



Citroen DS3 Cabrio e-HDi 90 FAP EGS6 SoChic

Zweitüriges Cabriolet in der Kleinwagenklasse (68 kW / 92 PS)

Den DS3 gibt es nun auch als Cabrio. Das elektrische Stoffverdeck lässt sich mittels Knopfdruck in wenigen Sekunden öffnen und kann sogar während der Fahrt bis 120 km/h betätigt werden. Da die Dachsäulen feststehen und das Verdeck ähnlich wie ein Faltdach nach hinten gleitet, entsteht nicht ganz das Frischluftvergnügen eines vollwertigen Cabrios. Insassen haben aber den Vorteil, dass sich die Zugluft im Innenraum in Grenzen hält. Optisch wirkt das Cabrio jugendlich und modern, kann aber im Detail nicht ganz überzeugen. Viele Materialien wirken billig und unsauber verarbeitet. Am Platzangebot gibt es vorne nichts auszusetzen. Aber auf der Rücksitzbank finden allenfalls Kinder ausreichend Platz. Die sportlichen Fahreigenschaften harmonisieren nicht mit der Motor-Getriebe-Kombination. Einerseits mimt der DS3 mit straffem Fahrwerk, optionalen Sportsitzen und breiten Reifen den klassischen Kurvenräuber, andererseits nervt das EGS6-Getriebe mit unharmonischer Schaltstrategie und langsamen Schaltvorgängen. Wir empfehlen ganz klar das Schaltgetriebe, das aber für die Dieselvariante bei Marktstart noch nicht verfügbar sein wird. Das DS3 Cabrio ist insgesamt ein schicker Kleinwagen für "Oben-Ohne-Fans", der aber mit 22.920 Euro zu teuer ist. **Karosserievarianten:** Schrägheck. **Konkurrenten:** Fiat 500C, Mini Cabrio.

- +** sichere Fahreigenschaften, vollständige Sicherheitsausstattung, kaum Zugluft bei offenem Verdeck
- schlecht zugänglicher Kofferraum, unharmonisches Automatikgetriebe, hinten kaum Platz, sehr hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

2,7 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,7 Langstrecke

4,0 Transport

3,5 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Das kleine DS3 Cabrio wirkt auf den ersten Blick modern und gefällig. Durch die farblich abgesetzte Dachpartie und verschiedene Verdeckfarben sowie wählbare Innenraum-Dekorelemente lassen den DS3 aus der Maße hervorstechen und versprühen einen individuellen Charakter. Leider hält der DS3 im Detail nicht, was er auf den ersten Blick verspricht. Die Verarbeitungsqualität der Karosserie sowie des Innenraums kann nicht komplett überzeugen. Die Karosseriebleche sind oft unsauber verarbeitet, Schweißnähte schlecht abgedichtet und scharfe Blechkanten an Motorhaube oder Kofferraum bergen eine gewisse Verletzungsgefahr bzw. können im Falle des Kofferraums das Gepäck beschädigen. Im Innenraum setzt sich das zwiespältige Bild fort. Die verwendeten Kunststoffe sehen nett aus, fühlen sich aber hart und billig an. Einzelteile wie die Instrumentenabdeckung oder die Mittelkonsole sind teils schlecht befestigt und wackelig. Aufgewertet wird der Innenraum durch die sauber gearbeiteten Ledersitze (Aufpreis) sowie lackierte Kunststoffblenden.

+ Ein Fehlbetankungsschutz im Kraftstoffeinfllstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. Durch die fest stehenden Dachsäulen zeigt sich das Cabrio auch bei geöffnetem Verdeck ähnlich verwindungssteif wie die geschlossene Variante. Das Stoffverdeck ist insgesamt sauber gefertigt, allerdings kaum isoliert. Das Verdeck lässt sich elektrisch in zwei Stufen ffnen. In der ersten Stufe führt das Verdeck in rund sechs Sekunden nach hinten (hnlich eines großen Schiebedachs). Das funktioniert auch während der Fahrt bis ca. 120 km/h. In der zweiten Stufe führt das Verdeck dann runter zur Heckklappe (dauert weitere vier Sekunden). Es kann durch teilweises ffnen auch eine Windschottfunktion übernehmen. Die Zugluft im Innenraum ist dadurch erstaunlich gering.

- Der Motorraum ist nach unten beinahe komplett unverkleidet und somit schmutzempfindlich. Aerodynamische Optimierungen, welche unnötige Luftwirbel verhindern könnten, sind am Fahrzeugboden kaum verbaut. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. An den Trschwellern fehlen Schutzleisten welche beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schtzen würden. Die winzigen Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen reichen kaum in den besonders gefährdeten Bereich, die vordere ist zudem lackiert. Es gibt zwar verchromte Seitenleisten, diese sind aber zu weit unten montiert und schtzen dadurch kaum bei unvorsichtig geöffneten Türen. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten. Es gibt keinen speziellen Trichter für den Kraftstoff-Einfüllstutzen, so dass aufgrund des Fehlbetankungsschutzes ein Nachtanken mit einem Kanister nicht möglich ist.

Das DS3 Cabrio bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Insgesamt kann dem Cabrio eine zufriedenstellende Alltagstauglich attestiert werden.

+ Obwohl der Tank nur 45 l fasst, sind dank des absolut gesehen geringen Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von knapp 1.000 km möglich. Aufgrund der verhältnismäßig günstigen Fahrzeugabmessungen eignet sich der DS3 recht gut für die Stadt.

- Die maximal zulässige Zuladung beträgt lediglich 419 kg. Mit dem Cabrio dürfen zwar auch Anhänger gezogen werden, doch die zulässige Anhängelast von 1.150 kg (gebremst), bzw. 570 kg (ungebremst) fällt recht gering aus. Konstruktionsbedingt sind beim DS3 Cabrio keine Dachlasten erlaubt. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleinen Reifenschden als unwirksam erweisen kann. Ein Notrad ist aber gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen). Nur dann findet man auch einen Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord.

3,2 Sicht

Mit geschlossenem Verdeck kann das DS3 Cabrio mit einer durchaus akzeptablen Rundumsicht punkten. Lediglich die sehr breiten seitlichen B-Säulen schränken die Sicht beim Schulterblick etwas mehr ein. Anders sieht es aus, wenn man das Verdeck komplett geöffnet hat. Dann wird die Sicht nach hinten (auch durch den Innenspiegel) durch das auf der Heckklappe aufliegende Verdeck extrem eingeschränkt. Das vordere Fahrzeugende kann man nur grob abschätzen, da es nicht im Blickfeld des Fahrers liegt. Das hintere Fahrzeugende ist bei geschlossenem Verdeck gut sichtbar. Die Außenspiegel bieten eine durchschnittliche Sicht nach hinten. Der linke Außenspiegel ist zusätzlich mit einem asphärischen Bereich ausgestattet, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können. Im DS3 sitzt der Fahrer auf Normalhöhe bei einem modernen PKW. Die Übersicht auf den Verkehr ist somit durchschnittlich. Die Halogenscheinwerfer sorgen für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung, die Reichweite des Abblendlichts fällt aber etwas gering aus. Ein modernes Lichtsystem wie Xenonscheinwerfer oder Kurven- und Abbiegelicht sind beim DS3 nicht erhältlich. Das Cabrio ist serienmäßig mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet, die bei geöffnetem Verdeck auch dringend von Nöten ist. Zusätzliche Parksensoren vorne bzw. eine Rückfahrkamera sind aber nicht lieferbar.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug sind sehr gut erkennbar. Das Wischerfeld ist nur nach rechts oben zur Ampel eingeschränkt, sonst wird die Frontscheibe großflächig gereinigt. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Aufpreis). LED-Tagfahrleuchten, die im vorderen Stoßfänger integriert sind, sorgen auch bei Tag für gute Erkennbarkeit.

3,1 Ein-/Ausstieg

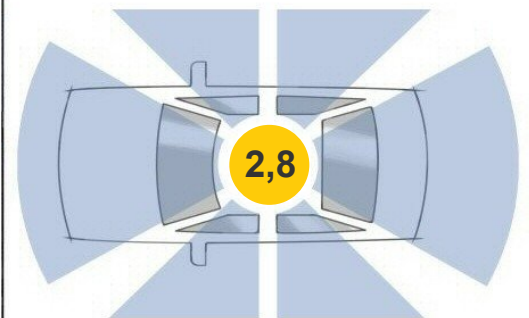
Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich weder vorne noch hinten sehr einfach. Auf allen Plätzen muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden. Die Vordersitze rasten vorgeklappt nicht ein, was den Zugang auf die Rücksitzbank zusätzlich erschwert. Bei geöffnetem Verdeck verändert sich der Zustieg kaum, da die Dachsäulen nicht mit öffnen. Verriegelt werden die Türen per serienmäßiger Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfüllen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert. Die Türaufhalter sind schwach ausgeführt, die erste Raste öffnet die Türen bereits zu weit. Zusätzlich können die schweren Türen an Steigungen kaum offen gehalten werden. Für die vorn Sitzenden gibt es keine Haltegriffe am Dachhimmel. Die Griffe für die Fondpassagiere sind an den B-Säulen angebracht.

⊕ Die Schweller sind flach ausgeführt. Die Dachlinie ist hoch gehalten, weswegen kaum Gefahr besteht, den Kopf anzustoßen. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.

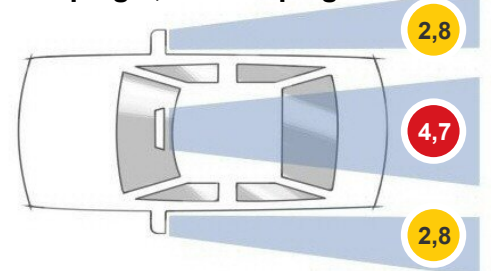


Die breiten Dachsäulen und die hohe Fensterlinie schränken die Sicht nach schräg hinten besonders ein.

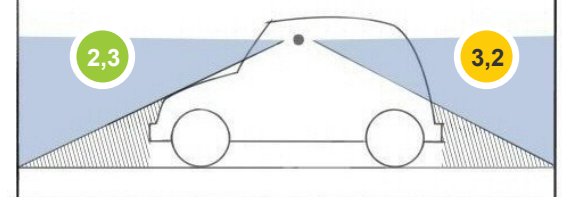
Rundumsicht



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.

3,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des kleinen Franzosen fällt mit 230 l nicht gerade üppig aus. Nicht selbstverständlich bei einem Cabrio: Die Rücksitze lassen sich umklappen, wodurch sich das Volumen auf ca. 500 l erweitern lässt (gemessen bis zur Fensterkante).



Mit 230 l bietet der das DS3 Cabrio geringfügig weniger Platz für das Gepäck als die DS3 Limousine (245 l).

4,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

⊖ Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist schlecht. Der Heckdeckel schwingt zwar mit kaum Kraftaufwand senkrecht nach oben auf, lässt sich aber aufgrund des fehlenden Griffes nur ungünstig wieder schließen. Die Ladeöffnung die dabei freigegeben wird, ist viel zu klein. Die geringe Breite wäre ja noch einigermaßen verkraftbar, doch aufgrund der nur 27 cm hohen Öffnung lässt sich der Kofferraum so gut wie nicht nutzen. Nicht einmal eine Standard-Getränkbox bekommt man so durch die Ladeöffnung. Der Kofferraum würde problemlos den Platz dafür hergeben. Was sich die Citroen-Ingenieure bei der Konstruktion der Kofferraumöffnung gedacht haben, bleibt ein Rätsel. Da fällt kaum noch ins Gewicht, dass die Ladekante recht hoch über der Straße liegt und auch eine große Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwunden werden muss. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine hohe Stufe am Kofferraumboden. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert zwar insgesamt gut und ist leichtgängig, die Zugänglichkeit zu den Hebeln ist aber nicht ideal. Zum Aufstellen der Lehnenteile braucht man immer zwei Hände, da der Gurt im Weg ist und bei unvorsichtigem Zurückklappen eingeklemmt und beschädigt werden kann.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Ablagefächer oder Netze.

2,9 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Die Bedienung des DS3 fällt zwar insgesamt nicht schwer, doch sind nicht alle Bedienelemente ergonomisch perfekt angeordnet. So liegt das Radiobedienteil sehr tief, die Knöpfe sind klein und gleichförmig und dadurch fummelig zu bedienen. Das optionale Navigationssystem funktioniert zwar recht gut, doch die Bedienung mittels der kleinen Tasten am Radiobedienteil ist nervenaufreibend. Die Bedienelemente der Luftdüsen und Außenspiegel sind nachts nicht beleuchtet. Eng bemessen wurde der Spalt zwischen Tür und der Außenseite der Vordersitze, Höhen- und Lehnenverstellung sind deswegen schlecht erreichbar.



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

Die Lehneinstellung hat eine grobe Rastung. Leselampen und Innenbeleuchtung gibt es nur für vorne, hinten sitzen die Insassen im Dunkeln. Die elektrischen Fensterheber vorne funktionieren zwar auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird), doch besitzt nur das Fahrerfenster eine Auf-/Abwärtsautomatik inklusive Einklemmschutz.

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß, tendenziell aber etwas tief. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden optional von Sensoren gesteuert. Die Bedienelemente der optionalen Klimaautomatik sind einfach gehalten und deswegen übersichtlich gestaltet. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Das Handschuhfach fällt groß aus und lässt sich gut nutzen. Serienmäßig sind der Tempomat und der Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit welchem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden. Ablesbare Schalterstellungen wären sinniger. Viele Bedienelemente sind vom Lenkrad verdeckt. Die Verstellung der Displaybeleuchtung ist unsensibel. Vorne gibt es zwar genügend Ablagen, dass es aber keine Becherhalter gibt, ist nicht verständlich. Für die hinteren Passagiere gibt es nur kleine Ablagefächer in den Seitenverkleidungen und winzige Lehnentaschen. Lediglich bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet. Im angeschnallten Zustand können die inneren Türgriffe kaum erreicht werden, wenn sie voll geöffnet sind.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen fällt großzügig aus, das subjektive Raumempfinden geht für einen Kleinwagen in Ordnung. Personen bis ca. 1,90 Meter Körpergröße können bequem Platz finden. Vor allem die gegenüber dem normalen DS3 deutlich geringe Kopffreiheit schränkt das Raumgefühl etwas ein.

4,2 Raumangebot hinten*

⊖ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von sehr kleinen Personen bis 1,65 m Körpergröße genutzt werden. Eine entspannte Sitzposition gibt es auf der Rücksitzbank nicht. Die Rücksitze eignen sich deshalb allenfalls als Notsitze.



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind geteilt klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung der Innenraum-Variabilität.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Die straffe Fahrwerksabstimmung mag nicht so ganz zum Charakter des DS3 Cabrio passen. Auf schlechten Straßen mit groben Wellen oder Unebenheiten reagiert das Fahrzeug nervös und die Insassen bekommen diese deutlich mitgeteilt. Auch bei feinen Unebenheiten oder rauem Fahrbahnbelag reagiert das Fahrzeug unsensibel. Es werden dann ständig leichte Vibrationen in den Innenraum übertragen und schütteln die Insassen durch. Bei voller Beladung federt das Fahrwerk etwas komfortabler ohne dabei nachzuschwingen.

⊕ Lange Fahrbahnwellen werden überhaupt nicht wahrgenommen. Durch die straffe Abstimmung ist die Seitenneigung bei Kurvenfahrt nicht besonders ausgeprägt.

2,8 Sitze

Das im Testwagen verbaute optionale Leder-Style-Paket beinhaltet Sportsitze mit teilweise perforiertem Lederbezug sowie eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz. Für den Fahrer ist die Höheneinstellung dagegen Serie. Die Sportsitze sind stark konturiert, bieten aber trotz der ausgeprägten Seitenwangen nur einen guten bis zufriedenstellenden Seitenhalt, da die Wangen zu weich sind. Die Lehne bietet im Rückenbereich einen zufriedenstellenden Halt, es fehlt aber eine einstellbare Lordosenstütze und die Lehnenhöhe ist für große Personen knapp bemessen. Die nicht zu straff gepolsterte Sitzfläche ist bequem, bietet den Oberschenkeln aber wenig Unterstützung.

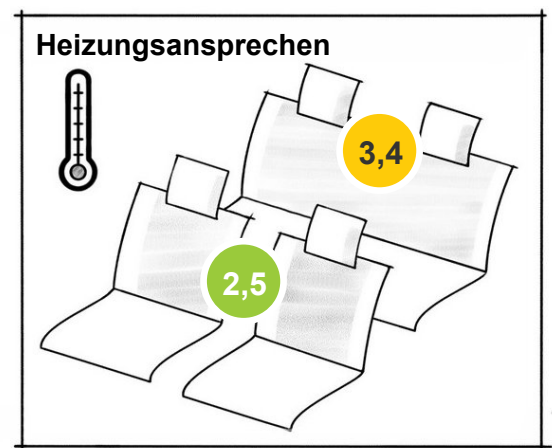
⊖ Die Rücksitze bieten insgesamt einen schlechten Sitzkomfort. Die Sitzbank und -lehne sind kaum konturiert, hart gepolstert und dadurch unbequem. Zusätzlich rutscht man auf den glatten Ledersitzen haltlos hin und her. Die Ledersitze sind zwar partiell perforiert, trotzdem schwitzt man bei warmen Außentemperaturen schnell auf den Lederbezügen, da sie nicht besonders atmungsaktiv sind.

3,3 Innengeräusch

Das gemessene Innengeräusch liegt auf recht hohem Niveau. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel bei 71,2 dB(A). Nicht zuletzt sollte das kaum isolierte Stoffverdeck einen großen Anteil an dem hohen Innengeräusch haben. Bei Konstantfahrt dominieren Windgeräusche den Lärmpegel, nehmen mit steigender Geschwindigkeit deutlich zu. Sehr laut arbeitet der kleine Dieselmotor in Verbindung mit dem EGS6-Automatikgetriebe. Bei Leistungsabforderung dreht der Motor sofort hoch und ist dann auch akustisch entsprechend präsent.

3,3 Klimatisierung

Die im Testwagen verbaute optionale Klimaautomatik des Citroen DS3 erreicht beim Heizungstest eine gute bis zufriedenstellende Bewertung. Vorne spricht die Heizung recht spontan an und sorgt so für angenehme Temperaturen.



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

Hinten dauert es etwas länger, aber auch hier geht die Heizleistung in Ordnung. Die Temperatureinstellung funktioniert gut, kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.

⊖ Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere lässt sich nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen einstellen. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich weder öffnen noch ausstellen.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des mit dem 92 PS starken Dieselmotors ausgestatteten DS3 gehen in Ordnung. Den e-HDi 90 gibt es im DS3 Cabrio momentan nur in Verbindung mit dem EGS6-Automatikgetriebe. Damit lassen sich Überholmanöver in akzeptabler Zeit absolvieren. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug 8,6 s. Bis ca. 130 km/h kann man mit dem Cabrio problemlos im Verkehr mitschwimmen, darüber geht aber kaum noch was und es dauert sehr lange bis die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h erreicht wird.

3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,6 l Dieselmotors geht insgesamt in Ordnung. Über das ganze Drehzahlband dringen leichte Vibrationen in den Innenraum. Bewegt man das Fahrzeug bei niedrigen Drehzahlen und ruft dann Leistung ab, neigt der Motor zu ausgeprägtem Dröhnen.

3,7 Schaltung

Das automatisierte Schaltgetriebe EGS6 kann kaum überzeugen und ist nicht empfehlenswert. Unverständlicherweise gibt es den Dieselmotor momentan nur in Verbindung mit dem Automatikgetriebe. Da im normalen DS3 aber bereits andere Dieselvarianten erhältlich sind, wird es voraussichtlich auch im Cabrio zu einem späteren Zeitpunkt eine Version mit manuellem Schaltgetriebe geben.

+ Ab einer gewissen Fahrgeschwindigkeit wird der Rückwärtsgang nicht mehr geschaltet. Unterschreitet man diese Geschwindigkeit bei vorgewähltem Rückwärtsgang, so wird dieser unsanft eingelegt. Die Gangwechsel können automatisch oder über Paddel am Lenkrad vollzogen werden. Der eingelegte Gang wird dem Fahrer im Display angezeigt. Eine Berganfahrhilfe hält die Bremsen am Berg für kurze Zeit betätigt und sorgt so für leichteres Anfahren.

⊖ Die Gangwechsel dauern viel zu lange. So haben die Insassen ausreichend Zeit für ausgiebiges Kopfnicken - ein unangenehmes Fahrgefühl. Die Schaltstrategie wird überschattet von unsinnigen Fehlschaltungen. Sollen zum schnellen Beschleunigen zwei Gänge herunter geschaltet werden, so überspringt das Getriebe nicht und schaltet die Gänge hintereinander. Bis dann der richtige Gang gewählt ist, kann man nicht mehr von schnellem Beschleunigen sprechen. Der Automatik-Wählhebel ist zwar gut positioniert, ist in seiner Funktion aber nicht sofort verständlich. Ein ständiges Ärgernis ist, dass es keine Parkstellung gibt. D.h. zum Anlassen des Motors muss man erst in die Neutralstellung schalten, andererseits muss man aber aufpassen, dass auch ein Gang eingelegt ist, wenn man das Fahrzeug abstellt.

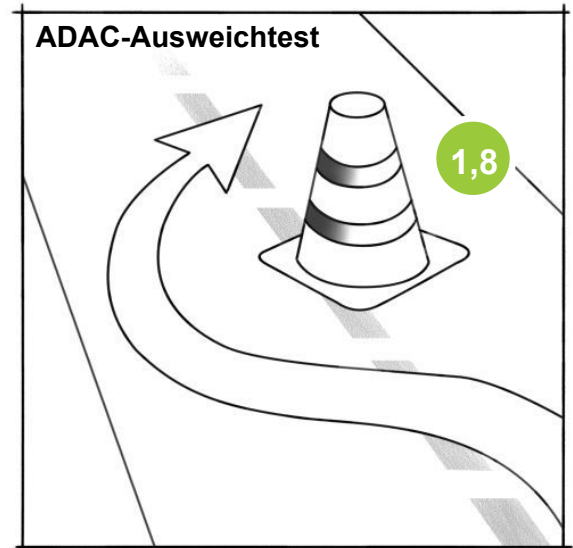
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Spreizung der sechs Gänge ist in sich stimmig und passt gut zum Motor. Die Drehzahlsprünge sind gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung wurde nicht zu kurz gewählt. Der Motor dreht bei 130 km/h im größten Gang mit ca. 2.600 Touren.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des DS3 Cabrio ist insgesamt einwandfrei. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug spontan und gutmütig. Beim ADAC Ausweichtest erreicht das Fahrzeug ein sehr gutes Ergebnis. Beim Gegenlenken verhält sich das Fahrzeug weitgehend neutral und lässt sich auch dank des rechtzeitig eingreifenden ESP problemlos in die Ausfahrgasse zurück manövrieren. Die mögliche Einfahrgeschwindigkeit ohne Pylonkontakt liegt entsprechend hoch. Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen sind öfters leichte Lenkkorrekturen notwendig, trotzdem bleibt das Fahrzeug auch hier gut beherrschbar. Die Traktionskontrolle greift zwar recht spät ein, verhindert aber trotzdem zu starkes Durchdrehen der Antriebsräder, wenn man z.B. auf rutschiger Fahrbahn aus Kurven heraus beschleunigt. Bei schneller Kurvenfahrt schiebt das Fahrzeug gut kontrollierbar über die Vorderräder. Der Grenzbereich liegt dabei recht hoch und kündigt sich früh an. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck leicht nach, wird aber augenblicklich durch das ESP stabilisiert.



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.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt eine annehmbare Mittenzentrierung. Nicht ideal ist die Rückmeldung, die der Fahrer beim Durchfahren schneller Kurven erhält. Das Lenkgefühl könnte besser sein. Um die Mittellage ist die Lenkung zwar ziemlich direkt, wird aber bei höheren Lenkwinkeln deutlich indirekter. Dadurch muss beim Rangieren etwas stärker gekurbelt werden. Immerhin fällt der Kraftaufwand dafür gering aus.

⊖ Beim Wendekreis kann der DS3 nicht ganz überzeugen. Ein Wendekreis von 10,9 m ist für einen Kleinwagen nicht rühmend wert.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand liegt der Bremsweg bei niedrigen 36,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone Potenza RE 050A 88V der Größe 205/45 R17). Die Bremse spricht zufriedenstellend an und lässt sich problemlos dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

2,6

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Ein Geschwindigkeitslimiter ist bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der DS3 87% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Ein ähnliches Ergebnis sollte auch das DS3 Cabrio erreichen. Das Cabrio ist wie auch die geschlossene Variante mit Front-, Seiten-, und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Kopfairbags können auch beim DS3 Cabrio verbaut werden, da die Dachholme trotzdem fest verbaut sind und nicht mit aufschwingen. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis knapp 1,85 m geeignet und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Unfalls optimal wirken zu können. Die hinteren Kopfstützen reichen für die maximale Personengröße die im Fond Platz finden. Die Kopfstützen sind aber zu weit weg vom Kopf positioniert. Die stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen. Beide Vordersitze sind mit Anschnallerinnerer ausgestattet, für die hinteren Sitze fehlen diese.

- Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen, da es keine festen Halter gibt.

2,6

Kindersicherheit

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der DS3 bei der Kindersicherheit 71% der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Cabrios sollte ähnlich ausfallen. Auf den hinteren, äußeren Sitzplätzen ist serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem inklusive Ankerhaken vorhanden, welches aber nur mit Einsteckhilfen verwendet werden kann. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktivierbar. Auch ohne Isofix sind die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen sicher zu befestigen.

- Durch die fehlenden hinteren Türen gestaltet sich das Befestigen von Kindersitzen auf der Rücksitzbank aber sehr aufwändig. Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht zum Transport von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten ohnehin nicht nebeneinander Platz. Besonders hohe Kindersitze lassen sich auf den hinteren Außensitzen nicht befestigen, da sie oben am Dachholm anstoßen.

3,6

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der DS3 nicht besonders gut ab. Im ADAC Crashtest werden nur 35% der Punkte erreicht. Alleine die vordere Stoßstange ist ausreichend entschärft. Der Großteil der Motorhaube birgt ein erhöhtes Verletzungspotential.

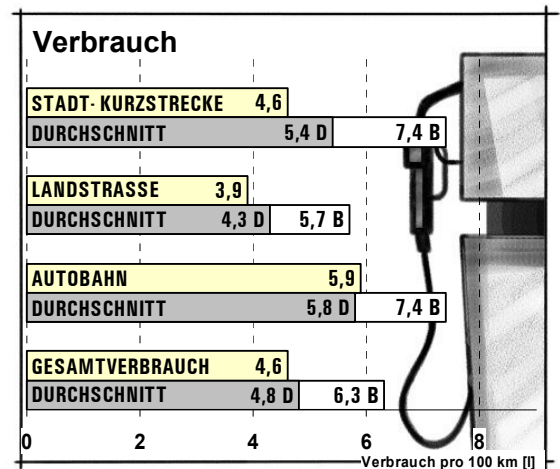
2,8 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 4,6 l/100 km und einer CO₂-Bilanz von 147 g/km erreicht das DS3 Cabrio mit Dieselmotor ein akzeptables Ergebnis im EcoTest. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür 28 Punkte. Im Stadtverkehr verbraucht der DS3 4,6 l/100 km, auf Landstraßen 3,9 l/100 km und auf Autobahnen 5,9 l/100 km.

2,4 Schadstoffe

⊕ Beim Schadstoffausstoß kann der DS3 e-HDi geradeso ein gutes Ergebnis einfahren. Vor allem im Autobahnzyklus verliert der DS3 aufgrund des erhöhten NO_x-Ausstoßes einige Punkte. Für die Schadstoffe gibt es somit 36 Punkte. In der Summe reicht es damit nur für 64 Punkte und drei Sterne im EcoTest.



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

3,3 AUTOKOSTEN

2,5 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein durchschnittlicher Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt zu günstigen Betriebskosten.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

folgt...Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 1,6-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch spätestens erst nach 240.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

3,1 Wertstabilität*

Dem DS3 Cabrio kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein nur durchschnittlicher prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden. Er ist ein Gute-Laune-Fahrzeug mit sportlichem Charakter, durchschnittlichem Verbrauch aber auch mit eingeschränktem Alltagsnutzen.

4,9

Kosten für Anschaffung*

Die getestete Variante kostet mindestens 22.920 Euro - für ein Fahrzeug im Kleinwagensegment ist das ein stolzer Preis, auch wenn die Serienausstattung sehr gut ausfällt. Klimaanlage, elektrische Fensterheber oder eine Einparkhilfe hinten findet man ebenso serienmäßig an Bord wie ein elektrisches Stoffverdeck.

3,1

Fixkosten*

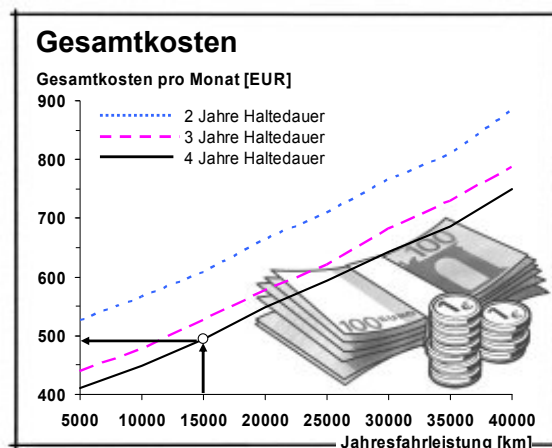
Bei den Fixkosten schneidet das Fahrzeug akzeptabel ab. Die KFZ-Steuer beträgt jährlich 152 Euro. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt recht günstig aus (KH:14).

Teuer ist der DS3 dagegen bei der Teil- und Vollkaskoversicherung (VK:18; TK:19).

3,4

Monatliche Gesamtkosten*

Die günstigen Betriebskosten bewahren den DS3 vor einer schlechteren Bewertung im Bereich der monatlichen Gesamtkosten. Hauptsächlich der aufgrund des hohen Anschaffungspreises recht hohe absolute Wertverlust verhindert eine bessere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 494 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech VTi 82	VTi 120	THP 155	e-HDi 90 FAP EGS6
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1199	4/1598	4/1598	4/1560
Leistung [kW (PS)]	60 (82)	88 (120)	115 (156)	68 (92)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	118/2750	160/4250	240/1400	230/1750
0-100 km/h[s]	12,5	8,9	7,4	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	190	210	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	5,9 S	5,9 S	3,8 D
CO2 [g/km]	112	136	137	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/17	15/18/19	16/18/22	14/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	28	84	86	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	487	531	584	494
Preis [Euro]	17.790	21.120	23.810	22.920

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	68 kW (92 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (A.Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,6/3,9/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	147 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3948/1715/1458 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1220 kg/419 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/500 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1150 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	975 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	93 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	261 Euro
Monatliche Gesamtkosten	494 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/19
Grundpreis	22.920 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Selection-Paket)	700 Euro [°]
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Selection-Paket)	700 Euro [°]
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Selection-Paket)	700 Euro [°]
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro
Tagfahrlicht (LED)	Serie

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen