

# Essai - Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

*Après la DS3 voici la... DS4. De la créativité stylée ou stylisée, résolument chic et moderne, il ne fait aucun doute que la dernière de la lignée « DS » souhaite surfer sur la vague du succès de sa « petite » grande sœur.*



- 4 cyl., turbo, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 200 CV à 5'800 t/min
- 275 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'391 kg
- Conso. mesurée : 8.2 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 149 g/km (B)
- dès CHF 41'850.-  
modèle essayé : CHF 46'480.-

---

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais, Jérôme Marchon

---

Citroën nous l'avait annoncé, la gamme exclusive « DS » ne s'arrêtera pas à la DS3. Nous attendions avec impatience de voir ce que les créateurs d'innovation

allaient nous concocter en partant d'une C4. Une sorte d'hybride inclassable pour certains, un haut coupé sport pour d'autres. Qu'en est-il vraiment?

## ***A l'extérieur***

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette voiture ne passe pas inaperçue. Au premier regard, je l'ai trouvée haute, très haute, trop haute, surtout avec cette motorisation à consonance « sportive ». Puis j'y ai vu un peu trop de lignes, de découpes et d'angles comme si elle était sortie d'un esprit « torturé ». Oui mais cette voiture n'est pas comme les autres. Elle perpétue le changement initié par la DS3. Pourquoi faire un trait simple si une succession de traits rend l'aspect plus dynamique?

Alors j'ai arrêté de chercher midi à quatorze heures. Un soir de pleine lune, je l'ai juste admirée et y ai vu une allure féline, un regard étiré, une forme élancée de goutte d'eau que soulignent des baguettes chromées. Les portières arrière avec les poignées bien intégrées me rappellent un certain design transalpin. Mes yeux effleurent ensuite les jantes alu très « dans l'air du temps », le spoiler avant à « moustaches », s'attardent ensuite sur la calandre béante entourée par des LED taillées en forme de boomerang surmontées des phares avant allongés. La poupe, magnifique avec ces feux acérés comportant une nervure qui prolonge celle de l'aile arrière, est coiffée d'un petit becquet tandis qu'au bas du pare-choc arrière, un jonc chromé au design symbolisant deux grosses sorties de pot d'échappement termine de souligner un dessin inédit. En définitive, tout concourt à donner à cette voiture un style résolument moderne, chic et sportif.

## ***A l'intérieur***

J'aime beaucoup les intérieurs façonnés par les stylistes de Citroën, car ils osent. Tout n'est pas toujours à mon goût mais c'est un plaisir de découvrir telle ou telle forme d'aérateur, des commandes bien regroupées sur et autour du volant avec une ergonomie sans faille. On pourrait reprocher que le tableau de bord soit assez proche de celui d'une C4 et qu'il se reflète parfois dans le pare-brise. L'alu est utilisé à bon escient, comme sur le cerclage des compteurs et le pédalier. Plus les années passent et plus la qualité s'améliore. Le toucher et la qualité des plastiques pourraient encore être améliorés surtout si ces derniers sont associés,

comme ici, à un travail des cuirs original et de haute qualité. Les assemblages et ajustages sont très bons. Globalement la finition est flatteuse. On retrouve l'ingénieux système de pare-soleil coulissant, libérant ainsi pas mal de luminosité à l'intérieur de l'habitacle. La forme des portières en pointe et les passages de roue imposants ne facilitent pas l'entrée aux places arrière. Néanmoins, une fois installé, le confort est correct avec une bonne garde au toit et suffisamment de place pour les jambes. Reste que les vitres arrière sont fixes comme un hublot d'avion, mais là on reste sur terre ! Punition ultime, je n'ai pas trouvé de bouche de ventilation centrale ! La bonne place reste donc celle du conducteur. Même si les sièges manquent de maintien latéral pour mon petit gabarit quand on commence à chatouiller la voiture dans un col, ils demeurent fort confortables les 99% du temps restant. Selon la finition choisie, ils peuvent même être ce qu'il y a de plus beau en matière de dessin actuel avec une assise et un fond de siège rappelant certains bracelets de montre (Distinctive Series). Enfin, avec 359 litres, la capacité du coffre reste fort honorable par rapport à la concurrence même si le seuil de chargement est un peu haut.

### ***Sous le capot***

Nous retrouvons le 1.6 THP bien connu qui équipe entre autres la DS3 Racing et la Peugeot RCZ au sein du groupe PSA Peugeot-Citroën ou la Mini Cooper S chez BMW. Simplement ici on a "ajusté" la boîte de vitesses et travaillé le son en adoptant une arrivée d'air spécifique donnant un son plus caverneux lors des accélérations franches. Sympa pour les oreilles. Le moteur délivrant 200 CV avec un couple de 275 Nm disponible sur une large plage allant de 1'700 à 4'500 tr/min est plein et répond présent quel que soit le type de conduite adopté. Cependant, la possibilité d'y adjoindre une boîte à double embrayage, à l'image de certaines concurrentes, serait très appréciée. Il est même étonnant que Citroën soit autant en retard sur ce point. Une consommation moyenne relevée de 8,2 l/100km tout au long de notre essai reste raisonnable pour l'ensemble des prestations assurées.

### ***Au volant***

Une toute petite serrure pour une aussi grosse clé, c'est surprenant. Contact. Les

trois cadrans qui s'offrent à mon regard s'illuminent en bleu, ou violet clair ou même blanc. A chacun son choix. Le bleu étant à mes yeux le plus lisible. On peut aussi tout éteindre si cela nous chante. Les petits bâtonnets qui se suivent en formant un arc de cercle font office d'affichage du régime moteur et s'illuminent en rouge dès que le régime moteur est en zone de ladite couleur, c'est encore original. Avec l'ordinateur de bord, nous avons la possibilité d'afficher la vitesse de manière plus lisible en numérique. La boîte de vitesses est précise et douce, quoique pas assez ferme dans son guidage à mon goût. Le premier rapport est court et le moteur vif prend vite ses tours. On monte la deuxième jusqu'à frôler les 100km/h puis troisième et quatrième, le tout avec vigueur mais sans effet turbo. C'est linéaire, mais pousse constamment. La direction électro-hydraulique manque de dureté mais reste précise. La voiture est scotchée au bitume mais on a l'impression d'être sur un tapis volant. En effet, les irrégularités, le roulis, l'absorption des bosses sont gommés. C'est trop aseptisé, au point de ne plus pouvoir faire corps avec la route. Et pourtant, en haussant le rythme, la voiture passe vite, très vite même, les épingles ou de grands virages, et ce quel que soit le type de revêtement. C'est bluffant. Il faut tout de même un temps d'adaptation pour lui faire confiance. En fait, il faut accepter d'être haut perché et composer avec un centre de gravité tout aussi haut. A mon avis, on peut aller encore plus loin avec cette voiture. En l'abaissant, en augmentant la barre anti-roulis, et pourquoi pas en lui rajoutant quelques chevaux ; là, elle deviendra encore plus redoutable... De quoi imaginer une version « Racing » ? Côté freinage, avec ses disques de 320 mm à l'avant, rien à redire, c'est le sans faute.

## ***Verdict***

Peu d'innovations technologiques finalement sur cette série, mais la DS4 est vraiment une « série distinctive » et se démarque d'une « simple » C4. Rouler DS4, c'est rouler différent dans un look qui sort de l'ordinaire. Coupé sport, très chic, assez haut perché, avec quatre portières, bien assemblé avec un moteur tonique, un châssis remarquable, équilibré et confortable doté d'un freinage parfait, voilà tout un arsenal adéquat pour venir empiéter sur les plates-bandes allemandes. Une boîte à double embrayage manque hélas au tableau pour cette motorisation mais tout est affaire de compromis et de choix. Et la DS4 en est un bon.



## **Prix et options - Citroën DS4 1.6 THP 200 Sport Chic**

**Prix de base : CHF 41'850.-**

**Peinture métallisée : CHF 730.-**

**Pack Détection + : CHF 1'800.-**

Projecteurs directionnels Xénon bi-fonction, détecteur de sous gonflage, AFIL, sièges chauffants

**HIFI Denon : CHF 900.-**

**eMyWay : CHF 1'200.-**

**Prix TOTAL : CHF 46'480.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette DS4 1.6 THP 200 Sport Chic.

### **A lire aussi**

Essai - Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai - Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Nouveauté - Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 - Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 - Citroën DS5

Genève 2011 - Citroën DS4

Genève 2011 - Citroën DS3 Racing

































