Martijn Verhoef
28 januari 2016

Franse weelde

Een volledig nieuw merk testen, dat maken we niet zo vaak mee. Toch kwam er vorig jaar een nieuw merk bij, hoewel het opereert onder de PSA-vlag. We hebben het dan natuurlijk over DS, dat vanaf nu zelfstandig haar modellen aan de man brengt. Een reden hiervoor moet met name in het verre oosten gezocht worden, want op de Chinese markt smullen ze van de premium auto's. Ook CitroÃ«n zag de voitures onder het toenmalige DS-label als warme broodjes over de toonbank gaan, wat zelfs resulteerde in types speciaal voor China. Tel daar het behoorlijke succes van het label in Europa bij op en dan is te verklaren dat ze in Parijs behoorlijk tevreden zullen zijn geweest. Dat bood perspectief voor een eigen premiummerk en inmiddels is het zover. Met de facelift van de CitroÃ«n DS5 is dit model als eerste ''omgebadged'' tot DS 5 en is er geen logo van CitroÃ«n meer te vinden op en in de auto, tenzij je op onderdelen gaat zoeken. Is het merk in het rijtje Lexus en Infiniti te plaatsen of gaat die vlieger niet op voor de nieuwe DS 5?

Geen vreemd gezicht

We spreken niet van een compleet nieuw model - het gaat immers om een facelift - dus uiteraard is de auto gelijk te herkennen als een evolutie van zijn voorvader. De neus was al behoorlijk uitgesproken, maar het bij de nosejob toegevoegde chroom maakt de auto nog een stuk opvallender. De koplampen zijn gewijzigd en voorzien van nieuwe LED-dagrijverlichting, waarbij nu ook de knipperlichten gebruik maken van deze techniek. In de grille prijkt trots het groot uitgevallen DS-logo, waar ooit de double chevron te vinden was. De overige wijzigingen zijn minimaal, een teken dat het merk zich nog prima kan vinden in het uiterlijk van zijn spruit. En toegegeven, het blijft een hele bijzondere wagen. We rijden met een speciale introductieversie (de DS 1955 editie om de introductie van het merk en het 60-jarig bestaan van de originele DS te vieren) die vanaf januari 2016 niet meer leverbaar is. De speciale gouden accenten op de motorkap en de naafdoppen zijn dan ook niet meer te krijgen, maar de fraaie 18 inch Adelaide Gris wielen zijn gewoon nog onder de auto te bestellen. Bestel je nu een DS 5 Chic, dan is de uitrusting verder behoorlijk vergelijkbaar te krijgen.

Zoeken naar de bekerhouder

De echte Franse weelde kom je in het interieur tegen. De geur van kwalitatief hoogstaand leder, het fraaie klokje op het dashboard en een bolwerk aan knoppen komen je tegemoet bij het instappen. DS zegt zelf door de luchtvaart geÃ¯nspireerd te zijn bij het ontwerpen van het binnenste van de fransoos en dat merk je gelijk aan de knopjes die op het plafond te vinden zijn. Verder is het interieur nog steeds lekker onconventioneel, met onder andere de ruitbediening op de middenconsole. Het is de DS 5 vergeven, want het past erg goed bij wat de auto wil uitstralen en na een moment bezinning is elke functie gemakkelijk gevonden. Dat geldt niet voor de aflegbakjes, want het zijn er veel, maar allemaal net iets te klein om praktisch te zijn. Voor koffiebekers en flesjes is een plaatsje in het deurvak gereserveerd, maar aangezien compleet vooroverbuigen om de beker weer terug in de houder te zetten geen aanbeveling is voor een veilige rijstijl, hebben we het koffiedrinken maar gelaten voor wat het was.

Horlogeband

Het nieuwe multimediascherm is ook terug te vinden in de DS. Het reageert een stuk sneller dan in bijvoorbeeld de Grand C4 Picasso of een 308 en is van een heleboel gemakken voorzien. Digitale radio, duidelijke navigatie en een haarscherpe achteruitrijcamera bieden veel gemak tijdens het rijden. De stoelen zijn hun forse meerprijs (3700 euro) meer dan waard. Ze zien er niet alleen magnifique uit met hun gestanste DS-logo's en ''horlogeband-structuur'', ze zitten ook erg goed. De stoelmassage voegt niet echt iets toe, maar door de uitgebreide verstelling met memoryfunctie kan iedereen de juiste positie vinden, zodat het Comfortpack een aanrader is. Het stuur is vrij groot, ondanks de afgeplatte onderkant, en voorzien van een rits aan knoppen. Achter dat stuur is de ietwat verouderd aandoende klokkenwinkel te vinden: geen high definition multi-color screen met grafische effecten, maar een monotoon schermpje geeft de informatie door. En dat is eigenlijk best fijn, want het overzicht is duidelijk.Â Aan ruimte voor de bijrijder en chauffeur geen gebrek, maar achterin is het nog wel eens zoeken naar hoofdruimte voor de langere passagiers. Toch kun je met vier personen heel comfortabel reizen en dankzij de schappelijke

kofferruimte is er ook voor bagage voldoende plek.

Comfortabel en toch niet

De BlueHDi 150 is een oude bekende, die we al in meer modellen van de PSA groep zijn tegengekomen. Ook in de DS 5 blijkt dat het blok moeiteloos zijn werk kan doen, ondanks het hogere gewicht dan dat van een Grand C4 Picasso. Al laag in de toeren is er voldoende koppel beschikbaar en onder de tien seconden springt de auto naar de 100 km/h. Op papier dan, want we kunnen ons voorstellen dat de vrij hakerige manier van schakelen wat tijd van de prestatie af zal snoepen. Het rijgedrag is verder heel statig, wat wel bij een premium auto hoort. De auto is niet snel van de wijs te brengen en blikt of bloost ook niet van een bochtje hier en daar, waardoor van overhellen zelden sprake is. Toch is de onderstelafstemming nog steeds vrij hard, waardoor oneffenheden duidelijk opgemerkt worden in de auto. Eigenlijk past dat vleugje sportiviteit niet zo bij deze auto en zonder de auto een deinend zeeschip te maken zou het allemaal best wat comfortabeler kunnen. Het sturen gaat juist weer niet sportief, maar behoorlijk licht en indirect.

Aan boord valt op dat er nog meer werk is gemaakt van de geluidsisolatie. Het blijft heerlijk stil aan boord, de toch al beschaafd klinkende motor laat zelden van zich horen en ook windgeruis en bandengerol dringen niet echt door tot de inzittenden. De testauto is voorzien van een reeks aan veiligheidssystemen, maar helaas is de DS 5 op dat vlak geen ster. De rijbaanhulp (die zorgt voor een trillende zitting bij het overschrijden van een doorgetrokken lijn) en het dodehoekdetectiesysteem zijn beiden vrij inconsequent, waardoor je zeker op die laatste niet echt kunt vertrouwen. De bijgeleverde grootlicht-assistent reageert vaak veel te traag op tegenliggend verkeer, waardoor na Ã©Ã©n avond seinende automobilisten te hebben aangezien het systeem resoluut werd uitgeschakeld. Door de meedraaiende koplampen en de grote bundel van de xenonpitten heb je het grootlicht gelukkig zelden nodig.Â

Bonne chance

Al met al kunnen we spreken van een geslaagde ''nieuwe'' binnenkomer, wat gezien de kwaliteiten van zijn voorganger niet echt als een verrassing komt. De auto heeft een

eigen uitstraling, biedt veel luxe aan boord en op de straffe vering na een comfortabel karakter. De 1955 editie om het 60-jarig bestaan van zijn oervader te vieren is dan niet meer leverbaar, met de Chic is er een hele complete DS samen te stellen voor een vergelijkbare prijs. De dieselprijzen starten bij 32.940 euro, voor de BlueHDi 120. Dan rijd je in een businessuitvoering rond, die al voorzien is van een head-up display en keyless entry. Benzine rijden kan vanaf de 165 pk sterke 1.6 THP, die minimaal 35.580 euro kost. Met opties als het fraaie lederen interieur, het veiligheidspakket en de comfortstoelen komt de gereden DS 5 uit op 49.240 euro. Premiumprijzen dus, maar je rijdt dan ook een premium auto die overcompleet en bijzonder is. Wij zeggen bonne chance DS!

Plus

+ Bijzondere verschijning
+ Luxe afwerking van het interieur
+ BlueHDi 150 bewijst zich ook in deze auto

Min

- Schakelen gaat nog steeds hakerig
- Hulpsystemen niet accuraat genoeg
- Aflegvakken aan de kleine kant