

Citroën DS5



Grundtanken är god. En stor men ändå kompakt prestigebil, med fransk design och udda lösningar. Men det räcker inte hela vägen.

2010 relanserade Citroën undermärket DS, och har med det hittat tillbaka till den egensinniga design de är kända för. Succén är stor för DS3 som ger Mini en rejäl match, medan DS4 är mer svårdefinierad (läs vårt test). Senaste tillskottet DS5 är bara marginellt större och därmed mycket mindre än Citroën C5.

Cockpit på landsväg

I DS5 vill Citroën ge en känsla av flygplanscockpit, genom att man har dubbla glasrutor över huvudet och ett antal reglage i takets mittkonsol. Det är ett feltänkt; piloten behöver sällan titta annat än rakt framåt men det behöver jag. De breda, dubbla stolparna i framrutan ger usel sikt snett åt sidan och bakrutan är den minsta jag sett, därtill tvådelad med ett plastglas som ger lustiga huset-perspektiv.

Mittkonsolen i taket är cool och unik men inte särskilt praktisk. Det är roligt med glastak, och bra att man individuellt kan dra för eller från en mörk gardin – drar

Citroën DS5

Pris: e-HDi 110 från 259 900 kr, HDi 160 Sport Automat 351 900 kr

Bränsleförbrukning: e-HDi 4,4 l diesel/mil, HDi 160 Auto 6,1 l/mil

Miljöpåverkan: e-HDi 114 g CO₂/km, HDi 160 158 g CO₂/km

Säkerhet: Ej testad i Euro NCAP. Basbilen C4 har 5 stjärnor. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan, gardiner standard.

Motor: Diesel, 4 cylindrar. E-HDi: 1,6 liter, 112 hk vid 3 600 varv/minut, vridmoment 270 Nm vid 1750 varv/min. HDi 163 hk vid 3 750 varv/minut, vridmoment 340 Nm vid 2000 varv/min.

Mått: L 453 cm, B 187 cm, H 154 cm, axelavstånd 273 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 593/1704 kg, maxlast 427/421 kg, släp 1500/1500 kg

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 468 l

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, e-HDi robotiserad manuell växellåda med sex växlar, HDi 6-växlad automata.

Prestanda: 0–100 km/h 13,7/10,4 sekunder, toppfart 191/212 km/h

Garantier: Assistens 3 år, lack 3 år, nybilsgaranti 2 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner



man för känns det snabbt väldigt mörkt och instängt. En solig sommardag saknar man snart möjligheten att faktiskt kunna öppna takglaset. Det finns inte ens som tillval.

Komfort och design

Fram sitter jag väldigt komfortabelt i breda, rejäla stolar, med marknadens rejälaste nackstöd och justerbart lårstöd. Stolen kan höjas så högt att man sitter som i en suv, men då stirrar man in i taket; tyvärr har inte DS5 panoramarutan från DS4. I lyxversionen kan jag med ett knapptryck pumpa upp svankstödet och få ryggmassage medan jag kör, passageraren får dock inget av detta och har inte ens kurvhandtag att hålla fast i.

Ratten är skönt knubbig och avfasad i nederkant. Den är ställbar i alla led, om än med en billig plastspak. Det är symptomatiskt för hela kupén; vissa detaljer – som klockan – är enormt snygga, medan annat känns plockat från C1 för 89 900 kr. På ratten finns ett gäng

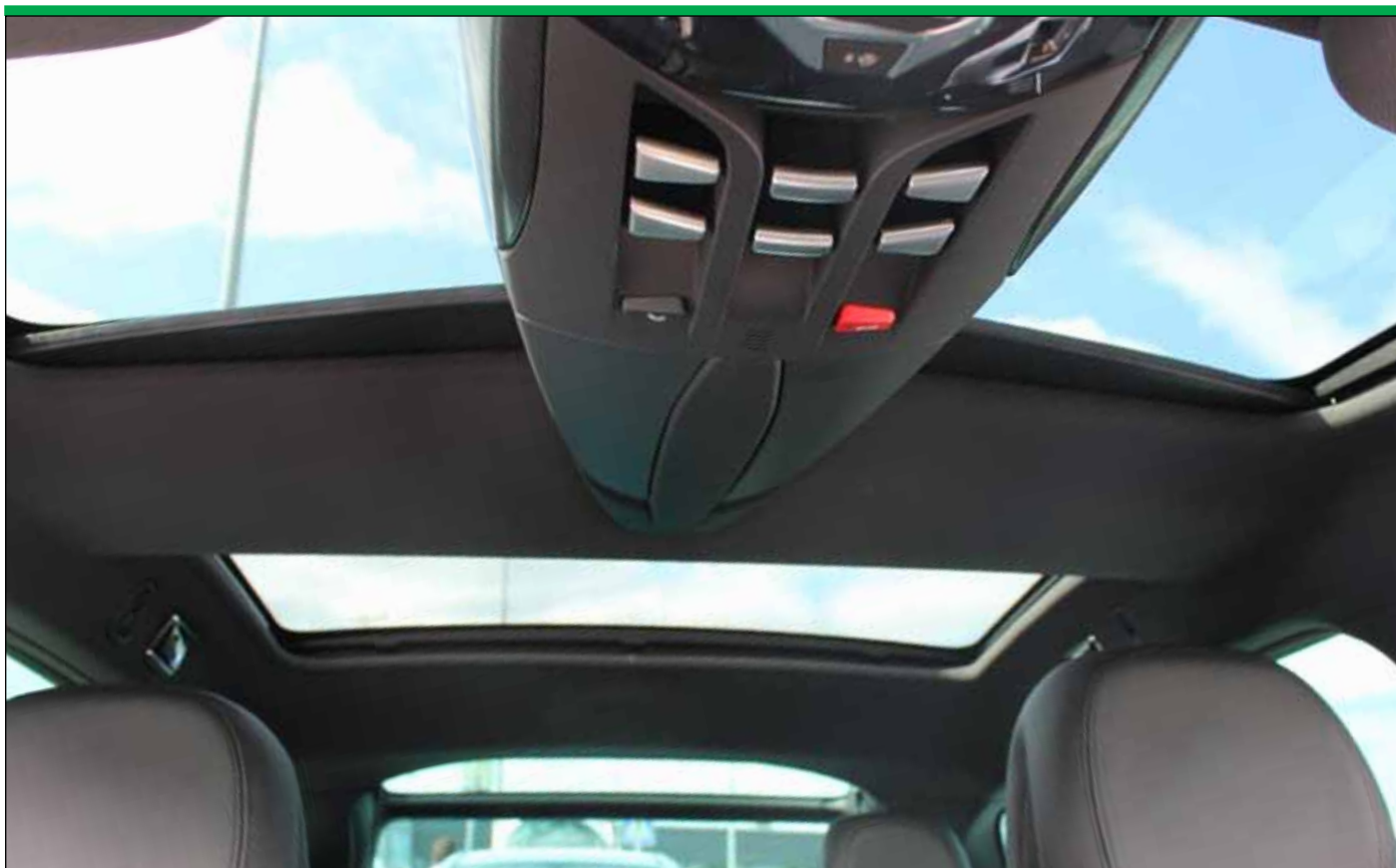
sådana billighetsknappar, likadant utformade vilket gör det lätt att slå på farthållaren istället för att stänga av radion. Jag saknar också det fast monterade rattnavet från C5; en finess som innebar att knapparna på ratten alltid sitter rätt. Instrumenteringen är snygg och fungerar bra, i lyxversionen dessutom med hastighetsdisplay som projiceras i vindrutan så jag slipper ta blicken från vägen. Vinkeln justeras beroende på sittställning och längd, med knappar i taket – kul, men opraktiskt och så långt ifrån intuitivt man kan komma. Också luftkonditioneringen är drabbad av knappraseri, med så många olika knappar att ställa in temperatur och effekt med att det aldrig blir riktigt som man tänkt sig. I baksätet finns bara värmekanaler framifrån och ingen värme i sätena.

Bilen startas med en knapp, det finns ett ställe att stoppa nyckeln men det går lika bra att lägga den var som helst med risk att den blir inlåst eller att man har kvar den i fickan när man byter förare.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Bak är utrymmena inte slösande; det är en mindre bil än man omedelbart tror. Takhöjden inskränks av glastaket och sitter det en lång person i framsätet blir det begränsat med plats för benen. Mittplatsen är strikt för nödlägen, är man bara två faller man ner ett brett mit-tarmstöd. Tyvärr är inte ryggstödet lutbart: en finess som vore typiskt Citroën. Man har tillgång till eget 12-voltsuttag, men vill man reglera taket får man be om hjälp från framsätet, och värmen får man inte reglera själv. Inte heller går sidorutorna helt ner. Däremot finns smarta fack, bland annat ett dubbelt under armstödet med kylning för läsk eller glass.

Bagageutrymmet är ganska stort och har bra öglor för att säkra lasten. Det kan lätt utvidgas genom att fälla baksätet 40/60 (inte 40/20/40 som är på modet nu). Det finns också en genomlastningslucka för skidor och liknande. Men lasttröskeln är hög och bakluckan måste öppnas med nyckel eller inifrån kupén.

Ofranskt stötig

De sköna sätena matchas av en exemplarisk ljudisole- ring, med dubbla lister runt dörrarna och särskilt isole- rande glas. Dieselknattret hörs knappast alls, bara de allra grövsta vägbeläggningarna lyckas skicka in ljud. Styrningen är också inriktad på komfort, med mycket elektrisk servoassistens. Men fjädring och stötdämp- ning, normalt Citroëns paradgren, brister totalt. DS5 är nämligen baserad på mindre och enklare modeller, inte på stora C5 eller C6. Därmed har den inte Citroëns berömda, mjuka gasfjädring, utan är stenhårt fjädrad. Den slår ner med en smäll i potthålen och det rister i karossen på ett mycket ofranskt sätt. Långt ifrån vad vi förväntat oss, Citroën!

Miljö? Inte givet

Vi har tidigare beklagat oss över Citroëns automatise- rade manuelle låda, som är enda möjligheten att få DS5 miljöklassad. Det är som att köra som i segt tuggummi,



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



där bilen stannar upp mellan växlar innan den skjuter ny fart. Det blir lite bättre om man växlar manuellt med paddlarna bakom ratten, men vi blir aldrig riktigt sams med systemet ändå.

HDi 160 har istället en sexväxlad automat, som också går att växla upp eller ner manuellt. Den har ett sportläge, som inte gör nämnvärd skillnad, och ett vinterläge i vilket bilen startar försiktigare. Tyvärr är automaten av det gammaldags, törstiga slaget och trots att vi snålkör sommardag med bara två i bilen snittar vi 0,65 vilket inte imponerar alls. Officiella värden är 0,61 och 158 g CO2 per kilometer. 200 hästarsbensinaren är faktiskt klimatbättre, på 155 g CO2/km. Hybriden är förstås supersnål, men den testar vi separat!

Hög säkerhet utan finesser

DS5 får maximala fem stjärnor hos Euro NCAP, om än med dåligt betyg för fotgängarsäkerhet. I motsats till DS4 saknas döda vinkeln-varnare, medan DS5 ska ha vingelvarnare med vibrationer i sätet om man kör över heldragna linjer utan att blinka, men någon sådan märker vi aldrig av. Autostopp eller utvändiga airbag saknas. I gränslandet mellan säkerhet och komfort gläds vi åt det automatiska helljuset och hjälpen man får att fickparkera, även om automatisk parkering inte finns ens som tillval.

Dyr affär

Egensinniga Citroën brukar sjunka som en sten på andrahandsmarknaden. Gäller det också DS5 så är det en dyr affär, särskilt som inköpspriset inte är särskilt attraktivt. HDi 160 är en stor diesel med automat som inte klarar miljöbilsdefinitionen. Därmed får den hög fordonsskatt och är beroende av ett allt dyrare bränsle, vilket inte bör vara särskilt attraktivt på begmarknaden. Snåldieseln ligger nog bättre till, och hybridversionen känns som en framtidens vinnare.

Snåldieseln i basversion kostar 259 900 kr men cockpitet får man först i versionen Style för 25 000 kr till. Då ingår också parkeringssensorerna bak, i övrigt ganska värdelösa estetiska tillägg. Den dyraste versionen

Sport, med bättre säten, navigator, backkamera och parkeringssensorer fram, kan däremot inte kombineras med lilla motorn. Stora dieseln kostar bara 15 000 kr mer, vilket är billigt för 50 hästar och en duglig växellåda, medan ytterligare 15 000 kr för den törstiga automatlådan är dåligt investerade pengar. , för mer, sticker förbrukningen iväg. Den version vi testar, HDi 160 automat Sport, går loss på 351 900 kr. det är mycket pengar för en bil som bara delvis övertygar. För bara 8 000 kr mer får man Hybrid 4, visserligen med lite snålare utrustning, men supersnål, miljöbilsgodkänd också i nya reglementet och fyrhjuldriven. Den är vårt givna val, om man nu alls ska ha en DS5.

Vi gillar:

- + Egen stil
- + Kompakta mått
- + Säten
- + Glastaket

Vi ogillar:

- Åkkomfort, förbrukning (HDi), växellådan (e-HDi) och detaljmissar

Överväg också:

- Hybridversionen av samma bil eller av Peugeot 508
- Audi A4 Avant etanol
- Subaru Legacy/Outback CNG



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Juli 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.