzeugs ausschöpfen möchte, kann den Fahrmodus "Sport" anwählen, dann unterstützt der Elektromotor beim Beschleunigen, was zumindest kurzfristig zu deutlich besseren Fahrleistungen führt, den Verbrauchsvorteil aber weitgehend zunichte macht.

1,8 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend ruhig und kultiviert, es werden kaum Vibrationen bis in den Innenraum übertragen. Störende Brummfrequenzen oder Dröhnen treten nicht auf, der Motor bleibt sowohl bei sehr niedrigen als auch bei hohen Drehzahlen ein angenehmer Begleiter. Fährt das Fahrzeug rein elektrisch, sind praktisch keine Vibrationen vom Antrieb vorhanden.

2,3 Schaltung

⊕ Der DS5 Hybrid4 ist serienmäßig mit dem automatisierten Schaltgetriebe EGS6 ausgestattet. Während das EGS6 Getriebe in anderen Modellen nie wirklich überzeugen konnte und mit unharmonischen sowie langsamen Schaltvorgängen zu den größten Negativpunkten zählte, sieht es beim Hybrid4 etwas anders aus. Im Automodus unterstützt der Elektromotor während der Schaltvorgänge, wodurch die langen Schaltpausen geschickt kaschiert werden und in den niedrigen Gängen kaum noch spürbar sind. Bei höheren Geschwindigkeiten in den oberen Gängen sind die Schaltvorgänge nicht mehr ganz so harmonisch - der Elektromotor hat in diesen Geschwindigkeitsbereich schlicht nicht genügend Kraft, die Schaltpausen ganz zu überspielen. Der Wählhebel ist recht gut bedienbar, es gibt aber keine Parkstellung, was teilweise für Verwirrung sorgt, da man zum Anlassen des Fahrzeugs erst in die Neutralstellung schalten muss. Erstaunlich gut funktioniert das Start-Stopp-System. Kein Wunder, denn der riemengetriebene Hochvolt-Startergenerator liefert eine Startleistung von über 2 kW. Bei Bedarf kann damit auch bei leeren Akkus die Energie für den Allradantrieb (Elektromotor an der Hinterachse) generiert werden (maximale Generatorleistung ca. 8 kW).

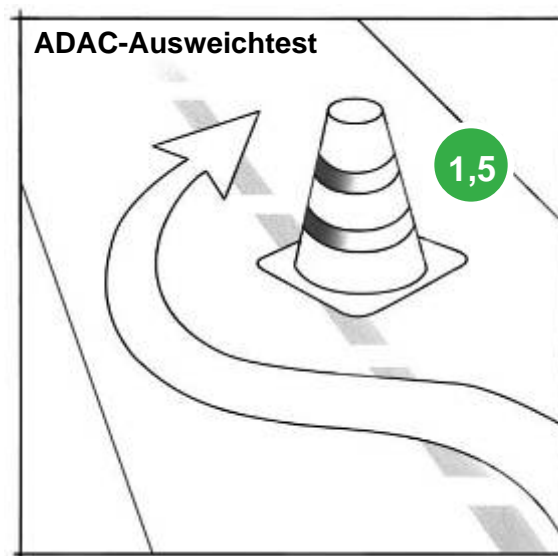
1,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des automatisierten Sechsgang-Getriebes sind sehr gut gewählt, es entstehen beim Schalten keine großen Drehzahlsprünge dank gut passender Ganganschlüsse. Die Schaltstufen harmonisieren auch gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Citroen passend gewählt, wodurch das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn nicht zu hoch liegt. Da der Elektromotor an der Hinterachse montiert ist und nur eine feste Übersetzung besitzt, kann der E-Motor nur bis 120 km/h unterstützen.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 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 Hybrid4 ähnlich wie auch der normale DS5 weitgehend problemlos. 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. Der Elektromotor an der Hinterachse sorgt dafür, dass auch auf rutschigem Untergrund beim Anfahren genügend Traktion zur Verfügung steht. Dafür muss aber manuell der 4WD-Modus angewählt werden, denn nur dann arbeiten der Elektromotor an der Hinterachse und der Verbrenner an der Vorderachse zusammen und bieten genügend Traktion. An die Performance eines echten Allradantriebs reicht der DS5 Hybrid4 auf rutschigem Untergrund aber nicht heran.



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.

2,0 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.

1,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden lediglich 34,5 m bis zum Stillstand benötigt (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 3, 235/45 R18 98 W). Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Anlage zu nutzen.

2,0 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

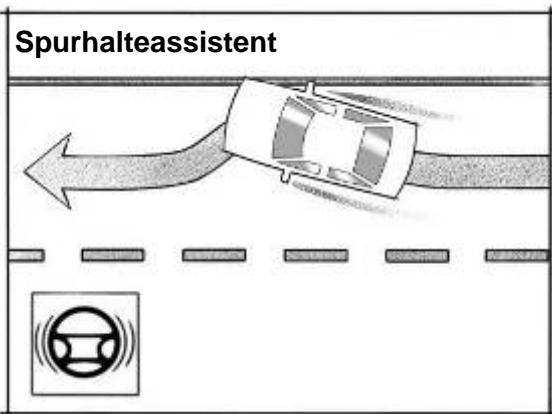
⊕ Der DS5 Hybrid4 ist in der Ausstattung SportChic serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ausgestattet. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, im Falle einer Notbremsung das volle Bremspotential zu nutzen. Ist dies der Fall, schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Optional sind Leichtmetallräder mit Reifendrucksensoren erhältlich, die bei Druckverlust den Fahrer warnen. Vorbildlich zeigt sich die serienmäßige Fahrzeugaußenbeleuchtung: mitlenkende Bi-Xenon-Scheinwerfer und Nebelleuchten mit integriertem Abbiegelicht. Ein Spurverlassenswarner (Sicherheitspaket) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testfahrzeug vorhanden). Überfährt man die Seitenmarkierung, so vibriert der Sitz auf der entsprechenden Seite. Ein Head-Up-Display liefert Informationen bezüglich Geschwindigkeit und zeigt Navigationsanweisungen an, so dass der Blick beim Abrufen dieser Informationen nicht vom Verkehrsgeschehen abschweift. Vorn wie hinten warnen Rückstrahler den rückwärtigen Verkehr bei geöffneten Türen.

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

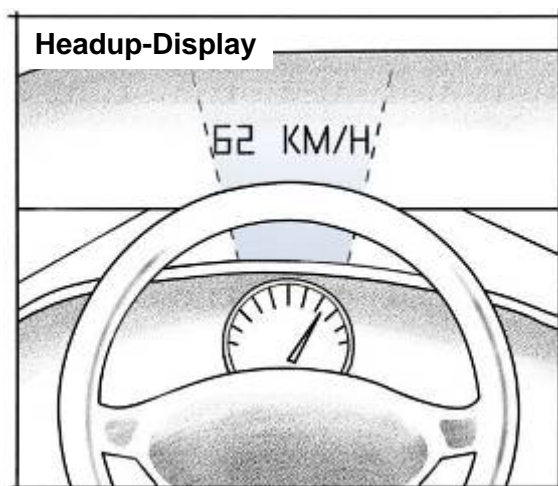
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

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

⊕ Der DS5 verfügt serienmäßig über Front-, vordere Seitenairbags sowie durchgehende Kopfairbags. Beim ADAC 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.



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.



Headup-Display
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.

2,0 Kindersicherheit

Auf der Rückbank reichen die Platzverhältnisse nur für zwei Kindersitze.

⊕ Beim ADAC 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.

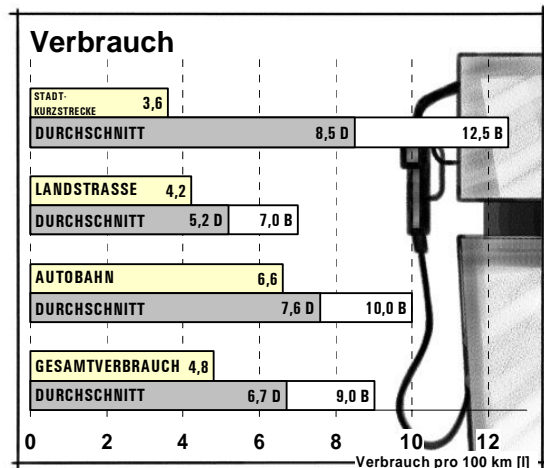
3,4 Fußgängerschutz

Beim ADAC 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.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,6 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Citroen DS5 Hybrid4 erreicht mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 126 g/km 44 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei gerade einmal 4,8 l/100 km. Besonders in der Stadt kann der Diesel-Hybrid seine Vorteile ausspielen, hier beträgt der ermittelte Verbrauch lediglich 3,6 l/100 km. Bei vollen Akkus können bei vorausschauender Fahrweise bis zu 4 km rein elektrisch gefahren werden. Aber auch außerorts liegt der Verbrauch mit 4,2 l/100 km sehr niedrig, obwohl hier kaum noch Vorteile gegenüber dem DS5 165 HDi (gleicher Dieselmotor, jedoch ohne Hybridantrieb) zu verzeichnen sind. Denn der benötigt nur 0,1 l/ 100 km mehr. Auf der Autobahn wendet sich dann das Blatt. 6,6 l/100 km sind zwar immer noch ein guter Wert, doch der Elektromotor unterstützt bei Geschwindigkeiten über 120 km/h nicht mehr. Aufgrund des Mehrgewichts von knapp 200 kg gegenüber dem normalen Diesel fällt der Autobahnverbrauch sogar etwas höher aus (plus 0,1 l/100 km).



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. In der Stadt kann sogar kurzzeitig ganz emissionsfrei gefahren werden. Wertvolle Punkte verschenkt der Hybrid4 auf der Autobahn. Hier steigen die NO_x-Werte etwas stärker an, es reicht aber für gute 42 Punkte. Insgesamt erzielt der DS5 Hybrid4 im ADAC EcoTest mit 86 Punkten ein klares Vier-Sterne-Ergebnis.

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4 Betriebskosten*

⊕ Da sich die Kosten für den Betrieb zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben und der DS5 Hybrid4 gute Verbrauchswerte aufweist, erhält er bei den Betriebskosten eine sehr gute Bewertung.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage 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.

1,8 Wertstabilität*

⊕ Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen DS5 Hybrid4 kann auch dank des innovativen Antriebskonzepts mit Diesel- und Elektromotor während des Berechnungszeitraumes von vier Jahren ein sehr stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

4,5 Kosten für Anschaffung*

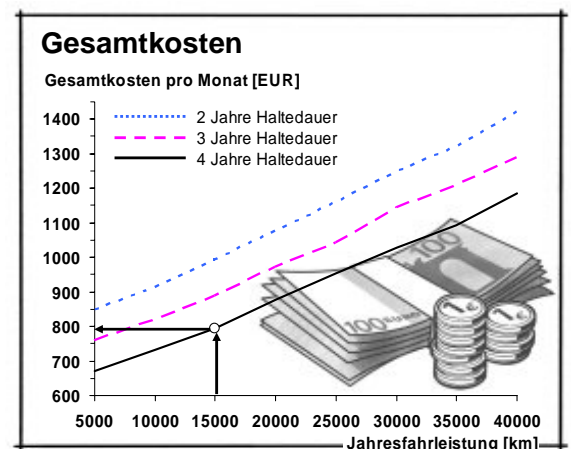
⊖ Der DS5 Hybrid4 kostet in der Ausstattung SportChic 44.240 Euro. Das sind stolze 6.450 Euro mehr, als der DS5 HDi 165 mit gleicher Ausstattung und Schaltgetriebe kosten würde. Die Serienausstattung fällt beim SportChic äußerst üppig aus, sogar Navigationssystem und Xenonscheinwerfer sind Serie.

4,1 Fixkosten*

⊖ Aufgrund der ungünstigen Versicherungseinstufung und der hohen Kfz-Steuer von 190 Euro pro Jahr fallen die Fixkosten hoch aus.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die geringen Betriebskosten können die Bilanz des DS5 Hybrid4 etwas verbessern und führen dazu, dass die monatlichen Kosten im Klassenvergleich noch überschaubar bleiben. Dennoch stellt sich die Frage, für welche Zielgruppe der DS5 Hybrid4 sinnvoll ist. Für die Stadt ist er zu groß und zu teuer und für lange Strecken kann man genauso den DS5 HDi 165 wählen, der auf der Autobahn sogar etwas weniger braucht und dazu in der Anschaffung um 6.450 Euro billiger ist.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 794 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	190
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 Hybridmotor	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,6/ 4,2/ 6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	107g/km / 126g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4530/1871/1505 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1835 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1250 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EGS6)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Sicherheitspaket)	590 Euro ^o
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle (inkl. 19" LM-Rad)	650 Euro
Spurassistent (Sicherheitspaket)	590 Euro ^o
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
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

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	515 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/22
Grundpreis	44.240 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen