
Fahrbericht DS 7: Haute Couture auf Reisen

Von Michael Kirchberger, cen

Als DS Automobiles zur Nobelmarke im PSA-Konzern avancierte, wollten nicht alle an den Erfolg glauben. Mittlerweile jedoch schlagen sich die Fahrzeuge auch in Deutschland wacker, im vergangenen Monat konnten die Franzosen bei uns mehr als 500 Exemplare ihrer ambitionierten Produktlinie verkaufen. Die werden zunehmend elektrisch, alle Baureihen sind zumindest als Plug-in-Hybride im Angebot, 2025 soll der Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren dann vollständig auslaufen. Jetzt verliert zunächst aber erst einmal das erste Modell, der vor vier Jahren eingeführte DS 7, den Namenszusatz Crossback. Mit gestrafften Linien und einem noch stärkeren Elektroantrieb soll er in seiner zweiten Lebenshälfte ab sofort noch mehr modebewusste Kunden überzeugen.

Das Grundmodell ist noch mit einem 130 PS (96 kW) starken Diesel ausgerüstet und kostet 42.490 Euro. Die Spitzenversion La Premiere kommt für 71.490 Euro auf 365 PS (265 kW). Dazwischen rangieren die Plug-in-Hybride mit Systemleistungen von 225 PS (165 kW) und 300 PS (220 kW) für 49.590 und 54.790 Euro.

Der DS 7 ist minimal gewachsen, was jedoch ausschließlich an den modifizierten Stoßfängern vorn und hinten liegt. Zwei Zentimeter auf 4,59 Meter hat er in der Länge zugelegt. Augenfälliger ist der vergrößerte Kühlergrill, der sich nun vollständig zwischen den LED-Scheinwerfern ausbreitet. Schmalere Rückleuchten am Heck und eine neue Heckklappenverkleidung strecken ihn optisch. Statt Crossback prangt nun der Schriftzug DS Automobiles in erhabenen Buchstaben auf dem Kofferraumdeckel. Auf schmückenden Chrom-Zierrat verzichten die Designer, nicht zuletzt um Energie bei der aufwändigen Herstellung des Werkstoffs in der Produktion zu sparen.

Neu ist das Spracherkennungssystem, mit dessen Hilfe sich unter anderem Navigation und Klimatisierung steuern lassen. Premiere feiert auch das LED-Fahrlicht mit Pixelfunktion, das nicht nur in Kurven mit einem breiten Lichtband für den guten Überblick sorgt, sondern die Fahrbahn bis zu 360 Meter weit ausleuchten kann, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Im DS 7 debütiert außerdem ein System zur Fahrerüberwachung, bei dem eine Infrarotkamera hinter dem Lenkrad anhand der Lid-Bewegungen erkennt, ob der Chauffeur noch fahrtüchtig ist oder der Sekundenschlaf aufgrund von Übermüdung eingesetzt hat. Die Kamera dafür wird von Continental geliefert, das vorausschauende Monitoring der Straße übernimmt eine Videoanlage von ZF. Weitere Kameras erlauben eine 360-Grad-Rundumsicht, die bei niedrigen Geschwindigkeiten aktiviert wird. Je nach Ausstattungsniveau sind die ebenfalls vorausschauende aktive Federung und der Infrarotdetektor Night Vision, der bei Dunkelheit Fahrradfahrer, Fußgänger oder auch Tiere neben und auf der Straße erkennt, mit von der Partie.

Allradantrieb dank eines zusätzlichen Elektromotors an der Hinterachse haben die beiden stärkeren Plug-in-Hybrid-Versionen. Die E-Maschine steuert 81 oder 83 kW (110 oder 113 PS) bei und erreicht 166 Newtonmeter Drehmomentspitze. Der Elektriker vorne kommt auf einheitlich 81 kW (110 PS) und schafft 320 Nm. Kombiniert wird er grundsätzlich mit einem 1,6-Liter-Vierzylinder, der im E-Tense 225 eine Leistung von 181 PS (133 kW) abgibt, in den beiden Allradlern bringt er es auf 200 PS (147 kW).

Der Lithium-Akku kann 14,2 kWh speichern, die reichen je nach Antriebskonfiguration für 58 bis 68 Kilometer rein elektrische Fahrt. In Abhängigkeit der Anschluss-Spannung ist er in gut zwei oder bis zu siebeneinhalb Stunden wieder aufgeladen. Als WLTP-Verbrauch gibt DS 1,2 bis 1,8 Liter und 16,3 bis 18,7 kWh auf 100 Kilometer an. Der Diesel mit 1,5 Litern Hubraum verlangt nach 5,1 bis 5,5 Liter Treibstoff auf der Standarddistanz. Alle

Antriebe sind mit einer Acht-Gang-Automatik gekoppelt.

Obwohl insbesondere das Spitzenmodell mit erheblichem Vortrieb beeindruckt, will DS keine Performancemarke sein. Die Kunst des Reisens wird gepflegt und gestützt von gestalterischem Liebreiz aus der Welt der Pariser Haute Couture. Ein eigens gestalteter Chronograph fährt beim Starten des Motors aus der Armaturentafel empor, das berühmte Pariser Hufnagelmuster, mit dem einst Zifferblätter von Uhren verziert wurden, veredelt viele Elemente des Interieurs.

DS Automobiles will sich im Stellantis-Haus als Premiummarke etablieren. Zumindest was die Verarbeitung und die Materialwahl angeht, ist dieses Ziel schon erreicht. Auch auf technischer Seite sieht es mit zahlreichen sinnvollen Besonderheiten, etwa der hochwertigen Focal-Audio-Anlage ebenfalls gut aus. Wohin die Reise geht, wird sich aber vermutlich erst dann zeigen, wenn es nur noch Elektroautos unter dem DS-Logo im Angebot gibt. Denn auf diesem Sektor sind andere, etwa Hyundai, Kia oder Genesis, schon einen Schritt weiter. (Michael Kirchberger/cen)

Daten DS 7 E-Tense 4x4 360

Länge x Breite x Höhe (m): 4,59 x 1,89 x 1,62

Radstand (m): 2,74

Antrieb:: 4-Zyl.-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung, 2 E-Motoren, Allrad, 8-Gang-Aut.

Systemleistung: 265 kW (360 PS)

Max Drehmoment: 520 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,6 Sek.

Batteriekapazität: 14,2 kWh

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,8 Liter / 18,7 kWh

CO2-Emissionen: 40 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1900 kg / max. 575 kg

Kofferraumvolumen: 555–1750 Liter

Wendekreis: 11,8 m

Preis: 62.490 Euro

Bilder zum Artikel



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
