



## Citroen DS4 HDi 110 SoChic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

**D**er DS4 ist ein Charaktertyp mit einer dynamischen, coupéartigen Karosserieform, der aber auch alle Vorzüge eines Kompaktwagens bieten soll. Um diesem Anspruch gerecht zu werden besitzt der Citroën auch im Fond Türen, die den Ein- und Ausstieg im Vergleich zu einem Dreitürer erleichtern - wirklich bequem gelingt dies jedoch nicht. Trotz der Türen lassen sich die Seitenscheiben im Fond nicht öffnen. Der Antrieb wird dem optisch dynamischen Auftreten des Franzosen zwar nicht gänzlich gerecht, dennoch sorgt der 1,6-l-Selbstzünder mit 112 Pferdestärken für akzeptable Fahrleistungen. Ebenfalls akzeptabel ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch, der im Test bei 5,1 Liter Diesel pro 100 Kilometer liegt. Sicherheitstechnisch kann der DS4 mit guten Crashtest-Ergebnissen und Assistenzsystemen wie einem Spurverlassenswarner überzeugen. Erhältlich ist die getestete Variante ab 25.250 Euro - eine umfangreiche Serienausstattung ist da schon inbegriffen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Giulietta, Audi A3, BMW 1er, Fiat Bravo, Ford Focus, KIA Ceed, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Toyota Auris, VW Golf.

**+** großzügiges Platzangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, standfeste Bremsanlage, gute Sicherheitsausstattung

**-** geringe Zuladung, schlechte Rundumsicht, eingeschränktes Platzangebot im Fond



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

3,1 Transport

2,6 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck und auch der Innenraum zeigt sich solide gefertigt. Dominiert wird das Interieur zwar von Kunststoffen, allerdings präsentiert es sich durch Chromapplikationen oder mit Leder überzogenen Armaturen optisch aufgewertet.

**+** Der Motorraum ist von unten abgeschottet, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel wird per Taster am Armaturenbrett entriegelt - ein Schraubverschluss muss nicht zusätzlich geöffnet werden, da der Tankstutzen eine spezielle Mechanik besitzt. Damit ist auch eine Fehlbetankung des Fahrzeugs nicht möglich. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet und Alu-Leisten schützen die lackierten Schweller vor Kratzern.

**-** Fahrzeugflanken und Stoßfänger sind bei kleinen Remplern nahezu ungeschützt. Seitlich gibt es nur lackierte Leisten und am Heck gibt es nur mittig einen unlackierten Einsatz. Zudem sind die Leuchten am Heck recht weit unten in der Stoßstange positioniert. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

2,9

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des DS4 liegt im guten Mittelfeld. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen Notsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet.

**+** Aufgrund des großen Tankvolumens von 60 l und eines geringen Verbrauchs lassen sich Reichweiten von rund 1130 km mit einer Tankfüllung realisieren.

**-** Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, Werkzeug ist nicht an Bord (Notrad kann gegen Aufpreis erworben werden). Die maximale Zuladung fällt mit 430 kg nicht besonders hoch aus. Eine zulässige Dachlast gibt Citroen nicht an.

2,8

### Sicht

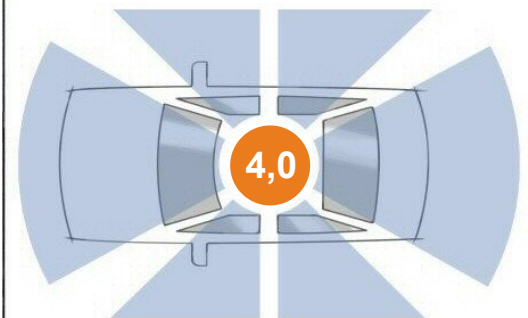
Die Karosserie des DS4 zeigt sich recht unübersichtlich, allerdings kann er mit einem guten Lichtsystem punkten.

**+** Die Sitzposition des Fahrers ist recht gut, so dass dieser das Verkehrsgeschehen gut überblicken kann. Durch die abfallende Motorhaube lassen sich Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Außenspiegel liefern einen zufriedenstellenden Blick nach hinten.

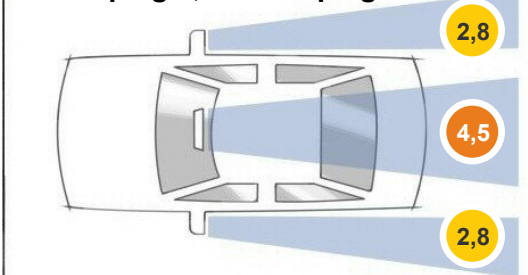


Sehr breite Dachsäulen und eine hoch angesetzte Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten.

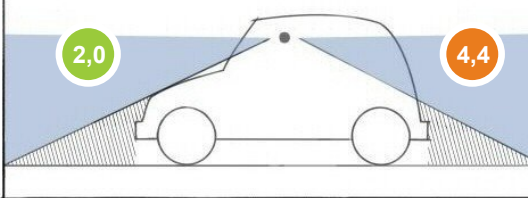
#### Rundumsicht



#### 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.

Beide Scheibenwischer sind außen befestigt und überlappen in der Mitte - dadurch wird die Frontscheibe großflächig gereinigt, nur hinter dem Innenspiegel bleibt ein Wasserkeil stehen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. LED-Tagfahrleuchten sorgen bei Helligkeit für gute Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr. Abbiegelicht ist serienmäßig an Bord. Aufpreisfrei gibt es in der Ausstattungsvariante "SoChic" eine Einparkhilfe hinten - vorn gegen Aufpreis. Dann ist auch ein Parklückendetektor vorhanden, welcher Parklücken ausmisst und anzeigt, ob sie ausreichende Größe haben. Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht sind optional erhältlich (im Testwagen vorhanden).

⊖ Die Karosserieenden lassen sich nur mäßig abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der DS4 nur ausreichend ab - alle Dachsäulen sind breit, aber vor allem die massive C-Säule schränkt die Sicht nach schräg hinten ein. Hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Scheibenlinie tief liegende Hindernisse nur schlecht erkannt werden. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig. Das hintere Wischfeld fällt sehr klein aus und ist damit fast nutzlos.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Bei Ein- und Ausstieg schneidet der DS4 zufriedenstellend ab, fällt hinten aber unbequemer aus als vorn. Das Fahrzeug lässt sich mit einer praktischen Funkfernbedienung Ent- und Verriegeln, 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 günstige Sitzhöhe erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Türen werden auch an Steigungen sicher offen gehalten, hinten rasten sie aber nur in zwei Stellungen ein. Haltegriffe gibt es für die hinteren Passagiere. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.

⊖ Die Schweller sind sehr breit ausgeführt und liegen weit oben, so dass man einen großen Schritt machen muss um ins Fahrzeug zu gelangen. Zudem ist der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkanten recht groß. Aufgrund der tief gezogenen Dachlinie stoßen sich große Personen leicht den Kopf. 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\*

Im Klassenvergleich fällt das Kofferraum-Volumen noch gut aus.

⊕ Mit 355 Litern Fassungsvermögen stellt der DS4 einen recht ordentlichen Laderaum zur Verfügung. Klappt man die Rücksitzbank um, so vergrößert sich der Ladeabteil auf großzügige 670 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).



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

### 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln, könnte sich aber leichter anheben lassen. Das Kofferraumformat zeigt sich zufriedenstellend.

⊕ Die Klappe öffnet weit und bietet Personen bis knapp 1,85 m Platz darunter. Die Kofferraumlänge ist verhältnismäßig gering, so dass bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar sind. Die Höhe der Ladeöffnung zeigt sich mit 72 cm großzügig bemessen. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen gut ausgeleuchtet. Nettes Detail: Die linke Gepäckraumleuchte lässt sich entnehmen und als Akku-Lampe verwenden.

⊖ Die Ladekante liegt mit 78 Zentimetern weit über dem Boden, was das Einladen erschwert. Doch auch zum Ausladen muss eine knapp 24 cm hohe Stufe überwunden werden. Die Breite der Ladöffnung könnte etwas üppiger sein, dann ließen sich sperrige Gegenstände leichter Einladen. Bei umgelegter Rücksitzlehne ist eine unpraktische Stufe am Boden. Große Personen müssen auf den Kopf achten, da dieser leicht am abstehenden Schloss gestoßen werden kann.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzbank liegt der DS4 im guten Mittelfeld bei der Kofferraum-Variabilität.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand umlegen. Darüber hinaus gibt es eine praktische Luke in der Rücksitzbank, die das Transportieren von langen Gegenständen erleichtert. Kleine Gegenstände lassen sich mit einem Gummiband oder einem kleinen Gepäcknetz fixieren. Je nach Größe können auch Gegenstände in der Reserveradwanne untergebracht werden. Zusätzlich gibt es Haken an den Seitenwänden, um Taschen zu befestigen. Für größere Gepäckstücke gibt es Befestigungsösen am Kofferraumboden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rückenlehnen können die Gurte in die Verriegelung geraten und beschädigt werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Das Cockpit orientiert sich am Fahrer und die meisten Bedienelemente sind von diesem Platz aus gut erreichbar. Dennoch sind nicht alle Funktionen sofort schlüssig, so dass eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der Schalthebel liegt optimal. Das Bremspedal ist etwas hoch, was bei einem schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Störender ist jedoch, dass die Aluminium-Pedalerie bei Nässe recht rutschig ist. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock, allerdings zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut zu erreichen. Scheibenwischer und Licht sind sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter befinden sich beim Lichtschalter im Lenkstockhebel - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Insgesamt lassen sich die Instrumente gut ablesen, wenn auch die Darstellung anfangs etwas irritierend ist. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert und ein Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie Durchschnittsverbrauch. Der Bildschirm des Radio-/Navigationssystems ist sinnvoll positioniert, die Bedienung allerdings nicht immer sinnfällig.



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

Gleiches gilt für die Funktionalität des Klimaanlagebedienteils. Tasten und Symbole sind klein, die Drehregler schlecht greifbar. Gut ist jedoch die automatische Abschaltung der Heckscheibenheizung, da so Kraftstoff gespart werden kann. Vorn haben beide Fensterheber eine Antipp-Automatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung. Der Fahrersitz wird elektrisch eingestellt, der Beifahrer muss dies manuell vornehmen. Vorn gibt es einige sinnvolle Ablagen und das Handschuhfach zeigt sich großzügig bemessen. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im dunkeln gut zu finden.

– Das Bedienteil der Klimaanlage ist recht tief, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Die Umluftschaltung wird nicht automatisch deaktiviert, auch nicht nach Neustart des Motors. Das Lenkrad ist mit Funktionen überladen. Der Fahrer wird nicht gewarnt, wenn Türen oder Klappen bei Fahrbeginn geöffnet sind (außer Fahrertür). Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Im Fond gibt es kaum Ablagen, vor allem Getränkehalter sucht man vergeblich. Die Bedienelemente der Sitzheizung sind seitlich am Sitz angebracht und dadurch schlecht einstellbar, zudem sieht der Fahrer den Status der Beifahrersitzheizung nicht.

---

### 2,3 Raumangebot vorne\*

Vorn ist das Platzangebot recht großzügig.

+ Personen bis 1,86 m finden genügend Platz vor - dabei zeigt sich die Kopffreiheit sehr großzügig. Sehr üppig fällt die Innenraumbreite vorn aus - daher ist das subjektive Raumgefühl angenehm.

---

### 3,4 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot geringer als vorn, insgesamt aber zufriedenstellend.

+ Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich großzügig bemessen.

– Die außen sitzenden Heck-Passagiere bekommen mit Ellenbogen, Schulter und dem Kopf leicht Kontakt zur Innenverkleidung, was ein unbehagliches Raumgefühl verursacht. Zudem ist der Innenraum sehr dunkel gehalten. Sind die Vordersitze für 1,85 m Große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,79 m Körpergröße genügend Platz vor.



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

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den DS4 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

Das Fahrwerk zeigt sich ausgewogen abgestimmt, gehört aber tendenziell zu den komfortableren Federungen.

+ Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden souverän geschluckt, bei hohen Geschwindigkeiten neigt die Karosserie zu ganz leichtem Nachschwingen. Kurze Wellen werden ebenfalls ordentlich gedämpft.

Einzelhindernisse oder Querfugen dringen deutlicher bis zu den Insassen durch, unbequem wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung zeigt die Karosserie eine leichte Stuckerneigung. Vertikalschwingungen werden ordentlich gedämpft, Seitenneigungen zeigen sich etwas ausgeprägter. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster werden im Innenraum wahrgenommen, dringen aber nicht zu unangenehm durch. Insgesamt kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

## 2,0 Sitze

Der Testwagen war mit optionalen Ledersitzen ausgestattet, welchen ein guter Sitzkomfort attestiert werden kann.

**+** Fahrer- und Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar, beim Fahrersitz kann zusätzlich die Sitzflächenneigung eingestellt werden. Aufgrund der Einstellungsmöglichkeiten finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition - eine feste Fußablage ist ebenfalls vorhanden. Zudem besitzen beide Sitze eine Lordosenstütze (nur Intensität einstellbar) mit Massagefunktion. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet sowie ordentlich konturiert - der Seitenhalt in Kurven könnte allerdings etwas ausgeprägter sein. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch. Die Polsterung präsentiert sich insgesamt straff, wenn auch die Seitenwangen deutlich weicher ausfallen.

**-** Die Rücksitzbank ist kaum ausgeformt und bietet dadurch wenig Seitenhalt. Die Sitzposition im Fond ist akzeptabel, allerdings würde mehr Oberschenkelunterstützung nicht schaden. Auf den Ledersitzen kommt man trotz Perforierung bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

## 2,3 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig.

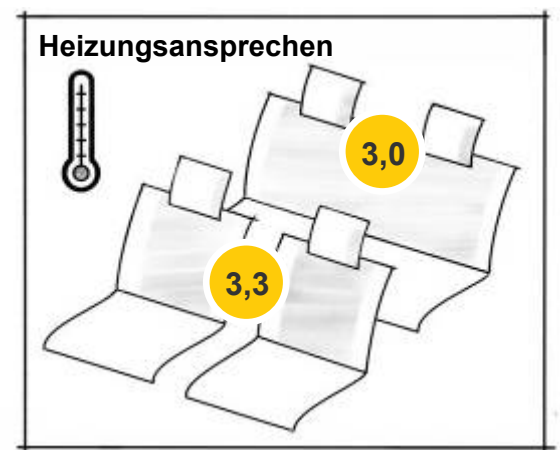
**+** Bei 130 km/h wurde ein Innengeräusch von rund 68,7 dB(A) gemessen. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche treten unangenehm in den Innenraum, wenn auch gelegentlich ein Fahrwerkspoltern zu vernehmen ist. Auch der Dieselmotor hält sich im Hintergrund.

## 2,6 Klimatisierung

Der DS4 ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet.

**+** Die Klimaanlage lässt sich im Auto-Modus in drei Intensitätsstufen betreiben. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt, die Luftverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam - die Ausströmbereiche lassen sich einzeln anwählen. Beim ADAC Heizungstest kann der DS4 eine zufriedenstellende Heizleistung aufweisen.

**-** Hinten kann man die Seitenscheiben nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,0 Fahrleistungen\*

Der 1,6 Liter-Diesel leistet maximal 112 PS und hat ein Drehmoment von 270 Nm - damit landet der DS4 im Klassenmittelfeld bei den Fahrleistungen.

**+** In entsprechenden Gängen lassen sich gute Fahrleistungen realisieren, so absolviert der DS4 den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in guten 5,2 Sekunden.

**-** Ansonsten zeigt sich der Selbstzünder recht träge. In den drei höchsten Gängen sind lediglich ausreichende bis schlechte Elastizitätswerte im Klassenvergleich möglich.

---

### 2,3 Laufkultur

Das Aggregat legt für einen Selbstzünder eine gute Laufkultur an den Tag.

**+** Leichte Vibrationen können im Innenraum wahrgenommen werden, allerdings fallen diese nicht unangenehm auf. Motorbrummen oder -dröhnen wird nicht wahrgenommen.

---

### 2,4 Schaltung

Die Schaltung des DS4 weist eine durchschnittliche Genauigkeit auf - es gilt den Schalthebel präzise zu führen. Zudem zeigt sich die Kupplung recht gefühllos, ein sanftes Anfahren gestaltet sich schwierig.

**+** Die Schaltwege sind nicht zu lang jedoch hakt es beim Gangwechsel etwas, so dass nur zufriedenstellende Schaltgeschwindigkeiten möglich sind. Der Rückwärtsgang lässt sich leicht schalten und ist gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer einen ökonomischen Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert eine Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung ist in sich stimmig, wurde aber zu Gunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt.

**+** Das Sechs-Gang-Getriebe weist passende Ganganschlüsse auf, so dass für jeden Geschwindigkeitsbereich eine sinnvolle Übersetzung zur Verfügung steht. Die Gesamtübersetzung ist recht lang: Das hat einerseits niedrige Drehzahlen von rund 2250 U/min bei 130 km/h zur Folge und andererseits muss allerdings bei höheren Geschwindigkeiten öfter zurückgeschaltet werden, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

Der DS4 präsentiert sich sicher und weist eine gute Fahrstabilität auf.

⊕ Insgesamt zeigt sich das Fahrzeug richtungsstabil, gelegentlich müssen jedoch Richtungskorrekturen am Lenkrad vorgenommen werden. Fahrbahnverwerfungen oder Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Spurtreue. Beim ADAC Ausweichtest gibt der DS4 ein gutes Bild ab: Er reagiert unverzüglich auf den Lenkimpuls und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours manövrieren. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Bei rutschigem Untergrund bremst eine Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab.

### 2,5 Lenkung\*

Die Lenkung zeigt sich präzise, kann jedoch beim Wendekreis nicht überzeugen.

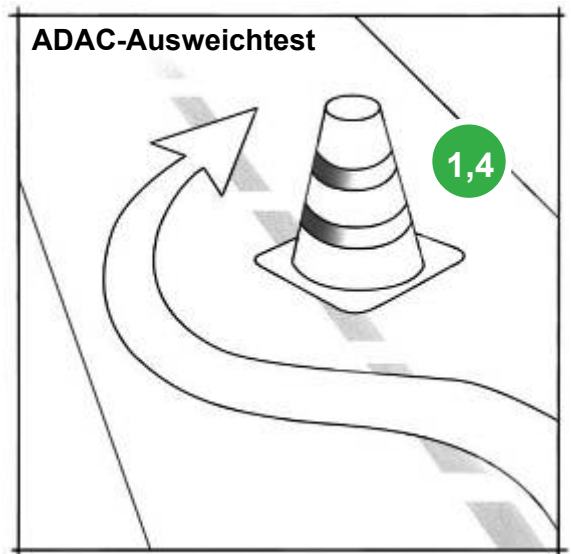
⊕ Das Fahrzeug reagiert spontan auf Kursänderungen und folgt zielgenau der angestrebten Richtung, dabei wird dem Fahrer ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Eine direktere Auslegung würde die Handlichkeit des Fahrzeugs weiter unterstützen. Zum Rangieren wird nur ein geringer Kraftaufwand benötigt.

⊖ Der Wendekreis ist mit knapp 11,9 m deutlich zu groß für die untere Mittelklasse. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis aufs Lenkrad durch.

### 1,9 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich sowohl effektiv als auch standfest.

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der DS4 rund 37 m (Mittelwert aus 10 Messungen, Reifen: Michelin Pilot Sport 3; 225/45 R18 91V) bis zum Stillstand. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gut dosieren. Die Bremsanlage nimmt keinen Einfluss auf die Spurtreue beim Bremsen in Kurven.



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

## SICHERHEIT

2,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der DS4 weist im Ganzen eine gute Sicherheitsausstattung auf.

- ⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem gibt es aufpreisfrei eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Kurvenlicht (optional) und Abbiegelicht (serienmäßig) sind ebenfalls an Bord. Darüber hinaus kann ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem geordert werden. Des Weiteren sind ein Totwinkel- sowie ein Spurhalte-Assistent erhältlich. Letzterer warnt durch Vibrationen im Sitz, wenn ein Verlassen der Fahrspur droht. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert - das weist den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hin.
- ⊖ Eine Startsicke, die ein versehentliches Anlassen des Motors unterbinden würde, gibt es nicht. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker ohne Funktion, so können Richtungsänderungen beim Abschleppen nicht angezeigt werden.

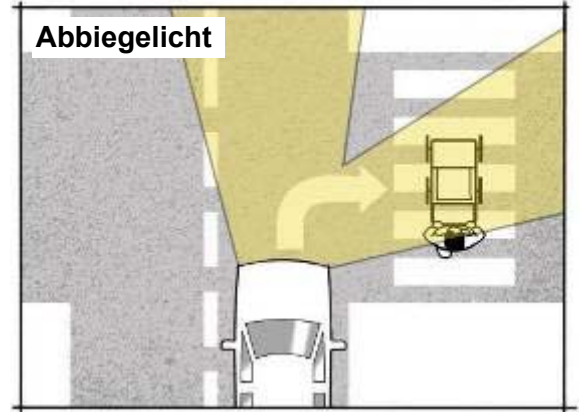
1,6

### Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest kann der DS4 mit einem guten Insassenschutz punkten.

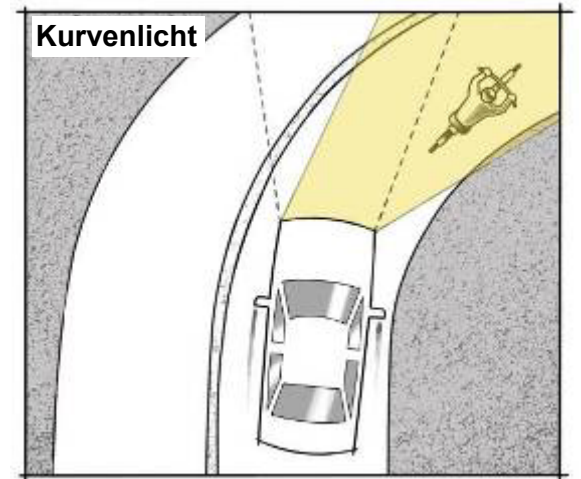
- ⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Citroen 90 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz - dies entspricht vollen fünf Sternen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m guten Schutz und liegen nah am Kopf. Für die vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer, der Anschnallstatus der hinteren Passagiere wird angezeigt. Die Türgriffe sind vorn stabil, so dass zum Öffnen hohe Zugkräfte aufgebracht werden können. Bei einem Unfall wird automatisch ein Notruf eingeleitet.
- ⊖ Die hinteren Kopfstützen schützen lediglich Personen bis 1,65 m. An den flachen Türgriffen der Fondtüren lassen sich nur bedingt hohe Zugkräfte aufbringen. Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen.

#### Abbiegelicht



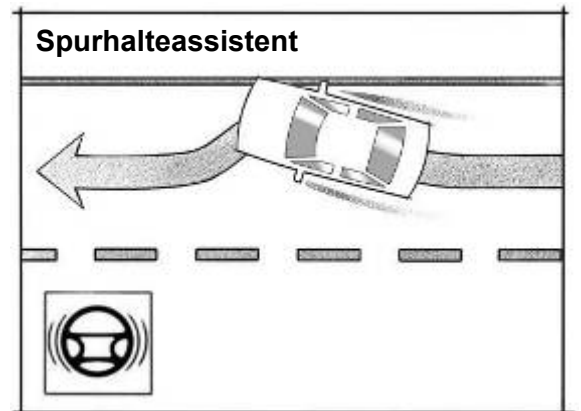
**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

#### Kurvenlicht



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

#### Spurhalteassistent



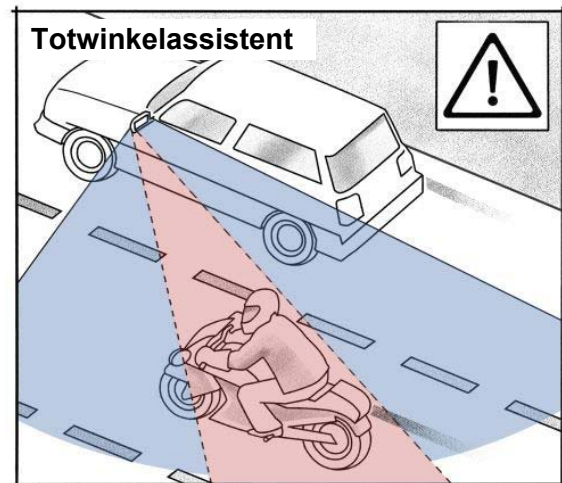
**Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.**

## 1,7 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit gibt der DS4 ein gutes Bild ab.

**+** Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm fährt er 39 von 49 Punkten ein. Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen sind serienmäßig ISOFIX-Kindersitzhalterungen mit Ankerhaken vorhanden. Die Gurtschlösser im Fond sind fest installiert und die Gurte lang, so dass sich Rückhaltesysteme lagestabil befestigen lassen. Auf den äußeren Plätzen im Fond und auf dem Beifahrerplatz sind Position und Abstand der Anlenkpunkte optimal. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktiviert werden.

**-** Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher und die Isofix-Halterungen lassen sich trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzen. Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Mittelsitz nicht zur Kindersitzbefestigung.



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.

**+** Entschärft zeigen sich der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.

**-** Die Randbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

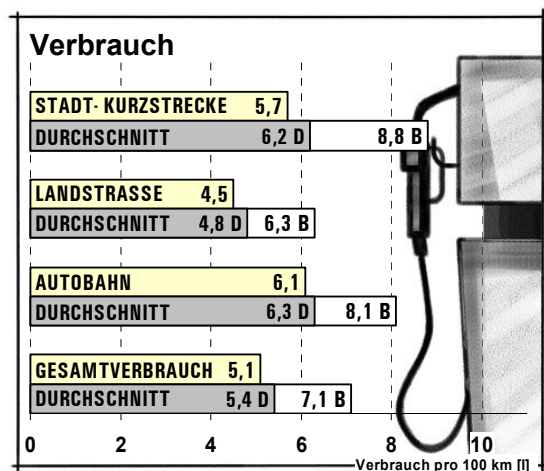
## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO2\*

Der DS4 erhält mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 164 g/km 28 Punkte beim ADAC EcoTest. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,7 l/100 km innerorts, 4,5 l/100 km außerorts und 6,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 2,5 Schadstoffe

**+** In diesem Kapitel erhält der DS4 aufgrund eines recht geringen Schadstoffanteils im Abgas 35 von 50 Punkten. Lediglich die Stickoxid-Werte steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus an. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es insgesamt für 63 Punkte beim ADAC EcoTest - dies entspricht drei von fünf Sternen.



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

## 2,9 AUTOKOSTEN

### 2,8 Betriebskosten\*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der DS4 einen zufriedenstellenden Kraftstoffverbrauch vorweisen kann, liegen die Betriebskosten im guten Mittelfeld.

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

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### 3,1 Wertstabilität\*

Dem DS4 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz behaupten.

### 3,4 Kosten für Anschaffung\*

Der Anschaffungspreis des DS4 HDi 110 SoChic liegt mit 25.250 Euro im unteren Klassenmittelfeld. Dafür zeigt sich der Citroen allerdings gut ausgestattet, so dass lediglich weitere 490 Euro für eine klassenübliche Ausstattung aufgewendet werden müssen.

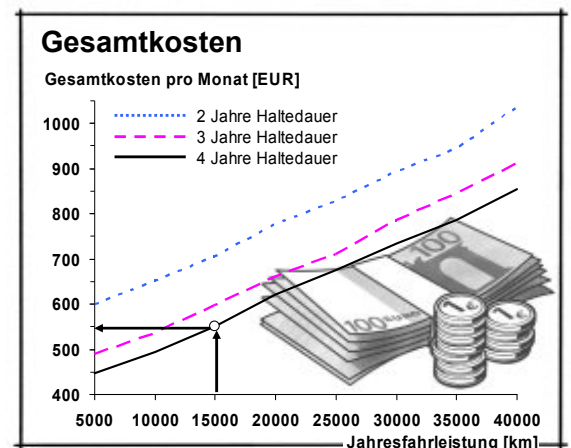
### 3,7 Fixkosten\*

Auch bei den fixen Kosten landet der DS4 im hinteren Klassenmittelfeld.

⊖ Allein die Kfz-Steuer beträgt 176 Euro pro Jahr. Zudem fällt die Versicherung recht teuer aus. Während die HaftpflichtEinstufung noch günstig ist, zeigen sich die Teil- und Vollkasko teuer (KH: 15; TK: 21; VK: 21).

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

In fast allen Kostensparten bewegt sich der DS4 etwa im Klassenmittelfeld, so dass er auch bei den monatlichen Gesamtkosten im vorderen Mittelfeld landet.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 530 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 160 EGS6	THP 200	HDi 110	HDi 165
<b>Aufbau/Türen</b>	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
<b>Zylinder/Hubraum [ccm]</b>	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997
<b>Leistung [kW(PS)]</b>	88(120)	120(163)	147(200)	82(112)	120(163)
<b>Max. Drehmoment[Nm] bei U/min</b>	160/4250	240/1400	275/1700	270/1750	340/2000
<b>0-100 km/h[s]</b>	12,2	9,3	8,5	12,4	9,3
<b>Höchstgeschwindigkeit [km/h]</b>	193	212	235	190	212
<b>Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]</b>	6,2 S	7,7 S	6,4 S	4,7 D	5,1 D
<b>CO2 [g/km]</b>	144	178	149	122	134
<b>Versicherungsklassen KH/VK/TK</b>	13/20/19	16/23/21	16/25/23	15/21/21	15/23/21
<b>Steuer pro Jahr [Euro]</b>	100	168	110	176	238
<b>Monatliche Gesamtkosten [Euro]</b>	546	655	682	530	605
<b>Preis [Euro]</b>	20.950	25.950	28.650	22.950	27.050

### 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	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,7/ 4,5/ 6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	122g/km / <b>164g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,7dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4275/1810/1526 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2065 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1385 kg/420 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>355 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1550 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1175 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.240 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Sicherheits-Paket 1)	500 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Sicherheits-Paket 4)	1.340 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Sicherheits-Paket 1)	500 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.240 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Einparkhilfe vorne (Sicherheits-Paket 1)	500 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	610 Euro <sup>o</sup>
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>107 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>88 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>298 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>550 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/21
Grundpreis	25.250 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,4**

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

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