



Bjorn Blokzijl
9 april 2016

Helemaal op eigen benen

Op de autosalon van Parijs in 1955 toonde Citroën voor het eerst de wereldberoemde DS. Zo op het oog een weinig zeggende naam, maar spreek hem in het Frans uit - d'esse- en je weet wat het Franse merk met de auto bedoelde: een godin. In Nederland ging hij al vrij snel als 'snoek' door het leven, wat voor een auto met een uitzonderlijk fraai ontwerp enigszins een belediging is. 50 Jaar na het verschijnen van de eerste DS besloot Citroën dat de tijd rijp was voor het oprichten van een submerk met die twee letters. Hoewel sinds 2010 al auto's worden geleverd met DS als modelnaam, is sinds vorig jaar geen 'double chevron' meer te vinden op die auto's. De DS 3 was de eerste auto in het gamma van Citroën die als DS werd geleverd, maar is nu de laatste van de drie die geheel zonder Citroën-logo de wijde wereld in wordt gestuurd. Wij hadden de kans om deze auto al te rijden en te zien of het nieuwe merk zijn meerwaarde heeft.



Nieuwe neus, maar toch herkenbaar

Om maar met de deur in huis te vallen: veel veranderde er niet als je kijkt naar het uiterlijk. In september vorig jaar reden we nog met een speciale editie van de - toen nog - Citroën en zet je de foto's van de nu gereden auto ernaast, dan valt alleen de nieuwe neus op. Hier is het nieuwe familiegezicht van DS gemonteerd en aan dit design moeten huidige én toekomstige DS'en herkend worden. Hoewel de auto in de basis alweer zes jaar op de markt is, is het ontwerp nog niet verouderd. Dankzij het 'zwevende' dak en de bijzonder gevormde B-stijl is het een auto die je niet snel zult verwisselen met een ander model. In een tijd dat het belangrijk is dat je een auto precies kunt aanpassen aan de eigen smaak, laat DS je behoorlijk je eigen gang gaan. Zo zijn er liefst 78 verschillende kleurencombinaties beschikbaar, puur op basis van de keuzes in kleur van de carrosserie en het dak. Tel je daar de verschillende combi's van de cabriolet bij op, dan kom je op een ongelooflijke waarde van 96. Daarnaast kun je nog kiezen uit verschillende groottes en ontwerpen van het lichtmetaal en uit opties als verchromde spiegelkappen. Concluderend kunnen we wel zeggen dat de DS 3 qua uiterlijk nog steeds bij de tijd is en dankzij het nieuwe front herkenbaar is als 'DS'.



Details maken het geheel

Enkel Â een nieuwe neus kan al een hoop verschil maken in het aangezicht van een auto. Stap je van een 'oude' DS 3 in de nieuwe, dan denk je echter snel dat er geen verschillen zijn. Toch zijn er op detailniveau zeker aanpassingen gedaan. Zo werkt het multimediasysteem sneller en is het scherm een tandje groter. Ook verdwenen een hoop knoppen op het dashboard, om plaats te maken voor een touch screen. Dit laatste is een fijne toevoeging, gezien wij bij een eerdere test al aangaven dat een aanraakscherm verwacht werd, maar dat het systeem bediend moest worden met een draaiknop; ietwat onhandig en tegen de trend in. Nu gaat de bediening bijna helemaal goed. Helaas zijn de knoppen voor onder andere het terugkeren naar het hoofdmenu te laag geplaatst. Deze zitten achter de pook. Plaatsing net onder het scherm zou logischer zijn. Boven de knoppenrij is een opbergvakje geplaatst waarvan het nut enigszins beperkt is door de kleine ruimte. Ook op de achterbank is weinig ruimte beschikbaar. Al is het dashboard aan de bijrijderskant wijkend, de ruimte op de tweede zitrij is alleen toegankelijk voor - kleine - kinderen. Ook geheel achterin veranderde niks. Met 285 liter is de ruimte bovengemiddeld en is hij Â aanzienlijk groter dan bijvoorbeeld

concurrent MINI.



Klein groot nieuws

De inspanningen Å voor de nieuwe neus en wat wijzigingen in het interieur ten spijt: onder de motorkap ligt het grootste nieuws. Nou ja groot, het gaat om een geblazen driebcilinder met 1.199 cc inhoud. DS levert deze motor met zowel 110 als 130 pk en wij gingen op pad met de sterkste. 130 Pk is op papier ruim voldoende voor een auto die net iets meer weegt dan 1.000 kilo en dat blijkt ook in de praktijk. De standaardsprint wordt onder de 9 seconden afgewerkt en voor een topsnelheid van 204 kilometer per uur hoeft hij zich ook niet te schamen. Zijn maximum koppel levert hij bij 1.750 toeren en dankzij de strak schakelende zesbak is het een koud kunstje om hem rond dat toerental te laten blijven. Hierdoor gaan tussensprints op de snelweg bovengemiddeld rap en door het soepele karakter van de motor gaat dat zonder tegensputteren. In de korte rit die wij maakten met de DS 3 PureTech 130 S&S konden we geen representatief testverbruik noteren. De fabrieksopgave van 4.5 liter per 100 kilometer lijkt ons aan de positieve kant, maar door het beperkte slagvolume moet een gunstige

waarde - bij rustig rijgedrag - zeker haalbaar zijn.



Gemixt

Wil je zo weinig mogelijk brandstof gebruiken, dan is er keuze uit twee dieselmotoren. Met de lichtste variant met 100 pk - de andere heeft er 120 - gingen we een rondje door onze hoofdstad. We kennen deze motor al uit de C4 Cactus. Ook in de DS 3 doet de motor zijn werk op cruise-snelheid in ruste, maar het nagelende geluid bij acceleratie doet wat afbreuk aan het kwaliteitsgevoel. In de Cactus haalden wij een gemiddeld verbruik van 4 liter per 100 kilometer, wat in de DS ook gehaald moet kunnen worden. Helaas monteert men een vijfbak in de zwakste diesel. die er niet alleen voor zorgt dat je hogere toerentallen rijdt op snelwegtempo, maar deze bak is daarnaast geen toonbeeld van bedieningsgemak. Zo direct en strak als de zesbak in de gereden benzinemotor schakelt, zo gevoelloos ga je met de pook door de versnellingen.Â

Naast de introductie van een nieuwe motor is ook het onderstel aangepakt. MINI is

duidelijk het richtpunt geweest van de Fransen, gezien de nog betere besturing. Niet alleen gaat het sturen wat zwaarder, ook de informatie die van de voorwielen komt wordt meer doorgegeven aan de handen op het stuurwiel. Het onderstel is straf afgeveerd, maar het typisch Franse comfort is niet uit het oog verloren. Door deze mix van sportiviteit en comfort is de DS 3 wat minder een bochtenridder dan de MINI, maar is de praktische inzetbaarheid een stuk beter. Niet iedereen wil elke kuil en richel in het achterwerk voelen.Â



Nieuwe naam, nieuw succes?

Vanaf zijn introductie op de Nederlandse markt ging de DS 3 liefst 13.000 keer over de toonbank. Voor een auto die het vooral moet hebben van zijn unieke ontwerp en de goede rijeigenschappen, is dat een prestatie van formaat. Op punten als een aantrekkelijke prijs - de door ons gereden auto kost minimaal 22 mille - en een ruim interieur laat de DS 3 steken vallen, waardoor hij de concurrentiestrijd met meer praktische B-segmenters als bijvoorbeeld een Polo en Corsa verliest. Toch is er nog steeds een grote markt voor auto's als de DS 3. Het onderscheidend vermogen van de

auto is groot en dankzij de wat exclusievere uitstraling - doordat er geen Citroën-logo meer te vinden is - maak je meer dan ooit een statement. Aanrader is de fijne PureTech met 130 pk, waar je zowel de kracht hebt om sportief te rijden als de rust voor cruisen naar de plaats van bestemming. Citroën's keuze om DS op eigen benen te laten staan, lijkt een goede te zijn. De tijd zal het leren.

Plus

- + Nog steeds aansprekend ontwerp
- + Prettige aandrijflijn
- + Wāŕr betere rijeigenschappen

Min

- Goedkoop is anders
- Tāŕ lage plaatsing knoppen multimediasysteem
- Ruimte op de achterbank onder de maat