



Bjorn Blokzijl
29 april 2018

Nieuwe start, nieuwe kansen

Toen Citroën in 2015 besloot dat DS op eigen benen kon staan, werd het bestaande modellengamma voorzien van een nieuwe neus met daarin het fraai gestileerde DS-logo. Drie jaar na dit besluit vindt het merk het tijd om het aanbod flink op de schop te nemen. De DS 4 en DS 5 gaan halverwege dit jaar uit productie en de DS 3 is met nog maar één motorvariant te bestellen. Deze grondige opschoning van het gamma geeft ruimte aan compleet nieuwe modellen, waarbij de DS 7 Crossback de spits afbijt. We reden de auto al eens tijdens een korte introductie, maar tijdens een langere periode komen de kwaliteiten én nadelen meer tot hun recht.



Flair Français

Bij een eerste aanblik is de DS 7 Crossback een typische SUV in het middenklasse segment. Vooral de daklijn doet sterk denken aan die van de Audi Q5, maar de rest lijkt in geen geval op auto's in zijn klasse. Het front van de DS'en is sinds het verschijnen van de Citroën DS in 1955 een belangrijk stijlelement gebleven. Bij de DS 7 Crossback is dit ook zeker het geval, gezien de grootte én de vorm van de grille. Bestel je de auto níét in de 'performance-trim' als de auto die wij reden, dan is hij voorzien van de nodige chroom rondom de ramen, grille en koplampen. Hoewel het smaakgevoelig is, zouden wij niet voor deze uitvoering kiezen. Het is juist het mat-zwarte kunststof rond de grille en de ramen die van de DS 7 Crossback een behoorlijk dikke auto maken. Daarbij is het ten opzichte van de concurrentie een opvallende creatie. Zeker als je kijkt naar de Duitse concurrentie is de hoeveelheid 'flair' een stuk hoger, want de grote grille, de smalle koplampen en de fraaie wielen zien er bovengemiddeld goed uit.

Daarnaast zijn er diverse 'verborgen' design-elementen die het melden waard zijn. Als we beginnen bij de positieve zaken dan vallen de erg fraai gestileerde achterlichtunits



DS DS 7 Crossback BlueHDi 180 S&S Performance L

op. Het is alsof deze zo van een concept-car geplukt zijn, zeker als de verlichting ingeschakeld is. De weerspiegeling van het rode licht op de ruitvormige chrome-look is een waar kunststukje. Aan de voorzijde zien we niet alleen mooie koplampunits, het spektakel zit in het ronddraaien van de losse lichtbronnen wanneer de auto wordt ontgrendeld. Ook de rode naafdoppen en afwijkend logo op de neus - speciaal voor dit uitrustingsniveau - doen het oog goed. Helaas is er ook iets negatiefs te melden over het ontwerp. Het begint langzaam een trend te worden om nep-uitlaatsierstukken in de achterbumper te plaatsen. Helaas doen de Fransen ook mee aan deze vreemde ontwikkeling, gezien de chroom-omlijste exemplaren in de achterbumper. Dat deze niet de daadwerkelijke uitlaatpijpen zijn, blijkt wel op een koude ochtend; de uitlaatgassen komen slechts aan één kant ónder de achterbumper vandaan. Bij de benzinemotoren zijn de uitlaten in de bumper overigens wel echt. Om toch op een positieve toon te eindigen: de DS 7 Crossback is een welkome aanvulling in dit segment. Het frivole ontwerp is dát wat kopers de showroom in lokt en dat is wat het merk nodig heeft. Missie geslaagd dus.





Duits trio in het vizier

DS wil een concurrent zijn voor de meer 'premium' merken. Dit gaat vooral om Audi, BMW en Mercedes-Benz, al moet dat maar blijken uit een kritische test van het interieur; dit is toch waar je de meeste tijd tegenaan kijkt als je met de auto onderweg bent. In de uitvoering waarin wij de DS 7 Crossback reden, is de auto zeker te vergelijken met auto's als de BMW X3, Mercedes-Benz GLC en Audi Q5. Dit gaat echter niet alleen over de binnenruimte van deze DS. De zitruimte voor alle inzittenden is ruim voldoende en de auto is perfect afgewerkt. Het materiaalgebruik is - mede door het mooie alcantara op het dashboard, de middentunnel en de deuren - zeker op het niveau van de merken die tot het hoogste niveau in deze klasse worden gerekend. Het is bijzonder dat overal hoogwaardige materialen gebruikt zijn en er zelfs een kussentje aan de rand van de middentunnel is geplaatst ter bescherming van de knieschijven van zowel de bestuurder als de bijrijder. Daarbij zijn de naden tussen de verschillende panelen overal klein én gelijk en qua afwerking op een hoog niveau. Het klokje bovenop maakt het geheel helemaal af.

Het centrale touchscreen is op een fijne hoogte geplaatst, waarbij deze vooral dient als bedieningspaneel. Eenmaal onderweg wordt het belangrijkste - zo gewenst - weergegeven op het scherm achter het stuurwiel. Dit scherm is niet alleen geheel digitaal, maar heeft ook een erg hoge resolutie. Daarbij reageert het snel op de gegeven instructies en zit het ergonomisch goed in elkaar. Qua zitpositie doen de veelvuldig verstelbare stoelen een flinke duit in het zakje. Voor lange bestuurders en bijrijders is er een uitschuifbare zitting en ook aan de achterpassagiers is gedacht met een elektrisch verstelbare rugleuning. Langere passagiers zitten wel met hun kruin tegen het dak, welke door het grote schuif-kanteldak enkele centimeters verlaagd is. Qua beenruimte heb je het achterin wat beter voor elkaar. Door de uitsparingen in de achterkant van de voorstoelen heb je net wat meer ruimte voor de knieën. Samen met het in hoogte en diepte te verstellen stuurwiel maken deze zaken het dat je samen met de fraaie schermen op het dashboard en recht voor je, dat je veel comfortabele kilometers tegemoet gaat.



Hoogstaand Frans comfort

Frans auto's staan bekend om hun comfortabele rijgedrag. In het recente verleden hebben auto's uit dit land dat imago wat schade toegebracht, maar gelukkig is de nieuwe DS 7 Crossback een échte Franse automobiel. Niet alleen is de vering afgestemd op comfortabele snelwegkilometers, ook de stoelen zijn net wat zachter dan we de afgelopen jaren zijn gewend. Vooral als het gaat om korte oneffenheden op een wat hogere snelheid, is de DS een schoolvoorbeeld als het gaat om comfort. Vaak heeft een dergelijke afstemming van een onderstel een negatief effect op het bochtengedrag. Hoewel de forse SUV behoorlijk in zijn veren duikt als je flink het rempedaal intrapt, blijft de carrosserie lang mooi vlak in snel genomen bochten. Uiteindelijk ligt onderstuur op de loer, maar dit ligt verder weg dan je zou vermoeden.

Omdat onder de motorkap een flinke dieselmotor ligt, kun je de auto behoorlijk sportief rijden. Met ruim vermogen én koppel is het een erg fijne metgezel. 180 Pk, 400 Nm en een soepel schakelende 8-traps automaat zijn genoeg om de ruim 1.500 kilogram zware auto net boven de negen seconden naar de honderd te accelereren. De top van



215 km/u doet er voor auto's als deze niet zo toe, maar het geeft wel aan dat de auto wel gebruikt kan worden als Autobahn-cruiser. Daarbij produceert de motor weinig geluid als hij eenmaal warm is. Een opgegeven gemiddeld verbruik van 4.9 liter per 100 kilometer is optimistisch, maar een waarde van 6.6 liter per die afstand blijkt in de praktijk eenvoudig haalbaar. Als caravaneigenaar is het voorlopig topmodel van DS ook een interessante optie. Met een maximaal trekgewicht van 1.550 kilo - geremd uiteraard - kunnen ook grote aanhangers op de trekhaak van de auto worden geplaatst. Voor de andere bagage is minimaal 555 liter beschikbaar, maar met neergelegde achterbank is zelfs 1.752 liter beschikbaar.



Hoge prijs, veel luxe

Een DS 7 Crossback bestel je vanaf net iets meer dan 42 mille. Voor dat bedrag krijg je een echte basisuitvoering, hoewel hij al wel is voorzien van lichtmetalen wielen, cruise control en automatische airconditioning. Als DS 7 Crossback in de Performance Line en met de diverse optiepakketten is hij voorzien van 19 inch lichtmetaal, liefst 8 airbags, het fraaie dashboard met de twee fraaie schermen, 19 inch grote wielen én het



luxie navigatiesysteem. Bijzonder is het ontbreken van adaptieve cruise control. Waar veel goedkopere auto's als de Suzuki S-Cross hier van voorzien zijn, moet je het bij de DS 7 doen met een meer simpel systeem. Een enorm gemis is het niet, maar opvallend is het des te meer.

Het prijsverschil van de door ons gereden auto met de basisversie - met 130 pk, een handmatige versnellingsbak en zonder de berg luxe - ligt op zo'n 25 mille. Of dit het waard is, moet blijken uit het eisenpakket van de koper. Mocht je in zijn voor een luxe SUV in dit segment, dan is de DS 7 Crossback op papier niet de goedkoopste, maar wel de meest luxe uitgevoerde variant die je kunt krijgen. Met een dergelijke aandrijflijn zijn de - eerder genoemde - Duitse drie een stuk duurder. Daarbij rijd je in iets wat een stuk exclusiever is dan het gros van de SUV's in dit segment.

Waar je in een lange lijst van opties kruisjes kunt zetten om een auto te configureren die aan de eisen voldoet, zijn er slechts vier motorvarianten te verkrijgen op dit moment. Wil je een benzinemotor in het vooronder, dan ben je 'veroordeeld' tot een 1.6 met 180 of liefst 225 pk. Qua zelfontbranders is er de keuze tussen een 130 én een 180 pk sterke variant. Aandrijving geschiedt altijd op de voorwielen, maar meer motorvarianten én vierwielaandrijving volgen in de toekomst.



Een rooskleurige toekomst

Een conclusie vellen over een nieuwe loot in een gamma van een nieuw merk is lastig. Hoewel de auto zijn basis kent in diverse producten van het PSA-concern, is het een onderscheidende auto geworden. Niet alleen het uiterlijk is anders dan we gewend zijn van auto's in deze klasse, ook het interieur is vele malen luxer dan het gros van de concurrentie. Voor DS is het belangrijk dat ze een plek bemachtigen in de hogere regionen van de verkooplijsten in Europa. Met een nieuw gamma - in aanvoering van de DS 7 Crossback - is dit streven realistisch. Zeker als het merk de positieve zaken van de DS 7 Crossback in de nieuwe producten overneemt, heeft het een rooskleurige toekomst in het verschiet.

Plus

- + Onderscheidend design
- + Fantastisch interieur
- + Uitermate comfortabel rijgedrag

Min

- Vrij prijzig
- Carrosserie duikt flink bij remmen
- Slechts vier motorisaties verkrijgbaar