



Martijn Verhoef
12 december 2024

Frans vakmanschap

Het merk DS weet zichzelf telkens verder uit te vinden en krijgt daartoe ook alle gelegenheid van het moederbedrijf Stellantis. Van de compacte DS 3 waar het allemaal mee begon, tot een uit de kluiten gewassen SUV die het premium merken als Mercedes-Benz en Audi lastig moet maken. Maar uitgesproken elektrisch was het allemaal nog niet. Er zijn wel een elektrische DS 3 en DS 4, maar die zetten niet echt nieuwe maatstaven op technisch vlak. Hoe anders is dat met de DS N°8, het nieuwe en altijd elektrische topmodel van het merk. En als je misschien denkt dat we een verkeerde toetsencombi hebben gebruikt; dit is echt de nieuwe modellen aanduiding van DS.

Net als bij luxe parfums wordt het nummer met het bekende symbool aangeduid in de merknaam en noemen we dit dus de DS no. 8. Deze koerswijziging komt niet uit de lucht vallen en geeft aan dat het merk nog verder omhoog op de premiumladder wil klimmen. De uitstraling en technische prestaties van het model passen daar goed bij, tijd om uitgebreider kennis te maken met de DS N°8.



Volop verlicht

Meer dan ooit (hoewel de zakensedan DS 9 al een flinke gooi naar het topsegment was) weet DS met de NÂ°8 Franse extravagantie en originaliteit te bundelen tot een heel kenmerkende en daardoor ook behoorlijk smaakgevoelige maar sprekende cross-over. Want zo kunnen we de koets toch wel typeren, al zit er zeker een vleugje SUV coupÃ© en sedanvorm in. Het is maar vanuit welke hoek je de auto bekijkt en dat maakt de NÂ°8 wel lastig te typeren. En waarschijnlijk is dat precies waar de ontwerpers naar op zoek waren, want hoeveel originaliteit is er nu echt nog te krijgen in autoland?

De auto boort dus als het ware een nieuw segment aan, een hoge zakenlimousine met coupÃ©trekjes. De aerodynamica is enorm belangrijk voor elektrische auto's en daar is goed op gelet bij het ontwerpen van deze DS. Het maakt dat de auto een stuk verder komt dan Stellantis-neven op hetzelfde platform. Dit terwijl de afmetingen fors zijn, met 4,82 m lengte en 1,90 breedte een stukje groter dan de e-3008 die dezelfde genen deelt. Niet alleen met strak lijnenspel en bijzondere kleurstellingen weet de DS te verbazen, ook in het donker springt de NÂ°8 in het oog.

Door de verlichte grille (DS noemt het Luminascreen), een verlicht merklogo en de kenmerkende koplampsignatuur en driehoekige achterlichten moet je de auto van veraf herkennen.

Je kunt ervoor kiezen om de auto in één carrosseriekleur uit te voeren, maar het hogere uitrustingsniveau stelt je in staat om twee kleuren te combineren. Dan heb je vervolgens de keuze om alleen het dak contrasterend diepzwart te maken, of ook de voorklep mee te nemen. Overigens is er verder niet heel veel keuze in het kleurenpalet, het nieuwe Topaz Blue is de enige niet zwart-, wit of grijsgetinte kleur.



Sterrenhemel

Het exterieur lijkt regelrecht uit een conceptstudio te zijn getrokken, niet voor niets zijn de raakvlakken met de conceptcar Aero Sport Lounge - dat het merk eerder toonde zo groot.

Vanbinnen weet DS de boel net zo goed anders aan te pakken, om daarbij het comfort en wellnessgevoel van de inzittenden als uitgangspunt te nemen. Er zijn om te

beginnen heel veel mogelijkheden om het interieur aan te kleden, al hangt het en ander wel af van welk uitrustingsniveau je kiest. Er zijn een aantal zaken die het meest in het oog springen, zoals het stuurwiel, de middenconsole en de fraai vormgegeven geluidsbox behuizing. Het stuur is X-vormig, en naast dat dit onderscheidend is qua ontwerp moet dit ook een beter zicht op de digitale tellerwinkel bieden. Ga je voor het nappalederen interieur, dan is de airbag in het stuurwiel met mooi gestikt leder afgedekt.

De middenconsole springt in het oog door de zwevende vormgeving en twee niveaus. Handig om spullen uit het zicht weg te bergen en mooi dat de opbergvakken met Alcantara zijn bekleed. Dat zijn toch wel details die het luxegevoel verder doen toenemen. De opvallende sfeerverlichting en unieke bedieningsknoppen maken de middenconsole verder af. De lichtanimatie die erin is verwerkt moet zorgen voor de sfeer van een sterrenhemel.



Lasergestuurd

De luidsprekerroosters zijn de laatste eye catchers. Met lasergestuurde precisie zijn de

openingen van de roosters gecreëerd, terwijl ze mooi doorlopen in de deurpanelen van de DS. En met het optionele Focal 3D audiosysteem met veertien geluidsboxen verspreid door het voertuig moet de Hifi-ervaring in dit topmodel ook tiptop in orde zijn. Zeg je DS, dan zeg je nappalederen zetels met horlogebandstructuur. Tenminste, zo zijn wij. Gelukkig is dat nog steeds een mogelijkheid om je DS mee uit te rusten en wordt het leder nu op een meer milieuvriendelijke wijze geleverd. Maar als je dat niet ver genoeg gaat, zijn er ook een aantal diervriendelijke opties. Zo heb je blauwe Alcantara bekleding of stoffen opties in lichtgrijs, blauw en zwart. Er zijn in dat geval geen enkele dierlijke producten in het voertuig gebruikt.

Accenten in het interieur worden naar wens in lichtgoud uitgevoerd, wat nog meer een gevoel van luxe opwekt. En je zit toch al niet zonder dat gevoel in de DS, want met verwarmde, ventilerende en masserende stoelen voor- en achter weet de Fransoos het zijn inzittenden naar de zin te maken. Bovendien is het stuurwiel verwarmd en worden er zelfs nek-warmers aan de inzittenden voorin geboden.

Zo kom je op een wel heel comfortabele manier op je eindbestemming. En hoewel we nog niet in de auto hebben gereden, hadden we al wel uitgebreid de kans om voor- en achterin te zitten. Daar valt op dat je genoeg hoofd- en beenruimte hebt, ondanks het aanwezige panoramadak. Dat dak kan overigens niet open en is ook niet af te dekken met een zonwering, maar de thermische laag in het glas moet voldoende bescherming bieden volgens DS. Met zijn afmetingen en kofferruimte moet hij het auto's als de Polestar 4, Tesla Model y en Audi Q4 lastig kunnen maken.



Vol met nieuwe en bekende techniek

Maar om met dat soort auto's het gevecht aan te gaan, moet je de technische eigenschappen zeker op orde hebben. En dat heeft DS, want de Fransen bieden een rijbereik van 750 kilometer, een vermogen tot 350 pk en optionele vierwielaandrijving. Mooi in theorie, maar DS vindt het nog belangrijker om te benoemen dat de auto ook in de praktijk met veel snelwegkilometers prima voldoet. Een rit van Parijs naar Lyon (450 km) moet bij een gewone koerssnelheid van 130 km/h zonder tussentijds opladen geklaard zijn. En als je toch moet snelladen, is het laadvermogen van 160 kW (dat volgens de getoonde statistieken ook nog eens heel constant wordt afgegeven) goed om binnen een halfuur weer van 20-80% te laden.

Op technisch vlak belooft de auto dus echt een voorloper te zijn, gelukkig zijn er ook een aantal zaken die concurrenten allang bieden, maar nu ook in een Stellantis-product beschikbaar komen. Zo biedt de N°8 one pedal drive, waarmee zonder het rempedaal te bedienen de auto tot stilstand wordt gebracht en waarmee eenvoudig energie wordt teruggewonnen voor de batterij. Bijkomend voordeel is dat er nu eindelijk auto-hold functionaliteit is. En er zijn een aantal hulpsystemen en andere technologieën

waarvan we blij zijn dat ze weer beschikbaar komen. Zo is er Night Vision leverbaar, waarmee de auto in het donker scant op overstekend wild of een verdwaalde fietser. Met de Pixelvision koplampen kun je altijd met grootlicht rijden, zonder dat je medeweggebruikers of jezelf verblindt. Het systeem houdt nu namelijk nog veel beter rekening met reflectie van verkeersborden en kruisend verkeer. Verder kun je de DS op de 'automatische piloot' zetten, zodat de auto zelf binnen de lijntjes blijft, maar desgewenst ook zelf inhaalt.



Groot of extra groot

De DS zal beschikbaar komen met een grote batterij van 74 kWh (zeker meer dan 500 km rijbereik) en als Long Range met 97,2 kWh capaciteit. Die laatste is er met zowel voor- als vierwielaandrijving. Het verste kom je met de grote batterij en voorwielaandrijving, want dan ligt de gecommuniceerde actieradius van 750 kilometer in het verschiet. Goed nieuws voor de caravantrekkers onder ons: je mag tot 1.600 kg trekken met dit luxepaard.

We kunnen helaas nog geen prijs plakken op de DS NÂ°8, al duurt het niet lang meer

voordat je de auto kunt gaan bestellen. Reken op een prijs die een stukje hoger zal liggen dan die van de e-3008 en Grandland, maar zeer concurrerend ten opzichte van de premium competitie. Ergens midden de 50 mille moet de vanafprijs komen te liggen, terwijl de grotere batterij voor begin 60.000 beschikbaar moet komen.

Wij zijn benieuwd hoe de DS in de praktijk zal presteren, maar deze eerste kennismaking stemt in ieder geval erg hoopvol.