

---

## Vorstellung DS3 Crossback: Aufschlag mit drei Benzinern

Von Axel F. Busse

Premium ist keine Frage der Fahrzeuggröße: Das ist spätestens seit dem New Mini bekannt. Der Reiz, mit einem kleinen Auto groß zu verdienen hat jetzt auch den PSA-Konzern erfasst. Ab Mai können die Kunden den neuen DS3 Crossback bekommen, der nur 4,12 Meter lang ist, jedoch mit hochwertiger Anmutung und Qualität auf Kundenfang gehen will. Und mit einer „Haifischlosse“.

Bevor später im Jahr zwei Dieselmotoren und ein rein elektrischer Antrieb auf den Markt kommen, startet der hochbeinige Zwilling des DS 3 mit Dreizylinder-Benzinern. Sie leisten wahlweise 100, 130 oder 155 PS (74, 96 oder 115 kW). Diese Leistung wird in jeweils drei Zylindern zubereitet, die Turboaufladung sorgt für den nötigen Schub. Die E-Variante soll zum Ende des Jahres mit 100 kW Leistung aufwarten.

Gut möglich, dass auch fünf Jahre nach dem Start als eigenständige Marke noch nicht allzu viele Pkw-Interessenten etwas mit „DS“ anfangen können. Die Idee dahinter ist ein historischer Brückenschlag von der legendären Citroën-Limousine mit dem gleichen Kürzel zu einem Fünftürer der B-Kategorie, den der Hersteller vollmundig als „Hightech-SUV im Premium-Segment“ ankündigt. Wer allerdings dem Irrtum erliegt, „SUV“ könnte gleichbedeutend mit Allradantrieb sein, wird im Modellprogramm nicht fündig. Eine derartige Antriebsvariante ist nicht vorgesehen.

Vielmehr wendet sich der DS3 Crossback an ein urban orientiertes Publikum, das auf extrovertiertes Design steht, ebenso originelle wie geschmackvolle Lösungen sucht, hochwertige Materialien und gute Verarbeitung zu schätzen weiß, und bei allem bereit ist, für die gehobene Ausstattung auch etwas mehr zu zahlen, als bei Produkten mit vergleichbarem Platzangebot. Zwar ist der DS3 Crossback in der schlichtesten Version auch für 23 490 Euro zu haben, jedoch kann man den Preis durch Bestellung eines stärkeren Motors, einer Achtgang-Automatik und diverser sinnvoller oder zumindest komforthebender Optionen bis nahe 40 000 Euro treiben.

Die expressive Frontgestaltung mit einem großen Grill, verspielten Chromapplikationen und schmalen Scheinwerfergläsern verschafft Aufmerksamkeit, die versenkbaren Türgriffe sind einzigartig in dieser Klasse und schließen bündig mit der Außenhaut ab. Nähert sich der Schlüsselhaber auf 1,50 Meter an das Fahrzeug an, fahren sie elektrisch heraus. Als Zeichen der Verwandtschaft zum DS3 anzusehen ist die so genannte „Haifischflosse“, eine segelförmige Blechausformung, die in Höhe der B-Säule die Trennung von vorderem und hinterem Wagenteil symbolisiert.

Die Heckpartie ist von schlichter Eleganz, wird bestimmt von schmalen Leuchtenbändern beiderseits der Klappe und gibt im unteren Teil Auskunft über die Motorisierung. Ein Doppelendrohr oder zwei einzelne Auspuffrohre, teilweise verchromt, deuten auf das Leistungsvermögen hin. Insgesamt ist die Optik prägnant und charakterstark. Man wolle, so hieß es von PSA, die „Referenzmarke für Technologie und Komfort“ in der Fahrzeugklasse darstellen.

Der Innenraum hält durchaus, was die äußere Anmutung verspricht. Mit geschmeidigem Verkleidungsmaterial wird nicht gegeizt, ebenso wenig mit metallischen Oberflächen und fein ziselierten Bedienelementen, die zwar edel aussehen, aber nicht immer auf Anhieb ihre aufgeprägten Funktionssymbole mitteilen, da poliertes Metall nun mal die Eigenschaft hat, Licht zu reflektieren. Dass die Tasten für die Fensterheber in der Mittelkonsole ruhen, erwartet man nicht unbedingt von einem Premium-Produkt. Bisher war es eher

---

Kennzeichen kostengünstigen Innenausbaus, denn man kann schließlich die Verlegung der nötigen Kabel in die Türen sparen.

Ob die Cockpit-Designer Fans der deutschen Bundeskanzlerin sind, muss der Spekulation überlassen bleiben, doch Tatsache ist, dass die Raute die Formgebung vieler Einfassungen und Bedienelemente bestimmt. Natürlich sollen sie das Markenlogo zitieren, und ihre vielfältige Präsenz – zum Beispiel auch an den Klima-Ausströmern in der oberen Türverkleidung – zeugt von einem in sich schlüssigen Gestaltungskonzept. Lediglich der Hebel für die Aktivierung des Tempomats sitzt ungünstig am unteren Teil der Lenksäule, wo ihn Fahrer, die mit der Handhabung von PSA-Erzeugnissen nicht so vertraut sind, ihn ertasten müssen und die Wirkungssymbole nicht sehen können.

Die Testfahrt mit der 130-PS-Variante hinterließ einen überzeugenden Eindruck. Die kernige Schallkulisse des Dreizylinders liegt im erwartbaren Bereich, vermittelt einen dynamischen Auftritt und ist dank guter Dämmung nicht störend. Vielmehr sind es ab etwa 130 km/h die Windgeräusche, die sich in den Vordergrund drängen. Mit dem vom japanischen Zulieferer Aisin eingekauften Achtgang-Getriebe ist man sehr komfortabel unterwegs, es gibt kaum wahrnehmbare Schaltpausen und die gehen auch noch sehr geschmeidig von statten. Wahlweise sind die Gangwechsel per Lenkradpaddel zu bewerkstelligen. Das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt und gibt sich auf Kopfsteinpflaster keine Blöße.

Die Motorleistung der mittleren Ausbaustufe ist als ausreichend für das etwas mehr als 1200 Kilo schwere Fahrzeug anzusehen, denn immerhin stehen auch 230 Newtonmeter Drehmoment zu Buche. Das schiebt so druckvoll an, dass der Spurt bis auf 100 km/h unter zehn Sekunden erledigt werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 196 km/h an. Glatte fünf Liter je 100 km Strecke, wie das Datenblatt behauptet, dürften in der Praxis nur schwer zu erzielen sein. Bei dem von städtischem Verkehrsgeschehen bestimmten Ausflug errechnete der Bordcomputer 6,8 Liter.

Einer französischen Tradition ist die Beschaffenheit der Sitze treu geblieben. Die Polster sind eher weich und sollen so Dauerkomfort bieten. Der gut ausgeformte Seitenbereich der Lehnen gibt den nötigen Halt in Kurven. Die Platzverhältnisse in der zweiten Reihe sind nicht üppig, aber das kann in dieser Klasse auch niemand erwarten. Zumindest ist die Beschallung dort vorzüglich, denn bei Bestellung der hochwertigen Focal-Soundanlage bekommt man einen in die Haifischflosse versenkten Zusatzlautsprecher.

Klimaanlage, Spurhalte-, Fernlicht- und Berganfahrassistent, Tempomat, höhenverstellbarer Fahrersitz, Verkehrszeichenerkennung, Isofix-Kindersitzbefestigung, Lichtsensor sowie Entertainment-System nebst Bluetooth-Freisprechanlage gehören zur Basisausstattung. Wer einen komplett ausgestatteten DS3 Crossback verlangt, der auf Alurädern läuft, 155 PS per Automatik auf die Straße bringt, sowie Head-Up-Display, LED-Matrix-Licht, Einparkhilfe, Rückfahrkamera und Navigationssystem hat, sollte 39 090 Euro bereithalten. (ampnet/afb)

Daten DS3 Crossback 130 Automatik

Länge x Breite x Höhe (m): 4,12 x 1,79 x 1,53  
Motor: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbolader  
Leistung: 130 PS (96 kW) bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,9-5,0 Liter  
CO2-Emissionen: 111-115/km (Euro 6)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1160 kg / max. 405kg

---

Kofferraumvolumen: 350–1050 Liter  
Wendekreis: 10,7 m  
Basispreis: 27 290 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen

---



Citroen DS3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen