



## DS Automobiles DS 9 E-Tense 225 Performance Line+ Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse  
(165 kW/225 PS)

Eine nagelneue Präsidentenlimousine für etwa 50.000 Euro - das gibt es wohl nur in Form der DS 9. Zwar ist die Version des französischen Staatsoberhauptes sicher viel teurer, weil ein Sonderumbau mit Panzerung, aber mit ein bisschen Fantasie weht ein staatstragender Geist auch durch die Limousine, wenn Monsieur Durand (der französische Otto Normalverbraucher) damit umherkurvt.

Technisch ist unter dem Blech die gleiche PSA-Basis wie etwa beim Peugeot 508 verbaut. Damit teilt sich die große DS auch zum Beispiel die Antriebe mit dem Peugeot, wenn auch die DS 9 nur die stärksten Varianten bekommt. Es gibt einen Benziner mit 225 PS, den getesteten Plug-in-Hybrid mit ebenfalls 225 PS Systemleistung einen stärkeren aufladbaren Hybrid mit stolzen 360 PS und Allradantrieb.

Unser Testwagen kombiniert die Kraft seines Turbobenziners und eines Elektromotors, der seine Energie aus einer 11,8 kWh großen Batterie bezieht. Insgesamt erreicht der Antriebsstrang bei genügend geladener Batterie bis zu 225 PS und 360 Nm. Rein elektrisch schafft die DS 9 im ADAC Ecotest 46 Kilometer und trifft damit die Werksangabe von 47 - 48 Kilometern ziemlich genau. Man kann aber auch im Hybridmodus fahren und beide Antriebe zusammenarbeiten lassen, so konnten wir im ADAC Ecotest einen Verbrauch von 4,4 l Super und 9,0 kWh Strom auf 100 Kilometer ermitteln.

Die DS 9 selbst ist eine sorgfältig in China gefertigte Limousine, die auch innen erfolgreich Nobel-Flair versprüht. Je nach Ausstattung kann man sich auf allen vier äußeren Plätzen von belüfteten Sitzen massieren lassen. Zusammen mit dem riesigen Fußraum im Fond kommt da präsidentiale Stimmung auf. Das Fahrwerk erreicht nicht die Klasse luftgefederter Sänften, die die selbsternannte Premium-Konkurrenz anbietet - deren Preise werden aber auch nicht erreicht. So ist die DS 9 mindestens einen Blick wert, wenn man einen Wagen für die Reise sucht, der nicht an jeder Ecke steht. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

- + umfangreiche Serienausstattung, hohe aktive und passive Sicherheit, gutes Platzangebot, dynamische Fahrleistungen
- Regensensor nicht serienmäßig, Lenkung verhärtet beim Ausweichertest, teure Kasko-Versicherungseinstufung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,6

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Die in China gefertigte DS 9 stellt die Speerspitze der "Nobelmarke" DS dar, ist also das Topmodell des gesamten PSA-Konzerns. Mit dieser Bürde geht die Limousine gekonnt um, denn schon beim ersten Kontakt fällt auf, das auf Wertigkeit geachtet wurde. Die Spaltmaße passen (bis auf den Bereich um die Außenspiegel-Aufnahmen) tadellos, die Türen fallen satt ins Schloss. Besonders an Kleinigkeiten fällt der Wille auf, ein richtig gutes Auto hinzustellen: So ist jede Tür mit gleich drei umlaufenden Gummidichtungen versehen und auch die Motorhaube ruht auf Gummidichtungen. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, denn alle Dachsäulen sind genauso wie die Sonnenblenden mit Stoff (wahlweise Alcantara) überzogen, alle Türfächer sind großzügig mit Filz beschlagen und es finden sich fast

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des DS 9 E-Tense 225 liegt im Ecotest bei etwa 46 km – DS gibt also in den technischen Daten einen durchaus realistischen Wert von 47 bis 48 km nach WLTP an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 42-l-Tankfüllung etwa 645 km weit. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 11,8 kWh, die im Alltag wohl nicht ausgenutzt werden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 10,91 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang mit 3,7 kW (an der Wallbox) etwa dreieinhalb Stunden dauert. Bis zu 7,4 kW sind möglich. In Deutschland ist die maximale einphasige Ladeleistung im privaten Bereich in der Regel auf 4,6 kW begrenzt. An öffentlichen Ladepunkten sind bis zu 7,4 kW möglich. DC-Ladevorgänge unterstützt das Fahrzeug nicht.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei lediglich 410 kg – das könnte für vier Erwachsene samt Gepäck unter Umständen knapp werden. Auf dem Dach können mit einem geeigneten Träger bis zu 80 kg untergebracht werden. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis 70 kg erlaubt, das reicht für einen Fahrradträger samt mindestens einem E-Bike. Einen Anhänger mit eigener Bremse

### 2,5 Licht und Sicht

Front und Heck des langen Autos sind kaum einzusehen, deshalb leisten die vorn und hinten serienmäßigen Parksensoren wertvolle Dienste. Die Dachsäulen sind nicht gerade schmal, und so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung lediglich ausreichend aus. Der Blick nach hinten wird zusätzlich durch die hinteren Kopfstützen eingeschränkt, da sich diese nicht vollständig versenken lassen. Einen asphärischen

ausschließlich weiche Materialien - wenn auch manche Kunststoffe sehr dünn geschäumt sind. Der Testwagen in der Performance Line-Ausstattung und dem Premium-Soundsystem von Focal hat die Sitze teilweise mit Alcantara bezogen und die Hutablage ist ganz in den angenehmen Stoff gehüllt. Die anderen Ausstattungslinien Rivoli und Opera setzen auf Lederausstattungen. Zu mancher großen Limousine selbsternannter Premiumhersteller gibt es in wenigen Details einen kleinen Abstand in Sachen Wertigkeit. An diesem Punkt darf man dann gerne die aufgerufenen Preise vergleichen und wird merken: Die DS 9 ist in Sachen Verarbeitung und Materialien mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis gesegnet.

zieht der Peugeot bis zu einem Gewicht von 1.300 kg – das ist für einen Mittelklassewagen nicht besonders viel, mit großen Wohnanhängern wird es da schon sehr knapp. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis 750 kg wiegen. Der Wendekreis von 11,6 m, die Länge von 4,93 m und die Breite von 2,09 m (inklusive Außenspiegeln) machen die DS 9 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. Notbeziehungsweise Ersatzrad samt Wagenheber und Werkzeug sind nicht erhältlich.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Bereich besitzt keiner der Außenspiegel, der Bereich neben und seitlich hinter dem Fahrzeug ist damit schlechter einsehbar.

⊕ Bodennahe Hindernisse kann man vorn noch recht gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer. Die serienmäßige Rückfahrkamera ist also hilfreich, um hinter der Limousine nichts und niemanden zu übersehen. DS bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, LED-Scheinwerfer mit variabler Lichtverteilung, einen statischen Fernlichtassistenten sowie automatisch abblendende Spiegel – innen und außen. Gegen Aufpreis kommt noch eine Frontkamera hinzu, über die dann gemeinsam mit der Heckkamera die gesamte Fahrzeugumgebung auf dem Touchscreen dargestellt wird. Die Düsen für das Waschwasser befinden sich an den Scheibenwischern, sodass das Wasser direkt vor den Wischern auf die Scheibe aufgetragen wird, mit gutem Reinigungsergebnis.

⊖ Die Scheinwerfer haben keine Reinigungsanlage.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Die recht geduckte Linie der DS 9 ist elegant, ist aber nicht ideal zum Ein- und Aussteigen – die Türen sind zwar ausreichend groß, wegen der vorn ansteigenden und hinten wieder abfallenden Dachlinie aber nicht allzu hoch. Die Sitzflächen vorne liegen bei ganz nach unten gestellten Sitzen etwa 41 cm über der Straße und damit etwas niedrig; auch könnten die Schwel-ler etwas schmaler und niedriger sein. Eine Umfeld-

## 2,9 Kofferraum-Volumen

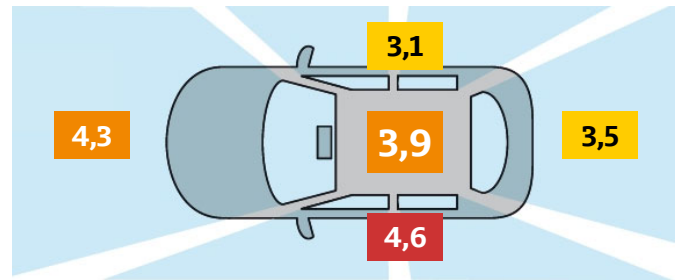
⊕ Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 355 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 825 l verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

## 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt gegen Aufpreis, wie im Falle des Testwagens, elektrisch. Das funktioniert über das Keyless-System auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze. Alternativ kann man die entsprechende Taste der Fernbedienung, die Tasten an der Heckklappe selbst oder - zumindest zum Öffnen - eine Taste am Armaturenbrett nutzen. Die Ladekante befindet sich 75 cm und damit recht hoch über der Straße, innen beträgt die Stufe zum Ladeboden 16 cm. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht eine weitgehend ebene Fläche ohne Stufe, die nur leicht zu den Vordersitzen hin

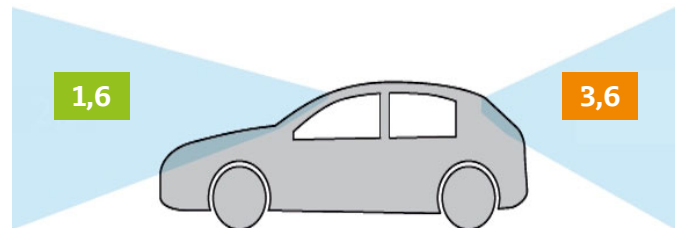
## Rundumsicht

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



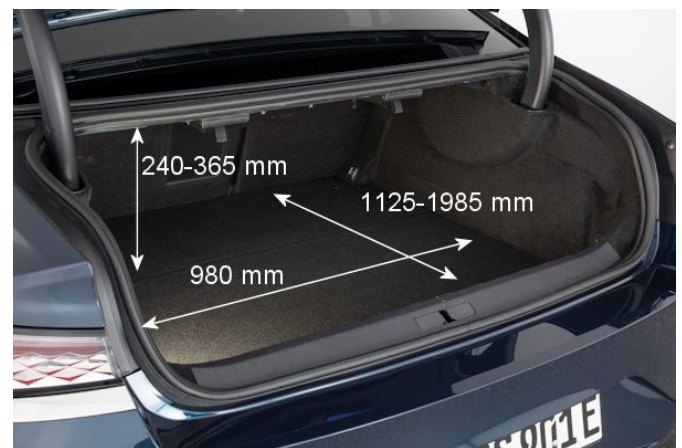
## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



beleuchtung mit Abschaltverzögerung ist serienmäßig, ebenso das schlüssellose Zugangssystem.

⊖ Der Komfortzugang besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres unter: [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Bis zu 355 l Gepäck passen in den Kofferraum des DS 9.

ansteigt. Der Kofferraum wird von je einer LED-Leuchte links und rechts ausgeleuchtet.



## 2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Allerdings lassen sich die Lehnteile nur am Sitz direkt und nicht vom Kofferraum aus entriegeln. An der Unterseite der Hutablage findet man zwei klappbare Taschenhaken und im Bereich des Bodens gibt es vier stabile Verzurrösen.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehne muss man darauf achten, nicht versehentlich die äußeren Sicherheitsgurte einzuklemmen.

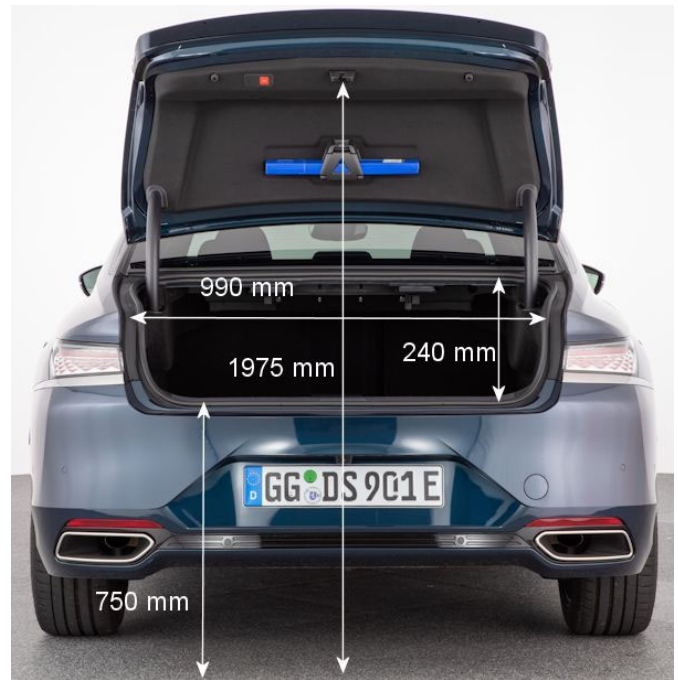
## 2,5 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist mit dem DS-typischen Trapezdesign auf Schaltern und Hebeln und dem großen Touchdisplay sowohl detailverliebt als auch extravagant 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, was vom Verkehrsgeschehen ablenkt. Zudem liegen einige Tasten ungünstig: Diejenigen links unten im Armaturenbrett werden vom Lenkrad verdeckt, der Start-Stopp-Knopf zwischen den mittleren Lüftungsdüsen ist zumindest unkonventionell positioniert und die Fensterheberschalter sind auf der Mittelkonsole untergebracht, wo sie nicht so intuitiv gefunden werden wie in der Türverkleidung. Abgesehen davon lassen sich Lenkrad und Sitz einwandfrei an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen, auch 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 betont unkonventionell, aber leider teils zu verspielt und unüber-

### 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimediaausstattung zeigt sich DS spendabel. Neben einem analogen und digitalen Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und -Streaming ist sogar ein Navigationssystem serienmäßig an Bord – das ist selbst in dieser Klasse nicht selbstverständlich. Darüber hinaus sind ein DAB+-Tuner sowie das Focal-Soundsystem mit 14 Lautsprechern verbaut.



Die kleine Kofferraumöffnung und die hohe Ladekante machen das Be- und Entladen recht mühsam.

sichtlich. Im Alltag erleichtert ein Licht- und Regensensor das Autofahrerleben.

⊖ Der Warnblinkschalter ist zu klein und unauffällig ganz rechts unter dem Hauptbildschirm angeordnet.



Im Innenraum verwöhnt der DS 9 mit sehr guter Verarbeitungsqualität und nobler Materialanmutung. Die Funktionalität hat noch nicht dieses Niveau erreicht und bietet Raum für Verbesserungen.

Über die integrierte SIM-Karte erhält man drei Jahre kostenfrei Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie Infos über beispielsweise Wetter, Tankstellen und Parkplätze. Anschließend muss man das Abonnement kostenpflichtig verlängern - drei weitere Jahre kosten 130 Euro. Per Smartphone kann man zudem Statusinformationen des Fahrzeugs abrufen oder den

Ladevorgang überwachen. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse, die Anbindung eines Smartphones über MirrorLink, Android Auto oder Apple CarPlay ist ebenfalls möglich. Eine

Handyablage mit induktiver Ladefunktion gibt es gegen Aufpreis.

### 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die DS 9 bietet seinen Insassen vorn ein angemessenes Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für zwei Meter große Menschen. Die Kopffreiheit ist noch etwas üppiger – trotz des optionalen Panorama-Schiebedachs im Testwagen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch für die Fahrzeugklasse

nicht besonders großzügig. Das subjektive Raumgefühl fällt jedoch nur zufriedenstellend aus, da die schmalen Fensterflächen, das hoch bauende Armaturenbrett, die wuchtige Mittelkonsole sowie der dunkle Dachhimmel des Testwagens einengend wirken.

### 3,1 Raumangebot hinten

Der lange Radstand von 2,90 m sorgt im Fond für üppige Platzverhältnisse - zumindest was die Beinfreiheit angeht. Stellt man die Vordersitze auf eine 1,85 Meter große Person ein, hat man dahinter genug Fußraum für 2,20 m große Insassen. Was die Kopffreiheit angeht, ist aber bei rund 1,85 m Schluss. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse etwas knapp, für zwei Erwachsene nebeneinander reicht sie aber locker. Das Raumgefühl ist durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie sowie den dunklen Dachhimmel beengt.

⊖ Das Panorama-Schiebedach ist nicht sehr groß und umfasst nicht den Bereich der Rücksitzbank.



Im Fond finden trotz einer sehr großen Beinfreiheit nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

### 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze oder eine einstellbare Lehnenneigung hinten gibt es nicht. Vorn ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ein großes Fach unter der Mittelarmlehne sowie zwei Becherhalter. Vor dem Wählhebel ist noch ein großes Fach, das die optionale induktive Ladeschale für Handys sowie zwei USB-Anschlüsse beherbergt. Die

Seitenfächer vorn sind groß genug, aber eher schmal ausgeführt. Das mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist weder besonders groß noch abschließbar, allerdings beleuchtet und klimatisiert. Gegen Aufpreis gibt es eine voluminöse Mittelarmlehne hinten, die Extrastauraum und USB-Anschlüsse bietet.

## 2,2 KOMFORT

### 2,4 Federung

Neben dem Standardfahrwerk des Testwagens gibt es für die DS 9 auch ein adaptives Fahrwerkssystem, das über ein Kamerasystem die Straße vor dem Fahrzeug scannt und das Fahrwerk auf die kommenden Straßenunebenheiten einstellen soll. Unser Testwagen hat die Standardvariante verbaut.

⊕ Unter einer Präsidentenlimousine stellt man sich natürlich nicht gerade ein sportliches Fahrzeug vor und DS hat das Fünfmeter-Auto denn auch mit Fokus auf den Fahrkomfort abgestimmt. Auf Autobahnen gefällt das leichte Wogen über

lange Wellen, gerade weil es die DS 9 nicht übertreibt und nie ins Taumeln gerät. Auch auf Landstraßen geht die Französin gut mit Bodenwellen um, in der Stadt fällt auf, dass die 19 Zoll großen Felgen samt Reifen mit niedrigem Querschnitt nicht wegzudiskutieren sind und manche Kanten oder Kanaldeckel merklich durchdringen. Insgesamt dennoch eine gelungene und passende Abstimmung des Standardfahrwerks.

## 2,1 Sitze

⊕ Bei den Vordersitzen können neben der Höhe auch die Neigung elektrisch eingestellt und die Oberschenkelauflage ausgezogen werden. Außerdem ist eine elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstütze inkludiert. Fahrer- und Beifahrersitz bieten eine angenehme Sitzposition und eine gute Rückenunterstützung für unterschiedliche Staturen, könnten aber im oberen Rückenbereich für große Leute etwas breiter sein. Den Insassen wird selbst bei flotter Kurvenfahrt ein passabler Seitenhalt geboten. Die Mittelarmlehne ist nicht einstellbar, passt aber immerhin in der Höhe zu den

Armlehnen in den Türen.

Hinten sitzt man deutlich weniger bequem, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind aber nicht unbequem, auch der Kniewinkel passt. Gegen Aufpreis gibt es hinten wie für die Vordersitze eine komfortablere, nicht umklappbare Sitzbank mit Massage- und Belüftungsfunktion. Der Seitenhalt ist gering – die ausklappbare Mittelarmlehne kann unterstützen. Der Mittelsitz hinten ist wie bei den meisten Autos nur für kurze Strecken geeignet.

## 2,5 Innengeräusch

Im Innenraum geht es angemessen leise zu, auch ein Verdienst der serienmäßigen Akustikverglasung rundum. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,8 dB(A), man kann sich angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen. Konkurrenten wie etwa der BMW 5er waren bei uns im Test aber noch einen Tick leiser.

Vor allem die Windgeräusche fallen im Alltag mitunter etwas auf, Abrollgeräusche sind weniger präsent. Der Verbrennungsmotor ist öfters ganz aus, arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik mit links und rechts getrennt regelbarer Temperatur und Luftverteilung, im Automatikmodus einstellbarer Intensität und Umluftautomatik samt Luft- und Feuchtigkeitssensoren ist serienmäßig. Ebenfalls aufpreisfrei ist die Limousine mit Sitzheizung vorn sowie abgedunkelten Scheiben im Fond ausgestattet. Der Plugin-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor zudem eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone.

Gegen Aufpreis gibt es je eine eigene Klimazone der Klimaautomatik für alle vier äußeren Sitze. Sitzheizung, Sitzlüftung und Massagefunktion für den Fond sowie Sitzlüftung und Massagefunktion vorn gibt es optional, aber nur für die höhere Ausstattungslinie Rivoli+.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett nicht getrennt voneinander regulieren. Eine Lenkradheizung ist ebenfalls nicht erhältlich.

# 1,8 MOTOR/ANTRIEB

## 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 181 PS und maximal 300 Nm Drehmoment. Zusätzlich leistet der Elektromotor am Automatikgetriebe 110 PS und hebt die Systemleistung auf bis zu 225 PS und 360 Nm maximales Drehmoment. Der doppelte Antrieb beschleunigt den Testwagen trotz des Leergewichts von über 1,9 Tonnen vehement – ist der Grip der Vorderräder nicht optimal, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle eingebremst werden. DS verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,7 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 135 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,8

Sekunden beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in etwas über einer Sekunde. Fährt man rein elektrisch, braucht der Testwagen von 60 auf 100 km/h 8,7 Sekunden. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der Hybrid spontan auf den Tritt aufs Gaspedal. Der Fahrer kann zudem aus vier unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Komfort und Sport) 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 dies zulassen). Mit der Funktion e-Save kann der Fahrer einen Teil oder die gesamte elektrische Reichweite für bestimmte Streckenabschnitte aufsparen, beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen. Ist der

Batteriezustand dafür nicht ausreichend, wird die Batterie über den Verbrennungsmotor zusätzlich aufgeladen - was allerdings sehr ineffizient ist, wie auch im Fahrzeugmenü betont wird.

## 1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, so lange moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – 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. Die Automatik lässt den Motor unter höherer Last mit entsprechend hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik in Richtung Dröhnen.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Hersteller verbaut in der DS 9 stets eine elektrifizierte Achtstufen-Automatik, die die Gangwechsel gemäß Fahrstil, Straßenprofil und Beladung des Fahrzeugs vornimmt. Diese findet bei ruhiger bis normaler Fahrweise meistens die passende Fahrstufe und agiert tendenziell entspannt. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise im Sportmodus verhält sich die Automatik aber eher unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal - das passt nicht zum entspannten Charakter des Autos. Den Sportmodus des Getriebes werden die meisten

Fahrer einmalig ausprobieren und dann links liegen lassen. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, bei Schaltvorgängen unter Last spürt man leichte Zugkraftschwankungen.

Beim Plugin-Hybrid stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung. Bei letzterem wird die Rekuperation und damit die Verzögerung verstärkt. Die Gänge können über die Schaltpaddel hinter dem Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert die große DS sanft und gut beherrschbar, um etwas Tempo herauszunehmen. Lastwechselreaktionen sind nicht besonders ausgeprägt, im Zweifel greift hier und in allen anderen Grenzbereichserfahrungen das ESP punktgenau ein. Der Geradeauslauf passt tadellos, nur derbe Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen den Testwagen

merklich. Die Traktion ist trotz Frontantrieb und dank der Schlupfregelung gut.

Im ADAC Ausweichtest fährt die lange Limousine sicher und leicht untersteuernd durch den Parcours - die stark verhärtende Lenkung ist beim schnellen Lenken aber gewöhnungsbedürftig.

### 2,6 Lenkung

Die Lenkung spricht gut an und bietet dem Fahrer eine insgesamt ordentliche Rückmeldung, vor allem bei größeren Lenkwinkeln. In Wechselkurven aber und bei leichten Lenkkorrekturen während der Geradeausfahrt, also immer, wenn man das Lenkrad um die Mittellage herum bewegt, merkt man sehr

deutliche Rastungen - es fühlt sich an, als würde das Lenkgestänge irgendwo merklich haken. Insgesamt kann man mit der Lenkung gut leben, an die Premium-Konkurrenz reicht sie aber nicht heran.

### 2,2 Bremse

⊕ Nicht nur für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die Bremsanlage der DS 9 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 Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Muss der Plugin-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 34,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein guter Wert.

Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt werden 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 Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie aber hin und wieder bewusst einsetzen.

## 1,8 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für die DS 9 bekommt man viele der heute verfügbaren Assistenzsysteme, einige sind sogar Serie. Dazu gehört eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie der Notbremsassistent, der auch Fußgänger und Fahrradfahrer erkennt. Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sind ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Erweitern lässt sich letzterer um den Abstandsregelautomaten (ACC), die automatische Halte- und Anfahrfunktion sowie aktive Spurführung. Immer dabei sind der Spurhalteassistent, der Totwinkelassistent sowie die Müdigkeitswarnung und eine Verkehrsschilderkennung, deren registrierte Tempolimits in Limiter und Tempomat bzw. Abstandstempomat übernommen werden können. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage 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 muss man nicht für jeden Reifensatz Sensoren besorgen oder die aktiven Sensoren nach einigen Jahren erneuern. Ein Head-up-Display ist nicht erhältlich.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für die DS 9 ist noch kein Crashtestergebnis veröffentlicht worden. Für diesen Test ziehen wir deshalb die Ergebnisse des Peugeot 508 heran, der auf derselben Plattform basiert. In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält der Peugeot 508 ein sehr gutes Ergebnis im Insassenschutz, er kann 96 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test 12/2018).

Die DS 9 hat Front-, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord, zusätzlich schützt noch ein Mittelairbag, der sich zwischen den Vordersitzen

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



aufbläht. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große Personen mit 1,95 m Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen ebenfalls weit nach oben, bis knapp 1,75 m Körpergröße bieten sie guten Schutz. Das Dach knapp darüber kann bei größeren Insassen aber zusätzlich stützend wirken.

Wie gesetzlich mittlerweile vorgeschrieben ist die Limousine serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der

## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Auch im Bereich Kindersicherheit gibt es ein gutes Ergebnis für den Peugeot 508, das zur Bewertung der DS 9 herangezogen wird. 86 Prozent der möglichen Punkte werden vergeben.

Die DS 9 verfügt serienmäßig über drei Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigaben (zwei hinten, eine auf dem Beifahrersitz). Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Mit Ausnahme des mittleren Fondsitzes sind die Plätze gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet. Beim Beifahrersitz gestaltet sich die Nutzung des Isofix-Systems allerdings etwas fummelig, da die Haltebügel tief im Polster verborgen sind. Durch den langen Radstand schränken auch raumgreifende Kindersitze wie solche mit Stützfuß-Basis den Verstellbereich der Vordersitze nicht ein.

Die elektrischen Fensterheber sind mit einem zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet, bei der Heckklappe ist die Schließkraft aber leicht erhöht.

Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich je nach Ausstattung entweder über einen Schalter in der Mittelkonsole oder aber über einen versenkten Schlüsselschalter in den

## 3,0 Fußgängerschutz

Für den Peugeot 508 fällt das Ergebnis des Fußgänger-Crash-tests nach Euro NCAP-Norm mit 71 Prozent zufriedenstellend aus.

Um einen Aufprall gleich möglichst zu vermeiden oder zumindest dessen Schwere zu reduzieren, gibt es serienmäßig den

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

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

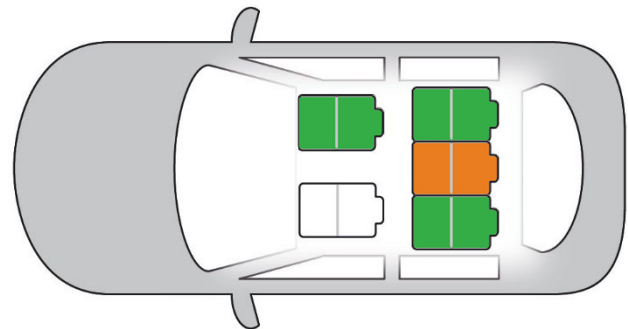
PSA-Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt; die dafür benutzte SIM-Karte ist ins Auto fest integriert.

⊖ Knieairbags für die Frontinsassen oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht zu haben. Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappen-Innenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten hat allerdings keinen definierten Ort und ist daher meist unter dem Kofferraumboden verstaut, wo er unter Umständen im Notfall schlecht erreichbar ist.

Türen selbst an- und abschalten, Kinder können die Einstellung daher nicht einfach verändern – so oder so eine sichere Lösung.

### 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)

Notbremsassistenten mit Personenerkennung. 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.

Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell gegen den Plug-in-Hybrid entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 46 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. DS Automobiles gibt eine realistische, elektrische Reichweite zwischen 47 und 48 km (gemäß

WLTP) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 23,6 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

Im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten) ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,0 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 7,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,1 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,4 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke

und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht die DS 9 E-Tense 225 auf den ersten 100 km 9,0 kWh (Strom) und 4,4 l (Super). Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 165 g/km – 120 g/km für Kraftstoff- und 45 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht Ende 2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO<sub>2</sub>-Kapitel 28 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion

dem Plug-in-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den 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 die DS 9 mit den zwei Antriebsarten lediglich 32 von 50 Punkten, da der Stromverbrauch relativ hoch ist. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht die französische Limousine mit 60 Zählern drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 3,6 AUTOKOSTEN

### 3,6 Monatliche Gesamtkosten

Die günstigste Variante der DS 9 ist der 225 PS starke Benziner ohne Elektro-Unterstützung in der Ausstattung Performance Line+, so kostet die Limousine 47.550 Euro. Die teuerste Variante ist die stärkere Variante des Plug-ins mit 360 PS Systemleistung und Allradantrieb in der höheren Ausstattungslinie Rivoli+, dieser kostet ab 67.000 Euro. Der Testwagen, eine DS 9 E-Tense mit 225 PS in der Ausstattung Performance Line+ startet bei 52.810 Euro. Für die Plug-in-Hybride gibt es aktuell aber

noch eine staatliche Förderung, die den Preis drückt. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 17, VK: 29 und TK: 23) sind nicht sehr günstig, gerade die Vollkaskoversicherung kostet richtig viel Geld.

DS gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei, auf die Batterie acht und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Garantie lässt sich auf fünf Jahre verlängern, zudem gibt es verschiedene Flatrate-Pakete für Wartung und Instandhaltung.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	DS 9 PureTech 225 Performance Line+ Automatik	DS 9 E-Tense 225 Performance Line+ Automatik	DS 9 E-Tense 360 Performance Line+ 4x4 Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	165 (225)	165 (225)	265 (360)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1900	360/3000	520/3000
0-100 km/h [s]	8,8	8,7	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,7/6,9   S	1,6/1,5   S	1,80/1,8   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	130/155	37/33	41/41
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/29/23	17/29/23	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	166	32	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1068	1008	k.A.
Preis [Euro]	47.550	52.810	64.250

## 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

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benzinmotor/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	165 kW/225 PS
Maximales Drehmoment	360 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	37 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.934/1.855/1.459 mm
Leergewicht/Zuladung	1.914/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	70/80 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	China, Shenzhen

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 ZR 19 99Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	4,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,1/8,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	104 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/825/825 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>120 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>108 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>162 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>608 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	998 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/29/23		
Basispreis DS 9 E-Tense 225 Performance Line+ Automatik	52.810 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.022 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](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. <sup>1</sup> 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	1.100 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	1.100 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.100 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	750 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/750 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
Spurwechselassistent	Serie

### 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	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Anhängervorbereitung Serie
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Oktober 2021  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.