



Vooral doorgaan!

Citroën nam een grote gok om een aantal jaren geleden de naam 'DS' af te stoffen en te gebruiken voor een lijn luxueuze modellen. Puur kijkend naar de verkoopaantallen in ons land - bijna 20.000 in nog geen vijf jaar tijd - is het geen verkeerde stap geweest. Dat vinden ze in Frankrijk ook en daarom wordt het label nu een merk an sich. Het is hetzelfde idee als Lexus en Toyota: nog steeds wordt de techniek gedeeld, maar de rest is behoorlijk anders. Om de DS3 nogmaals onder de aandacht te brengen, is er de beperkt leverbare InÅ's de la Fressange. Een auto vol met allerlei bijzondere details die de auto nÅ³g meer bijzonder maken.Â



Fris en fruitig

Een DS3 verwar je niet snel met een andere auto. Zijn basisontwerp is ook vijf jaar na zijn marktintroductie nog bij de tijd. Vorig jaar werd de auto wat bijgepunt. Vooral de donkere achterlichtunits springen hierbij in het oog. Door wat andere aanpassingen aan de bumpers, ziet de auto er weer fris en fruitig uit. Bestel je hem in de uitvoering zoals wij hem reden, dan heb je helemaal wat aparts. De zeer fraaie lakkleur - Bleu Encre - staat de auto erg goed. In combinatie met het chroom is het een chique combinatie. Buitenspiegels en dak hebben een andere kleur gekregen. Vooral de rode kleur op zowel de naafkapjes van de 17 inch gepolijste wielen als de spiegels laten zien dat het niet zomaar een DS3 betreft. Speciaal voor de InÅs de la Fressange-uitvoering is onder de achterste zijruiten striping geplakt met een patroontje zoals de Franse vlag.



Een beetje vreemd, maar wel lekker

InÅ's de la Fressange is een Frans fotomodel en tevens modeontwerpster. Ze kreeg de kans van Citroën om haar visie op de DS3 los te laten. Aan de buitenzijde zijn de wijzigingen beperkt, maar trek je een deur open dan weet je op het eerste oog niet wat je meemaakt. De combinatie tussen het felrode paneel op het dashboard en de met blauw leer beklede stoelen, is op het zachtst gezegd 'smaakgevoelig'. Op de stoelen en matten is hetzelfde patroon te vinden als in de striping op de buitenkant. Hoewel de combinatie van dit alles enigszins een schrikreactie opwekt, wen je er snel aan en is het ten opzichte van het gros van de donkere interieurs van tegenwoordig een frisse verschijning. Daarbij zitten de stoelen als gegoten en heb je voorin ruim plek. Dat kan helaas niet gezegd worden over de achterbank. Zelfs kleine kinderen hebben geen ruimte voor hun benen als bestuurder en passagier rond de 1,80 meter zijn. Voor bagage is 285 liter beschikbaar als de achterbank overeind staat. Klap je deze geheel om, dan heb je bijna duizend liter tot je beschikking.



Goede zaken

Op het gebied van afwerking doet Citroën goede zaken. De materialen zijn van een goede kwaliteit en rammels en kraakjes behoren tot het verleden. Daarbij is veel energie gestoken in de uitstraling van de verschillende delen van het interieur. Toonbeeld hiervan zijn de prachtige klokken. Ten opzichte van bijvoorbeeld de MINI is het interieur ergonomisch beter. Je vindt niet overal knopjes en alles zit waar je het verwacht. Het multimediasysteem - met navigatie - daarentegen behoeft verbetering. Je verwacht een touchscreen - zoals in de kleine C1 wel aanwezig is - maar de bediening gaat via een draaiknop. Het werkt omslachtig en het kan eenvoudig anders. Qua klank staat het audiosysteem op een hoog niveau. Door de toevoeging van een extra speaker op het dashboard en een subwoofer in de kofferruimte, klinkt elk muziekgenre erg goed.



Meer dan alleen een mooi snoetje

Met de DS3 heeft Citroën overduidelijk de MINI in het vizier. Met enkel een hip uiterlijk kom je er echter niet. Toen we voor het eerst met de DS3 onderweg waren, kon ons het weggedrag al bekoren. Dit is door fine-tuning enkel maar beter geworden. Zo strak en direct als de MINI is de auto niet, maar hij komt er wel dicht bij in de buurt. De auto stuurt geweldig direct en met veel gevoel, zonder dat het stuurwiel uit de handen klappert op een klinkerweg. Helaas is de vering en demping aan de stugge kant, wat als gevolg heeft dat de auto wat dribbelt op oneffenheden. Op lange, egale snelwegkilometers merk je hier niet zoveel van, maar over richels en andere hoogteverschillen in het wegdek moet je regelmatig corrigeren. Wat meehelpt aan het sportieve gevoel, is wat er onder de motorkap huist. De door ons gereden uitvoering is enkel te bestellen in combinatie met de 110 pk sterke PureTech benzinemotor. Deze motor kenmerkt zich door zijn soepele loop en de vlotte afgifte van het vermogen. Bij 1.500 toeren per minuut is het maximum koppel van 205 Nm al beschikbaar. Hierdoor lijkt het niet alleen alsof er meer vermogen in het blokje zit, maar ook vergeet je dat hij slechts drie cilinders en een inhoud van net geen 1.200 cc heeft. De standaardsprint

moet in 9,6 seconden volbracht zijn en ook voor de topsnelheid van 190 km/h hoeft hij zich niet te schamen. Voor een laag verbruik zou een zesde versnelling een goede toevoeging zijn, maar puur op het oor heb je hem niet nodig; bij '130' is het geluidsniveau nog steeds laag.



Op dezelfde voet door

Boven het maaiveld uitsteken kost een investering van 24.990 euro. Daarvoor koop je een auto die vol zit met luxe, goed in elkaar steekt en voorzien is van een prettige aandrijflijn. Er is wel wat op de auto aan te merken, maar wie mooi wil zijn, moet op sommige punten pijn lijden. Dat Citroën het risico van de introductie van een submerk heeft durven nemen, is het merk te prijzen. De behaalde resultaten van vooral de DS3 geeft een redelijke garantie tot succes in de toekomst. Zeker als het merk op dezelfde voet door gaat en aparte uitvoeringen zoals de In's de la Fressange blijft leveren. Zoals gezegd zijn auto's als deze smaakgevoelig, maar je rijdt wel in iets bijzonders. Zoals een jurylid al eens sprak: vooral doorgaan!



Plus

- + Nog steeds een frisse verschijning
- + Fijne aandrijflijn
- + Goede rijeigenschappen

Min

- Kleurcombinatie is erg smaakgevoelig
- Stoterig op richels
- Nauwelijks plek op de achterbank