
Fahrbericht DS 9: Chic de Paris auf Rädern

Von Walther Wuttke

Endlich kann Frankreichs Staatspräsident Emanuel Macron wieder in einer standesgemäßen Limousine vorfahren. Allerdings weiß aktuell niemand, ob der Elysée-Palast schon ein Exemplar der neuen Luxuslimousine aus dem Hause DS bestellt hat. Mit dem DS 9 kehrt die automobile Grande Nation jedenfalls wieder in den Kreis der Anbieter luxuriöser Automobile zurück. Die Premiummarke des Stellantis-Konzerns setzt mit dem neuen Modell auf eine klassische Limousinen-Optik und belebt mit einem neuartigen Federungssystem die Eigenschaften der legendären DS aus den 1950er-Jahren aufs Neue.

Damals war die hydraulische Federung des für seine Zeit futuristischen Modells eine Sensation. Irgendwann kam die Sensation dann in die Jahre und wurde aus dem Programm gestrichen. Das neue System des DS 9 setzt auf eine Kamera, die permanent die Straßenoberfläche überwacht und diese Informationen in Echtzeit an die Dämpfer sendet, die entsprechend reagieren und die Defizite ausgleichen. Das funktioniert erstaunlich gut, und eine erste Kennenlernfahrt im Rheingau zeigte, dass die DS-9-Federung durchaus an die Hydropneumatik der klassischen Citroën-Modelle heranreicht und sehr gute Komfortwerte ermöglicht. Lediglich bei kurzen Bondwellen kommt das System an seine Grenzen. Die neue Technik wird in Zukunft auch im DS 7 und dem kommenden Kompaktmodell DS 4 angeboten werden.

DS versteht sich als automobiler Antwort auf die Pariser Haute Coûture, und deshalb sparten die Verantwortlichen der Marke nicht mit hochwertigen Materialien im Innenraum. Das Leder in den gehobenen Ausstattungsvarianten Opéra und Rivoli+ stammt, so DS-Sprecherin Dorothee Knell, „von bayerischen Kühen, die in einer Höhe grasen, wo sie vor Mücken sicher sind“, und die analoge Uhr steuert die Pariser Manufaktur BRM bei. Klavierlackoptik, Sitze mit Belüftungs- und Massagefunktion (auch im Fond) runden den „Pariser Chic“ ab. Auf der Motorhaube erinnert eine guillochierte Chromleiste an den Namensgeber der Marke, und die beiden Positionsleuchten am Heck sind ebenfalls eine Anlehnung an die Geschichte.

Die stattliche, 4,93 Meter messende Limousine rollt im Sommer zu den aktuell 30 deutschen DS-Händlern. Die Zahl soll sich in Zukunft mindestens verdoppeln. Als Basisantrieb wählten die Entwickler einen 1,6-Liter-Turbo-Benziner mit 225 PS (165 kW). Daneben steht noch eine Plug-in-Hybrid-Version als DS 9 E-Tense mit den gleichen Leistungsdaten im Angebot. Dank einer 11,9 kWh starken Lithiumionen-Batterie und einem angeschlossenen 81-kW-Elektromotor kommt der elektrifizierte DS 9 rein elektrisch 48 Kilometer weit. Allerdings sind in diesem Bereich andere Hersteller deutlich weiter und erreichen bessere Reichweiten. Eine Diesel-Version ist nicht geplant.

Einmal in Fahrt zeigt sich der DS 9 von seiner angenehmen Seite. Das Geräuschniveau ist dank der aufwendigen Verglasung angenehm niedrig, und trotz ihrer Abmessungen gehört die Limousine zu den wendigen Vertreterinnen ihrer Gattung. Die Sitze bieten einen guten Seitenhalt, und das gut abgestimmte Fahrwerk verschont den Menschen hinter dem Lenkrad vor Überraschungen.

DS verspricht einen Normverbrauch von 1,5 Litern für den Plug-in-Hybriden, die sich allerdings im echten Fahrbetrieb nicht realisieren lassen. Am Ende der Ausfahrt über Landstraßen und Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung meldete der Bordcomputer 5,9 Liter – kein schlechter Wert angesichts der abgerufenen Leistung.

Zur Serienausstattung des DS 9 gehören unter anderem ein Spurhalteassistent, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sowie eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, die

Lichtanlage DS Active LED Vision, Induktionsladung für Smartphones sowie ein schnell reagierendes Navigationssystem, Audioanlage und ein City-Notbremsassistent.

Für Zeitgenossen mit Wunsch nach mehr Dynamik kommen bis Ende des Jahres noch Plug-in-Hybrid-Varianten mit 360 PS (225 kW) und Allradantrieb sowie mit 250 PS (184 kW) und einer optimierten elektrischen Reichweite auf den Markt. Gleichzeitig baut die Marke ihre Produktpalette weiter aus und bringt mit dem DS 4 als Kompaktmodell und SUV-Coupé den „Pariser Chic“ auch in die Kompaktklasse, der dann allerdings in Rüsselsheim bei Opel von den Bändern rollen wird. (ampnet/ww)

Daten DS 9 E-Tense 225

Länge x Breite x Höhe (m): 4,93 x 1,46 x 2,07
Radstand (m): 2,89
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 133 kW / 180 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min
Elektromotor: 81 kW / 110 PS
Drehmoment E-Motor: 320 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 11,9 kWh
Systemleistung: 165 kW / 225 PS
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,7 Sek.
Elektr. Reichweite: 48 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,5 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 15,3-15,5 g/km (Euro 6d-ISC FCM)
Leergewicht / Zuladung: min. 1845 kg / max. 484 kg
Kofferraumvolumen: 510 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Basispreis: 52.810 Euro

Bilder zum Artikel



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



DS 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis
