



DS Automobiles DS 7 Crossback E-Tense 300 Be Chic 4x4 Aut.

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW/300 PS)

Der DS 7 Crossback ist das Flaggschiff des französischen Automobilherstellers DS Automobiles. Das SUV sticht mit seinem extravaganteren Außen- und Innendesign aus der Masse heraus. Dank der Option „DS Inspiration Rivoli“ besitzt das edel anmutende Interieur viel Chrom und Leder, zudem dominiert ein Rautenmuster. Letzteres ziert ebenso das Kombiinstrument und führt zu einer verspielten Darstellung. Die Bedienung ist insgesamt gewöhnungsbedürftig, da viele Funktionen über das Touchdisplay bedient werden. Der Franzose ist seit Februar 2020 auch als Plugin-Hybrid erhältlich – wir testen den DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 Be Chic. Der elektrifizierte Antriebsstrang kombiniert einen 200 PS starken Turbo-Benziner mit zwei 110-PS-Elektromotoren. Die resultierende Systemleistung beträgt maximal 300 PS und das Drehmoment liegt bei bis zu 520 Nm. Das über 1,9 Tonnen schwere Allradfahrzeug ist damit recht dynamisch unterwegs, sodass der Sprint von 0 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden abgeschlossen ist. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 240 km/h angegeben, im elektrischen Betrieb endet der Vortrieb bei 135 km/h. Die Lithium-Ionen-Batterie hat eine Kapazität von 13,2 kWh und kann mit Wechselstrom (einphasig) aufgeladen werden. Mit einer Ladeleistung von 7,4 kW ist die Batterie nach knapp drei Stunden wieder voll – an einer Haushaltssteckdose vergehen mit 1,8 kW circa sieben Stunden. Die gespeicherte Energie reicht aufgrund des Stromverbrauchs von 25,31 kWh/100 km inklusive Ladeverlusten (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) für 50 Kilometer. In Kombination mit dem 43-Liter-Kraftstofftank beträgt die theoretische Reichweite des Plugin-Hybrids rund 635 km. Im ADAC Ecotest schneidet der DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 mit insgesamt 56 Punkten und nur drei von fünf Sternen ab.

Der Plugin-Hybrid ist in der Ausstattungslinie Be Chic ab rund 49.000 Euro erhältlich. Der DS 7 bietet nicht nur viele Komfortfunktionen, er ist auch mit zahlreichen Assistenten wie einem Müdigkeitswarner, einem Notbremssystem, einem Totwinkelassistenten und LED-Scheinwerfern ausgestattet. Durch zusätzliche Funktionen kostet der Testwagen rund 60.000 Euro – viel Geld, für das man allerdings eine große Portion Extravaganz erhält. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, BMW X3, Land Rover Discovery Sport, Mercedes GLC, Mitsubishi Outlander, Volvo XC60.

- +** gute Material- und Verarbeitungsqualität, großzügiges Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, optionale LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung
- Lenkung verhärtet bei schnellen Lenkmanövern, teils umständliche Bedienung, Sitzheizung bei optionalen Ledersitzen nur gegen Aufpreis, Einklemmgefahr an elektrischer Heckklappe

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Der DS 7 Crossback überzeugt bei der Verarbeitungs- und Materialqualität. Mit kleinen Ausnahmen wie leicht schwankende Spaltmaße 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 SUV inklusive des optionalen Rivoli-Ausstattungs pakets beispielsweise das mit Leder bezogene Armaturenbrett im Rautendesign sowie der in Kristallglas eingefasste zentrale Regler unterhalb des Hauptbildschirms.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 liegt im ADAC Ecotest bei etwa 50 km – DS gibt also in den technischen Daten einen etwas optimistischen Wert zwischen 54 und 58 km (WLTP) an. Fährt man anschließend mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 43-l-Tankfüllung etwa zusätzliche 585 km weit.

Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 13,2 kWh, die im Alltag wohl nicht ausgenutzt werden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten lediglich 12,76 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang mit bis zu 7,4 kW knapp drei Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel serienmäßig) vergehen für den Ladevorgang circa sieben Stunden.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei lediglich 452 kg – das dürfte aber noch für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. In der Ausstattungslinie Be Chic ist der DS 7 Crossback lediglich gegen Aufpreis mit einer Dachreling ausgestattet, an der geeignete Träger befestigt werden können – die Dachlast beträgt 80 kg. Die Aluminium-Reiling kann entweder separat bestellt werden oder man ordert (wie im Falle des Testwagens) das Panorama-Schiebedach. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis 55 kg erlaubt, das

2,6 Licht und Sicht

Dank der höheren Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Enden des SUV lassen sich zufriedenstellend einsehen, dennoch sind die serienmäßigen Parksensoren am Heck hilfreich. Gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und ein Kamerasystem mit 360 Grad-Umgebungsansicht (Vogelperspektive) erhältlich. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem DS 7 Crossback eine eingeschränkte Sicht nach draußen. Die Dachsäulen fallen insgesamt breit aus und behindern den Blick nach schräg hinten besonders stark.

Oberhalb des Touchdisplays kommt bei eingeschalteter Zündung eine peppige Analoguhr zum Vorschein, die sich automatisch mit der Touchscreen-Uhrzeit synchronisiert und beim Ausschalten der Zündung wieder im Armaturenbrett verschwindet.

⊖ Untypisch für einen um Effizienz ringenden Plugin-Hybrid ist der Unterboden im hinteren Bereich um die Abgasanlage unverkleidet und daher aerodynamisch nicht optimiert.

reicht für einen Fahrradträger samt E-Bike. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht das SUV bis zu einem Gewicht von 1.200 kg – das ist nicht besonders viel. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis 750 kg wiegen.

Der Wendekreis ist mit 11,0 m für die Fahrzeugklasse recht gering.

⊕ Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Betanken mit Diesel.

⊖ Die Länge von 4,57 m und die Breite von 2,10 m (inklusive Außenspiegeln) machen den DS 7 Crossback nicht gerade handlich im engen Innenstadverkehr.

Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt und kann nach einer Entlüftungsphase geöffnet werden. Ein Reifenreparatur-Set ist serienmäßig, das im Falle einer Reifenpanne oft nicht hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann. Das aufpreispflichtige Notrad ist für den Plugin-Hybrid nicht erhältlich, sodass zudem Radmutter Schlüssel und Wagenheber nicht an Bord sind.



Die breiten Dachsäulen und die schmale, hoch ansetzende Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten ein.

⊕ Serienmäßig ist der Franzose mit Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht in den LED-Nebelscheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale LED-Licht inklusive Kurvenlichtfunktion an Bord. Das Fernlicht ist dabei sensor-gesteuert. Das Licht sorgt nachts für eine beeindruckende Straßenausleuchtung – eine Scheinwerferreinigungsanlage besitzt das Fahrzeug allerdings nicht.

Hohen Aufwand hat DS bei den Spritzdüsen der Scheibenwischanlage betrieben. Diese sind in die Wischer integriert und verteilen das Spritzwasser dadurch gleichmäßig auf der Scheibe – selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Leider bleibt jeweils links und rechts am Scheibenrand ein breiter Bereich 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. Der Parkassistent (DS Park Pilot), der beim Ein- und Ausparkvorgang Lenkung, Gas und Bremse steuert, ist für den Plugin-Hybrid nicht verfügbar.

2,1 Ein-/Ausstieg

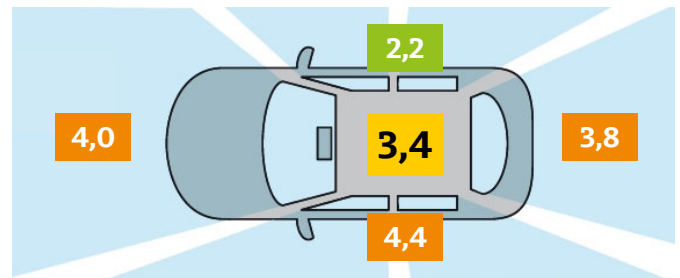
⊕ Die Schweller liegen zwar mit 42 cm hoch über der Fahrbahn, da sie allerdings recht schmal geformt sind und sich die Sitzfläche mit etwa 55 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) nahezu in optimaler Höhe befindet, steigt man vorn recht bequem ein und aus. Die Türöffnungen fallen insgesamt angenehm groß aus, die A-Säule verläuft jedoch etwas flach und die Sitzwangen sind etwas hoch. 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. Mit Ausnahme der Fahrertür befinden sich über allen Türen Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen zusätzlich erleichtern. Nettes Gimmick: Beim

2,6 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen des DS 7 Crossback ist bei konventionellen und elektrifizierten Antriebsmodellen gemäß Hersteller identisch. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 360 l, wenn sich der variable Ladeboden in der unteren Position befindet. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 480 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.380 l Volumen verfügbar. Stellt man den variablen Ladeboden nach oben, findet man

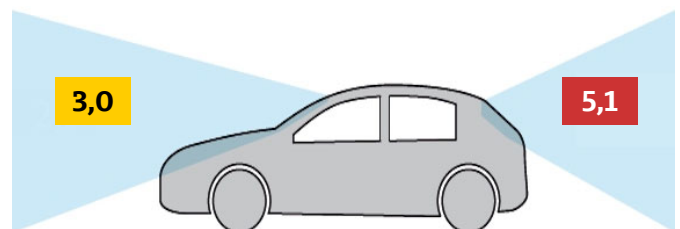
Rundumsicht

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.



Aufsperrern des Fahrzeugs leuchten die drei schwenkbaren LEDs in den Hauptscheinwerfern auf und drehen sich um 180 Grad. Zudem projizieren Spots in den Außenspiegeln das DS-Logo auf den Boden neben dem Fahrzeug.

⊖ Der Schlüssel des serienmäßigen 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 simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

darunter einen 55 l großen Stauraum vor – ideal für die Ladekabel oder die demontierte Gepäckraumabdeckung. Unter dem

Kofferraumboden selbst befindet sich ein kleiner Stauraum mit einem Volumen von 10 l.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des Mittelklassewagens ist insgesamt ordentlich nutzbar. Die Heckklappe gibt zwar eine große Laderaumöffnung frei, schwingt aber nicht besonders weit auf. Personen bis 1,85 m können aufrecht unter der vollständig geöffneten Heckklappe stehen. Ab Werk muss die Klappe manuell geöffnet werden, eine elektrische Heckklappe gibt es lediglich gegen Aufpreis. Die Öffnungshöhe der elektrischen Heckklappe lässt sich bequem per Tastendruck auf eine geringere Höhe einstellen. Die Ladekante ist mit einer Höhe von 74 cm allerdings hoch, wodurch sich das Beladen mit

schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Immerhin befinden sich Ladekante und -fläche (bei verstellbarem Ladeboden in der oberen Position) 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.

Die umgeklappten Rücksitzlehnen stehen nach oben auf, sodass kein ebener Ladeboden entsteht.

2,5 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. Die Rücksitzlehnen fallen nach der Entriegelung 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 beim DS 7 Crossback gegen Aufpreis – diese erlaubt den Transport langer Gegenstände, selbst wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Für den Transport kleiner Gegenstände bietet der Kofferraum links und rechts je eine Mulde sowie Taschenhaken. Ein Trennnetz zwischen Passagier- und Kofferraum ist optional erhältlich.

2,8 INNENRAUM

3,0 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. 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, dass oftmals unnötig viele Bedienschritte erforderlich sind – das führt zu Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. 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 selbst der Getriebewählhebel liegt gut zur Hand. Das personalisierbare Kombiinstrument ist gut im Sichtfeld des Fahrers angebracht, es lassen sich verschiedene Darstellungs-Modi auswählen und beispielsweise auch die Navigationskarte und -anweisungen anzeigen. Doch ist die Darstellung des Instruments zwar un-

gewöhnlich und schick, aber 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 zu weit rechts angeordnet.



Der DS überzeugt im Innenraum mit einer guten Verarbeitungsqualität und nobler Materialanmutung. Die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Plugin-Hybrid bringt serienmäßig ein Digitalradio (DAB+) inklusive Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss sowie Apple CarPlay und Android Auto mit. Das Festplatten-Navigationssystem stellt Echtzeit-Verkehrsdaten (TomTom Traffic) und Online-Dienste (u.a.

Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) für die ersten drei Jahre kostenlos zur Verfügung. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis sind eine induktive Ladestation sowie ein Premium-Soundsystem mit 14 Lautsprechern erhältlich.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot gut aus, hier limitiert die Kopffreiheit die Insassengröße auf rund 1,95 m, während die Beinfreiheit bis 2,0 m ausreichend wäre. Dank der ordentlich bemessenen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das Raumgefühl wird allerdings durch

die hohe Seitenlinie, die wuchtige Mittelkonsole sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett geschmälert. Der dunkle Dachhimmel wirkt zudem etwas bedrückend, das optionale Panorama-Schiebedach wiederum lässt viel Licht in den Innenraum.

3,2 Raumangebot hinten

Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt nicht gerade großzügig aus. Hier reicht die Kopffreiheit lediglich für etwa 1,85 m große Insassen, während die Beinfreiheit sogar Personen bis zu einer Größe von 2,20 m Platz bieten würde, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist im Fond recht beengt, maßgeblich sind dafür die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule verantwortlich. Der dunkle Dachhimmel wirkt auch hinten etwas bedrückend.

⊕ Das optionale Panorama-Schiebedach schließt den Fondbereich mit ein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität bietet der DS 7 Crossback optional eine elektrisch in der Neigung verstellbare Rücksitzlehne. Darüber hinaus lassen sich die Rücksitzlehnen, wenn auch nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt, umklappen. Auf längsverschiebbare Rücksitze haben die Franzosen verzichtet. An Stelle eines Haltegriffs über der Fahrertür befindet sich dort ein

Brillenfach. Positiv fallen die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer auf, hinten sind die Türfächer allerdings recht klein geraten und es gibt statt geschlossener Lehentaschen lediglich Netze. Das Handschuhfach hat ein kompaktes Format und ist beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 ist serienmäßig mit einem adaptiven Federungssystem ausgestattet. Das System analysiert den Zustand sowie das Profil der Straße – auch durch die Kamera im oberen Bereich der Windschutzscheibe hinsichtlich eventueller Straßenschäden – 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. Im Komfort-Modus verursacht das

Fahrwerk ausgeprägte Wankbewegungen und könnte speziell in der Stadt etwas feinfühler auf Unebenheiten und Einzelhindernisse ansprechen, Kopfsteinpflaster wird aber souverän geschluckt. Der Sport-Modus lässt deutlich weniger Bewegungen im Innenraum zu. 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.

2,5 Sitze

⊕ Ab Werk lässt sich der Fahrersitz manuell in der Höhe einstellen. In Verbindung mit der Option „DS Inspiration Rivoli“ (Testwagenausstattung) erhält man Ledersitze mit Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e.V.) vorn und eine elektrisch verstellbare Rücksitzlehne inklusive Mittelarmlehne hinten. Die Vordersitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen, besitzen elektrische Lendenwirbelstützen und die Oberschenkelauflagen sind ausziehbar. Der Fahrersitz ermöglicht zudem das Abspeichern von zwei Sitzeinstellungen (Memoryfunktion). Gegen Aufpreis bieten

die Sitze in der ersten Reihe zudem eine Massagefunktion. 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, die Oberschenkelauflage und der Kniewinkel sind angenehm.

⊖ Der Beifahrersitz ist lediglich optional in der Höhe verstellbar. Der Fondmittelsitz ist hart und für lange Strecken nicht empfehlenswert.

2,6 Innengeräusch

Im Innenraum geht es angemessen leise zu, besonders gut sind die Messwerte trotz serienmäßiger Akustikverglasung (Doppelverglasung vorn und hinten) allerdings nicht. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,2 dB(A), man kann sich angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen. Fahrgeräusche fallen nicht über Gebühr auf und auch

Windgeräusche halten sich im Rahmen. Letztere sind erst bei hohen Geschwindigkeiten vordergründig wahrnehmbar. Der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen.

2,1 Klimatisierung

⊕ Bereits das Basismodell ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt abgedunkelten Scheiben hinten ausgestattet. Im Fond gibt es zusätzliche Ausströmer in der Mittelkonsole. Optional lassen sich die Temperatur und Gebläseintensität separat für die Fondinsassen einstellen. Sitzheizung und -lüftung vorn sind optional erhältlich. Der Plugin-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor (Wärmepumpe) eine Standklimatisierung (Auf-

heizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett und für die hinteren Insassen nicht getrennt voneinander regulieren. Selbst bei aufpreispflichtigen Lederbezügen ist die Sitzheizung lediglich optional verfügbar, eine Lenkradheizung ist nicht erhältlich.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Das Antriebskonzept des DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 unterscheidet sich von anderen Plugin-Hybriden: Ein Vierzylinder-Turbobenziner mit 200 PS sowie je Achse ein 110-PS-Elektromotor leisten insgesamt bis zu 300 PS und erzeugen ein maximales Drehmoment von 520 Nm. Der doppelte Antrieb beschleunigt das SUV trotz des Leergewichts von über 1,9 Tonnen vehement – auch dank des serienmäßigen Allradantriebs. DS verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 5,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 3,3 s beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in etwas über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, ebenso das

Ansprechverhalten – durch die E-Maschinen reagiert der Plugin-Hybrid spontan auf den Tritt aufs Gaspedal. Der Fahrer kann zudem aus fünf unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Komfort, Sport und 4WD) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen. Beim Einschalten der Zündung wird standardmäßig der Modus Electric ausgewählt (sofern die Rahmenbedingungen wie der Ladezustand dies zulassen). Mit der Funktion eSave (Energiereserve) kann der Fahrer einen Teil oder die gesamte elektrische Reichweite für bestimmte Streckenabschnitte aufsparen – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, so lange moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schieben zunächst die Elektromotoren den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung recht gleichmäßig entfaltet und nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Fordert man das Aggregat, ist es

deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad und an die Pedalerie ab. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist zu hören, aber nicht störend, da die Automatik wirklich niedrige Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ DS verbaut im DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 eine Achtstufen-Automatik, die die Gangwechsel gemäß Fahrstil, Straßenprofil und Beladung des Fahrzeugs vornimmt. Doch selbst bei ruhiger Fahrweise wechselt die Automatik recht hektisch die Fahrstufen. Man muss das Gaspedal nur leicht betätigen, schon wird runtergeschaltet. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und ruckt deutlich. Die Drehzahlsprünge zwischen

den Gängen sind nicht zu groß, bei Schaltvorgängen unter Last spürt man Zugkraftschwankungen.

Beim Plugin-Hybrid stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert (Schubbetrieb).

Der Wählhebel ist weitgehend problemlos zu bedienen und kehrt nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurück. Für „P“ und „M“ gibt es jeweils eine Taste. Die Gänge können zudem über die Schaltwippen am Lenkrad manuell durchgeschaltet werden.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 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. Das Verhalten zeigt der Franzose auch im ADAC Ausweichtest. Beim abrupten Einlenken verhärtet die Lenkung deutlich, sodass man das Fahrzeug mit Mühe um das Hindernis herum und anschließend wieder in die ursprüngliche Spur

lenken kann. Immerhin unterstützt das ESP frühzeitig und bremst das Fahrzeug stark ein.

Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht besonders hoch und das Fahrzeug neigt sich in schnell durchfahrenen Kurven recht stark zur Seite. Der Allradantrieb ermöglicht eine sehr gute Traktion beim Beschleunigen – selbst aus der Kurve heraus.

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 etwas über drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

⊖ Beim schnellen Anlenken reicht die Lenkkräftunterstützung nicht aus, sodass die Lenkung spürbar verhärtet.

2,4 Bremse

Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 sehr 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. Für moderate bis mittelstarke

Bremungen kann die Rekuperation ausreichen. Muss der Plugin-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein noch guter Wert. Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit

dem Elektromotor bremsen und muss die Fahrzeugbremsen selten einsetzen. Der Bremsverschleiß 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

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet das SUV gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem City-Notbremssystem inklusive Kollisionswarner, einem Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer und einer Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Während eine Pausenempfehlung (nach zwei Stunden Fahrt mit mehr als 65 km/h) zum Serienumfang zählt, ist optional ein System erhältlich, das die Augenbewegungen des Fahrers mittels Kamera überwacht und ihn bei Müdigkeitsanzeichen zu einer Pause auffordert. Optional gibt es zudem eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein Spurhalte- sowie Totwinkelassistent samt Lenkeingriff. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage bereits während der Bremsung in erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen.























⊖ Das serienmäßige Reifendrucksystem misst indirekt über die ABS-Sensoren, das ist nicht so genau wie mit Sensoren direkt in den Reifen; dafür sind nicht für jeden Reifensatz Sensoren erforderlich, die nach einigen Jahren erneuert werden müssen. Ein Head-up-Display ist nicht erhältlich.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest (Test: 11/2017) gemäß Euro NCAP schneidet der DS 7 Crossback mit 91 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Airbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Notrufsystem, 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 weit, sie bieten lediglich Personen bis 1,75 m guten Schutz – allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, sodass dieser bei größeren Menschen ebenso eine Abstützfunktion übernimmt.

⊖ Knieairbags für die Front- oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,2 Kindersicherheit

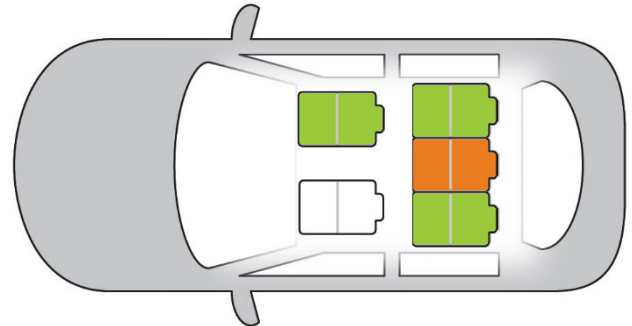
⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der DS 7 Crossback im Euro NCAP-Crashtest auf gute 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2017). Die äußeren Sitze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Verankerung samt i-Size-Freigabe ausgestattet. Prinzipiell können Kindersitze dort auch mit den langen Gurten befestigt werden. Da die Gurtanlenkpunkte allerdings ungünstig platziert sind, lassen sich die Kindersitze nur mit erhöhtem Aufwand festziehen. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, haben diese keinen Einfluss auf die Sitzposition in der ersten Reihe, da der jeweilige Vordersitz dennoch ganz nach hinten geschoben werden kann. Dank deaktivierbarem Beifahrerairbag lassen sich auch vorn rechts Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen problemlos installieren, eine Isofix-Befestigung gibt es allerdings nicht.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der engen Anlenkpunkte kaum zur Kindersitzmontage, trotz ausreichender Länge des Sicherheitsgurts. Die auftretenden Schließkräfte an

der elektrischen Heckklappe sind zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

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 Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 73 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2017) mäßig ab. Dabei sorgt der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe für eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Passanten. Um einen Aufprall möglichst zu vermeiden oder zumindest dessen Schwere zu mildern, erkennt der serienmäßige Notbremsassistent auch Passanten.

Zusätzlich ist ein Nachtsichtassistent erhältlich, der Personen und Wildtiere im Dunkeln erkennen kann, diese dem Fahrer im digitalen Kombiinstrument anzeigt und ihn bei einer drohenden Kollision warnt. Im Elektromodus sendet der Plugin-Hybrid im Vorwärts- oder Rückwärtsgang bei Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h einen Warnton aus, um Fußgänger zu warnen.

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine Benzin- oder Dieselvariante des DS 7 Crossback entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 50 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. DS gibt demnach eine optimistische elektrische Reichweite zwischen 54 und 58 km (gemäß WLTP) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,31 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,3 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,4 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,5 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,3 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 auf den ersten 100 km 10,3 kWh (Strom) und 4,3 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 177 g/km – 121 g/km für Kraftstoff- und 56 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 24 von 60 möglichen Punkten.

2,8 Schadstoffe

Der 1,6-l-Turbobenziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht gerecht werden. Trotz des verbauten Otto-Partikelfilters (OPF) ist die Partikelanzahl in sämtlichen Prüfzyklen leicht erhöht. Zudem fallen im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil die CO-Emissionen zu hoch aus. Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb 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 Plugin-Hybrid 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. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 mit den zwei Antriebsarten lediglich 32 von 50 Punkten, da der Stromverbrauch relativ hoch ist. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es für das SUV mit 56 Zählern zu einer Drei-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den getesteten DS7 Crossback E-Tense Be Chic liegt bei 49.022 Euro (bei 16% MwSt.). Ein stolzer Preis, doch dafür bringt der Franzose nicht nur einen elektrifizierten Antriebsstrang mit zwei Elektromotoren samt Allradantrieb und Automatikgetriebe, sondern auch eine recht umfangreiche Serienausstattung mit. Zu dieser gehören Xenonscheinwerfer, ein City-Notbremssystem, einen Spurverlassenswarner, eine Zweizonen-Klimaautomatik sowie ein Navigationssystem und ein adaptives Fahrwerk. Gegen Aufpreis gibt es den Totwinkel- und Spurhalteassistenten sowie LED-Scheinwerfer und AGR-Sitze. Doch dann steigt der Kaufpreis wie beim Testwagen beispielsweise auf über 60.000 Euro an. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 5.625 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 1.875 Euro) als Umweltbonus abziehen. Dienstwagenfahrer hingegen profitieren von dem verringerten Steuersatz bei der Dienstwagenbesteuerung für Plugin-Hybride, der 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises beträgt. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 18, VK: 24 und TK: 24) sind für den DS 7 Crossback nicht gerade günstig.

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

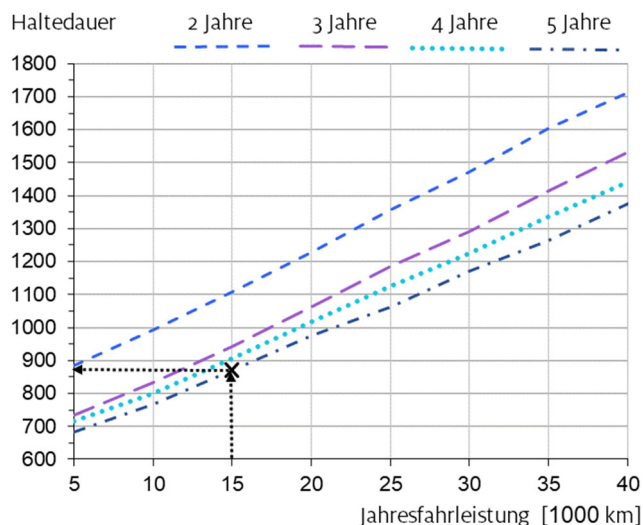
⊕ Im Grundpreis sind ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose und ein Ladekabel für öffentliche Ladestationen enthalten – Marktbegleiter verlangen hier oftmals Aufpreis. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer geringen Steuererleichterung für

das SUV. Da sich die optimistischen CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 30 bis 35 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – 32 Euro/Jahr (nach WLTP). Zum Vergleich: Beim DS 7 Crossback PureTech 180 mit dem 1,6-l-Turbobenziner und 181 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer 80 Euro.

Die Garantie für die Batterie beträgt acht Jahre beziehungsweise 160.000 km und bezieht sich auf eine Ladekapazität von 70 Prozent der ursprünglichen Kapazität.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 870 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 130 Be Chic	PureTech 180 Be Chic Automatik	PureTech 225 So Chic Automatik	E-Tense 225 So Chic Automatik	E-Tense 300 So Chic 4x4 Automatik	BlueHDi 130 Be Chic Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	132 (180)	165 (225)	165 (225)	220 (300)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/1650	300/1900	360/3000	520/3000	300/1750
0-100 km/h [s]	11,0	9,2	8,2	8,9	5,9	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	220	234	225	240	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	- S	- S	- S	- S	- S	- D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	114	119	125	34	37	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/24/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	62	80	92	32	32	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	761	781	841	k.A.	k.A.	752
Preis [Euro]	33.494	37.149	42.754	46.580	50.484	36.301

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

Plugin-Hybrid (4-Zyl. Turbodiesel/Elektro), Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	220 kW/300 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	520 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß	34 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,6 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.573/1.906/1.625 mm
Leergewicht/Zuladung	1.900/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	555/1.750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	55/80 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R19 97V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/6,5/9,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	102 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.948/452 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/830/1.380 l

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

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	138 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	503 Euro
Monatliche Gesamtkosten	870 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/24		
Basispreis DS 7 Crossback E-Tense 300 Be Chic 4x4 Automatik	40.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.174 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.418 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/1.170 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.170 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.170 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.803 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	195 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	390 Euro°/1.755 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.072 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	292 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/146 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	877 Euro
Metalllackierung	770 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.267 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: August 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer