



Fotos: Michael Blumenstein

# Für einen besonderen Chef

Kleine Flotten können ab und an ihren Fuhrpark anders gestalten. Mit dem DS 8 haben die Luxusfranzosen aus dem niederländischen Stellantis-Konzern den „anderen“ Stromeer.

**Der DS 8 will mit Design, Qualität und Exklusivität bei Unternehmerinnen mit Anspruch auf Stil punkten.**

**Jules Verne kennen** sicherlich viele. Auch wenn der Franzose bereits vor 120 Jahren abdankte. Seine Reise-Romane haben Kultstatus: „Reise um die Erde in 80 Tagen“, „Die Reise zum Mittelpunkt der Erde“ und „20.000 Meilen unter dem Meer“ ... wir kennen sie.

Unser heutiger Protagonist hat ein Hauben-Emblem mit der Unterschrift von Jules Verne. Dieses Signet bedeutet beim DS 8: „alles eingepackt“, also für die Reise. Zugegebenermaßen passt „Volle Hütte“ zu DS und zum luxuriösen Reisen. Aber auch für Technikbegeisterte. Und nicht zuletzt für Gutbetuchte. Denn für dieses im italienischen Melfi produzierte „Reise-Arrangement“ werden 68.000 Euro fällig.

Früher nahm man sich fürs Reisen Zeit. Und heute? Schnell mal nach London, Paris oder Wien. Alles in rund einer Stunde mit dem Flieger. Und selbst mit dem Auto sind das von Deutschland aus meist Tagestouren. Beim DS 8 kann diese – wie bei jedem E-Auto – ein bisschen länger dauern. Damit es nicht unnötig lang wird, haben wir uns den DS 8 Long Range AWD geschnappt. 646 Kilometer stehen auf dem Papier. Der 97-kWh-Akku verspricht Reichweite. Alternativ gibt es das 74-kWh-Pack, kombiniert mit Frontantrieb und 230 PS, oder den 97er-Akku mit Frontantrieb und 245 E-Pferden – beides valide Alternativen.

Zwar kokettiert DS gern mit seiner Historie (die Citroën gebührt), so richtig zieht das aber wohl nur in Frankreich. Dort sitzt auch der vielleicht prominenteste Mensch im DS 8: Emmanuel Macron. Bei der Fahrzeughöhe von 1,58 Metern steigt das Oberhaupt fast aufrecht in den Fond des 4,82 Meter langen DS 8. Tür zu. Und die Silhouette wirkt trotz Crossover-Anleihen mondän. Hinten ist bei einem Radstand von 2,90 Metern sogar Platz für seinen Freund Merz. Beide können ihre Lehne getrennt voneinander um 30 Grad an die eigenen Vorlieben anpassen.

Aber auch der Selbstfahrer darf sich auf einen schönen Arbeitsplatz freuen. Das Sitzgefühl im DS 8 entspricht eher dem in einem SUV – ziemlich hoch und aufrecht. Und für die Langstrecke gemacht. Die beim Sondermodell blauen Nappaledersitze schmiegen sich weich an den Körper. Sind die Sitzwangen zu eng, lassen sich diese über den Touchscreen in der Weite an den Körperumfang anpassen – Massagefunktion ist in der Klasse obligatorisch. Das Tüpfelchen auf dem I wäre eine Schenkelaufgabenverlängerung. Als Schmankerl hat der DS 8 dafür beheizte Kopfstützen.



**Das Heck ist markant, die Blinker sind in den vertikalen Elementen untergebracht.**



1



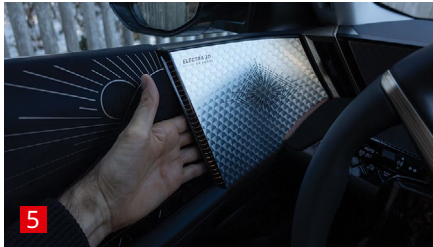
2



3



4



5



6



7



8

**1** Focal-Sound ist eine Empfehlung – aber nur im Paket mit Nacken- und Handwärmer für 2.311 Euro zu haben. **2** Das Cockpit ist bis auf Details hochwertig arrangiert. **3** Die Mittelkonsole leuchtet nachts. **4** Das Nachtsichtgerät erkennt unbeleuchtete Menschen und Tiere. **5** Wer hat sich diesen Griff zum Zuziehen ausgedacht? Der Hebel zum Öffnen ist klassisch drunter. **6** Das Platzangebot im Fond reicht für Langbeiner, bei Sitzriesen wird es am Kopf eng. **7** Der Kofferraum bietet keine Überraschungen. Ein Fach fürs Ladekabel vorhanden. **8** Das Nappaleder-Gestühl ist komfortabel.

Ja, das ist übertrieben, ergibt allerdings mehr Sinn als beheizte Gurte, wie es Mercedes in der modernisierten S-Klasse anbietet.

Allerdings gibt es auch Negatives aus dem Innenraum zu berichten: Die Sicht nach hinten schränkt die fette C-Säule ein. Auch dicke A-Säulen in Verbindung mit mächtigen Spiegeldreiecken und großen Spiegelgehäusen behindern die Sicht. Ebenfalls störend: Der Spiegelblinker auf der Fahrerseite blendet diesen nachts. Dass der elektronische Innenspiegel nie ein Geniestreich ist, unterstreicht auch der DS 8. Nachts ist er fast unbrauchbar, da Scheinwerfer die Kamera unter der Spoilerlippe auf der Heckklappe zum Überstrahlen bringen.

Die Materialanmutung ist auf den ersten Blick fein – vor allem das Nappaleder macht was her – optisch wie haptisch. Die Aluminium-Abdeckungen des klangstarken Focal-Soundsystems (14 Lautsprecher) in den oberen Türverkleidungen sind vielleicht

etwas drüber. Die beleuchtete „Greiflinie“ zum Finden des nicht wirklich griffigen Zuziehgriffs ist es definitiv. Zum Glück ist alles, was innen leuchtet, auch abstellbar – sogar der langgezogene, aber schmale Infoscreen.

Die nachts leuchtende Kometen-Konstellation auf der Mittelkonsole lassen wir als Designmerkmal durchgehen. Das Knisterplastik, auf dem sie platziert sind, und das darunter befindliche Ablagefach mit Jalousie oder die nicht sauber entgrateten Türtaschen passen indes nicht zum DS-Anspruch. Ebenso irritiert uns das planetenähnliche Muster in den Türverkleidungen im „Jules Verne“. Was aber wirklich stört, ist die bekannt fummelige Bedienung zum Wählen der Fahrstufe. Das ist C3-Niveau. Ebenso kennt man die Lenkstockhebel aus Frontera und Co. und die Plastik-Lenkradtasten entkräften das Gefühl von „hatten wir noch übrig“ auch nicht.

Das nicht aufschiebbar Glasdach koste in der Basis 840 Euro. Wer es

verdunkeln möchte, muss für 176 Euro aus dem DS-Zubehör einen billig wirkenden, zweiteiligen Lichtschutz-Einsatz reinfriemeln.

Die Assistenzsysteme sind akzeptabel abgestimmt und leidlich zuverlässig. Und falls nicht, so wie der Tempowarner, bimmelt er dezent. Zum Deaktivieren sämtlicher ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) fehlen physische Tasten. Im Menü sind sie zwar schnell zu finden, müssen aber immer mit Blickkontakt getoucht werden. Dem Ablenken entgegenwirken sollte die Sprachbedienung „Ok, Iris“. Ja, der Name hat Potenzial und die Technik auch. Trotz dreijährigem Inklusiv-Abo kann die mittels Chat-GPT-API an die weite Welt angebundene Dame nicht einmal die Lenkradheizung einschalten, verschluckt Ziffern beim Aussprechen und weiß auch sonst herzlich wenig.

Ein anderes Kaliber ist der „DS Night Vision“. Per Infrarot wird nachts die Straße vor dem DS 8 detektiert

und so früh unbeleuchtete Fahrradfahrer, Fußgänger und Tiere im Kombiinstrument sichtbar gemacht. Active Night View Assist heißt das bei Mercedes und gibt es dort seit 20 Jahren (seit W221). Durchgesetzt hat sich das System nie. Praxisrelevanter ist das gut gemachte Head-up-Display.

## Die Ladeperformance

Auf Verlässlichkeit kommt es beim Kilometerfressen auch an – vor allem, wenn man in einem E-Auto unterwegs ist. Stichwort: „Ladeperformance“. Mit 160 kW DC-Ladeleistung rangiert der DS 8 unten im Preissegment. Um die 200 kW sind Standard bei den 400-Volt-Systemen wie im BMW i4 und Polestar 4. 800-Volt-Systeme wärmen sich für dieses Ergebnis nicht einmal auf. Der Xpeng P7 schafft 300 kW **mehr** als der DS 8.

Um wenigstens 160 kW zu erreichen, sollte man, vor allem im Winter, das interne und gut funktionierende (Tomtom-)Navi zur Routen- und Ladeplanung nutzen. Dann wird vor jedem

HPC-Ladestopp passend der Akku vorkonditioniert. Im Test ergab die 10–80-Ladung mehrfach einen zufriedenstellenden 135er-Mittelwert (kW) – das machen die oben genannten 400-Volt-Kollegen trotz höherer Maximalleistung nicht besser. Die Ladekurve des DS 8 gleicht einem Plateau. Derzeit lädt der DS 8 AC mit 11 kW. Laut DS ist eine 22-kW-Option ab Modelljahr 2027 erhältlich.

Mit dem 97er-kWh-Akku, von dem gut 90 kWh nutzbar sind, sind lange Nonstop-Etappen möglich. 420 Kilometer auf der Langstrecke sind auch im Winter machbar – bei moderatem Autobahntempo. Wer unter 130 km/h bleibt, landet bei etwa 22 kWh (bei 0 Grad Celsius). Wer die Leistung, die nicht überbordend abgegeben wird, ausnutzt, erntet 35 kWh.

Zum Cruisen hat der DS 8 AWD mit 350 PS und 509 Newtonmetern mehr als genug Power. Bei Bedarf wird diese auf vier Räder verteilt. In den Fahrmodi Sport und AWD ist der Allradantrieb immer aktiv, in Normal, Komfort und Eco situativ. Der Antrieb ist unauffällig und im Komfort-Programm ist die Leistungsabgabe sehr homogen und wunderbar dosierbar. Kick-down mit Knackpunkt im Fahrpedal entfesselt kurzzeitig 375 PS und flacht bereits Sekunden danach spürbar ab, sodass man selbst die 350 PS infrage stellen muss. So oder so müssen viel Leistung und hohes Gewicht zuverlässig

gebändigt werden. Bis zu 190 km/h schnell wird der rund 2,3-Tonnen-Brummer. Und er schiebt. Faustsattelbremsen mit vorn 365-Millimeter-Scheiben begrenzen die Dynamik auf Fußdruck. Das Bremspedal bietet einen vernünftigen Druckpunkt und die Verzögerung erfolgt erwartungsgemäß – besser als in einem VW ID.7. Einfach zu de-/aktivieren ist der Ein-Pedal-Fahrmodus. Dafür existiert hinter dem Automatik-Knuppel ein separater Knopf – warum auch immer. Denn One-Pedal mag man oder nicht. Vermutlich schalten nur wenige ständig an, aus, an, an ... Wer darauf steht, zieht an den Tasten hinter dem Lenkradkranz und erhöht oder reduziert somit die Rekuperation.

DS Active Scan Suspension nennen die Franzosen ihr „intelligentes Federungssystem“, das mittels Kamera und Sensoren Straßenunebenheiten erkennt und in Millisekunden die Dämpfer darauf anpassen soll. Ergebnis: Ja, es ist ein komfortables Gleiten im DS 8 und die Abstimmung passt hervorragend zum Fahrzeug. Und dennoch poltert es an der Vorderachse, trotz der 20-Zoll-Winterräder. Im Sommer steht „Jules Verne“ auf 21-Zöllern.

So mausert sich das 70.000-Euro-Crossover irgendwie zum Geheimtipp. Man rollt prestigemäßig etwas unter dem Radar und nur Kenner erahnen das Gefühl im DS 8. *mb*

## DS 8 AWD Jules Verne (97,2 kWh)

**Testwagenpreis:** 68.865 €

E-Motoren v/h | Allradantrieb

257 kW/350 PS | 509 Nm

5,4 s | 190 km/h

WLTP-Verbrauch: 18 kWh/100 km

Reichweite: 646 km

Akku (brutto): 97,2 kWh

Laden: AC 11 kW | DC 160 kW

Maße: 4.820 x 1.900 x 1.580 mm

Kofferraum: 566–1.498 Liter

Versicherung: KH 20 | TK 24 | VK 27

Service: 12.500 km/jährlich

Garantie: 2 Jahre

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der DS 8 hat eine ordentliche Ladekurve, die Langstrecken erträglich macht.