



DS Automobiles DS 3 Crossback E-Tense So Chic

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (100 kW/136 PS)

Der DS 3 Crossback E-Tense ergänzt seit Februar 2020 als erstes Elektro-SUV von PSA die konventionelle Antriebspalette im Segment der beliebten Kompakt-SUV – der Autohersteller möchte sich zunehmend auf die Elektrifizierung des Antriebsstrangs fokussieren. Wir testen das extravagante Kompakt-SUV in der Ausstattungslinie So Chic, das im französischen Poissy vom Band rollt und am markanten Kühlergrill, den schmalen Scheinwerfern und den versenkbaren Chrom-Türgriffen erkennbar ist. Das dank der Option „Inspiration Rivoli“ (Testwagenausstattung) edel anmutende Interieur besitzt viel Chrom und helles Leder. Letzteres zielt ebenso wie das Kombiinstrument ein Rautenmuster, das an die Louvre-Pyramide erinnern soll. Was optisch ansprechend ist, führt im Falle der Anzeigeeinheit zu einer verspielten und unübersichtlichen Darstellung. Die Bedienung des Franzosen ist insgesamt recht gewöhnungsbedürftig, da nahezu alle Funktionen über das zentrale Touchdisplay gesteuert werden. So sind teilweise mehr Eingaben erforderlich, als das mit klassischen Tasten und Bedienebenen der Fall wäre. Die Leistung des 136-PS-Synchronmotors liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung allerdings spürbar ab – bei abgeregelten 150 km/h ist für das über 1,5 Tonnen schwere Elektrofahrzeug ohnehin Schluss. Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch bei 20,5 kWh auf 100 km (inklusive Ladeverlusten), sodass die theoretische Reichweite lediglich rund 270 km beträgt. Das ist nicht gerade viel, dürfte für die alltäglichen Anforderungen allerdings durchaus ausreichend sein. Und sollte es doch mal eine längere Fahrt werden, kann man die Antriebsbatterie serienmäßig an CCS-Ladesäulen mit bis zu 100 kW Ladeleistung innerhalb von 45 Minuten wieder auf rund 80 Prozent aufladen. Per MyDS-App kann man die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren sowie Fahrzeuginformationen wie Verbrauch, Ladestatus und Reichweite jederzeit abrufen. Ein Schnäppchen ist der DS 3 Crossback E-Tense wahrlich nicht – der Testwagen kostet inklusive Sonderausstattung rund 44.100 Euro (bei 16% MwSt.), allerdings bietet der Fünftürer dann eine ansehnliche Ausstattung inklusive zahlreicher Assistenzsysteme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Kona Elektro, KIA e-Soul, Peugeot e-2008.

- + niedrige Betriebskosten, kleiner Wendekreis, komfortable Fahreigenschaften (Fahrwerk und Sitze), optionale LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung
- teils umständliche Bedienung, geringe Reichweite, keine Stütz- und Anhängelast zulässig, eingeschränkte Rundumsicht, Sitzheizung bei optionalen Ledersitzen nur gegen Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der DS 3 Crossback überzeugt im Klassenvergleich mit lediglich kleinen Ausnahmen bei der Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, sodass es kaum etwas zu kritisieren gibt. Im optisch extravaganter Interieur setzt sich der positive Eindruck fort. Das Armaturenbrett wirkt durch den opulenten Einsatz verchromter Zierteile und Klavierlack sehr wertig. Optisches Highlight ist beim SUV inklusive des optionalen Rivoli-Ausstattungs pakets beispielsweise das mit Leder bezogene Armaturenbrett im Rautendesign.

⊕ Der Unterboden ist vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert, wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei 395 kg – das dürfte für vier Erwachsene samt leichtem Gepäck reichen. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man davon insgesamt bis zu 70 kg Last auf dem Dach transportieren. Mit einer Fahrzeuglänge von 4,12 m und einem Wendekreis von 11,2 m fühlt sich das SUV im Stadtverkehr durchaus wohl, selbst die Breite fällt mit 1,99 m (inklusive Außenspiegeln) nicht allzu groß aus.

⊕ Serienmäßig befindet sich sowohl ein Mode 2- (Typ 2, bis 1,8 kW) als auch ein Mode 3-Ladekabel (dreiphasig, 11 kW) an Bord.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 270 km – ein mäßiger Wert, allerdings im Alltag meist durchaus ausreichend. Innerorts ist der DS 3 Crossback E-Tense besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 330 km möglich.

3,0 Licht und Sicht

Dank der höheren Sitzposition kann man das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Enden des SUV lassen sich zufriedenstellend einsehen, dennoch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten hilfreich. Gegen Aufpreis ist eine Rückfahrkamera erhältlich. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem DS 3 Crossback eine eingeschränkte Sicht nach draußen. Die Dachsäulen fallen insgesamt breit aus und behindern den Blick nach schräg hinten besonders stark.

⊕ Serienmäßig ist der Franzose mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Unser Testwagen hatte das optionale Matrix-LED-Licht mit sensorgesteuertem, dynamischem Fernlicht an Bord. Das Licht sorgt nachts für eine beeindruckende

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler. Sowohl der Entriegelungshebel als auch der Türgriff sind in den vorderen Türverkleidungen nicht auf Anhieb zu finden. Die Verkleidungen in schwarzem Klavierlack im Innenraum verursachen Spiegelungen, sind kratzempfindlich und machen Verunreinigungen wie Staub und Fingerabdrücke gut sichtbar. Die schwarzen Umrandungen der LED-Innenraumbeleuchtungen wirken in Verbindung mit dem hellen Dachhimmel der Testwagenausstattung aufgesetzt und unharmonisch. Die Kofferraummatte hinterlässt einen wenig stabilen und minderwertigen Eindruck.

Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 50,0 kWh, für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 55,4 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang mit 11 kW rund fünf Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel) vergehen mit 1,8 kW über 27 Stunden. Der DS 3 Crossback verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstrom-Ladung mit bis zu 100 kW – allerdings wird beim Testwagen bereits ab einem Ladezustand von circa 20 Prozent die Ladeleistung in mehreren Stufen deutlich reduziert. Das leere Batteriesystem ist daher nach rund 45 Minuten erst zu circa 80 Prozent geladen. Ab Werk kommt der DS 3 Crossback mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für den E-Tense nicht zu haben. Eine Dachreling ist nicht erhältlich – ungewöhnlich für ein SUV, zudem sind Anhänge- und Stützlasten nicht zulässig.



Die sehr breiten Dachsäulen sowie die hohe Heckscheibenunterkante schränken die Sicht doch erheblich ein.

Straßenbeleuchtung – eine Scheinwerferreinigungsanlage besitzt das Fahrzeug allerdings nicht.

⊖ Niedrige Hindernisse lassen sich aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante nur sehr schlecht wahrnehmen. Der Heckwischer ist recht klein geraten und reinigt somit auch nur einen kleinen Bereich der Heckscheibe. Der Parkassistent (DS Park Pilot), der beim Ein- und Ausparkvorgang Lenkung, Gas und Bremse steuert, ist für den E-Tense nicht verfügbar.

2,7 Ein-/Ausstieg

Die Schweller liegen recht hoch über der Fahrbahn, da sie allerdings recht schmal geformt sind und sich die Sitzfläche mit 49 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) nahezu in optimaler Höhe befindet, steigt man vorn recht bequem ein und aus. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offen gehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Beim Einstieg vorn stört auf der Fahrerseite die Armaturentafel, die stark in den Innenraum ragt. Auch hinten steigt man dank der großen Türausschnitte bequem ein und aus. Bei den Fondtüren ragt der Radlauf etwas in den Türausschnitt, und im Fußraum geht es ebenfalls beengt zu. Mit Ausnahme der Fahrertür befinden sich über allen Türen Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen zusätzlich erleichtern.

⊕ Nettes Gimmick: Mit dem optionalen Keyless-System (Testwagenausstattung) klappen sich die äußeren Türgriffe zum Öffnen automatisch aus, sobald sich der Fahrer in einem

3,6 Kofferraum-Volumen

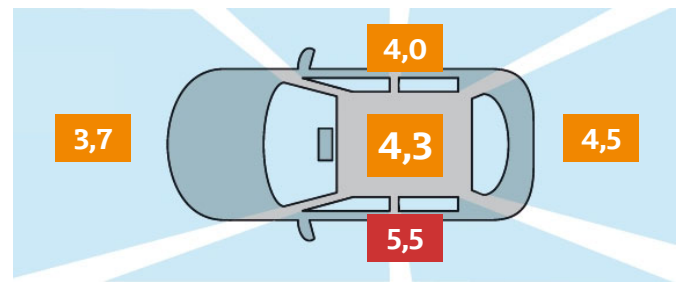
Das Kofferraum-Volumen der Elektro-Version ist lediglich geringfügig (fünf Liter) kleiner als bei den konventionellen Antrieben. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 250 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 330 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 600 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 955 l Volumen verfügbar.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum des Kleinwagens ist insgesamt ordentlich nutzbar. Die Heckklappe lässt sich manuell leicht öffnen sowie schließen und gibt zwar eine große Laderaumöffnung frei, schwingt allerdings nicht besonders weit auf: Personen bis rund 1,90 m können aufrecht unter der vollständig geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen sollten auf das etwas

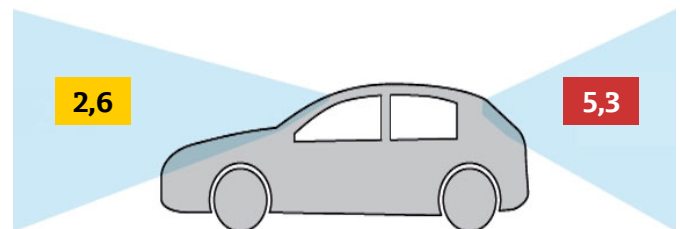
Rundumsicht

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.



Abstand von 1,5 m um das Fahrzeug befindet.

⊖ Der Schlüssel des schlüssellosen Zugangssystems ist etwas schwer geraten – unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Das Keyless-System ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des DS 3 von klassenüblicher Größe.

abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit einer Höhe von 77 cm allerdings hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Innen stört eine rund 19 cm hohe Stufe beim Ausladen.

⊖ Eine elektrische Heckklappe ist für den DS 3 Crossback E-Tense nicht zu haben. Der Kofferraumtaster außen ist recht tief (oberhalb des Kennzeichens) angebracht und dort schlecht zu erreichen. Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer

Lampe ist zu schwach. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, entriegelt werden sie oben an der Lehne. Die Rücksitzlehnen fallen nach der Entriegelung nicht von allein um. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Eine Durchlademöglichkeit in der Lehnenmitte gibt es nicht. Für den Transport kleiner Gegenstände bietet der Kofferraum mit

Ausnahme von etwas Stauraum unterhalb des Kofferraumbodens keine Ablagemöglichkeiten oder Taschenhaken.

⊖ Ein Trennnetz zwischen Fahrgast- und Kofferraum ist in der getesteten Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Im Kofferraum gibt es kein Fach beziehungsweise keinen Stauraum, um beispielsweise das Ladekabel zu verstauen.

3,2 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Das Cockpit des DS 3 Crossback zeigt sich mit viel Chrom und dem Touchdisplay (optional 10,3 Zoll) sowohl detailverliebt als auch extravagant schick gestaltet. Das Bedienkonzept sieht zwar übersichtlich aus und die Menüstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen liegen jedoch in den Tiefen des Systems und sind dort nur umständlich zu erreichen. So erfordern die fehlenden Tasten, etwa für die Klimabedieneinheit, oftmals unnötig viele Bedienschritte – das führt zu Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Zudem liegen einige Tasten ungünstig: Jene unten im Armaturenbrett (Einstellung Außenspiegel und optionales Head-up-Display) werden vom Lenkrad verdeckt, der Start-Stopp-Knopf im unteren Bereich der Armaturentafel ist unkonventionell positioniert, und die Fensterheberschalter sind auf der Mittelkonsole angeordnet. Abgesehen davon lassen sich Lenkrad und Sitz einwandfrei an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen, und selbst der Getriebewählhebel liegt gut zur Hand. Das personalisierbare Kombiinstrument ist gut im Sichtfeld des Fahrers angebracht, hier lassen sich verschiedene Darstellungsmodi auswählen und beispielsweise die Navigationskarte und -anweisungen

anzeigen. Die Darstellung des Instruments ist zwar ungewöhnlich und exklusiv, aber auch verspielt und unübersichtlich. Im Alltag erleichtern Licht- und Regensensor das Autofahrerleben.

⊖ Die Beleuchtung der Schalter beispielsweise in der Mittelkonsole ist recht schwach, zudem ist der Warnblinker-Schalter etwas klein und unter den anderen Tasten versteckt.



Die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität beim Citroen DS 3 Crossback sind zufriedenstellend.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Der DS 3 Crossback bringt serienmäßig ein Audiosystem inklusive acht Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss sowie Apple CarPlay und Android Auto mit. Das optionale Festplatten-Navigationssystem mit Spracherkennung ermöglicht Echtzeit-Verkehrsdaten (TomTom Traffic) und Online-Dienste (u.a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) – für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis ist eine induktive Ladestation erhältlich.

Mittels der MyDS-App können die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Verbrauch abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Laufwerk sowie ein höherwertiges Soundsystem sind für den DS 3 Crossback E-Tense nicht erhältlich. Das Digitalradio (DAB+) ist lediglich gegen Aufpreis an Bord.

2,7 Raumangebot vorn

In der ersten Reihe fällt das Raumangebot ordentlich aus, hier limitiert die Beinfreiheit die Insassengröße auf rund 1,95 m, während die Kopffreiheit bis knapp 2,1 m ausreichend wäre. Dank der Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das Raumgefühl wird allerdings durch die hohe Seitenlinie, die schmalen Seitenfenster sowie das hoch

aufbauende Armaturenbrett geschmälert. Der in der Ausstattungslinie „Rivoli“ vorhandene helle Dachhimmel sorgt für ein weniger bedrückendes Raumgefühl.

⊖ Für den DS 3 Crossback E-Tense ist kein Schiebe- oder Panoramadach erhältlich.

4,1 Raumangebot hinten

⊖ Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt nicht gerade großzügig aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit lediglich für etwa 1,75 m große Insassen, während die Kopffreiheit sogar Personen bis zu einer Größe von 1,90 m Platz bieten würde. Das Raumgefühl ist im Fond recht beengt, maßgeblich verantwortlich sind dafür die schmalen und nach vorn kleiner werdenden Seitenfenster, die hohe Seitenlinie sowie die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz.

sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Rücksitze sowie neigungsverstellbare Rücksitzlehnen gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole durchaus praxistauglich. Es gibt vorn zudem zwei Becherhalter. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Der Federungskomfort ist für die Klasse recht ordentlich und passt zum gemütlichen Charakter des DS 3 Crossback. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind allerdings nicht lieferbar. Innerorts werden welliger Straßenbelag und abgesenkte Kanaldeckel zufriedenstellend geschluckt, wenn auch die Wankbewegungen durchaus ausgeprägt sind. Kopfsteinpflaster ist deutlich wahrnehmbar, die Vibrationen sind jedoch gut dämpft, und auch das Wummern im Innenraum hält sich in

Grenzen. Beim Überfahren von Tempeschwellen merkt man das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, hier wirkt sich zudem die eher weich gedämpfte Hinterachse positiv aus. Auf der Landstraße ist man kommod unterwegs, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden gut absorbiert, man wankt aber SUV-typisch stärker über einseitige Bodenwellen. Lange Etappen auf der Autobahn sind dank des gebotenen Fahrkomforts kein Problem.

3,0 Sitze

Ab Werk lassen sich Fahrer- und Beifahrersitz manuell in Höhe und Neigung verstellen. Die Vordersitze sind gut konturiert, bequem geformt und bieten einen guten Seitenhalt – lediglich im Bereich der Schultern wünscht man sich etwas mehr Unterstützung. In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel, die Rücksitzbank ist weniger konturiert, die Oberschenkelauflage und der Kniewinkel sind angenehm.

⊖ Der Fondmittelsitz ist hart und für lange Strecken nicht empfehlenswert. Komfortfunktionen für die Vordersitze wie beispielsweise elektrische Sitzverstellung, Memory-Funktion oder Lordosenstützen sind selbst gegen Aufpreis nicht zu haben.

2,5 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im DS 3 Crossback E-Tense angemessen leise zu, herausragend sind die Messwerte allerdings nicht. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,2 dB(A), sodass man sich angenehm

unterhalten oder ein Telefonat führen kann. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, und die Fahrgeräusche fallen nicht über Gebühr auf. Bei zunehmender Geschwindigkeit drängen sich die Windgeräusche stärker in den Vordergrund.

3,2 Klimatisierung

Bereits das Basismodell ist mit einer Einzonen-Klimaautomatik samt abgedunkelten Scheiben ab der B-Säule ausgestattet. Der DS 3 Crossback E-Tense ermöglicht durch die serienmäßige Wärmepumpe eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone-App.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett nicht getrennt voneinander regulieren. Selbst für die aufpreispflichtigen Lederbezüge ist die Sitzheizung lediglich optional verfügbar, Sitzlüftung oder Lenkradheizung sind nicht erhältlich. Der Fondbereich hat keine Ausströmer (weder im Bereich der Mittelkonsole noch unterhalb der Vordersitze) und wird daher lediglich über die vorderen Luftdüsen klimatisiert.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende E-Motor sorgt im DS 3 Crossback E-Tense für gute Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert das SUV durch die E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Franzosen trotz des Leergewichts von über 1,5 Tonnen vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h dauert lediglich etwas über eine Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch gelingt der

simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zügigen 5,2 s. Der Durchzug ist angemessen, bei einem Elektroauto erwartet man mittlerweile jedoch dynamischere Fahrleistungen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,1 s. Der Vortrieb endet bei geregelten 150 km/h – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der DS 3 Crossback E-Tense einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens

des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zur Verfügung stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der

automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Für „P“ gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der DS 3 Crossback hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen. Er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auf Lenkimpulse reagiert er leicht verzögert, lässt sich aber dennoch gut beherrschen. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die Fahrzeugreaktionen in Grenzen. Seitenneigung und Aufbaubewegungen sind jedoch ausgeprägt. Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht besonders hoch, und das

Fahrzeug neigt sich in schnell durchfahrenen Kurven recht stark zur Seite. Im ADAC Ausweichtest unterbindet das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens eine ausgeprägte Fahrdynamik. Die ESP-Eingriffe fallen recht deutlich aus, sodass der Franzose im Grenzbereich untersteuert, allerdings durch den Geschwindigkeitsabbau gut beherrschbar bleibt. Das kleine SUV besteht den Ausweichtest, da das Fahrverhalten zu keiner Zeit bedenklich unsicher ist.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist durchaus alltagstauglich, allerdings um die Mittellage etwas unpräzise. In Kombination mit den geringen Lenkkräften entsteht ein entkoppeltes und indirektes Lenkgefühl. Zwar zentriert die Lenkung gut, der nötige Lenkeinschlag lässt sich vor der Kurve aber, auch aufgrund der ausgeprägten Karosserieneigung, nicht einwandfrei

abschätzen. Auf kurvigen Landstraßen sind daher immer wieder kleinere Lenkkorrekturen erforderlich. Beim Rangieren ist der Lenkaufwand nicht allzu hoch, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen nicht ganz drei Lenkradumdrehungen.

2,3 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des DS 3 Crossback E-Tense gut abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss das Elektro-SUV schnellstmöglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 34,5 m (Mittel aus zehn

Bremsungen) – das ist ein guter Wert. Am Wählhebel kann zwischen den Fahrstufen „D“ und „B“ gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann im Fahrmodus „B“ (intensivere Rekuperation) die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

2,1 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet das SUV gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem Notbremsystem bis 140 km/h inklusive Kollisions- und Abstandswarnung, einem Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, einem Spurhalteassistenten und einer Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden. Optional gibt es zudem einen Totwinkelassistenten und ein Head-up-Display. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage bereits während der Bremsphase mit erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Das serienmäßige Reifendrucksystem misst indirekt über die ABS-Sensoren. Das ist zwar nicht so genau wie mit Sensoren direkt in den Reifen, dafür sind aber nicht für jeden Reifensatz Sensoren erforderlich, die nach einigen Jahren erneuert werden müssen.

⊖ Ein Abstandsregeltempomat ist für den E-Tense nicht erhältlich.
























1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest gemäß Euro NCAP schneidet der DS 3 Crossback mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab (Test: 07/2019). Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags (vorn und hinten) sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein e-Call-System, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Rettungsleitstelle herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

Die vorderen Kopfstützen lassen sich recht weit herausziehen und reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Hinten reichen die Kopfstützen nicht recht weit, sie bieten lediglich Personen bis 1,70 m guten Schutz.

⊖ Knieairbags sind für die Frontinsassen nicht erhältlich. Lediglich zwei Verzurrösen im Kofferraum ermöglichen keine stabile Ladungssicherung über Kreuz. Der Verbandkasten ist unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher unter Umständen schlecht erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	Option
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

2,5 Kindersicherheit

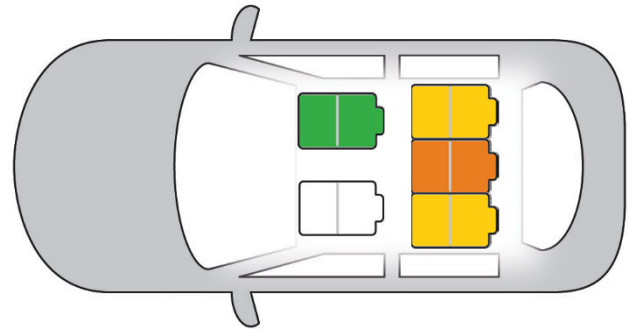
⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der DS 3 Crossback im Euro NCAP-Crashtest auf gute 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen wegen des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Die äußeren Sitze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Verankerung samt i-Size-Freigabe ausgestattet. Prinzipiell können Kindersitze dort auch mit den langen Gurten befestigt werden. Da die Gurtanlenkpunkte allerdings ungünstig sind, lassen sich die Kindersitze lediglich mit erhöhtem Aufwand festziehen. Die Kindersicherung der Fondtüren ist als Schlüsselschalter ausgelegt, und daher nicht „kinderleicht“ zu deaktivieren.

⊖ Die äußeren Fondplätze sind für die Montage von hohen Kindersitzen nicht geeignet, da der Kindersitz seitlich an der Dachkante ansteht und sich somit nicht gerade befestigen lässt. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich montieren, trotz ausreichender Länge des Sicherheitsgurts. Eine Isofix-

Befestigung für den Beifahrersitz ist nicht zu haben. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

3,5 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 64 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei sorgt der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe für eine erhöhte Verletzungsgefahr.

⊕ Um einen Aufprall mit anderen Verkehrsteilnehmern möglichst zu vermeiden oder zumindest dessen Schwere zu

mindern, erkennt der serienmäßige Notbremsassistent auch Fußgänger und Radfahrer. Ein akustischer Umfeldschutz macht serienmäßig bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem Warnton auf den sich nähernden DS 3 Crossback E-Tense aufmerksam und kann nicht deaktiviert werden.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 20,5 kWh pro 100 km (innerorts etwa 16,7, außerorts 21,4 und auf der Autobahn 23,7 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die 50 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu

laden, sind 55,4 kWh erforderlich. Aus den 20,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 112 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 46 von 60 möglichen Punkten.

2,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Strom-

verbrauch von 20,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 90 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der DS 3 Crossback E-Tense 36 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Franzose gut da – mit insgesamt 82 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

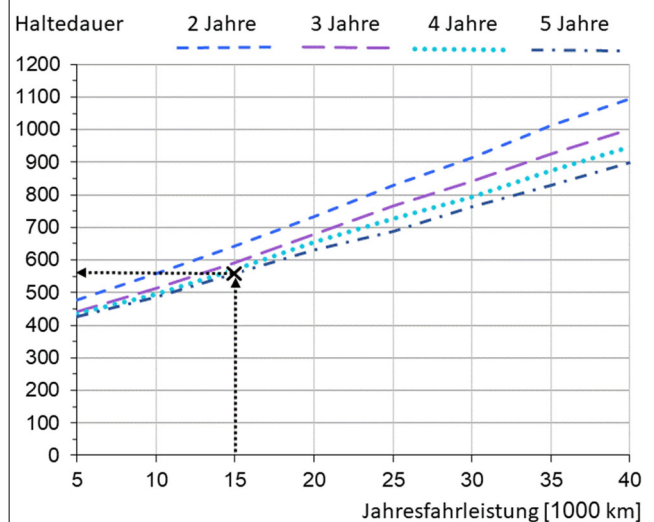
1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Anschaffungspreis des getesteten DS 3 Crossback E-Tense So Chic fällt mit einem Grundpreis von 37.422 Euro (bei 16 % MwSt.) für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig aus, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin 6.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Umweltprämie abziehen. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 56 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2020 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind mit Ausnahme der Teilkasko-Einstufung (TK: 20) insgesamt günstig (KH: 16, VK: 17). Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer exakt zu beziffern ist. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie sechs Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt DS acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 559 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 110	PureTech 130 Automatik	PureTech 155 Automatik	BlueHDi 110	BlueHDi 130 Automatik	E-Tense
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499	-
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	96 (130)	114 (155)	81 (110)	96 (130)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	240/1750	250/1750	300/1750	260/0
0-100 km/h [s]	10,9	9,2	8,2	10,6	9,9	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	200	208	194	195	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	4,7 S	4,9 S	5,3 S	3,8 D	3,8 D	18,3 kWh
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ)	108	113	122	99	101	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/20	16/19/20	16/19/20	16/19/20	16/19/20	16/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	50	60	78	150	154	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	542	584	617	565	601	563
Preis [Euro]	24.165	27.869	30.745	27.492	32.110	37.715

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

Elektro, Elektrofahrzeug	
Leistung	100 kW/136 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ)	18,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ)	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.118/1.791/1.537 mm
Leergewicht/Zuladung	1.600/376 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.050 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität	47,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Poissy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	20,5 kWh/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 112 g/km)
Reichweite	270 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/395 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/600/955 l

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

Betriebskosten	103 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	83 Euro	Wertverlust	312 Euro
Monatliche Gesamtkosten	559 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20		
Basispreis DS 3 Crossback E-Tense So Chic	37.715 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.107 km
Auffälligkeiten/Mängel	Vorserie mit einphasiger Ladung (max. 32 A)

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.267 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	244 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	341 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	292 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/634 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	634 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/195 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	829 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	292 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 585 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: August 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer