



## DS5

### Het neusje van de snoek

Autotest | DS is een nieuw automerk uit Frankrijk. DS is een zogenaamd "premium" merk, wat wil zeggen dat het meer biedt dan zomaar een merk. DS onderscheidt zich vooral met exclusieve vormgeving en eigenzinnige concepten. Om te laten zien waartoe DS in staat is, stelde het het topmodel beschikbaar voor een proefrit: de DS5.

Komt de DS5 u bekend voor? Dat kan kloppen, want de modellen van het merk DS waren voorheen modellen van Citroën. DS is in China een zelfstandig merk om zich nadrukkelijker te kunnen onderscheiden van moederbedrijf Citroën. Omdat die aanpak uiterst succesvol is, is DS nu wereldwijd tot merk verheven.

De DS5 is daarom in feite al vijf jaar op de markt en op die leeftijd nadert de gemiddelde auto het einde van de levenscyclus. Na vijf of zes jaar volgt een facelift om het leven met enkele jaren te verlengen en daarna is de koek echt op. De DS5 is sinds de introductie eind 2011 echter nauwelijks aangepast. Voor modeljaar 2016 is alleen het neusje aangepast: daarop prijkt nu een DS-logo in plaats van een Citroën-logo.



### Concept

Maar dat wil niet zeggen dat de DS5 geen interessante auto (meer) is! Nog steeds is het concept uniek. De DS5 is geen hatchback, geen sedan, geen stationcar, maar... een DS5! Het model is veel meer in de hoogte gebouwd dan andere auto's in deze prijsklasse. En alhoewel de daklijn ver naar achteren doorloopt, is het geen stationcar. De kleine achterraut en de gedrongen, gespierde achterpartij hebben wat van een coupé. DS wil zich onderscheiden met unieke vormgeving en daar slaagt de DS5 nog altijd in!

Het gevoel dat dit een bijzondere auto is, wordt alleen maar verstrekt na het instappen. Om te beginnen is de zit veel hoger dan bij andere auto's in dit segment. De testauto is voorzien van twee glazen dakpanelen die in de lengte zijn geplaatst. In het midden van het dak (tussen de voorstoelen en boven de middentunnel) is een console te vinden met daarin knoppen en bergvakjes. Het dashboard en de middentunnel zijn nadrukkelijk om de bestuurder heengebouwd, waardoor de DS5 het geborgen gevoel geeft van een coupé, terwijl het grote glasoppervlak juist de vrijheid van een MPV geeft.



En de unieke ervaring houdt niet op bij de opzet. Ook de afwerking met chique materialen en soms gewaagde combinaties maken de DS5 tot een exclusieve verschijning. Zelfs de keuze van het type knoppen (een soort tuimelschakelaars), het klokje (analoog, vertikaal georiënteerd) en de bediening van het head-up display (knoppen in het dak) maken de eerste kennismaking met de DS5 tot een ware belevenis.

Een nadeel van de eigenzinnige opzet van het interieur: de ruimte achterin valt tegen voor een auto van deze omvang.



## Uitrusting

Omdat de DS5 bij de introductie uiterst vooruitstrevend was, is de uitrusting vijf jaar later nog steeds modern. Zo is de testauto voorzien van een head-up display, een aangenaam klinkend Denon-audiosysteem, een DAB+ tuner, een achteruitrijcamera, een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem en een elektrisch bediende parkeerrem.

Op het gebied van actieve veiligheid biedt de DS5 dodehoek-detectie (waarschuwing voor objecten in de dodehoek van de buitenspiegels), LED verlichting (hogere lichtopbrengst, lager energieverbruik) en automatisch grootlicht (altijd met grootlicht rijden, zonder tegenliggers te verblinden).

Slechts op details is merkbaar dat de DS5 inmiddels vele jaren mee gaat. Zo zijn de "graphics" van de diverse displays wat achterhaald, maar dat doet geen afbreuk aan de functionaliteit. Bovendien zijn de prijzen heel beschaafd, waardoor er weinig reden is tot kritiek op de uitrusting.



## Motoren

Op het moment van schrijven is de DS5 leverbaar met twee benzine- en twee dieselmotoren. De diesel-hybride van de Citroën DS5 is komen te vervallen omdat de moderne dieselmotoren zuiniger zijn dan de hybride van weleer.



Dit keer is gereden met de "THP 165 S&S EAT6" en dat staat voor een "turbo high power" benzinemotor die 165 pk levert. Om brandstof te besparen in de stad is voorzien in een start/stop systeem. "EAT6" staat voor

een "efficiënte automatische transmissie" met zes versnellingen.

Ondanks de indrukwekkende afkortingen is dit in feite de basismotor. En die voldoet ruimschoots! De prestaties in het dagelijks verkeer zijn prima. Wanneer meer vermogen wordt gevraagd, springt de turbo vlot bij en is de DS5 ook met basismotor sterk genoeg. Het geluidsniveau is beschaafd, maar dit is zeker niet de stilste auto in zijn klasse.



Moederbedrijf Citroën kreeg in het verleden veel kritiek op de eigenzinnige automaten, maar met de komst van de "EAT"-techniek is er geen reden meer tot klagen. De automaat schakelt op het juiste moment en doet zijn werk vrijwel onmerkbaar, waardoor het echt bijdraagt aan het comfort.

Het beloofde verbruik van 5.9 liter per 100 km is in de praktijk goed te benaderen. De proefrit, inclusief het nodige stadsverkeer, kostte 6.6 liter per 100 km.

## Weggedrag

De kleinere modellen van DS zijn rechtstreeks te herleiden naar modellen van Citroën. Zo is de DS3 onderhuids grotendeels gelijk aan de Citroën C3. De DS4 is gekoppeld aan de Citroën C4. De DS5 is echter vanaf het eerste begin als een zelfstandig model ontworpen en heeft daarom ook een geheel eigen karakter.



Een ding bleef gedurende de hele proefrit onwettig: het grote stuurwiel. Het stuur is zo groot dat de bestuurder voor het gevoel met de armen wijd zit. Bovendien zorgt dit grote stuurwiel er voor dat de auto groter voelt dan hij eigenlijk is. Misschien is dat wel bewust zo gekozen, want het geeft de DS5 ook een onmiskenbare grandeur.

Zoals het hoort bij een topmodel, is de DS5 uiterst comfortabel. De auto is niet voorzien van Citroën's legendarische gasveerbollen, maar weet met conventionele techniek toch het gevoel te geven alsof het koetswerk subtiel boven de weg zweeft. Daarmee geeft de DS5 een enorme rust en ook op dat gebied overtuigt de auto als het neusje van de zalm bij DS. Of moet dat zijn "het neusje van de snoek"?



## Conclusie

DS is een nieuw Frans luxemerken dat is ontstaan uit Citroën. DS streeft er niet naar de meest geavanceerde techniek te bieden en pretendeert niet voorop te lopen met innovaties. In plaats daarvan wil DS zich onderscheiden met typisch Franse vormgeving en een unieke beleving. De DS5 rijdt daarom goed, maar niet beter dan soortgelijke auto's van andere merken in deze prijsklasse.

In feite is het enige verschil tussen de Citroën DS5 en de DS 5 het logo op de neus. Maar ondanks het feit dat de auto stamt uit 2011, geeft de "5" perfect weer waar het merk DS voor staat. De vormgeving is uniek en de aankleding weelderig. Daarmee heeft de DS5 het in zich om ooit net zo legendarisch te worden als de "snoek" waarmee het allemaal is begonnen. ■



# Specificaties

## DS5 165 THP EAT6

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	453 x 187 x 150 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.404 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	465/1288 l
Bandenmaat	225/50R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	165 pk @ 2000 tpm
Koppel	240 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,5 sec.
Topsnelheid	202 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	135 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 36.930,-
Prijs instapmodel	€ 36.490,-