



DS AUTOMOBILES

DS BRAND BOOK

ÉDITORIAL

はじめに

« Dès sa création en 2014, la marque automobile française DS s'appuie sur un héritage exceptionnel, celui de la DS 19 née en 1955. Cette voiture légendaire porte les valeurs d'innovation, d'excellence et d'avant-garde. Avec sa sœur, la SM, elles sont le symbole de l'automobile française haut de gamme.

Comme la DS de 1955, les DS d'aujourd'hui marient style remarquable et technologie, confort et dynamisme, matériaux nobles et raffinement. L'histoire se poursuit afin que ces deux lettres continuent d'incarner le luxe automobile à travers le monde. »

“2014年に独立したフランスの自動車ブランドDSは、1955年に誕生した伝説の名車DS 19の輝かしい歴史を継承するブランドです。DS 19は、革新的で極めて上質であり、なおかつアヴァンギャルドな価値を備えていました。DSは後に登場したSMとともにフランスプレミアムカーのシンボルとなっています。

現在のDSモデルにおいても1955年当時のDS同様、唯一無二のデザイン、テクノロジー、快適性、選び抜かれた素材、洗練を一台に凝縮しています。これから先も、DSの2文字はプレミアムカーにおける比類なき象徴として知られていくことでしょう。”

Yves Bonnefont
Directeur général de la marque DS

Yves Bonnefont(イヴ・ボヌフォン)
DSブランドCEO

LES PÈRES DE LA DS

DSの父

Lancé en 1938 à l'initiative de Pierre Boulanger afin de remplacer à terme la Traction Avant, le projet VGD n'aboutit que 17 ans plus tard avec la sortie de la DS 19 en octobre 1955. Trois hommes s'impliquent particulièrement dans son étude et sa mise au point. Le premier, André Lefèbvre, ingénieur aéronautique de formation, est un fervent partisan des roues avant motrices, mais aussi de l'aérodynamisme, de la légèreté ainsi que du centrage des masses. Le deuxième, Paul Magès, ingénieur autodidacte, est le créateur de l'hydraulique. C'est lui qui invente la fameuse suspension hydropneumatique, mais aussi l'assistance hydraulique de la direction, du débrayage et du freinage de la DS. Enfin, l'Italien Flaminio Bertoni, styliste, sculpteur et peintre de talent, avec son équipe de dessinateurs, donne à la DS ses lignes tout aussi révolutionnaires qu'élégantes.

1938年、ピエール・ブーランジェはトラクシオン・アヴァンに代わる自動車を開発する目的でVGDプロジェクトを発足させました。このプロジェクトは17年後に実を結び、1955年10月、DS 19が市場に登場したのです。DS 19の設計開発では特に重要視すべき3人のキーマンがいます。元航空技術者アンドレ・ルフェーブルは、前輪駆動方式の採用を強く主張、さらに空気力学、軽量化、マスセンタリングを導入しました。ポール・マジェスは独学の技術者で、油圧システムを開発したほか、有名なハイドロニューマチック・サスペンション、油圧によるパワー・ステアリング、クラッチ、ブレーキをDSに搭載しました。そしてスタイリスト、彫刻家、画家でもあるイタリア人のフラミニオ・ベルトーニは、自分のチームを率いて革新的で優美なボディ・スタイリングをDSに施したのです。



Pierre Boulanger (ピエール・ブーランジェ)



André Lefèbvre (アンドレ・ルフェーブル)



Paul Magès (ポール・マジェス)



Flaminio Bertoni (フラミニオ・ベルトーニ)



DS 19 au Salon de Paris, 6 octobre 1955 (パリ・モーター・ショーでのDS 19.1955年10月6日)

LE SALON 1955, LA DS ENTRE EN SCÈNE À PARIS 1955年、パリ・モーターショーでDSが鮮烈デビュー

Le jeudi 6 octobre 1955, la DS 19 est présentée pour la première fois au Salon de l'Automobile de Paris. Sous la majestueuse voûte du Grand Palais, l'apparition de cette voiture que personne n'avait encore jamais vue suscite tout à la fois étonnement et admiration. Ses lignes d'avant-garde s'imposent immédiatement comme la nouvelle référence. Les visiteurs et les journalistes sont littéralement sous le charme. Quant à la concurrence, elle ne peut que saluer le génie de la nouvelle venue. Si 12 000 DS 19 sont déjà vendues à la fin de la journée, quand le salon ferme ses portes dix jours plus tard, quelque 80 000 commandes fermes sont enregistrées !

DSは1955年10月6日木曜日にパリ・モーターショーでデビューしました。グラン・パレの高い屋根のもとに展示されたDSは、驚きと賞讃をもって迎えられました。アヴァンギャルドなボディデザインは、ただちに新たな規範となりました。来場者やジャーナリストはこの新しい自動車の魅力に取りつかれ、ライバルの自動車メーカーもこの天才的な作品を褒め讃えるしかありませんでした。DS 19はモーター・ショーの初日だけでおよそ12,000台を販売しました。10日後、パリ・モーターショーが閉幕した時点では8万台が受注されたのです。

ANNÉES 50, LA DS PREND SON ENVOL !

栄光へ突き進んだ1950年代

La production de la DS démarre le 7 octobre 1955 à l'usine du quai de Javel à Paris (France), soit le lendemain même de sa présentation au Salon de Paris. Dans la rue, l'apparition des premiers exemplaires crée de fréquents attroupements tant elle est novatrice. Ses solutions techniques et esthétiques d'avant-garde suscitent une curiosité incessante, car, non contente d'être une véritable sculpture automobile, la DS est aussi un concentré de haute technologie. Par exemple, sa suspension hydropneumatique lui procure une tenue de route et un confort qu'aucune autre automobile n'avait jusque-là connus. Autre élément de sécurité inédit, son freinage à assistance hydraulique extrêmement puissant lui permet des distances de freinage tellement réduites qu'elles surprennent certains conducteurs lors de leur premier contact avec la DS.

DSの生産は、パリ・モーターショーでのデビュー翌日である10月7日にパリのジャベル工場ですでに始まっています。初期生産モデルのオリジナリティはずば抜けたものでした。この自動車が見せた先駆的な技術と美学の融合は、果てしない好奇心をかき立てました。DSは彫刻性を極めた外形の美しさだけでは飽きたらず、先進技術の開発へと集中していきました。ハイドロニューマチック・サスペンションがもたらすロードホールディング性能と快適さはそれまで誰も経験したことのないものでした。安全面にも新技術を取り入れたDS 19は強力な油圧ブレーキ・システムを備え、運転初心者でもごく短距離で制動停止することができたのです。



Line de montage de la DS à Javel, décembre 1955
(ジャベル工場のDSアッセンブリライン、1955年12月)



DS 19 dans le hall d'entrée de l'aéroport du Bourget, septembre 1958
(ル・ブルジェ空港ロビーに展示されたDS 19、1958年9月)



DS 19, octobre 1955
(DS 19、1955年10月)

ANNÉES 50... 1950年代…

Au cours des années cinquante, plusieurs versions sont déclinées à partir de la DS 19. Il y a tout d'abord l'ID 19 présentée en octobre 1956, puis les versions break apparaissent en 1958 en même temps que la DS 19 Prestige. La DS 19 marque aussi cette année-là une rupture en proposant un choix de teintes de carrosserie inconnues puisque leur nombre passe de quatre à huit ! Les premières retouches esthétiques apparaissent l'année suivante en 1959, avec une silhouette affinée par l'allongement des ailes arrière et l'adoption sur les ailes avant des grandes ouïes d'aération de type cendrier. Dès ses débuts la DS 19 connaît une véritable carrière internationale puisqu'elle est assemblée en Grande-Bretagne ainsi qu'en Belgique dès 1956, puis en Afrique du Sud à partir de 1959. Symbole de l'élégance et de l'avant-garde françaises, elle est bien sûr exportée dans toute l'Europe de l'Ouest, dans la quasi-totalité des pays du Commonwealth dont le Canada et l'Australie, ainsi qu'aux États-Unis où elle compte de nombreux inconditionnels.

1950年代にはDS 19のいくつかの派生モデルが発売されました。最初は1956年10月に発売されたID 19、次が1958年発売の上級バージョン、DS 19プレステージです。この年、DS 19の車体カラーは4色から8色へと増え、当時としては最多の選択肢を提供するようになりました。スタイリングの改良が最初に行われたのは1959年のことで、リア・ウィングを長くし、大型の灰皿型エア・ベントをフロント・ウィングに追加しました。DS 19は国際的にも展開され、1956年には英国とベルギーで、1959年には南アフリカで組み立てを開始しました。フランスのエレガンスと前衛の象徴として、DS 19は西欧、あるいはカナダやオーストラリアなどの英連邦諸国、そして米国に輸出され、熱狂的ファンを生み出したのです。

LA DS PRESTIGE, VOITURE DE MAÎTRE

お抱え運転手が運転するDSプレステージ

Dès le Salon de Paris du mois d'octobre 1958, la DS 19 est présentée avec un aménagement de voiture de maître qui, outre une peinture exclusivement noire, comprend une séparation chauffeur avec glace descendante, une sellerie grise avec banquettes avant et arrière garnies respectivement de cuir et de tissu Jersey. Baptisée DS 19 Prestige, elle est commercialisée à partir du mois de juin 1959 et peut alors recevoir en option un interphone, un poste autoradio et un téléphone. Offrant un confort d'exception, elle s'impose dès lors brillamment comme la voiture des grands dirigeants tant politiques qu'industriels. Au fil des ans, celle-ci bénéficie des mêmes évolutions techniques que la DS, et sa commercialisation ne prend fin qu'au mois de janvier 1975.

ショーファードリブン仕様のDS 19が1958年10月、パリ・モーターショーで発表されました。黒い車体、運転手と後部座席を仕切る昇降式のガラス板、前部および後部の座席はそれぞれレザーとジャージ織で覆われていました。DS 19プレステージと名付けられたこのモデルの発売は1959年6月のことで、インターフォン、ラジオ、電話がオプションで用意されていました。群を抜く快適さで、パリの大物政治家や一流企業の社長たちが競って購入しました。長年にわたり、標準仕様のDSと同様の技術的なアップグレードが施され、DSは1975年1月にその製造を終了しています。



Intérieur de la DS Prestige, octobre 1970
(DSプレステージのインテリア 1970年)



VICTOIRES AU MONTE-CARLO, UNE CONCURRENTE EFFICACE

レーシング・カーとしてモンテカルロ・ラリー優勝も

En janvier 1956, soit trois mois après sa présentation, la DS 19 prend pour la première fois le départ du plus prestigieux des rallyes. Si elle est septième au général, elle se classe aussi et surtout première dans la catégorie Voitures de 1 300 à 2 000 cm³ et première voiture française. Et les six voitures engagées sont toutes à l'arrivée. En 1959, l'équipage Coltelloni-Alexandre-Desrosiers mène l'ID 19 à la première place du classement général. La même année, la Marque remporte la Coupe des constructeurs. Au fil des éditions, il s'ensuit alors toute une série de places d'honneur particulièrement admirables. En 1966, la DS, en version « 21 », remporte la victoire suprême en terre monégasque avec la performance de l'équipage finlandais Pauli Toivonen-Ensio Mikander. Grande routière, la DS s'impose aussi comme une sportive redoutable !

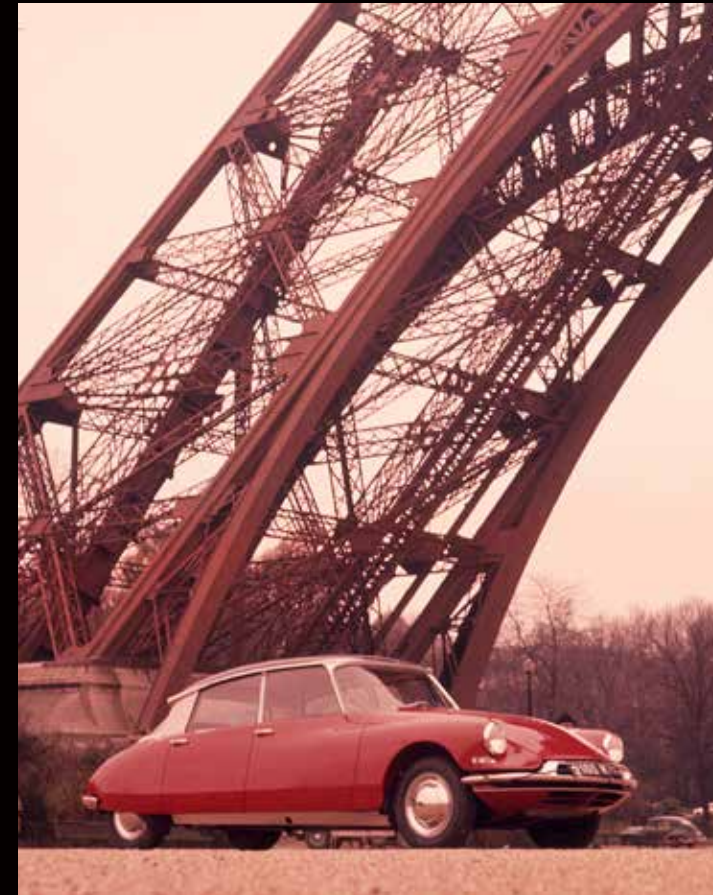
パリ・モーターショーに登場した3か月後、DS19は1956年1月のモンテカルロ・ラリーに出場しました。フランスの自動車としてトップの成績で、総合7位、1300～2000ccクラスで優勝、出走した6台すべてが完走しています。1959年には、ID 19で出場したコルテローニ/アレクサンドル/デロズイエのチームが総合優勝を果たし、同年マニユファクチャラーズ・カップのタイトルを獲得しました。その後は上位入賞の常連となり、1966年、フィンランドのパウリ・トイヴォネンとエンシオ・ミカンダーがドライバーを務めたDSの“21”バージョンがモンテカルロ・ラリーで優勝しました。公道で快適な運転ができるだけでなく、レーシング・カーとしてもDSはその優秀さを実証したのです。

ANNÉES 60, LA DS TOUJOURS DEVANT

他を寄せ付けなかった1960年代

Au cours des années soixante, la DS 19 s'affirme plus que jamais comme une grande routière raffinée et confortable. Il y a tout d'abord la présentation de la version cabriolet en octobre 1960 puis, en mars 1961, elle fait l'objet de sa première évolution mécanique. Son moteur voit en effet sa puissance passer de 75 à 83 ch lui permettant une vitesse de pointe de 150 km/h ! Au mois de septembre suivant, elle reçoit une nouvelle planche de bord entièrement noire et soulignée par un bandeau gris clair sur laquelle, en option, il est possible de monter un poste autoradio comme sur la DS Prestige. En 1962, la DS connaît la première modification de sa face avant, elle perd ses grilles sur les ailes, le pare-chocs reçoit deux butoirs en caoutchouc en pointe de flèche et le bouclier inférieur est redessiné. Cette modification améliore aussi l'aérodynamisme lui permettant ainsi de réduire sa consommation et d'atteindre 160 km/h.

1960年代に入り、洗練され、快適に運転できる自動車として、DS 19の地位は確立されていきます。1960年10月にはカブリオ・バージョンが発売され、1961年3月にはパワートレインで初めてのアップグレードが実施されました。エンジン出力は75馬力から83馬力になり、最高時速は時速150kmに達しました。1962年9月、新しくなったDSのオールブラック・ダッシュボードにはライトグレーのアンダーラインが施され、DS 19プレステージと同様、オプションでラジオを付けることができるようになりました。また、この年には初めてフロント・エンドのフェイスリフトが行われ、従来のウィング・グリルを廃止して2本の矢型ラバー・バンパー・ガードに変更したほか、下部バンパーも設計変更、空力学的改良、燃費の改善、最高時速160kmへの引き上げも同時に行われています。



DS 19 de 1960 au pied d'un des piliers de la tour Eiffel
(エッフェル塔脚部のDS19、1960年)



DS 19, 1960
(DS19、1960年)



DS 21 Pallas, 1969
(DS 21 パラス、1969年)

ANNÉES 60... 1960年代…

En octobre 1965, un an après la sortie de la DS Pallas en 1964, sort une nouvelle DS recevant un moteur plus performant, de 2 175 cm³, délivrant 109 ch pour une vitesse de pointe de désormais 175 km/h ! En plus de la DS 19 proposée depuis 1955, ainsi désignée en référence à sa cylindrée, le catalogue s'enrichit donc de la DS 21. L'année 1967 est celle du nouveau visage de la DS qui, outre une réussite esthétique unanimement saluée, apporte une nouveauté en matière de sécurité avec le montage en série sur les versions haut de gamme Prestige, Pallas et Cabriolet, des fameux phares additionnels pivotants. La DS éclaire ainsi l'intérieur des virages avant même d'y entrer !

1964年にDSパラスが登場、その翌年の1965年10月には新型高性能DSが発表されました。この新型DSは2,175ccエンジンを搭載し、出力109馬力、最高時速175kmを実現しました。DS 21は1955年以来のDS 19ファミリーとなりました（名称は排気量を起源としています）。さらに1967年には大幅なフェイスリフトが行われ、誰もが賞讃する優れた外観はもちろんのこと、新たな安全機能として、ハイエンドのプレステージ パラス、カブリオに名高い可動ヘッドライトを装備しました。これによって、コーナーリングでの照射が可能になったのです。



DS 21, 1969
(DS 21、1969)

ANNÉES 60...
1960年代…

Après l'adoption en septembre 1968 d'une planche de bord uniformément noire et le remplacement de la DS 19 par la DS 20, l'année 1969 est marquée par l'apparition d'une planche de bord entièrement redessinée, comportant trois gros cadrans ronds et surmontée d'une visière sur toute sa largeur. Mais, 1969 est aussi et surtout l'année de l'apparition d'une modification mécanique de premier ordre. Le moteur de 2 175 cm³ de la DS 21 reçoit une injection d'essence à gestion électronique et voit ainsi sa puissance passer à 139 ch pour une vitesse de pointe dépassant maintenant les 185 km/h... Plus que jamais, la DS maintient et conforte sa position face à ses concurrentes en restant une voiture hors du commun à tous points de vue !

1968年にオールブラック・ダッシュボード、DS 19の後継車種であるDS 20が登場します。その後、1969年にはダッシュボードが改良され3個の大型ダイヤルが付けられたほか、ダッシュボード幅全体にバイザーが取り付けられました。しかし特筆すべきは1969年に行われたパワートレインの大幅なアップグレードです。DS 21の2,175ccエンジンに電子制御燃料噴射装置が組み合わされ、出力139馬力、最高時速185kmになりました。DSの競争力はさらに高まり、誰もが認める至上の一台としての地位を確立したのです。

DS 21, 1968
(DS 21、1968年)





DS 21 Cabriolet, 1966
(DS 21 カブリオ, 1966年)

DS CABRIOLET, QUATRE PLACES AU GRAND AIR

カブリオ:4人乗りのオープンカー

Chargé de l'aménagement des DS Prestige et réalisant pour son compte des cabriolets sur base DS depuis octobre 1958, le carrossier Henri Chapron se voit aussi confier l'étude et la réalisation du cabriolet DS usine. Après la réalisation de trois prototypes, la présentation a lieu au Salon de Paris au mois d'octobre 1960. La finition particulièrement soignée de cette voiture à la ligne épurée comprend une sellerie entièrement en cuir et, à partir d'août 1964, des éléments caractéristiques de la DS Pallas tels les phares additionnels et les enjoliveurs de roue spécifiques. Haut de gamme vendu presque deux fois le prix de la DS berline, la DS Cabriolet reste encore aujourd'hui une référence incontournable de l'esthétique et du raffinement automobile.

ボディ架装工房であるアンリ・シャブロンは、1958年10月から自社でDSプレステージをベースとしたコンバーチブルやDSをベースとしたオープンカーを製造していましたが、正式にDSカブリオの製造に携わることになりました。3つのプロトタイプが検討され、1960年10月のパリ・モーターショーでは新型車がお披露目されました。フル・レザーシート
の精細な内装に加え、1964年8月からは、DSのバラスの特長である複数のヘッドランプや専用ホイールカバーが導入されました。DSサルーンのほぼ2倍の販売量を誇るハイエンドモデルとして、DSカブリオは自動車の美学と洗練の規範となっています。



DS PALLAS, LUXE ET EXCELLENCE

DSパラス:贅沢と最上質

En octobre 1964, au Salon de Paris, la nouvelle DS Pallas offre un niveau de finition jusqu'ici jamais connu sur une voiture française de série. Elle se distingue des autres DS par un équipement soigné et particulièrement luxueux comprenant baguettes chromées, enjoliveurs spécifiques, feux arrière spéciaux à habillage chromé et phares additionnels. À l'intérieur, les sièges sont plus épais, les dossiers avant sont plus hauts et une sellerie cuir exclusive est disponible en option. La DS Pallas reçoit les mêmes teintes que les autres DS, mais elle peut aussi être livrée sur demande avec des peintures métallisées qui lui sont propres.

新型DSパラスがお披露目されたのは1964年のパリ・モーターショーで、それまでのフランスの自動車にはなかった装備が施されていました。他のDSモデルにもないラグジュアリーな装置があり、クロームのドアハンドル、特別な装飾、クロームで縁どられたリアランプ、補助ヘッドランプなどを備えていました。シートはさらに厚みを増し、背もたれは大きく、オプションとして革張りも用意されました。DSパラスのボディカラーは他のDSモデルと同じでしたが、メタリック塗装がラインナップに加わりました。

DS PRÉSIDENTIELLE, LA PLUS LONGUE DE SON ÉPOQUE

DSプレジデンシャル:最も長く使用されたモデル

Afin de remplacer la limousine réalisée sur base de Traction Avant par le carrossier Franay en 1955, la présidence de la République commande une nouvelle voiture d'apparat qui sera livrée à l'Élysée le 14 novembre 1968. Son cahier des charges prévoyait qu'elle devait être plus longue que la Lincoln alors utilisée alors par le président des Etats-Unis. Construite et aménagée par le carrossier Henri Chapron, cette DS unique mesure ainsi 6,53 mètres et reçoit un équipement des plus luxueux avec glace de séparation bombée et inclinée, sellerie entièrement réalisée en cuir marron, strapontin pour l'interprète, glaces électriques, climatisation, éclairages directs et indirects, interphone et mini-bar encastré.

フランス大統領は従来、ボディ架装工房であるフラネイの製造によるトラクシオン・アヴァンをベースに1955年に製造したリムジンを使用していましたが、これに代わるニューモデルが1968年11月14日にエリゼ宮に納入されました。全長は、その当時アメリカ大統領が使用していたリンカーンより長くすることが要求されました。この新しい専用車はアンリ・シャプロンが手がけたDSベースのモデルで、全長が6.53メートル、豪華な装備や、分離ウィンドウ、ブラウンの革張シート、通信用の折り畳み式シート、電動ウィンドウ、エアコン、直接と間接の照明、インターフォン、ミニバーを備えていました。



DS Présidentielle de 1968 carrossée par Chapron
(シャプロンが手がけたDSプレジデンシャル、1968年)

ANNÉES 70, L'ÂGE DE LA MATURITÉ 成熟の1970年代

En 1970 et 1971, les modifications apportées à la DS concernent essentiellement sa transmission. En septembre 1970, elle reçoit ainsi en série une boîte de vitesses à commande mécanique qui n'offre plus quatre, mais cinq rapports, puis, un an plus tard, une boîte de vitesses automatique à trois rapports de marque Borg-Warner. Avant de tirer définitivement sa révérence en juillet 1975, après 20 ans d'une carrière exemplaire, la DS connaît une ultime évolution lorsque la DS 21 est remplacée par la DS 23 en septembre 1972. Ce dernier modèle reçoit un moteur de 2 347 cm³ qui, avec l'injection d'essence électronique, délivre 141 ch pour une vitesse maximale de près de 190 km/h.

1970年と1971年のDSの改良はトランスミッションが中心です。1970年9月、DSのマニュアル・ギアは4速から5速になりました。さらにその翌年にはボルグ・ワーナー社製の3段自動変速ギアが導入されました。1975年7月、DSは20年の歴史に終止符を打ちましたが、その前の最後のモデルチェンジとして1972年9月にDS 21の後継車、DS 23がエンジン排気量2,347cc、電子制御燃料噴射方式、141馬力、最高時速190kmというスペックで発売されました。

DS 21, 1972
(DS 21、1972年)





SM, 1970
(SM, 1970年)

DE LA DS À LA SM, LA DIGNÉ HÉRITIÈRE DSからSMへ DSの名を受け継ぐにふさわしいSM

Lancée au mois de mars 1970 au Salon de Genève, la SM se présente comme la digne héritière de la DS. Les études qui ont abouti à cette grande routière ont d'ailleurs été menées sur la base de DS transformées pour l'occasion. Outre son moteur à six cylindres en V, elle porte en effet en elle tout l'ADN de cette dernière, tant du point de vue technique que du point de vue de l'équipement, du confort, du niveau de finition et des qualités dynamiques. Luxueuse et bénéficiant d'un style unique, elle est ni plus ni moins que l'aboutissement des idées qui ont fait la marque DS.

1970年3月、ジュネーブ・モーターショーで発表されたSMはDSの精神を継ぐにふさわしい車としてお披露目されました。SMはDSをベースとしたハイエンド車で、V6エンジンを搭載し、技術、装備、快適性、ハイクオリティな仕上げ、走行性能など、DSのDNAを受け継いでいます。豪華で独自のスタイルを持つ高級車であるSMは、DSブランドがこれまで培ってきたすべてを踏襲しています。



Intérieur SM de 1972
(1972年 SMのインテリア)

2015, LANCEMENT DE LA MARQUE DS

2015年、DSブランドの立ち上げ

2015年、DSの精神を端的に表したスローガン「DS AUTOMOBILES, SPIRIT OF AVANT-GARDE」を発表。DSブランドが立ち上げられました。1955年に生まれた伝説の名車DSを背景に、アヴァンギャルドの精神と最上級の品質を併せ持つフランス車の復活という構想は、個性を重視する顧客層から熱烈な支持を集めました。現在そのラインナップも、DS 3、DS 3 カブリオ、DS 4、DS 5、DS 5LS*、DS 6*、DS 7 CROSSBACKと拡大しています。さらに2016年には最先端のクリーンディーゼルBlueHdi搭載モデルを日本に導入し、環境性能の面でも先導的な役割を果たしています。そして2017年、日本初のDS専門ショールームDS SALON、DS STOREがオープン。DSならではのより充実したサービスの提供を目指します。

*中国でのみ販売



DS 5 (DS 5)



DS 4 (DS 4)



DS 3 CABRIO (DS 3 カブリオ)



DS 3 (DS 3)



DS 5LS (DS 5LS)



DS 6 (DS 6)



DS E-TENSE (DS E-TENSE)

DS E-TENSE, UN ÉCLAIRAGE DU FUTUR

DS E-TENSEが照らす未来

DS E-TENSEは2016年3月のジュネーブ・モーターショーで公開されたDS最新のコンセプトカーです。Eのイニシャルのとおり、モーターをパワーソースとし、402psの最高出力を誇る高性能クーペ。それ以上に衆目を集めたのは、アバンギャルドなデザインでした。その真価は同年9月に開催された“シャンティイ・アート&エレガンス・リシャル・ミル”というイベントで発揮されます。パリ近郊のシャンティイ城を舞台に、クラシックカーやニューモデルがその美しさとエレガンスを競うユニークなコンクールで、DS E-TENSEは見事1位に輝いたのです。DSが謳うアバンギャルドが、現代の人々の心を掴む美しさとエレガンスに通じることを、そのコンセプトカーは見事に実証したのです。



DS AUTOMOBILES

