



## DS Automobiles DS 7 Crossback BlueHdi 180 So Chic Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Der DS 7 Crossback ist das neue Flaggschiff des französischen Automobilherstellers. Das SUV sticht mit seinem extravaganten Außen- und Innendesign aus der Masse heraus, zeigt sich akkurat verarbeitet und bietet einige Spielereien. So sind beispielsweise in den optionalen LED-Scheinwerfern je drei schwenkbare LED-Lichtmodule verbaut, die beim Aufschließen des Fahrzeugs purpurrot leuchten und sich 180 Grad um die eigene Achse drehen - das ergibt im Dunkeln ein nettes Farbspiel. Darüber hinaus bieten die Scheinwerfer eine adaptive Lichtverteilung (von Stadt- bis Autobahnlicht), Kurvenlicht und eine automatische Fernlichtsteuerung.

Das dank der Option "Inspiration Rivoli" edel anmutende Interieur besitzt viel Chrom und Leder. Letzteres ziert ebenso wie das Kombiinstrument ein Rautenmuster, das an die Louvre-Pyramide erinnert und so die Verbindung von Moderne und Tradition verkörpern soll. Was optisch sehr ansprechend ist, führt zumindest im Falle des Kombiinstrumentes zu einer verspielten und unübersichtlichen Darstellung der Instrumente. Die Bedienung ist insgesamt gewöhnungsbedürftig, da nahezu alle Funktionen über das zentrale Touchdisplay bedient werden. So sind teilweise mehrere Schritte nötig, als das mit klassischen Tasten und Bedienebenen der Fall wäre.

Beim Antrieb setzt DS ebenfalls auf Moderne und verbaut ein Diesellaggregat mit 180 PS, das die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt. Der BlueHdi 180 überzeugt in puncto Laufkultur und Leistungsentfaltung, staubt im Ecotest aber nur drei Sterne ab. Während der Schadstoffausstoß recht gering ausfällt, kostet der erhöhte Verbrauch von 6,6 l/100 km den Crossback wertvolle Punkte.

Der Grundpreis des getesteten Modells liegt bei 39.790 Euro. Stattet man den Wagen noch mit reichlich Sicherheits- und Komfortextras aus, landet man wie beim Testwagen auch schnell bei gut 50.000 Euro - viel Geld, für das man aber auch eine extra große Portion Extravaganz erhält. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Jaguar F-Pace, Volvo XC60.

- ⊕ gute Material- und Verarbeitungsqualität, großzügiges Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich
- ⊖ Lenkung verhärtet, langer Bremsweg, teils umständliche Bedienung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,8**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,5</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>2,7</b>
	Langstrecke	<b>2,4</b>
	Transport	<b>2,5</b>
	Fahrspaß	<b>2,4</b>
	Preis/Leistung	<b>2,7</b>

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,8 Verarbeitung

⊕ Der DS 7 Crossback überzeugt bei der Verarbeitungs- und Materialqualität. Mit kleinen Ausnahmen wie leicht schwankenden Spaltmaßen zeigt sich die Karosserie sauber verarbeitet, sodass es kaum etwas zu kritisieren gibt. Im optisch extravaganteren Interieur setzt sich der positive Eindruck fort. Das Armaturenbrett wirkt durch

den opulenten Einsatz verchromter Zierteile und Klavierlack sehr wertig. Optisches Highlight ist beim DS 7 Crossback inklusive des optionalen Rivoli-Ausstattungs-pakets beispielsweise das mit Leder bezogene Armaturenbrett im Rautendesign sowie der in Kristallglas eingefasste zentrale Regler unterhalb des Hauptbildschirms.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Fünftürer dürfen 445 kg zugeladen werden - für fünf Personen samt Gepäck nicht gerade üppig. Die serienmäßige Dachreling darf mit 80 kg belastet werden. Als Zugfahrzeug eignet sich der DS 7 Crossback gut, immerhin bis zu 1.850 kg darf der Franzose an den Haken nehmen. Die Stützlast beträgt 80 kg. Mit einer Tankfüllung kommt der DS 7 BlueHDi 180 Automatik durchschnittliche 830 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs). Serienmäßig ist der Franzose lediglich mit einem Reifenpannenset ausgestattet, das sich bereits bei kleineren Schäden

als unbrauchbar erweisen kann. Optional kann ein Notrad geordert werden, dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

⊖ Mit einer Breite von 2,1 m inklusive der Außenspiegel ist der DS 7 Crossback recht ausladend und unhandlich im engen Stadtgebiet. Der AdBlue-Tank fasst nur 17 l - bei hoher Kilometerfahrleistung ist recht häufiges Nachfüllen die Folge.

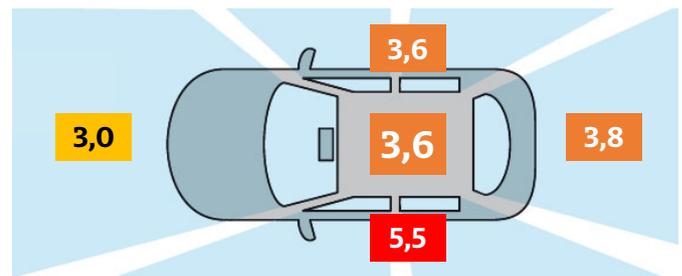
### 3,0 Licht und Sicht

Dank der höheren Sitzposition (57 cm über der Fahrbahn) lässt sich das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Enden des SUV lassen sich zufriedenstellend einsehen, dennoch sind die serienmäßigen Parksensoren am Heck sinnvoll. Gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera, ein Kamerasystem mit 360 Grad-Umgebungsansicht von oben und ein Parklenk-Assistent erhältlich. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem DS 7

Crossback eine eingeschränkte Sicht nach draußen. Die Dachsäulen fallen insgesamt breit aus, behindern den Blick nach schräg hinten aber besonders stark.

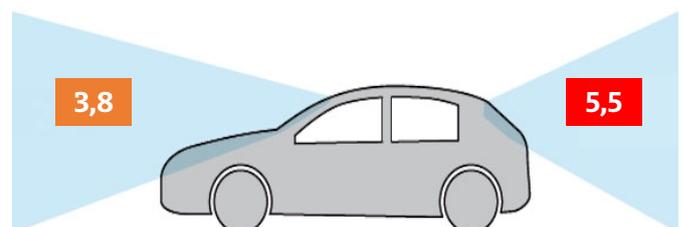
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Sehr breite Dachsäulen, die nicht versenkbare mittlere Fondkopfstütze und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera ist beim DS 7 eine sinnvolle Investition.

⊕ Serienmäßig ist der DS 7 Crossback mit Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale LED-Licht inklusive Kurvenlichtfunktion an Bord. Das Fernlicht ist dabei sensorgesteuert. Das Licht sorgt nachts für eine gute Straßenausleuchtung - eine Scheinwerferreinigungsanlage besitzt der DS 7 aber nicht.

Hohen Aufwand hat DS bei den Spritzdüsen der Scheibenwischanlage betrieben. Diese sind in die Wischer integriert und verteilen das Spritzwasser dadurch

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Schweller liegen zwar mit 45 cm hoch über der Fahrbahn, da aber der Schweller recht schmal geformt ist und sich der Sitz nahezu in optimaler Höhe befindet (57 cm), steigt man vorn recht bequem ein und aus. Die Türöffnungen fallen insgesamt angenehm groß aus, die A-Säule verläuft aber etwas flach. Auch hinten steigt man dank der großen Türausschnitte bequem ein und aus. Der fehlende Mitteltunnel im Fond sorgt dafür, dass man auch auf dem mittleren Sitzplatz viel Platz hat und bei Bedarf ohne große Mühen durchrutschen kann. Haltegriffe über allen Türen, außer beim Fahrer, denn hier gibt es ein Brillenfach, erleichtern das Ein-/Aussteigen. Nettes Gimmick: Beim Öffnen des Fahrzeugs leuchten die

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 385 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 505 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum dann bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 855 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.405 Liter Volumen verfügbar.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum des DS 7 Crossback ist insgesamt ordentlich nutzbar. Die Heckklappe gibt zwar eine große Laderaumöffnung frei, schwingt aber nicht besonders weit auf: nur Personen bis 1,85 m können aufrecht darunter stehen. Ab Werk muss die Klappe manuell geöffnet werden, eine elektrische Heckklappe gibt es aber gegen Aufpreis. Die Ladekante ist mit einer Höhe von 78 cm allerdings hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Immerhin befinden sich Ladekante

gleichmäßig auf der Scheibe - auch bei hohen Geschwindigkeiten. Leider bleibt aber links am Scheibenrand ein breiter Streifen ungewischt.

⊖ Niedrige Hindernisse lassen sich aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante nur sehr schlecht wahrnehmen. Der Heckwischer ist klein geraten und reinigt somit auch nur einen kleinen Bereich der Heckscheibe.

schwenkbaren LEDs im Hauptscheinwerfer in purpurrot auf und drehen sich um 180 Grad. Zudem werfen Spots in den Außenspiegeln das DS-Logo auf den Boden.

⊖ Der Schlüssel der serienmäßigen Zentralverriegelung ist recht schwer und klobig geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 385 l Volumen ist der Kofferraum des DS 7 nicht besonders groß ausgefallen.

und -fläche dank verstellbarem Ladeboden nahezu in einer Höhe.

⊖ Unpraktisch sind die bei geöffneter Heckklappe stark nach unten gekrümmten Heckklappenabschlüsse, da man sich daran und am abstehenden Schloss leicht den Kopf stoßen kann.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus, dort befindet sich an der Seite ein Hebel. Eine Durchlademöglichkeit in der Lehnenmitte gibt es beim DS 7 Crossback aber nur gegen Aufpreis. Diese erlaubt dann auch den Transport langer Gegenstände, auch

wenn die äußeren Fondsitze belegt sind.

Für den Transport kleiner Gegenstände bietet der Kofferraum links und rechts je eine Mulde, ein Gummiband an der rechten Kofferraumverkleidung sowie Taschenhaken. Ein Trennnetz zwischen Passagier- und Kofferraum ist optional erhältlich.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Das Cockpit des DS 7 Crossback zeigt sich mit viel Chrom, lackierten Oberflächen und dem großen Touchdisplay sowohl detailverliebt als auch extravagant schick gestaltet. Doch die Bündelung nahezu aller Funktionen im Hauptdisplay und die unorthodoxe Schalteranordnung mutet DS 7-Neulingen eine ausgeprägte Eingewöhnungsphase zu. Das Bedienkonzept sieht zwar übersichtlich aus und die Menüstruktur ist schlüssig, doch führen die fehlenden Tasten etwa für die Klimateinheit aber dazu, dass man oftmals unnötig viele Bedienschritte ausüben muss - das führt zu Ablenkung vom Fahrgeschehen. Zudem liegen einige Tasten ungünstig: die links unten im Armaturenbrett werden vom Lenkrad verdeckt, der Start-Stopp-Knopf zwischen den mittleren Lüftungsdüsen ist unkonventionell positioniert und die Fensterheberschalter sind auf der Mittelkonsole untergebracht.

Abgesehen davon lassen sich Lenkrad und Sitz einwandfrei an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und auch der Getriebewählhebel liegt gut zur Hand. Das personalisierbare Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Es lassen sich verschiedene Darstellungs-Modi auswählen und beispielsweise auch die Navigationskarte und

-anweisungen anzeigen. Doch ist die Darstellung des Instruments zwar ungewöhnlich und schick, aber verspielt und unübersichtlich.

Im Alltag erleichtern Licht- und Regensensor sowie elektrische Fensterheber und die Geschwindigkeitsregelung das Autofahrerleben.



Verarbeitung und Materialauswahl des extravagant gestylten Innenraums liegen auf hohem Niveau. Die Bedienung kann dagegen nicht vollends überzeugen.

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung So Chic bringt der DS 7 Crossback neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss sowie Apple CarPlay und Android Auto zum Übertragen der Bedienoberfläche eines Smartphones auf den Touchscreen des Fahrzeugs bereits serienmäßig mit.

Zudem stehen gegen Aufpreis eine induktive Ladestation,

DAB+, ein Premium-Soundsystem mit 14 Lautsprechern sowie ein Festplatten-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsdaten und Online-Diensten (u.a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) für die ersten drei Jahre kostenlos zur Verfügung. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden.

### 2,2 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot großzügig aus, selbst rund 1,95 m große Insassen finden dort Platz. Dank der ordentlich bemessenen Innenbreite kommen

sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das Raumgefühl wird allerdings durch die hohe Seitenlinie sowie die wuchtige Mittelkonsole aber geschmälert.

## 1,9 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt sogar noch etwas großzügiger aus. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit reichen für etwa zwei Meter große Insassen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist im Fond eher beengt, maßgeblich dafür verantwortlich sind die hohe Seitenlinie und die sich direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität bietet der DS 7 Crossback über das übliche Maß hinaus - nur optional - eine elektrisch neigungseinstellbare Rücksitzlehne. Darüber hinaus lassen sich die Rücksitzlehnen, wenn auch nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt, umklappen. Auf längsverschiebbare Rücksitze haben die Franzosen verzichtet. Positiv fallen die zahlreichen Ablagemöglich-



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

keiten für Fahrer und Beifahrer auf, hinten sind die Türfächer allerdings recht klein geraten und es gibt statt geschlossener Lehnentaschen nur Netze.

## 2,2 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Der DS 7 Crossback BlueHDi 180 Automatik ist serienmäßig mit einem adaptiven Federungssystem ausgestattet. Eine Kamera samt Neigungs- und Beschleunigungssensoren analysiert die Straßenbeschaffenheit und passt abhängig von den erfassten Daten die Dämpfungscharakteristik an. Zudem kann der Fahrer selbst unterschiedliche Kennfelder vorwählen, die den DS 7 entweder komfortabler oder straffer ansprechen

lassen. Zwar könnte das Fahrwerk speziell in der Stadt etwas feinfühlicher auf Unebenheiten und Einzelhindernisse ansprechen, Kopfsteinpflaster wird aber souverän geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, sodass der DS 7 Crossback sich gut für lange Autobahnfahrten eignet. Das Fahrwerk bietet einen insgesamt guten Komfort, reicht aber nicht an die besten Konkurrenten heran.

### 2,3 Sitze

⊕ Ab Werk lässt sich der Fahrersitz manuell in der Höhe einstellen. In Verbindung mit der Option "Inspiration Rivoli" bekommt man geprüfte AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken) vorn. Diese lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen, besitzen elektrische Lendenwirbelstützen und die Oberschenkelauflagen sind ausziehbar. Darüber hinaus besitzt der Fahrersitz eine Memoryfunktion und die Rücksitzlehnen lassen sich elektrisch einstellen. Ergänzend kann eine Massagefunktion für die Vordersitze geordert werden.

Die Vordersitze sind gut konturiert, bequem geformt und bieten guten Seitenhalt. In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel, die Rücksitzbank ist weniger konturiert; Oberschenkelauflage und Kniewinkel gehen jedoch in Ordnung.

⊖ Der Fondmittelsitz ist hart und für lange Strecken nicht empfehlenswert. Der Beifahrersitz ist nur optional höhenverstellbar.

### 2,4 Innengeräusch

⊕ Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,5 dB(A) - der Wert ist passabel. Der Vierzylinder-Diesel bleibt die meiste Zeit akustisch unauffällig und wird erst im oberen Drehzahlbereich deutlich präsenter. Fahrgeräusche fallen nicht über

Gebühr auf und auch Windgeräusche halten sich im Rahmen. Letztere sind erst bei hohen Geschwindigkeiten vordergründig wahrnehmbar.

Eine Akustikverglasung vorn wie hinten ist optional erhältlich und war im Testwagen verbaut.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ Bereits das Basismodell ist mit einer Klimaanlage ausgestattet, in der getesteten Ausstattungsvariante rollt der DS 7 serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimautomatik samt Aktivkohlefilter vom Band. Optional lassen sich die Temperatur und Gebläseintensität separat

für die Fondinsassen einstellen. Hinten gibt es zudem zusätzliche Ausströmer in der Mittelkonsole. Sitzheizung und -lüftung vorn sind ebenso optional erhältlich wie abgedunkelte Scheiben hinten oder eine Standheizung.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel entwickelt ein maximales Drehmoment von 400 Nm und leistet 177 PS. Das reicht, um das knapp 1,7 Tonnen schwere SUV souverän anzutreiben. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal 5,4 s und auch das Einfädeln in den

fließenden Verkehr bei niedrigen Geschwindigkeiten gelingt problemlos.

Der Hersteller gibt den Standardsprint aus dem Stand auf Tempo 100 mit 9,4 s an und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 215 km/h.

### 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Zweiliter-Diesel zählt zweifellos zu den besten Vertretern seiner Art. Er verrichtet seine Arbeit für einen Diesel angenehm kultiviert. Störendes Dieselnageln verkneift sich der Selbstzünder weitgehend ebenso wie unangenehme Vibrationen, die das Wohlbefinden der Insassen beeinträchtigen können.

An der Leistungsentfaltung gibt es wenig zu kritisieren: Natürlich dauert es prinzipbedingt einen Moment, ehe der volle Ladedruck und damit auch das volle Drehmoment aufgebaut ist, doch dann schiebt der BlueHDi 180 das SUV energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei harmonisch.

### 1,4 Schaltung/Getriebe

Der BlueHDi 180 ist an eine Achtgang-Automatik gekoppelt, eine Handschaltung steht nicht zur Wahl.

⊕ Die Achtgang-Automatik gefällt in den meisten Fahrsituationen mit geschmeidigen Schaltvorgängen und passender Schaltstrategie. Beim Anfahren allerdings wünscht man sich etwas mehr Spontanität seitens des Getriebes. Dank den acht Fahrstufen fallen die Drehzahlsprünge beim Hochschalten recht klein aus, obwohl das Getriebe weit gespreizt ist. In der höchsten Fahrstufe dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 1.800 1/min. Mit den Fahrmodi lässt sich auch die Getriebesteuerung in Punkto Schaltstrategie ändern. Im

Eco-Modus wird der Antriebsstrang im Schubbetrieb entkoppelt und zugunsten des Kraftstoffverbrauchs ein "Segeln" ermöglicht.

Der Wählhebel ist weitgehend problemlos zu bedienen, aber etwas gewöhnungsbedürftig. Er kehrt nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurück. Für „P“ und „M“ gibt es jeweils eine Taste.

Ausgesprochen gut funktioniert das Start-Stopp-System, das den Motor bereits unterhalb von 20 km/h nahezu unbemerkt abstellt. Auch das Starten des Motors geschieht auffallend ruckarm.

## 3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 3,2 Fahrstabilität

Unter fahrdynamischen Aspekten setzt der DS 7 Crossback keine Glanzpunkte. Kaum wird das Lenkrad etwas schneller gedreht, stößt die Servolenkung an Ihre Grenzen und die Lenkung verhärtet - hier sollte DS Automobiles dringend nachbessern. Denn das Verhalten zeigt der Franzose auch im ADAC Ausweichtest. Die Lenkung verhärtet beim

schnellen Lenken so stark, dass man das Fahrzeug nur mit Mühe um das Hindernis herum und anschließend wieder in die ursprüngliche Spur lenken kann. Immerhin greift das ESP stabilisierend ein und bremst das Fahrzeug stark aus.

Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht besonders hoch und das Fahrzeug neigt sich recht stark in schnell durchfahrenen Kurven.

Den DS 7 Crossback So Chic stattet DS zwar serienmäßig mit dem Antriebsschlupfsystem Advanced Traction Control aus, das dem Fahrer verschiedene Modi - etwa für schlammigen, sandigen oder schneebedeckten Untergrund - bietet. So weit wie mit Allradantrieb kommt man damit jedoch nicht.

## 2,9 Lenkung

Trotz anpassbarer Lenkungsunterstützung ist das Lenkgefühl nur durchschnittlich. Zwar zentriert die Lenkung gut, der nötige Lenkeinschlag lässt sich vor der Kurve aber, auch aufgrund der ausgeprägten Karosserieneigung, nicht einwandfrei abschätzen. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung - wie bei einem großen SUV nicht anders zu erwarten - nicht sonderlich direkt übersetzt.

⊖ Dass die Lenkkraftunterstützung beim schnellen Anlenken nicht genügend unterstützt und die Lenkung dadurch verhärtet, sollte nicht sein - der Hersteller sollte hier dringend nachbessern.

## 3,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der DS 7 Crossback durchschnittlich 38,9 m - heutzutage ein schlechter Wert. Die Bremse ist insgesamt gut dosierbar und bietet ein passables Pedalgefühl.

# 2,1 SICHERHEIT

## 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der DS 7 Crossback gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem City-Notbremssystem und einem Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. In Verbindung mit dem im Testwagen verbauten Automatikgetriebe erhält man darüber hinaus ein Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Anpassung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Letztere arbeitet aber nicht perfekt, da es nach dem Bestätigen eine Weile dauert, bis die vorgeschriebene Geschwindigkeit erreicht ist, und man solange zu schnell unterwegs ist - beispielsweise bei Ortseinfahrten. Es wäre besser, wenn man den Anpassungswunsch deutlich vor dem Tempolimit bestätigen könnte und man dann ab der Vorgabe bereits mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs wäre.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Des Weiteren sind ein Spurhalte- sowie Totwinkel-assistent samt Lenkeingriff erhältlich. Während eine Pausenempfehlung (nach zwei Stunden Fahrt mit mehr als 65 km/h) zum Serienumfang gehört, ist optional ein

System erhältlich, das die Augenbewegung des Fahrers mittels Kamera am Lenkradkranz überwacht und ihn bei Anzeichen von Müdigkeit zu einer Pause auffordert.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest (Stand 11/2017) schneidet der DS 7 Crossback mit 91 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Der Franzose hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Passagiere an Bord. Während Seitenairbags für die Fondpassagiere optional erhältlich sind, werden keine Knieairbags für Fahrer und Beifahrer angeboten. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp

1,95 m. Der DS 7 Crossback ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nicht weit, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz.

## 2,4 Kindersicherheit

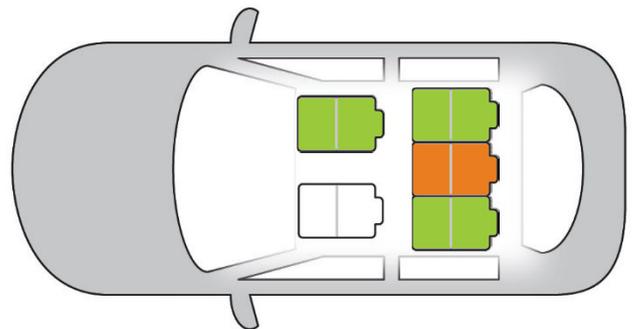
⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der DS 7 Crossback im Crashtest auf gute 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Die äußeren Sitze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Bügel samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet. Prinzipiell können Kindersitze dort auch mit den langen Gurten befestigt werden. Da diese aber ungünstig unter dem Polster angebracht sind, lassen sich die Kindersitze nur mit höherem Aufwand festziehen. Aufpassen muss man bei Kindersitzen, die auf einer Base samt Stützfuß arretiert werden: Der jeweilige Vordersitz kann dann nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden - eine Sitzprobe ist daher ratsam.

Dank deaktivierbarem Beifahrerairbag lassen sich auch vorn rechts Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen problemlos installieren, Isofix-Haken gibt es aber nicht.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der engen Anlenkpunkte kaum zur Kindersitzmontage.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,7 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im ADAC Crashtest mit 73 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es nicht die bullige Front, die für eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Passanten sorgt, sondern der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe.

⊕ Serienmäßig ist der DS 7 Crossback mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung ausgestattet, optional ist ein Nachtsichtassistent erhältlich.

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 4,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der DS 7 Crossback BlueHDi 180 kommt im ADAC Ecotest auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 207 g/km. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 l/100 km. Dieser gliedert sich in 6,6 l innerorts, 5,6 l außerorts und 8,0 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der Franzose lediglich 14 von 60 Punkten.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des nach Euro 6 d-Temp eingestuften Diesels fallen insgesamt niedrig aus, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die NO<sub>x</sub>-Werte stark an. Die Kombination aller Zyklen beschert dem SUV 37 von 50 Punkten bei den Schadstoffwerten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der DS 7 Crossback 51 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den getesteten DS7 Crossback BlueHDi 180 So Chic liegt bei 39.790 Euro. Ein stolzer Preis, doch dafür bringt der Franzose nicht nur einen modernen Dieselmotor samt Automatikgetriebe, sondern auch eine recht umfangreiche Serienausstattung mit. Zu dieser gehören u.a. Xenonscheinwerfer, ein City-Notbremssystem, einen Spurverlassenswarner sowie eine Zweizonen-Klimaautomatik und ein adaptives Fahrwerk.

Gegen Aufpreis gibt es beispielsweise ein Notbremssystem, Totwinkel- und Spurhalteassistent sowie LED-Scheinwerfer, AGR-Sitze und ein Navigationssystem. Doch

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

dann steigt auch der Kaufpreis wie beim Testwagen beispielsweise auf über 50.000 Euro an.

Die Unterhaltskosten sind etwas erhöht. Das liegt an der dieseltypisch hohen Kfz-Steuer (256 Euro) sowie den ungünstigen Versicherungseinstufungen.

Der Franzose besitzt eine Fahrzeuggarantie von zwei Jahren, eine dreijährige Lack- und zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Zur Inspektion muss der Crossback alle 30.000 km oder jährlich - je nach dem, was zuerst eintritt. Der Zahnriemen muss nach 180.000 km gewechselt werden.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 225 Be Chic Automatik	BlueHDi 130 Chic	BlueHDi 180 Be Chic Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	165 (225)	96 (130)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/2750	300/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	8,3	10,8	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	195	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8   S	4,0   D	4,9   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	134	104	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/24	19/24/24	19/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	110	160	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	792	624	786
Preis [Euro]	38.990	31.490	39.790

## Aufbau

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

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

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	130 kW/177 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	128 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,6 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.595/1.895/1.618 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	555/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.850 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Tour HP
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,6/8,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	173 g/km (WTW* 207 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/855/1.405 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>88 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>136 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>461 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	786 Euro		
Steuer pro Jahr	256 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/24		
Basispreis DS 7 Crossback BlueHdi 180 So Chic Automatik	39.790 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.863 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (im Paket)	Serie/1.200 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	Serie/1.200 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	1.200 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	1.890 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	300 Euro/1.700 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten (im Paket)	Serie/3.300
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	500 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	500 Euro°
Spurwechselassistent (im Paket)	900 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/-/Serie/1.290 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.290 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	900 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/1.790 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/150 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,4</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	3,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,6
Federung	2,3	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand