



Andersartigkeit

Hybrid trifft Luxus im DS5 – auf Testfahrt mit der dritten „Göttlichen“ von Citroën. Anders oder artig?

Folgte Citroën beim DS3 und DS4 der C-Reihe, will man sich beim DS5 mit der Edellinie keine Konkurrenz mehr im eigenen Haus machen. Anders sollte er werden. Eine Mischung aus Coupé und Limousine, ein kompaktes Kunstwerk mit Premiumpanspruch.

Beim ersten Test der Göttlichen (frz: „déesse“, Aussprache von „DS“), die in Deutschland ab dem 11. Februar 2012 beim Händler steht, ließ sich der Diesel HDi 165 mit dem Diesel Hybrid4 vergleichen – der erste Diesel-Full-Hybrid der Marke und ein Antrieb, den man schon vom 3008 Hybrid4 der Konzernschwester Peugeot kennt. Daneben wird es für den DS5 den Diesel e-HDi 110 mit Start-Stopp-Automatik und zwei Ottomotoren geben.

Der HDi 165, angetrieben mit manuellem oder Sechsgang-automatikgetriebe und wie alle Common-Rail-Diesel mit Partikelfilter, lässt den Fahrer seine

163 PS bereits beim sportlichen Antritt spüren. Bei der automatischen Schaltung durch sechs Gänge geht es gelegentlich etwas ruckartig zu. Mit der manuellen Schaltoption des Automaten hat man die Dynamik selbst, also besser im Griff.

1,87 Meter Breite und 4,53 Meter Länge: Ähnlich proportioniert wie der Mercedes GLK fährt der DS5 als bulliger Vertreter seiner Klasse vor. Ein Cockpitdach (ab „SoChic“, der zweiten von drei Ausstattungslinien) und über Kopf arrangierte Schalter schaffen Pilotenfeeling. Besonders gefallen im Interieur die breite Mittelkonsole mit doppeltem Staufach (13 Liter, Cinch-Eingang, USB-Anschluss) und die aufgeräumte Anordnung der Instrumente. Elektrisch einstellbare und beheizbare Sitze (in der besten Ausstattungslinie „SportChic“) bieten guten Komfort bei auffallend geräuscharmer Fahrt. Noch entspannter wird es mit der Massagefunktion („Sport-



Verchromte „Säbel“ an der Seite (o.l.) und Piloten-Feeling am Fahrerplatz: Das zeugt von Kreativität.

Chic“). Ob Citroën dieses Extra anbietet, um die harte Federung zu kompensieren?

Noch leiser, nämlich geräuschlos, beginnt die Fahrt mit dem circa 5.000 Euro teureren DS5 Hybrid4 mit elektronisch gesteuertem Sechsganggetriebe, das den Gangwechsel weicher macht. Die Arbeit des 2.0 HDi 165 Verbrennungs- und des 37 PS starken Elektromotors an der Hinterachse verursacht 99 g/km CO₂. Der theoretische Verbrauchswert wurde nicht erreicht, aber schließlich wollten neben dem Auto- und dem ZEV-Modus, in dem man bis zu 60 km/h schnell zwei bis drei Kilometer weit rein elektrisch fährt, auch die Fahrmodi „Sport“ mit E-Boost-Effekt und „Allradantrieb“ ausprobiert werden. Die Batterie lässt das Ladevolumen des 468-Liter-Kofferraums im Hybrid4 um etwa 140 Liter schrumpfen.

Es wäre kein DS, wenn er nicht Extras wie den AFIL-

Spurassistenten oder ein farbiges Head-up-Display zu bieten hätte. Auch bei den Materialien wurde mit Aluminium oder Edelleder Wert auf Wertigkeit gelegt. In Serie fährt der DS5 unter anderem mit vollautomatischer Klimaanlage, ESP und Radio-CD-System mit MP3-Funktion vor. Auch ein Business-Paket ist geplant: Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Einparkhilfe vorne/hinten sowie Navi mit Rückfahrkamera. Diese Helferlein sind nützlich, denn das auffallend kleine Heckfenster und die zweigeteilte A-Säule schränken die Rundumsicht ein.

4.000 DS5-Verkäufe peilt Citroën für den deutschen Markt 2012 an. Rechnet man die Freiberufler mit, soll fast jeder zweite, so prognostizieren die Franzosen, an Firmenkunden gehen. Zum Vergleich: 2011 wurden 304 DS3 zugelassen (1-9/2011). Aber beim DS5 ist ja alles anders. SL [AF]

Citroën DS5

Modell	THP 155	THP 200	e-HDi 110	HDi 165	Hybrid4
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.598	R4/1.598	R4/1.560	R4/1.997	R4/1.997
Leistung (kW/PS/min)	115/156/6.000	147/200/5.800	82/112/3.600	120/163/3.750	120/163/3.850
Drehmoment (Nm/min)	240/1.400	275/1.700	270/1.750	340/2.000	300/1.750
Getriebe	6-Gangautom.	6-Gangschaltg.	EGS6²	6-Gang/-auto.	EGS6²
L x B x H (mm)	4.530 x 1.871 x 1.504				
0–100 km/h (s)	9,7	8,2	12,4	8,8/10,1	8,6
Spitze (km/h)	202	235	191	215³/212	211
Normverbr. (l/100 km)	7,1¹ S	6,7 S	4,4 D	4,9/5,9⁴ D	3,8¹ D
CO₂-Ausstoß (g/km)	165¹	155	114	129/154⁴	99¹
Preis (netto/Euro)	ab 24.958	ab 28.303	ab 24.664	ab 26.126	ab 31.546



Markant: das Auspuffduo im Stoßfänger

Alle Preise vorläufig, 1) 17-Zoll-Reifen, 2) elektronisch gesteuertes Sechsganggetriebe 3) 198 bei 16er-Felgen 4) 16 und 17 Zoll/17 Zoll