Martijn Verhoef
2 juni 2022

Franse klasse

Door de totstandkoming van Stellantis als Ã©Ã©n van de grootste autofabrikanten ter wereld, moet elk automerk dat tot de groep behoort, zich nog sterker profileren. Overlap leidt tot kannibalisme en dat kan niet de bedoeling zijn. DS wordt naar voren geschoven als Ã©Ã©n van de premiummerken binnen Stellantis, net als bijvoorbeeld Alfa Romeo. Waar de Italiaanse raspaarden voor de sportieve toon moeten zorgen, kies je DS juist voor Franse weelde en comfort.

Daarvoor kun je terecht bij vier modellen, van een compacte cross-over tot een grote SUV en sedan. De auto die we nu testen wordt middenin het gamma geplaatst en moet voor de grootste aantallen van het merk gaan zorgen. We maken kennis met de DS 4, die terug is van weggeweest.

Cross-over of niet?

Qua segmentering kun je de DS 4 zien als hatchback. De auto staat op hetzelfde onderstel als de nieuwe Peugeot 308 en Opel Astra. Qua uiterlijk vaart de 4 een geheel eigen koers, zo lijkt de auto meer cross-over dan hatchback. Zeker als je de Cross bestelt, die door de toevoeging van skid plates en kunststof carrosseriedelen avontuurlijk overkomt. Daarnaast is er ook een Performance Line, die juist sportieve accenten aan het ontwerp toevoegt. Niet geheel in lijn met de filosofie van het merk, wel belangrijk gezien de populariteit van AMG-lines en M-sportpakketten bij de concurrentie. Voor onze neus staat echter een 'gewone' DS 4, maar dan wel uitgevoerd in het hoogste uitrustingsniveau Rivoli. Laat dit nu weer een Italiaanse gemeente zijn en de verwarring is compleet. Dit was toch een Franse premium bak? Hoe dan ook, de auto die is gecreÃ«erd mag er zijn: er staat een fraai gestileerde en opvallende verschijning voor ons, die in alles laat blijken bijzonder te zijn.

Als we naar de auto toelopen, vouwen de handvatten al naar buiten en brandt de bijzondere lichtsignatuur aan voor- en achterzijde. Het Cristal Pearl oogt bij elke

lichtinval anders en het zwarte dak met chromen accenten zorgen voor contrast. De lange neus met kenmerkende grille maken het een krachtig ontwerp, net als de sterk aflopende C-stijl. Dit is met recht een aandachtstrekker en dat merk je goed als je met de auto onderweg gaat.

Excentriek en luxe

In het binnenste van de DS vindt je ook geen enkele gelijkenis met zijn familieleden van mindere komaf. Het is hoogwaardig leder en fraaie materialen dat de klok slaat. Voor een echte klok moet je overigens voor de grotere DS'en kiezen, want die zal je in de 4 niet aantreffen. Maar de kenmerkende driehoekige vormen en glinsterende materialen maken het interieur van de hatchback ook bijzonder. Het is voor de nuchtere Hollanders misschien wel teveel glitter en glamour, maar het geeft de auto een heel eigen karakter mee. Opvallend is het kleine touchscreen achter het versnellingspookje, waarmee je snelfuncties kunt bedienen. Daarachter vind je een opbergvakje (waar je ook de smartphone draadloos kunt laden), dat met een mooi lederen deksel wordt afgesloten. Het stuur is evengoed bekleed met een laagje leer, iets wat uitzonderlijk is

in dit segment.

Achter het stuur heb je digitale tellers, het scherm daarvan is compact en niet zo uitgebreid in te stellen als bij de concurrentie. De informatie is overigens wel duidelijk afleesbaar en laat aan uitgebreidheid niets te wensen over. Datzelfde geldt voor het centraal geplaatste aanraakscherm. Qua kleurstelling en ontwerp van de iconen is de indeling van het multimediascherm niet zo excentriek als de rest van het interieur, maar naast de duidelijke en snelle bediening zorgt dit voor een rustige beleving zonder afleiding.

Zoals gezegd in de inleiding moet DS zorgen voor Franse weelde en comfort en dat lukt heel goed met de optionele lederen comfortstoelen. Het nappaleder in horlogebandstructuur maakt dit interieur extra bijzonder, het vergt overigens wel een extra uitgave van 4.250 euro. Voor dat geld zijn de stoelen wel elektrisch te verstellen en profiteer je van stoelventilatie en verwarming. En als kers op de taart beschik je dan over een uitgebreide massagefunctie in de voorstoelen, die de premium beleving compleet maakt. Het is Ã©Ã©n van de redenen dat je het liefst voorin de DS 4 zit, al kan de beperkte hoofd- en beenruimte achterin daar ook aan bijdragen. Het is zeker niet slecht ten opzichte van andere premium hatchbacks, maar door het optisch bedrog van het exterieur vergeet je al snel dat de DS 4 toch gewoon een hatchback in C-segment is. Iets dat je ook merkt als je de elektrisch aangedreven achterklep opent, want de kofferruimte is niet ruim bemeten. Zeker omdat je de laadkabel ook mee moet nemen.

Passende aandrijving

Vanaf de introductie is de DS 4 leverbaar met benzinemotoren en een hybride-aandrijflijn. Wij rijden de 225 pk sterke plug-in hybride en dat is een versie die heel goed past bij de auto. Zeker als je volledig elektrisch rijdt, wat ons in de praktijk voor zo'n 40 kilometer lukt. De auto is van zichzelf al heel stil, maar in EV-modus zoeft de auto echt over het wegdek. Het blijft voortreffelijk stil aan boord van de DS, terwijl het onderstel geraffineerd oneffenheden wegfiltert. Een camera monitort het wegdek en stelt daar de demping op in, zodat de auto al voorbereid wordt op richels en hobbels.

Waar we de DS 3 te stoterig vinden, maakt de DS 4 de verwachtingen meer dan waar. Door de krachtige aandrijving weet de auto soepel met het verkeer mee te bewegen en zelfs ronduit snel over te komen. In bochten is de auto minder op zijn plek, doordat de besturing niet zo gevoelig is. Op lange afstanden heeft dat als voordeel dat je weinig hoeft te corrigeren en moeiteloos de kilometers onder je door glijden.

Nachtzichtassistent

De stuurhulp en adaptieve cruise control zijn van een minder niveau dan bij veel concurrenten, maar zijn bij de RIvoli wel standaard aanwezig. Punten scoort de auto ook met een heel goede verlichting en een nachtzichtassistent. Matrix ledblokken bewegen mee met de verkeerssituatie, zonder dat andere weggebruikers worden verblind. De camera in de neus detecteert onverlichte voetgangers en fietsers of wilde dieren en waarschuwt daarvoor in het scherm achter het stuur. Dit systeem vergt - in tegenstelling tot de matrix koplampen - wel een extra investering, maar is die wat ons betreft zeker waard.

Door de gedeeltelijke elektrische aandrijving kun je ook in de praktijk best wat stukken volledig elektrisch afleggen. Bovendien heb je door de interne boorlader met 7,4 kW laadvermogen snel weer een volle batterij. We komen in de testweek dan ook uit op een hele nette 4,1 liter per 100 kilometer, terwijl we ook lange afstanden hebben afgelegd.

Echt iets bijzonders

De aandrijving is dus top, de luxe past bijna niet in het interieur en het ontwerp is onderscheidend. Allemaal ingrediÃ«nten voor een totaalpakket dat niet misstaat in het premium segment. Het brengt wel een premium prijskaartje met zich mee. De DS 4 staat vanaf 37.490 euro in de prijslijsten en daarvoor krijg je de 130 pk sterke benzinemotor met drie cilinders Ã©n altijd een automaat. Je kunt ook voor een 180 pk sterke 1.6 kiezen, maar die scheelt niet veel ten opzichte van de 225 pk sterke E-Tense. De testauto is een als Rivoli uitgevoerde E-Tense en kost minstens 49.990 euro. De speciale lak, 20 inch wielen en opties als het lederen interieur en nachtzichtassistent doen de prijs oplopen tot bijna 60 mille. Voor dat geld rijd je bijvoorbeeld ook een Mercedes A 250 e, om maar eens een premium concurrent te noemen. Maar we durven wel te stellen dat de DS luxe-opties biedt die je bij veel directe (Duitse) concurrenten niet eens kunt krijgen. Bovendien is er geen enkel model zo excentriek als deze Fransoos.

Je rijdt dus echt iets bijzonders voor dat geld, terwijl de auto nergens echt steken laat

vallen. In een segment waar naamsbekendheid en 'wat zullen de buren er wel niet van zeggen' nog steeds erg belangrijk zijn, zal het hoe dan ook moeilijk worden voor de relatief onbekende DS 4. Maar diegenen die zich niet laten weerhouden, kunnen we alleen maar toejuichen.

Plus

+ Luxe (standaard)opties
+ Stil en zeer comfortabel
+ Ook in de praktijk zuinig

Min

- Stevig geprijsd
- Niet ruim