



## DS Automobiles DS 4 Crossback BlueHDi 180 Stop&Start EAT6

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

**D**er DS 4 ist eine seltene Erscheinung und gleichzeitig eine willkommene Abwechslung in der unteren Mittelklasse. Bis 2015 wurde der Fünftürer noch als Citroen verkauft, seit dem Facelift firmiert er als DS - die Franzosen möchten die neue Submarke im Premiumsegment etablieren. Im Zuge der Modellüberarbeitung haben die Franzosen dem Wagen eine neu designte Front mit dem DS-Familiengesicht verpasst, die restliche Karosserie blieb weitgehend unberührt. Nach wie vor steht beim DS 4 eher die Form als die Funktion im Vordergrund - auch als Crossback mit 30 Millimeter höhergelegtem Aufbau und SUV-typischen Insignien wie den farblich abgesetzten Radläufen aus Kunststoff oder der Dachreling. Zwar bietet die coupéartige Karosserie auch hinten Türen, der schmale Karosserieausschnitt lässt aber ebenso wie das Platzangebot im Fond zu wünschen übrig. Der Fahrkomfort wird durch das steifbeinige und poltrige Fahrwerk geschmälert, die Fahrsicherheit hingegen ist tadellos. Der kräftige und kultivierte Turbodiesel sorgt für flotte Fahrleistungen bei zufriedenstellendem Verbrauch. Im ADAC EcoTest verbraucht der DS 4 BlueHDi 180 5,1 l/100 km und kommt zusammen mit den sauberen Abgasen auf vier Sterne. Mit 31.390 Euro ist der DS 4 Crossback samt dem Top-Diesel und Automatikgetriebe selbstbewusst eingepreist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Volvo V40 Cross Country, Skoda Rapid ScoutLine, Suzuki SX4.

- +** großzügiges Platzangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, standfeste Bremsanlage, kräftiger und kultivierter Diesel
- mäßige Rundumsicht, eingeschränktes Platzangebot im Fond und schmale Türöffnung, mäßiger Federungskomfort, kein Notbremsystem erhältlich



### ADAC-URTEIL

**2,3** AUTOTEST

**4,3** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,7** Familie

**3,2** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**2,1** Langstrecke

**2,8** Transport

**2,3** Fahrspaß

**3,3** Preis/Leistung

Stand: März 2016  
Text: A. Lidl

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### Verarbeitung

- +** Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck und auch der Innenraum zeigt sich solide gefertigt. Das Interieur wirkt dank des massiven Armaturenrägers, der im oberen und mittleren Bereich aus geschäumtem Kunststoff besteht, und der zahlreichen Chromapplikationen wertig. So ist etwa das Handschuhfach mit feinem Filz bezogen und die A-Säulen sind mit Stoff verkleidet - keine Selbstverständlichkeit in dieser Fahrzeugklasse. Der Motorraum ist von unten abgeschottet, das reduziert Luftverwirbelungen und somit den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel wird per Taste am Armaturenbrett entriegelt - ein Schraubverschluss muss nicht zusätzlich geöffnet werden. Eine Fehlbetankung des Fahrzeugs ist nicht möglich. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet, Alu-Leisten schützen die lackierten Schweller vor Kratzern.
- Auf schlechten Fahrbahnoberflächen sind dem Armaturenbrett mitunter Knarzgeräusche zu entlocken, was den Qualitätseindruck schmälert. Fahrzeugflanken und Stoßfänger sind bei kleinen Remplern nahezu ungeschützt. Beim Crossback bieten die Radläufe aus Kunststoff einen gewissen Schutz, 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.

2,7

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des DS 4 ist guter Durchschnitt. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen Notsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet.

- +** Dank des großen Tankvolumens von 60 l lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.175 km mit einer Tankfüllung realisieren. Die Anhängelast beträgt bei gebremstem Hänger 1.550 kg, bei ungebremstem 745 kg. Auf dem Dach können mithilfe der stabilen Dachreling bis zu 55 kg schwere Lasten befördert werden. Die Stützlast liegt bei 75 Kilogramm, somit lassen sich auch zwei E-Bikes problemlos auf einem Fahrradträger transportieren.
- Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, ein Notrad kann immerhin gegen Aufpreis geordert werden. Auch Bordwerkzeug fehlt an Bord. Die maximale Zuladung fällt mit 475 kg nicht besonders hoch aus. Der Tankstutzen für den AdBlue-Tank befindet unter dem Kofferraumladeboden, wo er nicht nur umständlich zu erreichen, sondern auch von einem scharfkantigen Blech umgeben ist, an dem man sich leicht verletzen kann.

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 und beim Crossback dank der 30-Millimeter-Höherlegung noch etwas besser als beim normalen DS 4. Das Verkehrsgeschehen lässt sich somit gut überblicken. 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 ange-setzte Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten.**

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 automatisch ab. Abbiegelicht sowie Parksensoren vorne und hinten sind beim DS 4 serienmäßig an Bord. Die optionalen Bixenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht (im Testwagen) sorgen für eine gute Ausleuchtung bei nächtlichen Fahrten.

⊖ Die Karosserieenden lassen sich nur mäßig abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Franzose 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 Scheibenunterkante tief liegende Hindernisse nur schlecht erkannt werden. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürrtig. Das hintere Wischfeld fällt klein aus.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

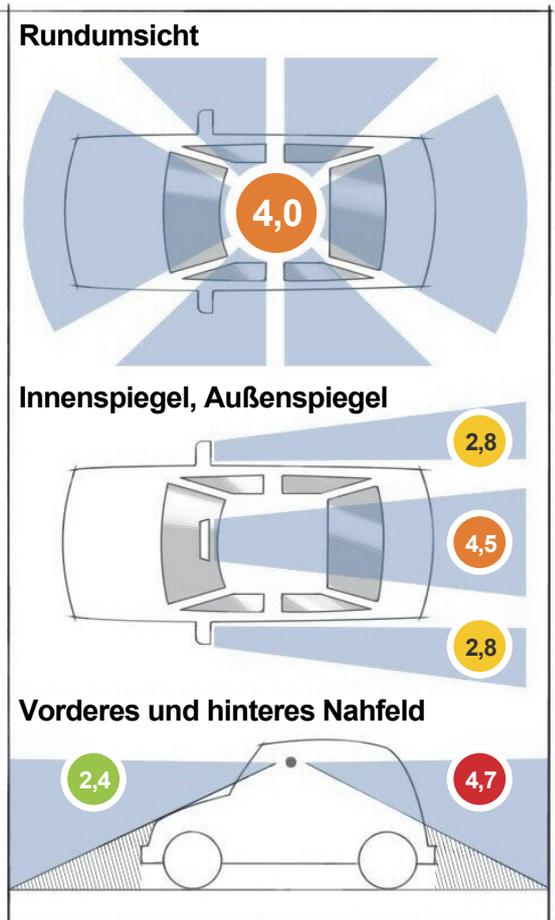
Während sich das Ein- und Aussteigen vorn auch aufgrund der leicht erhöhten Karosserie recht komfortabel gestaltet, ist dies hinten mühsam. Das Fahrzeug lässt sich mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegeln, mit der sich auch die vorderen Scheiben öffnen und schließen lassen. Haltegriffe am Fahrzeughimmel gibt es lediglich für die äußeren Fondplätze.

+ 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. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs wird das Umfeld für einige Zeit beleuchtet. Das schlüssellose Zugangs- und Startsystem (optional, im Testwagen) verhindert, dass man sich aus Versehen aussperrt.

⊖ Die Schweller sind vergleichsweise breit ausgeführt und liegen recht hoch, sodass man einen größeren Schritt machen muss, um ins Fahrzeug zu gelangen. Zudem ist der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkanten recht groß. Aufgrund der tief gezogenen Dachlinie können sich große Personen leicht den Kopf stoßen. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gestaltet sich mühsam: 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 nicht sonderlich weit öffnenden Türen verengen den Zustieg zusätzlich.

## 2,8 Kofferraum-Volumen\*

+ Mit 355 Litern Fassungsvermögen stellt der DS4 einen ordentlichen Laderaum zur Verfügung. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, passen 445 Liter oder alternativ sieben Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzbank um, so vergrößert sich das Ladeabteil auf 670 Liter (bis zur Fensterunterkante) beziehungsweise 1.025 Liter (bis unters Dach).



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.



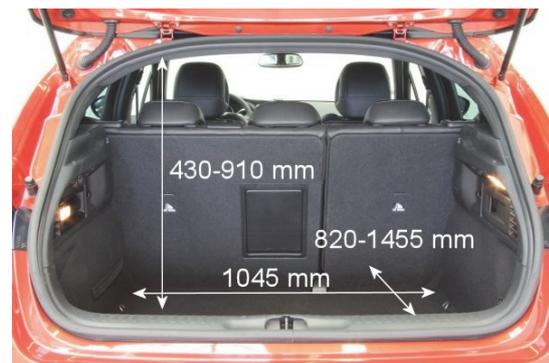
Der schmale Türausschnitt im Fond ist besonders beim Aussteigen hinderlich.

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischer Taste oder alternativ mit der Funkfernbedienung entriegeln, könnte sich aber leichter anheben lassen. Das Kofferraumformat ist zufriedenstellend und ordentlich nutzbar.

**+** Die Klappe öffnet weit und bietet Personen bis rund 1,85 m Platz darunter. Die Kofferraumlänge ist verhältnismäßig gering, sodass 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 Taschenlampe verwenden.

**-** Die Ladekante liegt mit 81 Zentimetern weit über dem Boden, was das Einladen erschwert. Auch zum Ausladen muss eine knapp 24 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und -boden überwunden werden. Die Breite der Ladeöffnung könnte etwas üppiger sein, dann ließen sich sperrige Gegenstände leichter einladen. Bei umgelegter Rücksitzlehne entsteht eine unpraktische Stufe. Große Personen müssen auf den Kopf achten, da man sich diesen leicht am abstehenden Schloss stoßen kann.



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

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

**+** Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umlegen. Darüber hinaus gibt es eine praktische Luke in der Rücksitzbank, die den Transport langer Gegenstände 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 den Verriegelungsmechanismus geraten und dabei beschädigt werden.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

Das Cockpit ist wurde im Zuge des Facelifts entschlackt - auf dem Lenkrad und der Mittelkonsole finden sich nun deutlich weniger Tasten. Das optionale Infotainment-System (im Testwagen) wird nun nicht mehr via Tasten, sondern direkt über das Touchscreen-Display bedient. Die meisten Funktionen sind schnell aufrufbar, einige Bedienschritte lassen sich allerdings etwas umständlich durchführen.

**+** Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. 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 trotz der Gummipoppen recht rutschig ist. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf des schlüssellosen Zugangssystems (optional) ist etwas ungewöhnlich auf dem Mitteltunnel platziert, dort aber gut erreichbar - zumindest, solange man den Bereich nicht als Ablagefläche nützt. Scheibenwischer und Licht sind im Testwagen



Der Innenraum überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und weitgehende Funktionalität.

sensorgesteuert (optional). Die Nebelleuchtschalter befinden sich beim Lichtschalter im Lenkstockhebel - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Ablesbarkeit der Instrumente fällt durchschnittlich aus. Das liegt neben den umlaufenden Ziffern auch am kurzen Zeiger des Tachos sowie an der groben Skalierung des Drehzahlmessers (wird in 250/min-Schritten angezeigt). Nettes Gimmick: Per Knopfdruck lässt sich der Nachtmodus aktivieren. Dabei wird die Beleuchtung am Armaturenbrett zum Großteil (u. a. Touchscreen, Tankanzeige, Drehzahlmesser) deaktiviert, nur wichtige Informationen wie der Tacho oder die Ganganzeige werden beleuchtet. Zusätzlich lässt sich die Farbe der Instrumente verändern. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, ein Bordcomputer liefert zahlreiche Informationen zum Fahrzeug. Das Touchscreen-Display des Infotainmentsystems dürfte etwas näher am Fahrer positioniert sein, die Bedienung geht allerdings recht einfach von der Hand - selbst beim erstmaligen Kontakt mit dem DS 4. Einige Funktionen sind allerdings etwas versteckt und finden sich erst nach längerem Studium. Die Grundfunktionen (Navigation, Radio/externe Medien, Telefon usw.) lassen sich über die Schalterleiste unterhalb des Bildschirms aufrufen. Auch die Klimaautomatik ist weitgehend einfach zu bedienen, die Tasten und Symbole sind allerdings recht klein und 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 selbst bei ausgeschalteter Zündung. Die Hebel und Drehräder für die Sitzverstellung sind gut erreichbar. Die vorderen Türfächer sind erfreulich groß, allerdings fehlt eine Halterung für große Flaschen. Hinter dem Wählhebel findet sich eine praktische, wenn auch nicht sonderlich große Ablage. Das Handschuhfach ist ordentlich bemessen, lässt sich allerdings nicht abschließen und ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

⊖ Das Bedienteil der Klimaanlage ist recht tief, sodass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Die Umluftschaltung wird nicht automatisch deaktiviert, auch nicht nach Neustart des Motors. Im Fond gibt es kaum Ablagen, vor allem Getränkehalter sucht man vergeblich. Die Bedienelemente der optionalen Sitzheizung sind seitlich am Sitz angebracht und dadurch schlecht einstellbar, zudem sieht der Fahrer den Status der Beifahrersitzheizung nicht.

---

## 2,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Personen bis rund 1,85 m finden ausreichend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht auch für deutlich größere Insassen. Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse sehr üppig aus. Während das wuchtige Armaturenbrett und der dunkle Dachhimmel das Raumgefühl etwas schmälern, wirkt sich die weit ins Dach reichende Panorama-Frontscheibe positiv darauf aus. Wen die Sonne stört, der kann die Sonnenblenden bei Bedarf nach vorn schieben.

---

## 3,4 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank fällt das Platzangebot im Klassenvergleich überschaubar aus. Erwachsenen mangelt es sowohl an Bein- und Kopffreiheit, zudem finden die Füße unter den Vordersitzen kaum genug Platz. Sind die Vordersitze für 1,85 m Große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis knapp 1,80 Meter Körpergröße ausreichend Platz vor. Hinzu kommt, dass der dunkel gehaltene Innenraum und die sich oben verjüngenden Seitenscheiben nur für ein mäßiges Raumgefühl sorgen.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den DS4 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend. Immerhin lassen sich die Vordersitze in Liegeposition bringen.

2,5

## KOMFORT

2,8

### Federung

Der unausgewogene Federungskomfort lässt im Alltag zu wünschen übrig und fällt besonders für ein Fahrzeug, das die geschichtsträchtige Bezeichnung DS im Namen trägt, enttäuschend aus. Die DS - auch die Göttin genannt - von Citroen war 1955 das erste Fahrzeug mit einer hydropneumatischen Federung, die einen für die damalige Zeit einzigartigen Komfort bot. Die Federung im DS 4 spricht bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten hölzern an und reicht Unebenheiten recht deutlich zu den Insassen durch. Die optionalen 18-Zoll-Räder des Testwagens statt der serienmäßigen 17-Zöller tragen ihren Teil zum spröden Anfedern bei. Untermalt wird das Ganze von deutlich vernehmbaren Poltergeräuschen. Kurze Wellen werden ordentlich gedämpft. Bei regelmäßiger Anregung zeigt das Fahrwerk eine leichte Stuckerneigung. Vertikalschwingungen werden gut gedämpft, die Seitenneigung in flott durchfahrenen Kurven hält sich in Grenzen. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster werden im Innenraum wahrgenommen, dringen aber nicht zu unangenehm durch. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden souverän geschluckt, bei hohen Geschwindigkeiten neigt die Karosserie zu leichtem Nachschwingen.

2,2

### Sitze

Auf der nur wenig konturierten Rückbank sitzt man nicht ganz so bequem, was vor allem an der recht steilen Lehne und dem mangelnden Seitenhalt liegt. Die Sitzposition ist akzeptabel, allerdings würde mehr Oberschenkelunterstützung nicht schaden.

+ Fahrer- und Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar, Personen unterschiedlicher Statur finden leicht eine angenehme Sitzposition. Eine feste Fußablage aus Aluminium (optional) ist ebenfalls vorhanden. Zudem besitzen beide Sitze eine Lordosenstütze (optional, nur Intensität einstellbar) mit Massagefunktion. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet sowie ordentlich konturiert - der Seitenhalt leidet allerdings unter den kräftig ausgeformten, aber sehr weichen Wangen der Sitzfläche. Die Polsterung fällt vergleichsweise straff aus.

2,0

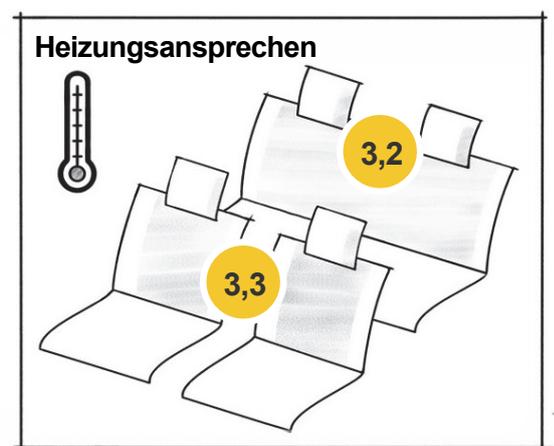
### Innengeräusch

+ Bei 130 km/h wurde ein Innengeräusch von lediglich 66,9 dB(A) gemessen. Sowohl die Windgeräusche wie auch der Dieselmotor halten sich angenehm im Hintergrund. Störend ist hingegen das deutlich vernehmbare Fahrwerkspoltern beim Überfahren größerer Unebenheiten.

2,6

### Klimatisierung

Der DS 4 Crossback ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Der Testwagen hat die aufpreispflichtige Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Beim ADAC Heizungstest weist der DS 4 Crossback eine zufriedenstellende Heizleistung auf.



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

- + Die Klimaautomatik 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.
- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht herunterfahren.

---

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,9 Fahrleistungen\*

- + Mit 180 PS ist der DS 4 Crossback BlueHDi 180 EAT6 kräftig motorisiert, die Fahrleistungen fallen dementsprechend gut aus. Der Zweiliter-Turbodiesel mit satten 400 Newtonmeter Drehmoment, die ab 2.000 Kurbelwellenumdrehungen anliegen, hat mit dem immerhin 1,5 Tonnen schweren Franzosen wenig Mühe. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der hochgelegte Kompaktwagen in 5,4 Sekunden. Den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 gibt der Hersteller mit 9,3 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit soll bei 205 km/h liegen.

---

### 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.

---

### 2,0 Schaltung

- + Der Top-Diesel der Modellreihe ist serienmäßig an eine sechsstufige Wandlerautomatik gekoppelt. Das Getriebe schaltet früh hoch und nutzt dabei das wuchtige Drehmoment des Dieselmotors. Die Schaltvorgänge dürften etwas sanfter erfolgen, besonders in den unteren Gängen ist beim Beschleunigen ein leichtes Rucken zu spüren. In Summe liegt der Schaltkomfort aber dennoch hoch. Das Schaltschema der Automatik ist selbsterklärend - bewegt man den Wählhebel aus der Fahrstufe "D" nach links, kann der Fahrer auch manuelle Schalteinriffe vornehmen, die recht spontan umgesetzt werden. Die aktuell eingelegte Fahrstufe wird im Drehzahlmesser angezeigt. Die Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für eine gewisse Zeit fest. Das Start-Stopp-System agiert angenehm ruckarm.
- Beim Abstellen des Fahrzeugs wird automatisch die elektrische Handbremse angezogen. Möchte man losfahren, löst die Parkbremse nur verzögert und mit leichtem Ruck.

---

### 1,8 Getriebeabstufung

- + Die Sechsstufen-Automatik ist lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit lediglich 2.000 Umdrehungen pro Minute. Gleichzeitig hat der Motor aufgrund des hohen Drehmoments ausreichend Durchzugskraft. Die Drehzahlspünge zwischen den einzelnen Stufen fallen teils recht groß aus.

2,3

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

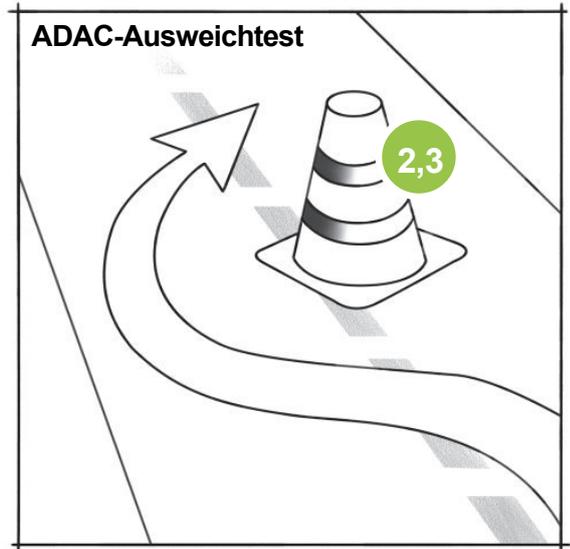
### Fahrstabilität

Auch wenn der DS 4 Crossback optisch Anleihen bei einem SUV nimmt, erfolgt der Vortrieb ausschließlich über die Vorderräder. Ein Allradantrieb ist nicht erhältlich. Flottes Anfahren bringt die Vorderachse rasch an die Grenze ihres Traktionsvermögens - kein Wunder bei einem maximalen Drehmoment von 400 Nm.

**+** Der DS 4 wartet mit einer insgesamt guten Fahrstabilität auf. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Franzose sicher. Beim Ausweichen folgt setzt der Frontriebler den Lenkbefehl gut um und verhält sich angenehm neutral. Das Umfahren des Hindernisses quittiert der Wagen mit einem untersteuernden Fahrverhalten, das vom sensibel eingreifenden elektronischen Stabilitätsprogramm unterstützt wird. Anschließend lässt sich der DS 4 problemlos in die ursprüngliche Fahrspur dirigieren. Mit seinem untersteuernd ausgelegten Eigenlenkverhalten und den geringen Lastwechselreaktionen stellt der Fünftürer den Fahrer vor keinerlei Probleme. Der aufgrund der höhergelegten Karosserie höhere Schwerpunkt wirkt sich kaum auf die Agilität aus. Einen Lenkimpuls beantwortet der DS 4 mit kräftigen Wankbewegungen, hält aber weitgehend die Spur.

**-** Die Lenkung neigt beim Ausweichtest zum Verhärten. Bei einem ruckartigen Lenkmanöver steigen die Lenkkräfte schlagartig an, was den Fahrer vor größerer Probleme bei einem Ausweichmanöver stellen kann.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8

### Lenkung\*

Das Fahrzeug reagiert spontan auf Kursänderungen, die Lenkpräzision geht dabei in Ordnung. Die Rückmeldung dürfte besser sein, das Lenkgefühl ist insgesamt recht synthetisch. Während die Lenkkräfte bei höherer Geschwindigkeit spürbar zunehmen, was dem Geradeauslauf zu Gute kommt, fallen diese bei niedrigen Geschwindigkeiten angenehm gering aus. Rangiervorgänge gehen dadurch mühelos von der Hand. Der Wendekreis fällt mit 11,2 Meter durchschnittlich groß aus.

**-** Die Lenkung stellt in Kurven schnell zurück - wer das Lenkrad nicht fest in der Hand hält, kann davon überrascht werden. Störend ist die Stöbigkeit der Lenkung. Fahrbahnebenheiten und dabei vor allem Querfugen werden bis ins Lenkrad weitergereicht und sind vom Fahrer deutlich zu spüren.

1,8

### Bremse

**+** Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der DS 4 Crossback 35,8 Meter bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Messungen, Reifen: Michelin Pilot Sport 3 der Größe 225/45 R18 91V). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gut dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven gibt ebenfalls keinen Grund zur Klage.

2,0

## SICHERHEIT

1,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Ebenfalls serienmäßig sind eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Abbiegelicht sowie ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem. Während für den Spurhalte-Assistenten Aufpreis verlangt wird, ist der Tote-Winkel-Warner serienmäßig an Bord. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert - das weist den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hin. Kurvenlicht gibt es in Kombination mit den optionalen Bixenon-Scheinwerfern.
- Ein Notbremsystem ist für den DS 4 nicht lieferbar, obwohl dies in der unteren Mittelklasse mittlerweile zum guten Ton gehört. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker ohne Funktion, so können Richtungsänderungen beim Abschleppen nicht angezeigt werden.

1,9

### Passive Sicherheit - Insassen

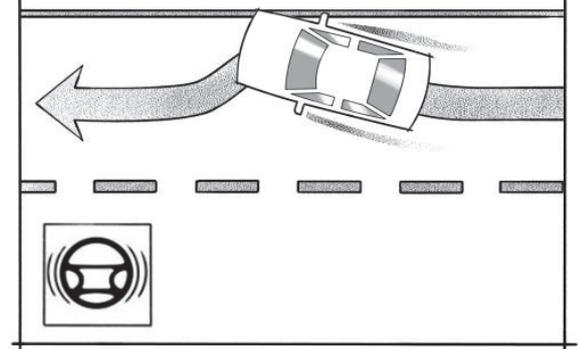
- +** Beim ADAC Crashtest erreicht der DS 4 90 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Stand 05/2011). Insgesamt erhält das Fahrzeug die vollen fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m guten Schutz und liegen nah am Kopf. Für die vorderen Insassen gibt es Gurtwarner, der Ansnallstatus der hinteren Passagiere wird angezeigt. Die vorderen Türgriffe sind stabil, sodass zum Öffnen hohe Zugkräfte aufgebracht werden können. Bei einem Unfall wird automatisch ein Notruf eingeleitet, sofern man die optionale DS Connect Box geordert hat.
- Die hinteren Kopfstützen schützen lediglich Personen bis knapp 1,65 m. An den flachen Griffschalen der Fondtüren lassen sich keine hohen Zugkräfte aufbringen. Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen, da sie sich unter dem Ladeboden befinden. Zwar verfügt der DS 4 über Zurrösen, allerdings sind diese in den losen Kofferraumteppich eingelassen und sind deswegen zum Fixieren unbrauchbar.

1,6

### Kindersicherheit

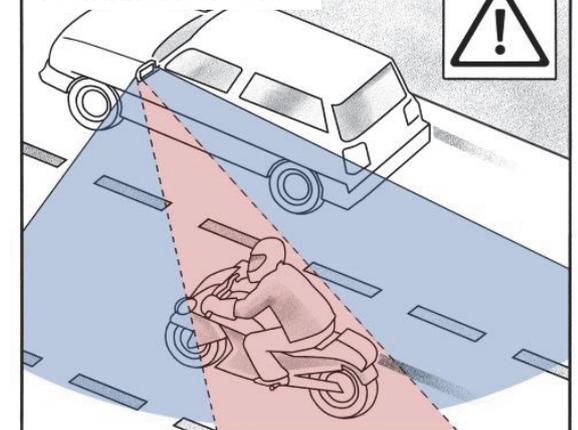
- +** Bei der Kindersicherheit erzielt der Franzose 80 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand 05/2011). Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen sind serienmäßig ISOFIX-Kindersitzhalterungen mit Ankerhaken vorhanden.

#### Spurhalteassistent



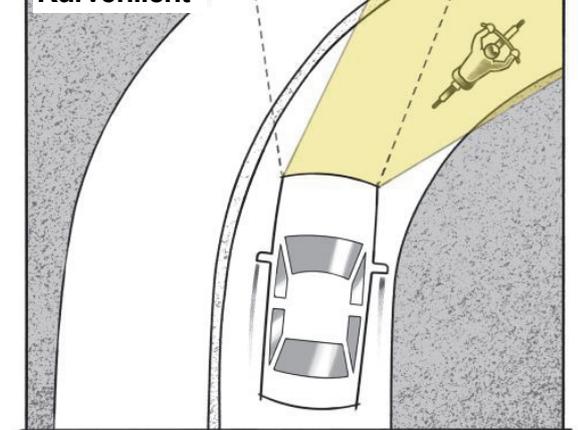
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Totwinkelassistent



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

#### Kurvenlicht



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

Die Gurtschlösser im Fond sind fest installiert und die Gurte lang, sodass 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 im Fond sind nicht verwechslungssicher und die Isofix-Halterungen lassen sich trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzen. Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Mittelsitz nicht zur Kindersitzbefestigung.

### 3,4 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz bietet der DS4 Verbesserungspotential. Er erreicht nur bescheidene 43 Prozent der erreichbaren Punkte. Entschärft zeigen sich der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Die Randbereiche der Motorhaube sind zu unnachgiebig gestaltet.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO2\*

Der DS 4 Crossback BlueHdi 180 Stop&Start EAT6 kommt auf eine CO2-Bilanz von 164 g/km, was für 28 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest reicht. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 l/100 km, der sich folgendermaßen gliedert: 5,5 l innerorts, 4,4 l außerorts sowie 6,3 l/100 km auf der Autobahn.

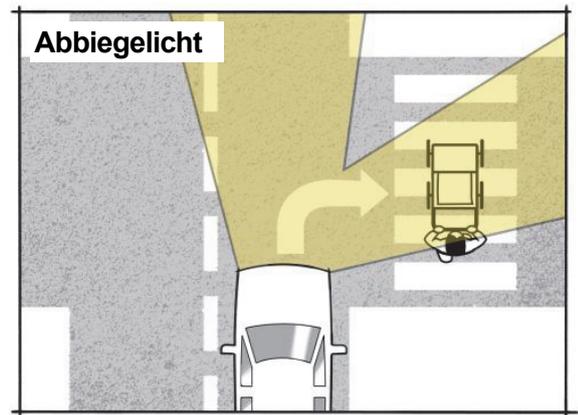
### 1,0 Schadstoffe

+ Der DS 4 ist mit einem SCR-Katalysator samt Harnstoffeinspritzung ausgestattet, die dem Selbstzünder zu sehr sauberen Abgasen verhilft - 50 von 50 Punkten sind der Lohn. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der DS 4 auf 78 Punkte, was vier von fünf Sternen im EcoTest entspricht.

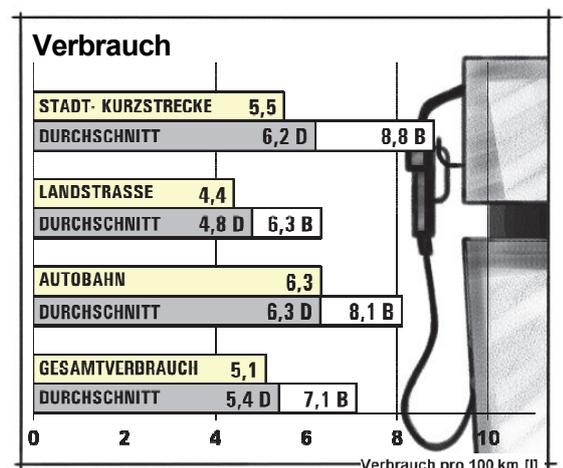
## 4,3 AUTOKOSTEN

### 2,6 Betriebskosten\*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der DS 4 einen zufriedenstellenden Kraftstoffverbrauch vorweisen kann, liegen die Betriebskosten im guten Mittelfeld.



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.

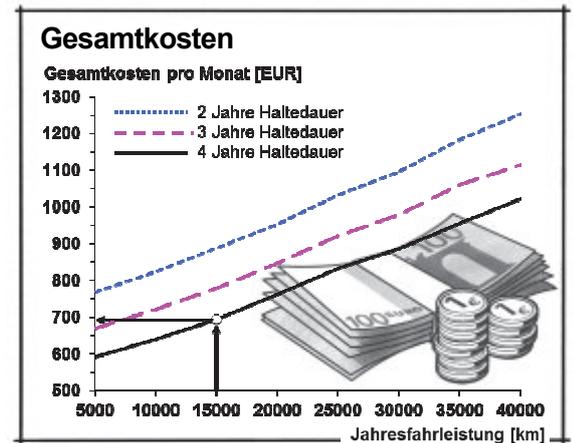


Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

### 3,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung mit Ölwechsel fällig. Der 2,0 l-Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Für den Vielfahrer sind die Wartungsintervalle in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, ist der jährliche Serviceabstand jedoch zu gering.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 694 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,6 Wertstabilität\*

Dem DS 4 Crossback wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein allenfalls durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 5,4 Kosten für Anschaffung\*

Der Anschaffungspreis des DS 4 Crossback BlueHDi 180 Stop&Start EAT6 liegt mit 31.390 Euro vergleichsweise hoch. Allerdings entschädigt dafür zumindest teilweise die gute Serienausstattung inklusive Automatikgetriebe, Toter-Winkel-Assistent, Leichtmetallrädern und Tempomat.

### 4,6 Fixkosten\*

- Die Fixkosten sind vergleichsweise hoch. Allein die Kfz-Steuer beträgt 226 Euro pro Jahr. Zudem fällt die Versicherung recht teuer aus. Während die HaftpflichtEinstufung noch recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkasko sehr teuer (KH: 16; TK: 22; VK: 22).

### 4,7 Monatliche Gesamtkosten\*

- Insgesamt fallen die monatlichen Gesamtkosten hoch aus. Verantwortlich dafür sind in erster Linie die hohen Aufwendungen für die Anschaffung sowie die happigen Versicherungskosten.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 130 Stop&Start	BlueHDi 120 Stop&Start	BlueHDi 180 Stop&Start EAT6
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	88 (120)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1750	300/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	10,8	12,0	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	193	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9   S	3,7   D	4,3   D
CO2 [g/km]	112	97	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/19	16/19/22	16/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	58	156	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	608	608	694
Preis [Euro]	25.490	27.490	31.390

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/4,4/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	113 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>164 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4284/1810/1535 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2065 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1500 kg/475 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>355 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1550 kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1175 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>86 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>62 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>119 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>427 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>694 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/22
Grundpreis	31.390 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
automatische Parkbremse	Serie
elektronische Stabilitätskontrolle	Serie
Kurvenlicht (im Paket)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	290 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (im Paket)	1.880 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent	590 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Xenonlicht (Abblend- und Fernlicht)	1.390 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (im Paket)	400 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.290 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	591 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	690 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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