



Citroën DS5

Franse slag of Franse flair?

Autotest | Ooit was de autowereld overzichtelijk. De Duitsers maakten betrouwbare auto's, de Zweden bouwden veilige auto's, uit Italië kwamen mooie auto's en de Fransen zorgden voor comfortabele auto's. Inmiddels is dat beeld heel anders. Zo introduceert Citroën nu de DS5; een auto die schoonheid met degelijkheid en rijplezier met een laag verbruik belooft te combineren.

Meer van hetzelfde aanbieden is geen ingrediënt voor succes. Uiteraard had Citroën een kopie van een klassieke, degelijke Duitse auto kunnen maken, maar dan zou het geen Citroën zijn geweest. Daarom heeft Citroën de eigen C5 niet als basis genomen voor de DS5.

In plaats daarvan nam Citroën de succesvolle DS4 en gaf dat platform een grotere spoorbreedte en langere wielbasis. Het koetswerk is geen sedan en geen hatchback, maar heeft nog het meeste weg van een "shooting break" (een gestroomlijnde stationcar).

Het koetswerk is niet alleen uiterst aerodynamisch, maar vooral heel fraai afgewerkt. Let bijvoorbeeld op de lijn (in kleur naar keuze!) van de koplamp naar de buitenspiegel. De wielen met "schoepen" op de testauto zijn kunstwerkjes op zich.

"Na welgeteld ∞ bocht weet de DS5 al te overtuigen"



Interieur

Ook het interieur verschilt sterk van "premium" modellen van andere merken. Uiteraard zijn hoogwaardige materialen gebruikt en is de afwerking van hoog niveau, maar dat zijn de enige overeenkomsten met andere premium-modellen.

Zo is de zit net iets hoger dan gemiddeld en dat geeft beter zicht over het verkeer, hetgeen minder inspannend is op lange ritten. Helaas betekent dit ook

dat de hoofdruimte voorin matig is. Gedurende de testrit werd de knop voor de instelling van de hoogte van de bestuurdersstoel tevergeefs steeds opnieuw ingedrukt in de hoop dat de stoel stiekem toch nog een tandje lager zou kunnen. Een lendesteun ontbreekt, hetgeen op de lange afstand onprettig is voor de onderrug. De beenruimte op de achterbank laat eveneens te wensen over.



Het dashboard is om de bestuurder en bijrijder heengebouwd om het gevoel van een cockpit te geven. Om dat gevoel te versterken zijn tuimelschakelaars in de middentunnel of zelfs in het dak te vinden. Ondanks de ongebruikelijke opzet, zijn alle functies eenvoudig te bedienen en voelt de bestuurder zich snel thuis. Alleen het ongebruikelijk grote stuurwiel blijft onwennig.

Een andere hint naar de luchtvaart is de "head-up" display, waardoor de snelheid in het zicht van de bestuurder wordt geprojecteerd om het rijden minder spannend te maken.

Weggedrag

De DS5 wil anders dan anders zijn en als het om comfort gaat laat de C5 al weinig te wensen over. Daarom biedt de DS5 geen extra comfort, maar vooral meer rijplezier.



Na welgeteld één bocht weet de DS5 al te overtuigen! Het gevoel in het stuurwiel is niet zomaar goed, maar ook na een volle dag sturen blijft iedere bocht een genoegen. Dat is mede te danken aan de verfijning van de ophanging en het (stugge) onderstel. Alhoewel de DS5 zeker uitdaagt tot snel bochtenwerk, is de wegligging niet beter dan van concurrenten zoals de BMW 3-Serie of Lexus IS. Met name op slecht wegdek kan de DS5 wat springerig zijn.

Op de snelweg is de "rechtuit stabiliteit" opmerkelijk goed. Zonder enige stuurcorrectie blijft de DS5 volmaakt rechtuit rijden en dat komt het comfort ten goede. In de stad is de DS5 helaas onhandig groot en onoverzichtelijk. De achteruitrijcamera is, gezien het matige zicht in de binnenspiegel, geen overbodige luxe.



Hybrid4

Ook onderhuids is de Citroën DS5 eigzinnig. Dat geldt vooral voor de "Hybrid4". Dit is een hybride-versie die verschilt van de tot nu toe bekende hybride auto's. De theorie blijft hetzelfde: een elektromotor is efficiënt in de stad, een verbrandingsmotor leent zich beter voor de snelweg. Door beide te combineren kan het verbruik aanzienlijk worden verlaagd.



Het probleem bij het ontwikkelen van hybride-auto's was tot nu toe dat twee motoren één as moesten aandrijven. De combinatie van een elektromotor en een dieselmotor was mede daarom een probleem. Het complexe "planetaire stelsel" dat de kracht van twee motoren op één as overbrengt zou het enorme koppel van een dieselmotor niet kunnen verwerken.

Citroën lost dit probleem (samen met Peugeot) even eenvoudig als effectief op: de dieselmotor drijft de voorwielen aan, de elektromotor de achterwielen. De enige uitdaging is dan nog om beide motoren op dezelfde snelheid te laten draaien. Dat gaat alleen bij voluit accelereren soms minder goed; dan zijn lichte schokken door de aandrijflijn voelbaar. In de "Sport"-modus vullen beide motoren elkaar aan en dat maakt de DS5 Hybrid4 tot een ronduit snelle auto.



Een bijkomend voordeel van Citroën's "Hybrid4" techniek is dat de auto op de koop toe over vierwielaandrijving beschikt. Alhoewel de geringe bodemvrijheid off-road rijden onmogelijk maakt, is rijden door los zand geen enkel probleem. Door de "Zev"-modus in te schakelen geeft de bestuurder aan, zo veel mogelijk elektrisch te willen rijden. Dat kan maximaal 3 km lang met een maximumsnelheid van 70 km/u.

De "Hybrid4" hoeft nooit aan het stopcontact te worden opgeladen. Zodra de bestuurder het gaspedaal loslaat, wordt de bewegingsenergie van de wielen omgezet in elektriciteit. Alhoewel alle hybride-auto's deze "truc" toepassen, is het bij de DS5 duidelijk merkbaar omdat de auto zeer nadrukkelijk inhoudt. Daar staat tegenover dat de DS5 op dat moment meer energie herwint dan andere hybrides. Mede daarom kan vaker gebruik worden gemaakt van de elektromotor en kwam het testverbruik, ondanks een zeer veeleisend parcours, uit op 5.6 liter per 100 km (fabrieksopgave: 4 l / 100 km).



van de DS-lijn.

Conclusie

Citroën wil zich met de DS5 onderscheiden door degelijkheid te combineren met schoonheid en rijplezier met een laag verbruik. Een uitgebreide proefrit leert dat Citroën in deze opzet is geslaagd.

De DS5 onderscheidt zich niet alleen met bijzondere lijnen, maar ook met een bijna kunstige afwerking, terwijl de kwaliteit op een hoog niveau staat. De cockpit-achtige opzet zorgt voor een bijzondere atmosfeer in het interieur, zij het dat dit wel ten koste gaat van de ruimte. Als het gaat om veiligheidsvoorzieningen, dan scoort de DS5 niet meer dan gemiddeld goed; andere merken gaan op dit vlak verder.

De rijeigenschappen zijn het sterkste punt van de DS5. De besturing en wegligging zijn uitstekend. De "Hybrid4" presteert prima en biedt zelfs beperkte off-road capaciteiten, terwijl het verbruik bescheiden is. Toch biedt de "THP 200" benzinemotor nog meer comfort en nog meer rijplezier. Daarmee biedt de DS5 Franse flair en delen de Fransen een flinke slag uit aan de concurrentie. ■

Benzine

Uiteraard is de DS5 ook beschikbaar met benzinemotoren, en ook dat zijn geen doorsnee motoren. Het eerste wat opvalt is dat de benzinemotor een veel fijnere loop heeft dan de dieselmotor van de "Hybrid4". De "THP 200" is stiller en geeft minder trillingen. De versnellingsbak heeft lekker korte schakelwegen, waarna de pook met een "klik" in de versnelling valt.

Zelfs de snelste DS5 is uitgerust met een 1.6 liter motor die in samenwerking met BMW is ontwikkeld. Een 1.6 liter motor lijkt misschien onderbemeten, maar dankzij de assistentie van een turbo levert deze zo bescheiden krachtbron 200 pk / 275 Nm. Dit vermogen is niet alleen ruim voldoende, maar ook de gretigheid waarmee het wordt opgebouwd zorgt er voor dat de DS5 "THP 200" overtuigt als het topmodel



Specificaties

Citroen DS5

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	453 x 187 x 151 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.635 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	330 l
Bandenmaat	235/45R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	163 pk @ 3750 rpm
Koppel	300 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voor- en achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,6 sec.
Topsnelheid	211 km/u
Verbruik gemiddeld	4,1 l / 100 km
Verbruik stad	4,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	107 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 51.850,-
Prijs instapmodel	€ 34.550,-