Arnold van Schepen
28 februari 2012

Onconventioneel

CitroÃ«ns DS5 is de derde loot aan de DS-stam en vooralsnog de grootste van de drie. Zijn kleinere broer DS3 bleek een schot in de roos, de DS4 doet het ook erg goed en dat schept natuurlijk verwachtingen voor de DS5. Uiterlijk is het de meest in het oog springende DS, maar heeft CitroÃ«n verregaande concessies gedaan onder het motto "functie volgt vorm"? De belangrijkste vraag is natuurlijk: hoe rijdt 'ie? Sportief, zoals zijn kleinere broers, of is het een comfortabele reisauto, net als de oer-DS?

Bon bon

Toen de eerste officiÃ«le foto's van de DS5 verschenen waren de lovende kritieken niet van de lucht. Over smaak valt niet te twisten, maar desondanks lijkt het autominnend publiek tamelijk eensgezind over het uiterlijk van de DS5. Maar weinig auto's zijn in staat de aandacht zo naar zich toe te trekken als de DS5 dat kan. Zet 'm op een willekeurige parkeerplek, en je hebt geheid aanspraak, in real-life komt het ontwerp van de DS5 erg goed uit de verf. Ã• propos verf: het kleurenpalet voor de carrosserie is beperkt tot acht tamelijk ingetogen kleuren, het is jammer dat enkele frivole kleuren die CitroÃ«n beschikbaar heeft voor de DS3 niet voor de 5 beschikbaar zijn. Mooi rood is ook voor de DS5 niet lelijk.

Hoewel het eigenzinnige ontwerp alom in de smaak valt, is er een stylingkenmerk dat reden tot discussie is: de verchroomde lijst die van de koplampen tot de buitenspiegels

loopt. De grens tussen kunst en kitsch is soms flinterdun, maar deze sierlijst is wel uniek voor de DS5, het is het meest in het oog springende item wanneer je de auto en profil bekijkt. De luchthappers in de zijkanten van de voorbumper zijn geen kitscherige versiersels, ze laten daadwerkelijk lucht door en leiden dit langs de voorwielen. Of dit ook werkelijk aerodynamische voordelen oplevert is ons niet bekend.

De achterzijde is laag, breed en stoer. Achter de verchroomde sierdelen in de achterbumper gaan daadwerkelijk twee uitlaatmonden schuil. De DS5 heeft twee achterramen, een kleine die volledig verticaal staat en een grote die nagenoeg horizontaal ligt. Het staande achterruitje heeft 's werelds kleinste ruitenwisser en het effect is, zoals te verwachten is, nihil. Het had CitroÃ«n gesierd als ze hier een onconventionele oplossing voor bedacht hadden. Een wisser die in de breedte over de ruit beweegt zou helemaal des CitroÃ«ns zijn en bovendien een stuk effectiever zijn dan dit exemplaar. Hier heeft de vorm overduidelijk geprevaleerd boven de functie en dat is in dit geval best jammer. Dat het zicht in de binnenspiegel door het fraaie ontwerp maar zo zo is, daar kunnen we nog mee leven, maar zodra het achterruitje smerig wordt - en dat wordt 'ie - dan zie je werkelijk geen fluit. Voor het overige kan het design van de achterzijde onze volmondige goedkeuring wegdragen, de drie led-slierten in de achterlichten maken de DS5 in het donker al van verre herkenbaar.

Ware schoonheid...

In tegenstelling to zijn kleinere DS-broers heeft de DS5 een compleet eigen dashboard meegekregen. De bestuurder kijkt uit op drie displays waarvan de middelste uitgerust is met een wijzernaald. Wanneer het contact ingeschakeld wordt, uiteraard via een startknop, wordt de achtergrondverlichting ingeschakeld en doet de wijzernaald van het middelste instrument een needle-sweep. Links een digitale toerenteller, in het midden een analoge en digitale snelheidsmeter en rechts het beeldscherm van de boordcomputer. De snelheidsmeter laat aan duidelijkheid niet te wensen over met zijn dubbele indicatie, de toerenteller daarentegen wel. Je kunt niet in een oogopslag het toerental aflezen, maar goed, de THP 200 in onze testauto heeft plenty koppel en vermogen, een echte noodzaak om op het toerental te letten is er dan ook niet. De middenconsole is breed en ligt erg schuin, maar de knoppen liggen prima onder handbereik. Vier grote draaiknoppen en 25 kleine knopjes zijn over een redelijk groot

oppervlak verdeeld waardoor het geen janboel is geworden, je bent er zo aan gewend.

Achter de versnellingspook is de bediening voor de radio/navigatie ondergebracht, een bekend systeem uit de PSA-schappen met een logische bediening. De zes knoppen aan weerszijden zijn voor de raambediening en de vergrendeling van de portieren en achterste ramen. De positionering hiervan is wel even wennen, als nieuwbakken DS5 rijder grijp je aanvankelijk vaak naar het bestuurdersportier om een raampje te openen. Zodra je bedenkt dat de knop daarvoor achter de pook zit, grijp je vaak een tweede keer mis, in plaats van het bestuurdersraam gaat het raam linksachter open. Maar goed, na een paar weken zit dit ook wel in je systeem. Helemaal leuk zijn de knoppen op het plafond, deze bedienen het head-up display en de rollo's van de drie glazen daken. Hoewel, het gehele dak is van glas en van binnenuit is dit verdeeld over de voor- en achterpassagiers. Links en rechts voorin een afzonderlijk dakraam, en achterin Ã©Ã©n breed raam.

Venijn in de staart

Voor passagiers kan de start van een DS5 een interessant schouwspel zijn. Als het contact wordt ingeschakeld komt het instrumentarium met een klein lichtshowtje tot leven, na een tweede druk op de startknop volgt een fluisterstille stationairloop waarna het head-up display tevoorschijn komt. Wie interessant wil doen kan vervolgens de rollo's van de panoramadaken met de schakelaars in het plafond openen, je waant je een echte verkeersvlieger. In de Sport Chic zijn de voorstoelen zevenvoudig instelbaar en voorzien van een handmatig instelbare zitvlakverlenging. Ze zitten aangenaam stevig, maar missen enige zijdelingse steun. Het nappaleer is vrij glad waardoor een paar stevige zijwangen goed van pas komen als enige bochtsnelheid gewenst is. CitroÃ«n heeft veel werk gemaakt van de geluidsisolatie in het interieur, zo zijn de zijruiten gelamineerd om geluid van buitenaf zo goed mogelijk te dempen. En hoewel de stationair draaiende motor in het interieur nagenoeg onhoorbaar is, is er een

zoemtoon hoorbaar. We hebben even moeten zoeken naar de bron, maar uiteindelijk bleek het de projector van de head-up display te zijn.

De DS3 en DS4 hebben we leren kennen als auto's die zijn afgesteld op een sportieve rijstijl, en binnen de kortste keren wordt duidelijk dat CitroÃ«n die lijn heeft doorgetrokken naar de DS5. Sterker nog, de DS5 is behoorlijk straf geveerd. Overhellen in bochten doet 'ie nauwelijks en oneffenheden in het wegdek zullen je ook niet ontgaan. Zeker niet wanneer je gezeten bent op de achterbank, want de achteras is nog stugger geveerd en steviger gedempt dan de vooras. Overgangen in het wegdek, zoals van klinkers op asfalt, of bij bruggen worden met een flinke stoot aan de carrosserie doorgegeven. Wat ons betreft had dat wel wat minder gekund. Sterker nog, de DS5 was een uitgelezen kans geweest om de kennis en kunde met hydropneumatische vering te etaleren. Hoe eigenzinnig het in- en exterieur ook zijn, de onderhuidse techniek is up-to-date, maar ook erg conventioneel. Designtechnisch heeft CitroÃ«n zich met de DS-serie volledig hervonden, het zou mooi zijn als de hydropneumatische onderstellen ook hun weg naar de DS'en zouden vinden.

Best praktisch

De 200 THP kennen we nog van de DS4, bij een rustige rijstijl doet hij stil zijn werk en vanaf de 3.000 toeren brengt 'ie een mooie brom ten gehore. In de DS5 heeft de motor ruim 100 kilogram meer te verstouwen dan in zijn kleinere broer, maar met deze motorisering is de 1.505 kilogram zware DS5 uitgesproken vlot. Het schakelen met de zesbak gaat af en toe wat hakerig, en bij snelle gangwissels tussen de eerste drie versnellingen is soms te voelen dat de synchromesh het niet helemaal kan bijbenen. Iets meer verfijning zou wenselijk zijn. Je hoeft je overigens niet suf te schakelen in de DS5, zolang het toerental niet onder de 1.700 komt heeft de motor genoeg puf om vlot te versnellen. Met een anticiperende rijstijl onder winterse omstandigheden haalden we een verbruik van 1 op 13.

Wie in de markt is voor een DS5 doet er goed aan om een flinke proefrit te maken om te

kijken of de onderstelafstemming de persoonlijke goedkeuring kan wegdragen. Eerlijk is eerlijk, het design zal voor veel potentiÃ«le klanten doorslaggevend zijn. Ook de toekomstige achterbankpassagiers zullen in acht genomen moeten worden, want de DS5 is achterin niet uitgesproken ruim. Een bestuurder van 1.85 zal met een even lange achterpassagier achter zich geen dikke vrienden worden. Aan de andere kant is de DS5 behoorlijk praktisch, de zitting van de achterbank klapt (in delen) voorover waardoor een lange, vlakke laadvloer ontstaat. Tel daarbij de ver naar achter doorgetrokken daklijn op en ziedaar een onverwacht praktische pakezel. De tildrempel is weliswaar hoog, maar dat is letterlijk overkomelijk.

Iets zachter graag

Een CitroÃ«n uit de DS-serie koop je vooral om zijn uiterlijk, dat is met de nieuwe DS5 niet anders. Echt grote praktische concessies hoef je niet te doen. Als het zicht door de

achterruit en de ruimte op de achterbank niet doorslaggevend zijn bij de aanschaf, dan is er geen reden om de DS5 te laten staan. Wat ons minder kan bekoren is de onderstelafstemming, die is echt een tikkeltje te straf. Over smaak valt nog altijd te twisten, maar de DS5 is designtechnisch uitermate geslaagd. Enige technische fijnslijperij is echter wel welkom. Echter, de bouwkwaliteit van de productieversies van de overige DS'en is boven alle twijfel verheven. Kijken we door onze kritiekpunten heen, dan kunnen we niet anders dan concluderen dat CitroÃ«n er in geslaagd is een in vele opzichten unieke auto te creÃ«ren. Help ons echter hopen op een hydropneumatisch onderstel. Al was het alleen maar for good old times sake.

Plus

+ Onderscheidend uiterlijk
+ Fraai en hoogwaardig interieur
+ Riante uitrusting

Min

- Onderstelafstemming
- Ruimte achterin
- Kan stiller