

DS Automobiles; Hommage an eine Göttin

DS Automobiles ist nicht die jüngste, aber vielleicht die logischste neue Marke in Europa, eng verwandt mit Citroën, einem der innovativsten Automobil-Hersteller der Welt.

Nein, die seit 2015 eigenständig auftretende Automarke DS ist nicht die allerjüngste. Das ist Polestar, aber sowieso ist bemerkenswert, dass in Zeiten von weltweiten Überkapazitäten für neue Auto-Labels noch Chancen entdeckt werden. Das Konzept «Neue Marke» findet sich in der Schublade «Individualisierung» und wird von den Promotoren subtil vorangetrieben. DS Automobiles ist geredet, und fusst auf der Historie von Citroën, legendär geworden u.a. durch die antipodischen Modelle 2 CV («Döschwo») und DS («Déesse») – Göttin.

Carlos Tavares

Die kurze DS-Historie führt zu Carlos Tavares, einem portugiesischen Automanager. 1958, drei Jahre nach Vorstellung der famosen DS von Citroën geboren, leitete ihn der berufliche Werdegang ab 1981 zu Renault/Nissan als Mitarbeiter im Designteam. 2009 über Stationen zum Leiter der Geschäfte des Konzerns in Südamerika und 2013 ins Topmanagement von Renault in Paris. Von dort wurde er ein Jahr später zum Vorstandsvorsitzenden von PSA (Peugeot-Citroën) berufen, weil die Familie Peugeot sich nach Jahren mit von Zahlen geleiteten Sanierern von einem echten Automann und Amateurrennfahrer neue Impulse erhoffte. Damals war die DS bereits reanimiert, und existierte als Modellbezeichnung für die Luxusversionen der Citroën-Modelle. Die Positionierung von DS als eigenständiges Konstrukt im Konzern, gehörte zu Tavares ersten Entscheidungen als neuer CEO. Über Umwege betrachtet ein Hersteller, der wenige Kilometer entfernt von Porrentruy im schweizerischen Jura, in der Region Montbéliard ihren Ursprung hat.

Tavares räumt dem Nobel-Projekt «DS» weitsichtig 20 Jahre ein, um das Label den etablierten Luxusmarken entsprechend zu positionieren. Und ist damit zielstrebig unterwegs.

Dabei soll es auch um Synergien-Nutzungen und bessere Einkaufskonditionen bei den Zulieferern gehen. Rund 80 Prozent der verbauten Teile in Autofabriken werden heutzutage ausgelagert produziert. Die Schweiz spielt dabei über Feintool, EMS-Chemie, Sika, Autoneum (ex Rieter), Georg Fischer und viele weitere – meistens kleine Firmen –, eine wesentliche Rolle, wenn auch erst im so genannten zweiten oder dritten Rang. Das heisst; die hiesigen Unternehmen liefern weltweit an grosse Zulieferer, welche die Fertigprodukte dann Just-in-time an die Autofabriken karren.

Günstige Einkaufskonditionen ermöglichen es dem Hersteller, exklusive Ableger ohne unverhältnismässige Preise zu entwickeln und zu bauen.

Stellantis

Die Karriere von Carlos Tavares geht weiter, führte zu Verhandlungen mit Fiat Chrysler Automobiles und mündete 2021 in die Fusion der Autokonzerne Fiat Chrysler Automobiles und PSA, welche ihren Sitz neutral ausgerichtet in den Niederlanden hat.

Nun ist der Familienvater von drei Kindern Chef über die neu gegründete Unternehmung Stellantis, Boss von 14 Marken unter einem Dach, und somit zum weltweit drittgrössten Autokonzern gewachsen. Das Label DS ist als Flaggschiff von Stellantis konzipiert. Das Beste aus drei Welten: USA mit Jeep und Chrysler, Italien (Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Maserati), Deutschland (Opel) und aus dem Vereinigten Königreich (Vauxhall), sowie aus Frankreich mit den Traditionsmarken Peugeot und Citroën. Eine Herkules-Aufgabe. Wie das funktionieren soll, kann man in weiteren Folgen dieses Markenportraits erkunden. So viel sei vorausgeschickt; DS Automobiles definiert sich nicht über extreme Powereruptionen mit (noch) legal öffnenden Auspuffklappen, sondern über originelles Design, verblüffende Details, sowie herausragenden Federungskomfort. Das macht die junge Marke interessant und aussergewöhnlich, zum Beispiel wenn von Edelmanen verwöhnte Geschäftsfreunde am Flughafen mit einem französischen Auto der Luxusklasse abgeholt werden.

Jürg Wick



Mehr zur Entwicklung der DS finden Sie auf: [Nebelspalter.ch](#)

[Citroën DS >](#)

Der DS-Namensspender ist der Citroën DS von 1955.