

EXTRAIT DE L'AUTO-JOURNAL n°1069

J'ai conduit la DS ASL

Le monde d'après

Le concept-car DS ASL préfigure non pas un modèle à venir dans la gamme, mais une philosophie de silhouette qui sera dupliquée au sein de la future famille. Il casse les codes du luxe automobile. A bord, pas de cuir, mais de la paille et du satin de coton...

Par Christophe Bonnaud



Je secoue les mains. Le monde d'après est vraiment différent. Je me suis tartiné les phalanges de gel hydro alcoolique, je les agite pour les assécher car je ne suis pas certain que le revêtement du volant de la DS ASL, au dessin digne de celui de la voiture de Satanas et Diabolo, résiste à cet antiviral. Voici à peine dix minutes, l'immense concept-car DS était sous le dôme de la salle de présentation du centre de design PSA. Descendu sur la route par un ascenseur capable de supporter 5 tonnes (l'ASL pèse sans doute la moitié de cette limite), le prototype de style, véritable manifeste du design des DS de demain, m'attend à l'air libre. J'effleure la base de la ligne de care de la portière qui s'ouvre d'un mouvement lent, déployant quatre ailes imposantes. Voici un thème du concept qu'on ne retrouvera pas en série car, portes déployées, on ne parle plus de largeur, mais d'envergure. De l'aviation, la DS reprend aussi certains thèmes aérodynamiques (remarquez les ailerons sur le capot, en bout des ailes avant) mais à bord, on découvre un univers nautique, avec un mobilier qui singe celui des paquebots des plus belles années.



Lorsqu'elle était sous le dôme, cette DS m'impressionnait par ses cinq mètres de long et son gabarit. Ici, sur la route, elle en impose toujours autant et n'a pourtant rien à voir avec la perception que j'en avais voici dix minutes. Première réflexion : ce n'est pas un concept-car,

plutôt un dream-car. De ceux qui réjouissaient mes années d'adolescent. Je croise le regard ébahi d'un chauffeur de bus qui écarquille les yeux et s'appuie sur son volant, tout en se relevant de son siège pour coller son nez au pare-brise. Sa femme ne le croira pas ce soir. Coller son nez au pare-brise : je pourrais presque en faire autant à bord de l'ASL car il est tout proche, je peux le toucher de la main. Avec la déferlante des monospaces puis des SUV, j'avais oublié qu'on pouvait encore accomplir ce geste anodin. Le montant de pare-brise est lui aussi tout proche, et je retrouve les sensations d'être au volant d'une vraie berline, avec un long capot plat, très statutaire. Je ne suis pas engoncé pour autant : la planche de bord n'est pas envahissante, composée d'une lame supérieure recouverte de brins de paille collés et d'un vaste plan inférieur habillé de satin de coton. Sur ce dernier, des informations pour le passager sont diffusées grâce à des projections venant du dessous de la lame supérieure. Face à moi, il n'y a pas de combiné. Un éclairage dédié projette sur le satin de coton, en lieu et place du bloc d'instrumentation, toutes les informations nécessaires à la conduite, notamment la vitesse et l'autonomie des batteries. Une sensation de plénitude et de sérénité m'envahit alors : ces messages de couleur neutre (blanche) projetés sur le satin, reposent et détendent.



J'imagine déjà une DS de 2025 avec une simple lame supportant le rétro-éclairage et diffusant les infos sur le tissu de planche de bord. Pas de plastique, pas d'écran, pas d'aiguilles, pas de voyant anxiogène. Rien qu'un tissu qui me parle. J'adoube et je coche la case. L'impression qui domine lorsque vous prenez en mains l'ASL, c'est cette continuité du concept extérieur vers l'intérieur : vous êtes à bord d'un coupé avec sa sensation d'une bulle intime avec ce pare-brise de taille réduite, tout en jouissant du volume habitable d'une limousine et d'une position de conduite haute. Le volant est à l'inverse implanté très bas. Mes mains - sèches - se contentent de se poser sur sa partie supérieure cerclée de bagues en laiton. Impressionnante de l'extérieur, l'ASL se conduit comme un (gros) vélo. Électrique donc. La fiche technique annonce 680 ch, une batterie de 110 kWh et une autonomie de 650 km. Si la bête est effectivement roulante, ce qui devient rare pour un concept-car, elle est également facile à prendre en main. Même son rayon de braquage est correct, grâce à l'implantation de la machine électrique sur le train arrière et non à l'avant. Première contrainte que je m'impose, éviter de « se faire une jante » car chacune d'elles, uniques, coûtent le prix d'une berline ! La DS ASL s'intègre finalement parfaitement dans le trafic et

génère lors de son déplacement bien plus d'étonnements que ne l'engendrerait une *supercar*. Concentré sur ma conduite, j'en oublierais presque d'évoquer le système des commandes haptiques du système infotainment. Elles se contentent d'un geste dans l'espace et vous caressent la paume de main par le biais d'ultrasons, pour valider votre choix. Après la réalité augmentée, voici le contrôle de gestuel augmenté ! Et que dire des deux places arrière ! Le même traitement et les mêmes matériaux qu'aux places avant s'y retrouvent. Le long empattement autorise une habitabilité digne de la SM Présidentielle ! Pompidou, amoureux automobile, l'aurait-il échangé contre l'ASL ?

Ce n'est pas l'autonomie des batteries qui nous poussera à mettre un terme à ce premier roulage, mais... la pluie. La belle a beau être solide, elle n'en reste pas moins unique. Dans tous les sens du terme. C'est un prototype qui ne dispose pas d'essuie-glace. L'équipe qui m'accompagne attend le concept-car, chiffon en mains ! Pas de regret, bien au contraire car de toute façon, on ne revêt pas de la haute couture un jour de pluie. J'effleure le petit point rouge logé dans une baguette de laiton dans la contre-porte, et l'aile s'ouvre. Attention, il y a une belle hauteur avant d'atteindre le sol. C'est une berline - ou un coupé comme vous le voulez -, mais le concept ASL assume aussi sa posture haute. Rendez-vous dans trois ans pour retrouver cette philosophie dans la gamme DS...

+++

Trois question à...

Thierry Métroz

Directeur design DS Automobiles

Quel était l'objectif premier de ce concept-car ?

Nous voulions créer une nouvelle silhouette dynamique qui soit une alternative aux SUV. Nous croyons à l'arrivée de cette génération de véhicules qui gardent l'attrait des SUV et qui sont capables d'offrir le confort d'une limousine. Sans oublier le terme « AERO » d'Aero Sport Lounge : l'efficacité aérodynamique.

On retrouvera cette philosophie en série ?

Tout à fait. Nous inaugurons le patronyme ASL avec ce concept-car, et il y aura probablement dans le futur de la gamme, plusieurs ASL, dans différents gabarits. Ce n'est pas pour autant la fin des SUV, c'est une silhouette qui s'ajoute à celles existantes.

Vous évoquez le luxe. C'est un luxe sans cuir !

Nous voulions démontrer que nous pouvons proposer un habitacle raffiné et luxueux avec des matériaux écoresponsables. Nous avons fait de belles rencontres avec Lison de Caunes, la spécialiste mondiale de la marqueterie de paille. Quant au satin de coton, il a été réalisé par nos maîtres selliers. Des magiciens ! Les médaillons de portes - un tricot de trois matières avec des galons lumineux - ont été façonnés par une autre artiste de la haute couture, Cécile Feilchenfeldt.