

DS Automobiles è una casa automobilistica francese nata nel 2014, che fa parte del Gruppo PSA composto da Peugeot, Citroën e Opel. Il nome deriva dalla sigla che fu inventata nel 1955, quando venne lanciata la Citroën DS, celebre modello progettato dall'italiano Flaminio Bertoni e dal francese André Lefebvre. DS era l'acronimo di Désirée Spéciale (ossia "desiderata speciale"), ma se pronunciata in francese tutta d'un fiato, suonava anche come "déesse", che significa dea. La vettura, modificata in varie generazioni, rimase in listino fino al 1975. Inizialmente, la sigla DS ha contraddistinto una linea di vetture all'interno

Da un modello iconico a un brand di prestigio



della gamma Citroën, inaugurata con la DS 3, basata sul pianale della Citroën C3, che ha visto la luce al Salone di Ginevra del 2010, riscuotendo un buon successo di vendite. Nel 2011 nacquero anche altri due modelli, denominati DS4 e DS5, anch'essi caratterizzati da una ricerca stilistica personale, sia nella carrozzeria che nell'abitacolo. Nel 2014, viene concretizzata l'intenzione di rendere il marchio DS indipendente da quello del "double chevron": oggi il brand francese in Italia ha scelto di concentrarsi sul settore dei crossover-Suv e ha due nuovissimi modelli a listino, la 3 Crossback e la 7 Crossback, declinati anche in versione elettrificata.

Guidare una DS, l'avanguardia con stile

ALBERTO CAPROTTI

Esclusività, stile, avanguardia. Esistono valori che nel mondo dell'automobile continuano a fare la differenza e che stanno alla base della crescita anche di un marchio giovane come DS che festeggia proprio in questi giorni i suoi primi cinque anni di vita. Casa madre Psa aveva già due eccellenti brand di volume (Peugeot e Citroën), ai quali si è successivamente aggiunta Opel, ma al Gruppo serviva un marchio premium che riassume la qualità di un livello superiore dedicata a una clientela ancora più esigente. Ecco allora una gamma originale e aggressiva nel design, composta dalle nuove DS3 Crossback e DS7 Crossback ad alimentazione tradizionale, declinate entrambe però anche in

versione elettrificata nella gamma E-Tense: rispettivamente cioè il primo B-Suv 100% elettrico e il primo Suv premium ibrido ricaricabile con 50 km di autonomia in modalità zero emissioni. Non solo prodotto però, perché l'offerta DS prevede un curatissimo approccio ai servizi per il cliente attraverso il programma "Only You" dedicato a chi vuole il massimo dell'assistenza sulla propria vettura. Il primo di questi servizi è DS Service Valet, che prevede la consegna a domicilio della vettura dopo l'acquisto e il ritiro e riconsegna dell'auto dall'officina dopo le operazioni di manutenzione programmate. DS Assistance prevede invece l'assistenza stradale per otto anni. Con l'app MyDS è inoltre possibile programmare o attivare le ricariche dei due modelli elettrificati direttamente dal te-

Nato cinque anni fa come marchio autonomo ha fatto dell'esclusività e dei servizi ai clienti la sua formula vincente

lefono, più molti altri servizi dedicati. Audacia costruttiva, tecnologia e massima attenzione al cliente diventano quindi le parole d'ordine del marchio che si avvale di punti vendita (i DS Store e DS Salon) che non sono allestiti come le classiche concessionarie, ma come boutique di lusso, dove i clienti possono prolungare un'esperienza iniziata su Internet, configurando i modelli con la realtà virtuale di DS Virtual Vision. «Sappiamo bene che il nostro è un percorso lungo e che occorrerà tempo per raccogliere risultati di mercato significativi - ha spiegato Yves Bonnefont, direttore generale di DS - ma abbiamo fiducia nella nostra strategia che prevede il lancio di un nuovo modello all'anno, tutti con versione elettrificata, e con tecnologie introdotte in anteprima e in alcuni casi in

esclusiva nel Gruppo Psa. I feedback ricevuti sulla costruzione dell'universo DS ci confermano che stiamo dando al mercato qualcosa di diverso. Il marchio è inserito in un grande Gruppo ma agile come una start up. Anche per questo chiuderemo il 2019 in crescita pur non essendo alla ricerca di volumi di vendita a tutti i costi». La previsione di Bonnefont pare realistica, considerando la buona accoglienza riservata dal mercato alla nuova DS7 Crossback che ha totalizzato la metà delle 53mila unità vendute lo scorso anno a livello globale, e dalla prevedibile "pubblicità" positiva a livello di immagine regalata dalla Formula E, dove DS si sta confermando prima al mondo nella maggiore competizione dedicata alle vetture elettriche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Spirito e forme anticonformiste, alta tecnologia e dettagli raffinati: il nuovo crossover "premium" punta a un pubblico giovane

DAMIANO BOLOGNINI COBIANCHI

Anticonformista nello spirito oltre che nelle forme, la DS3 Crossback è una vettura che colpisce per l'aspetto, conquista per la sostanza dei contenuti e convince per la piacevolezza della guida, specie con il cambio automatico. Tecnologicamente avanzata, sia a livello costruttivo sia per dotazione di dispositivi, questa crossover compatta nasce sulla piattaforma modulare CMP del gruppo PSA, progettata per ospitare anche l'alimentazione elettrica. Nelle più convenzionali versioni a benzina e a gasolio, abbinate alla "traction avant", dispone di motori di potenza fra i 100 e i 155 Cv, sufficientemente brillanti per far divertire al volante.

"Stilosa" nei suoi dettagli scintillanti e appariscenti, al limite del kitsch nel caso delle cromature sul tunnel centrale, punta ad ammaliare chi ama distinguersi sempre, anche al volante, e considera l'auto un oggetto che deve regalare piccoli piaceri quotidiani oltre che trasportare con comfort e sicurezza. Il suo abito lungo 4,2 metri è confezionato all'insegna della praticità e già con la fuoriuscita delle sue maniglie a scomparsa ammicca vezzosa a chi si avvicina con le chiavi in tasca. Provata con il motore a benzina 1.2 PureTech per



LA PROVA SU STRADA

DS3 Crossback, il bello fuori dagli schemi

le strade di Roma e delle colline capoline, è risultata adeguatamente agile nella variante da 130 Cv, briosa e divertente da gestire con il 155 Cv abbinato al cambio automatico a 8 rapporti. In città mostra sempre la verve giusta per svicolare nel traffico con entrambe le varianti del 3 cilindri di 1.199 cc. In autostrada, risulta silenziosa e pronta al sorpasso, specie con la versione più potente.

Sempre sicura e pronta nella risposta ai comandi, ha nel lunotto piccolo un neo e nel comfort acustico un pregio. Le sue dimensioni (4.188 mm di lunghezza, 1.988 mm di larghezza e 1.534 mm di altezza) permettono di non far impazzire chi la conduce nella caccia al posteggio e assicurano uno spazio interno adeguato per viaggiare in relax. Lo stile dell'abitacolo è caratterizzato da un tema a

rombi, sviluppato nella strumentazione, nella forma di elementi funzionali di contorno come i tasti sulla plancia, negli elementi di finitura. Raffinata la lavorazione a trapezi delle poltrone rivestite in pelle, proposte per l'esclusiva serie limitata di lancio. Il listino con tre allestimenti (So Chic, Business e Performance Line) parte dai 26.200 euro della 1.2 100 Cv. L'elettrica e-Tense invece è già pre-

notabile, con prezzi da 39.600 euro. Per Francesco Calcarà, managing director di DS Automobiles Italia, è questa una vettura «che avvicina il marchio di lusso del gruppo PSA a un target più giovane rispetto a DS7 Crossback: automobilisti cioè tra i 35 e i 54 anni che vivono i trend del momento e sono attratti da tutto ciò che è tecnologico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN PISTA L'EVOLUZIONE DEL MARCHIO

Dal Mondiale alla strada Tocca a elettrico e ibrido



La DS Techeetah di Eric Vergne impegnata nel Mondiale di Formula E

L'esperienza e i successi maturati in Formula E alla base dell'evoluzione delle versioni 100% elettrica DS3 Crossback E-Tense e ibrida plug-in DS7 Crossback E-Tense 4x4

Dalla pista alla strada, a volte è solo uno slogan, per DS invece è il primo passo per lo sviluppo e la comprensione della mobilità elettrica. Dopo aver vinto il titolo mondiale 2018 di Formula E con Jean Eric Vergne, un passato in F1 coi colori Red Bull e da collaudatore della Ferrari, il team DS Techeetah sta dominando anche l'attuale Mondiale sempre con Vergne al volante. E proprio partendo dai successi del team DS nell'unica categoria monoposto per vetture elettriche, il pilota francese e il suo compagno di squadra André Lotterer hanno contribuito alla conoscenza e alla soluzione dei problemi legati alle vetture elettriche. Ovvero come avere batterie più leggere, di lunga durata, meno inquinanti e dai tempi di ricarica più rapidi. E come gestire la potenza in garanzia forte senza consumare troppa energia. Tutte problematiche che le auto stradali devo affrontare nella fase di sviluppo.

Forte di queste esperienze, DS ha di recente presentato la serie E-Tense, ovvero l'elettrificazione della gamma che prende spunto proprio dalle esperienze della squadra campione del mondo 2018. I primi modelli sono stati presentati lo scorso aprile durante l'EPrix di Roma e si tratta di un Suv DS3 al 100% elettrico denominato DS3 Crossback E-Tense, e il più grande DS7 Crossback E-Tense 4x4 a tecnologia ibrida plug-in. Questi due modelli sono infatti i primi esemplari di una tran-

sizione elettrica che il Gruppo francese vuole completare entro il 2025, quando tutti i modelli dei brand saranno elettrificati. L'esperienza nel recupero di energia in frenata, tipico delle monoposto di Formula E, è stata utilizzata per DS3 Crossback E-Tense e lo stesso dicasi per il pacco batterie, agli ioni di litio, con una potenza di 136 CV (100 KW) e 260 Nm di coppia con le batterie alloggiati in basso in zona centrale e con una autonomia di 320 Km. Per non perdere lo spirito agonistico sono previste tre modalità di guida: Eco, normale e sportiva per garantire prestazioni eccellenti. Basti dire che l'accelerazione è bruciante, da 0 a 50 km orari in appena 3 secondi e 3 decimi. Roba da corsa, appunto. Per DS7 Crossback ibrido plug-in invece l'autonomia in full electric è di 50 km, ma a una velocità massima di 135 km/h. Davvero sorprendente e intrigante, specialmente perché con l'accoppiata dei due motori si ha una trazione integrale che aggiunge molto pepe alla già ottima DS7 di base tradizionale. Quindi, dalla pista alla strada, mai così vero come in questo caso, dove i successi del team DS Techeetah e di Jean Eric Vergne, possono essere utilizzati da chiunque si metta al volante di una vettura elettrica di ultima generazione. Anche questo è progresso, divertimento e rispetto per l'ambiente.

Paolo Ciccarone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALLA SCOPERTA DEL SUV FRANCESE

Si chiama DS7 ed è un salotto che viaggia

PAOLO CICCARONE

Si chiama DS7 Crossback il Suv in salsa francese che fa dei dettagli di lusso e delle rifiniture di buon gusto i suoi punti di forza. Anzi, nella versione Performance Line che abbiamo provato, si sfiora l'opulenza assoluta, con particolari estremi, ma di gran classe, che la rendono godibilissima per chi vuole vedere e toccare con mano un salotto di classe mentre viaggia. L'impatto è stupefacente: dalla plancia, ai particolari raffinati sulle maniglie. E poi i sedili, sportivi, rifiniti bene e con una qualità al tatto che piace. Un Suv che sfiora i 4,60 metri di lunghezza che si guida però senza difficoltà. Qui entra in gioco la base costruttiva PSA di alto livello. Nonostante le dimensioni, il raggio di sterzata è infatti molto buono, facile da usare in città. Con prestazioni e consumi siamo sui 15-16 km al litro, con punte di oltre 18 in autostrada a filo di gas. Come dire perfetto per mole, ingombri e portafoglio.

Ottimo il confort di marcia, ci pensano il software e le sospensioni di DS7 a fare la differenza. Infatti l'impressione è di galleggiare, di girare il volante e non percepire cosa stai facendo davvero, come dire che il sistema improntato al confort assorbe tutte le asperità, dossi, tombini, buche. Appena si passa in Sport, cambia pelle. Cambia il suono del motore diesel, gli scarichi più aperti, ma cambia soprattutto l'assetto. Si abbassa, senti che la gamba diventa una tigre e comincia a mordere l'asfalto. In un piccolo gesto, un tasto da premere, cambia la vita e la filosofia di DS7, da "comodosa" a sportivissima. Con questa modalità l'assetto è molto divertente, il motore canta di più e i consumi non vanno oltre la soglia di guardia. In quanto a sicurezza, poi, non manca niente. Gli ADAS ci sono tutti, dalla frenata automatica, all'avviso di stanchezza del conducente, ai vari sensori. Tutto quello che serve, anzi troppo perché tanti sistemi diversi rischiano di confondere, ma DS7 segue il filo attuale delle auto superconnesse e adeguate al traffico per cui non c'è da stupirsi. Prezzi: si parte da



circa 39 mila euro (versione Business motore Hdi 177cv) e si arriva ai 40.950 della Grand Chic. Poco da aggiungere in quanto ad optional, ma i 42 mila euro alla fine si superano facilmente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA