



Arnold van Schepen
14 juni 2011

Imagebuilder

De twee-eiige tweeling C4 en DS4 staat binnenkort gebroederlijk in de Citroën showrooms. De C4 hebben we tijdens de rijtest leren kennen als een prima rijdende, goed gebouwde en vooral comfortabele auto die het leven van de geijkte middenklassers zuur moet maken. We maakten daarbij wel een kanttekening over het uiterlijk van de C4: niet geheel des Citroëns. Dat is bij de DS4 wel anders. Citroën kwalificeert 'm als een combinatie van een vierdeurscoupe en een SUV. Tijdens de testweek hebben we de DS4 leren kennen als een zeer uitgesproken auto.



Wie mooi wil zijn...

Tot grote vreugde van autoliefhebbers, en Citrofielen in het bijzonder, heeft Citroën zijn oorspronkelijke merkwaarden hervonden. Uitgesproken design, geavanceerde technieken en bijzondere interieurs kenmerken de DS-serie. Citroën voert een tweestromen-modellenpolitiek; bestuurders die liever iets onopvallender over 's Herenwegen rijden, kunnen bij de C-modellen terecht. De DS4 is heel dicht bij de conceptcar DS High Rider gebleven, de productieversie heeft twee portieren extra gekregen, maar de coupé-daklijn bleef intact. Dit heeft overigens een bijzondere consequentie voor de achterraamen: die zijn langer dan de deur en kunnen derhalve niet in de deur zakken bij het openen. Ook de instapopening voor de achterpassagiers lijdt onder dit gegeven, die is tamelijk krap. De DS4 is een auto voor individualisten, en daar moeten de achterste inzittenden zich maar naar schikken. Desalniettemin is de kofferbak behoorlijk ruim, mochten de potentiële achterste inzittenden verstek laten

gaan, dan kan in elk geval hun bagage ruimschoots mee in de kofferbak. Onderweg met de DS4 waren de lovende opmerkingen niet van de lucht, het uitgesproken design viel alom in de smaak.



Pratique technologie

DS4 THP 200 Sport Chic luidt de volledige doopnaam van onze DS4. Chique is 'ie zeker, en er sportief uitzien doet 'ie, maar de belangrijkste vraag is of de rijeigenschappen overeenstemmen met het uiterlijk. Maar voordat die vraag beantwoord kan worden, moet de DS4 eerst door de middagspits geloodst worden, met de nodige wegversmallingen. Een notoire rijstrookwisselaar bevindt zich afwisselend links, rechts, dan weer voor en vervolgens weer achter ons. Juist op het moment dat hij uit het zicht is verdwenen waarschuwt de SAM dodehoek detectie dat er rechts een auto buiten het zicht van de bestuurder rijdt. Ah, daar was 'ie weer. Het lane departure systeem

waarschuwt door middel van een trilling in het zitvlak dat de wegbelijning overschreden wordt. Handig, maar niet onder alle omstandigheden, zo zal blijken. De sterkste benzinemotor is een goeie lobbies, het verkeer beweegt zich kilometers lang met een snelheid tussen de 60 en 90 km/u en de reeds bekende THP 200 (Peugeot RCZ, DS3 Racing) doet dit zonder tegenstribbelen in de zesde versnelling. Na een af- en oprit rijden we de snelweg op, de adviesborden geven een snelheid van 90 km/u aan, maar de DS4 geeft het gevoel er pijnloos met de dubbele snelheid door te kunnen. Even terug naar de vier om vlot in te voegen blijkt niet nodig. Vanaf 1.700 toeren is het maximale koppel van 275 Nm paraat en is de maximumsnelheid in een ommezien overschreden. Deze eerste kennismaking met de onderstelafstemming en het vermogen bevalt goed. Met name de elektrische stuurbevestiging is opmerkelijk fijn. Het moet gezegd dat deze bij lagere snelheden wat zwaar aanvoelt, maar dat is wel in overeenstemming met de sportieve aspiraties van de auto. Bij kleinere stuuruitslagen ontbreekt het hinderlijke zelfcentrerende effect dat in lange bochten tegenwerkt, in de DS4 bepaalt de bestuurder wanneer er weer rechtuit gereden wordt.

De C4 en DS4 delen het onderstel, met als enige verschil dat de DS tien procent stuggere veren en een dikkere stabilisatorstang heeft. Je merkt dat de onderstelafstemming straf is, maar op slecht geplaveide wegen hebben de veren en dempers genoeg incasseringsvermogen om de DS4 comfortabel te noemen. Bij onze testauto werd die eigenschap overigens teniet gedaan door fraaie, maar net iets te grote, 19 inch Cairns velgen. Ze zijn er vooral voor het kijkgenot van passanten, DS4 bezitters die de kwaliteiten van het onderstel vooral ten faveure van zichzelf willen benutten doen er goed aan om het bij 18 inch (of kleiner) te houden.



Kleuren maken de auto

Zoals kleren de man maken, is het kleur- en materiaalgebruik bepalend voor de sfeer in het interieur en de uitstraling van de exterieur. De testauto was gespoten in parelmoer Blanc NacrÃ©, geschoeid met de 19 inch Cairns velgen en voorzien van het Pack Dark Chrome. Dat pakket omvat diverse chroomstrips en zwarte accenten aan het exterieur, en tevens de parkeersensoren in de voor- en achterbumper. In het interieur zet zwart de luxe-sportieve toon en geeft het geborgen coupÃ©gevoel. De panoramische voorruit geeft een riante kijk op de buitenwereld en is optisch te verkleinen door de verstelbare zonneschermen. Wanneer de zon hoog aan de lucht staat kunnen deze naar voren geschoven worden tot aan de binnenspiegel. We kunnen neervlijen op sportstoelen die met leer bekleed zijn en door het optionele Pack Select Confort meervoudig elektrisch te verstellen zijn. Dit pack omvat overigens ook de parkeerassistent die op verzoek aangeeft op de gewenste parkeerplaats ruim genoeg is. Het stuurwiel en dashboard

Citroën DS4 1.6 THP 200 Sport Chic

kennen we uit de gewone C4, dit is ongewijzigd overgenomen. De DS4 is uit te rusten met het Integral Habana pakket waarbij ook het dashboard volledig met leer bekleed is. Erg fraai, maar ook zonder deze optie is het dashboard geen straf om aan te zien. De bediening van de navigatie en audio werkt intuïtief, zonder handleiding komt de gemiddelde automobilist er wel uit. Alleen de bediening via het stuurwiel vergt enige gewenning. Er zijn 16 knoppen om te drukken en te draaien, maar na een week sturen is alles blindelings te bedienen.



Dynamisch Sportief

De THP 200 is alleen leverbaar met een zesbak die fijn schakelt en goed is afgestemd op het karakter van de motor. In de laagste twee versnellingen lijkt het dat het vermogen iets getemperd is. Niet verwonderlijk; het toerental waarbij het koppel piekt is snel bereikt, en je wilt niet op het parkeerterrein van de buurtsuper in de rij

winkelwagentjes eindigen. In de laatste vier verzetten is altijd trekkracht in overvloed aanwezig: 80 km/u in de zes komt overeen met 1.700 krukasonwentelingen per minuut. Inderdaad, daar waar het maximale koppel zich aandient. Je kunt de DS4 heel schakellui rijden en gerust een versnelling overslaan bij het accelereren, alleen wanneer het toerental onder de 1.500 komt is het noodzaak om een of meerdere verzetten terug te schakelen. Een ding staat als een paal boven water: met de THP 200 is deze Citroën adequaat gemotoriseerd. Hoewel je dus prima op koppel kunt rijden valt het verbruik wat hoog uit: 7,8 liter per 100 km. De DS4 is goed te karakteriseren als dynamisch sportief: het onderstel is prettig stevig afgeveerd zonder oncomfortabel te worden, terwijl de motor mooi zijn vermogen opbouwt en er een vanaf 2000 toeren een fijne duw in de rug voelbaar is.

Het is de DS4 onverschillig waar zijn bestuurder zijn rijplezier beleeft: op de snelweg en op binnenwegen is het beide prettig sturen. Alleen op binnenweggetjes laat de achteras als eerste merken waar zijn grenzen liggen. In sterk positief verkante bochten die met fikse snelheid worden genomen is het binnenste achterwiel de eerste het af en toe niet kan bijbenen. Maar laten we wel wezen: een verstandige bestuurder zal dat soort bochtsnelheden onder die omstandigheden wijselijk mijden. Twee elektronische hulpsystemen lieten op binnenwegen een onverwachte kant zien: het lane departure systeem reageert (uiteraard) ook op de kantbelijning van 60 km wegen. Erg hinderlijk, omdat deze belijning ver uit de berm ligt en daardoor voortdurend het systeem triggert. Uitzetten gaat lastig, omdat de schakelaar vanuit de rijpositie niet zichtbaar en bedienbaar is. De SAM dodehoekdetectie bleek ook te reageren op fietsers, buitengewoon handig en veilig wanneer je op wegen rijdt die door fiets- en autoverkeer gedeeld worden.



Toon mij uw auto...

...en ik zeg wie u bent. De eigenaar van een DS4 is in elk geval niet te verwijten een saaie burgerman te zijn, zijn voiture is een duidelijk statement op de weg en de parkeerplaats. Met de DS4 laat je zien dat je je durft te onderscheiden en voor de geneugten van auto's en autorijden kiest. Passagiers mogen daar best voor inschikken. Onze DS was voorzien van de Packs Dark Chrome, Select Confort en S@curit@. Dit laatste omvat meedraaiende bi-xenon koplampen met sproeiers, Lane departure warning, bandenspanningcontrole en verwarmde voorstoelen. Al deze pakketten en de optionele lak, navigatie en het Hifisysteem verhogen de basisprijs van € 31.750 met € 5.555. Een dikke zevenendertigduizend euro is een boel geld, dit bedrag komt voornamelijk op het conto van alle verwennerij. Voor degenen die dit te gortig vinden: de DS4 120 VTi Chic is er al vanaf € 23.940 Voor dat bedrag koop je een uitgesproken auto die de authenticiteit van de bestuurder, maar ook die van Citroën

benadrukt. In goed Nederlands een imagebuilder genoemd.

Plus

- + Onderscheidend uiterlijk
- + Vermogensopbouw
- + Wegligging

Min

- Positie schakelaar lane departure
- Verbruik
- Vaste achterraam