



DS 4

Verleidelijke Fransoos

Autotest | Een middelgrote auto is in de regel afgestemd op de middelmaat. Om de grootst mogelijke doelgroep aan te spreken wordt gekozen voor een ingetogen uiterlijk en conventionele techniek. Maar wat als die middenklasser juist liefhebbers moet aanspreken? Dan is het aanbod beperkt en voornamelijk Duits. Om daar verandering in te brengen introduceert het op-en-top Franse merk DS nu de 4. Hoe weet deze Fransoos te verleiden?

Verleiding begint met het uiterlijk. En om de kans op succes te vergroten is de DS 4 leverbaar in twee gedaanten. De standaard "4" is een traditionele hatchback, maar dan wel een met een extravagante vormgeving. Scherpe lijnen, bijzondere vormen en uitgesproken accenten zorgen voor een unieke verschijning.



Om in te spelen op de grote vraag naar SUV's, is de DS 4 er ook als "Cross" (hier niet getoond). Die heeft een meer avontuurlijk karakter dankzij nadrukkelijker aangezette bumpers, stootranden rondom en

dakdragers. Ongeacht de gekozen versie hebben beide versies dezelfde afmeting, techniek en dezelfde bodemvrijheid. De "Cross" beperkt zich dus tot een andere aankleding.

Ruimte en uitrusting

Binnenin biedt DS keuze uit diverse ambiances, die zijn genoemd naar wijken in Parijs. Het verschil zit hierbij niet alleen in het uitrustingsniveau, maar ook in de aankleding, de materialenkeuze en het kleurenpalet. Ten opzichte van de andere modellen van DS is het interieur minder extravagant vormgegeven, waardoor een grotere groep zich prettig zal voelen in de auto.



Nog steeds is de band met de modewereld overduidelijk dankzij de stiksels, sierelementen en aandacht voor details. Zo zijn de knoppen voor het openen en sluiten van de zijruiten verwerkt in de belijning van het deurpaneel, zodat ze geen storende factor maar juist een ornament vormen. De luchtroosters van het dashboard zijn achter de knoppen verwerkt, zodat deze het lijnenspel niet verstoren. De enige misser: om het volume van de radio aan te passen zijn twee fysieke knoppen beschikbaar, terwijl de temperatuur alleen is in te stellen via het beeldscherm.

De ruimte voorin is goed. Omdat zelfs het zitvlak verstelbaar is, kunnen bestuurders van uiteenlopend postuur een goede zitpositie vinden. Dankzij de relatief grote wielbasis is de ruimte achterin bovengemiddeld goed, alhoewel dit afhankelijk is van

het type voorstoelen. De bagageruimte wordt geplaagd door een forse tildrempel, maar is eveneens bovengemiddeld groot voor een auto in dit segment.

Om de belofte van "premium"-kwaliteit waar te kunnen maken, is iedere DS 4 rijk uitgerust. Alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die DS voor handen heeft zijn ook in dit middelgrote model leverbaar! Denk daarbij ook aan minder gangbare zaken zoals glas met geluidsisolatie, een extra groot head-up display, meesturende koplampen en een nachtzichtcamera. Alleen een achterbank met massagefunctie en verwarming is voorbehouden aan het topmodel, de DS 9. De DS 4 is zelfs de eerste DS die is voorzien van het nieuwe "Iris" infotainment systeem, dat het toelaat om zelf schermen en menu's in te delen. Een grappig detail: om letterlijk en figuurlijk de toon te zetten heeft het navigatiesysteem een iets bekakte stem.



Favoriet van de redactie is het Focal audiosysteem. DS is niet het enige merk dat met deze Franse luidspreker-specialist samenwerkt, maar wel de enige die de superieure "Electra" lijn in de auto levert. De klank is helder maar toch warm, krachtig maar nooit vermoeiend en vooral heel muzikaal. Om het nog duidelijker te stellen: de DS 4 heeft het beste audiosysteem in deze klasse!

Rij eigenschappen

De DS 4 staat op hetzelfde platform als de grotere DS 7 en DS 9, zij het in een ingekorte versie. De DS 4 deelt dus niet de techniek met de Citroën C4 of Opel Astra,

die van hetzelfde moederbedrijf komen. Dankzij het platform kan de "4" zich ook onderscheiden met de rijke eigenschappen.

Hier kiest DS voor verfijning. De besturing is licht, maar precies. Evenzo laten de remmen zich eenvoudig en tegelijkertijd exact doseren. Vanwege deze verfijning leent de DS 4 zich voor kalm en bijna statig rijden. In de "Comfort"-modus leest een camera het wegdek en wordt het onderstel razendsnel aangepast aan wisselende omstandigheden. Verwacht hiervan echter geen wonderen. "Active Scan Support" weet scherpe randjes iets minder scherp te maken, maar is niet zo effectief als (veel duurdere) luchtvering. Wanneer vlotter wordt gestuurd is de DS 4 lichtvoetig en levendig. Dit is mede te danken aan het relatief lage gewicht.



Benzine

De DS 4 is vooralsnog namelijk alleen leverbaar met benzine- en hybridemotoren en dat maakt de auto veel lichter dan de inmiddels meer geteste volledig elektrische auto's. Een geheel elektrisch aangedreven versie is gepland voor 2024.

Voor deze test is eerst gereden met de 225 pk sterke benzinemotor. Net als alle andere versies is deze standaard voorzien van een automaat. Deze sterkste benzinemotor op de prijslijst is rustig en sterk, waarmee de DS 4 zich opnieuw leent voor zowel statig en comfortabel reizen als sportieve uitpattingen. De krachtbron is echter van geen enkele vorm van elektrische assistentie voorzien. Tijdens een testrit op een eenvoudig parcours (vlak, lage snelheden, rustig

weer) noteerde de DS 4 daarom een verbruik van 6.8 liter per 100 km en dat is te hoog voor een auto als deze. Mede daarom komt deze motorvariant niet naar Nederland.



Plug-in hybrid

Wanneer vervolgens wordt overgestapt in de e-TENSE voelt dat als een sprong vooruit in de tijd. De e-TENSE is de eerste 55 km beduidend stiller, soepeler en sneller dan de standaard benzinemotor. Toch gedraagt deze plug-in hybride zich in de volledige elektrische stand niet als een volwaardige elektrische auto. Om ruimte te besparen is de elektromotor in de versnellingsbak gebouwd, met als gevolg dat de acceleratie ook in elektrische modus wordt onderbroken door schakelmomenten. Voor wie een elektrische auto gewend is (die in de regel geen versnellingsbak heeft), voelt dat onnatuurlijk. Ongeacht de gekozen motor is de DS 4 tot zo'n 110 km/u zeer stil, daarboven nemen de rijgeluiden snel toe.

Helaas kan de e-TENSE de beschikbare energie niet automatisch over de rit verdelen. In de regel wordt elektrisch gereden tot de batterij bijna leeg is, daarna schakelt de elektronica over op hybride modus waarin beide motoren elkaar aanvullen. Die samenwerking verloopt stil, soepel en schokvrij, maar het zou slimmer zijn wanneer informatie uit het navigatiesysteem wordt gebruikt om in de stad elektrisch te rijden en op de snelweg de benzinemotor in te zetten. Bij gebrek aan een elektronisch brein heeft de testrijder zelf de juiste momenten gekozen

om elektrisch of juist op benzine te rijden. Dat resulteerde op het zelfde parcours als met de eerste testauto is afgelegd in een verbruik van 3.9 liter per 100 km. Zo weet de DS 4 niet alleen het hoofd op hol te brengen met het uiterlijk, maar ook aan het verstand te appelleren met lage gebruikskosten.



Conclusie

Weet de nieuwe middenklasser van DS te overtuigen met bovengemiddelde kwaliteiten? Ja, zeker! De DS 4 weet te overtuigen met verfijning, zowel in de vormgeving als de rijeigenschappen. Dankzij de typisch Franse vormgeving weet DS klanten te verleiden die zich niet thuisvoelen bij de "premium" modellen van andere merken.

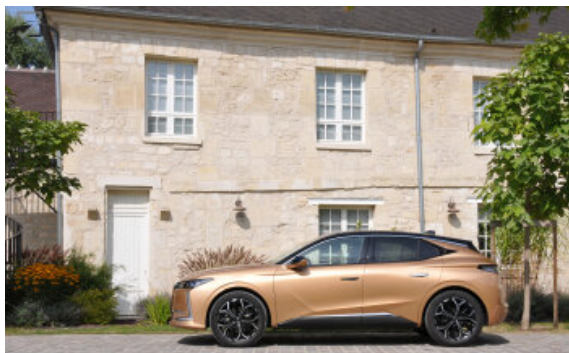
Ook wanneer puur met het verstand wordt geoordeeld weet de DS 4 te overtuigen. De DS 4 is een slagje groter dan andere middenklassers en benut dat door net even meer bagageruimte en beenruimte achterin te bieden. De uitrusting is ongeacht de gekozen uitvoering rijk en modern. De plug-inhybride scoort met de combinatie van vermogen, prestaties en verbruik bovengemiddeld goed en maakt de verleiding compleet. ■



Specificaties

DS 4

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	440 x 187 x 147 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	1.628 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	390/1190 l
Bandenmaat	205/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	225 pk @ 6000 rpm
Koppel	360 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.7 sec.
Topsnelheid	233 km/u
Verbruik gemiddeld	1.3 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	30 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 48.350,-
Prijs instapmodel	€ 42.090,-