# Essai – DS 3 1.6 THP 165 : Chic, oui. Mais techno ?

*Suite à l'émancipation de DS au sein du groupe PSA-Peugeot Citroën, DS 4 et DS 5 arborent déjà la nouvelle calandre de la marque. Reste que la DS 3, qui inaugura la lignée il y a 5 ans, se contente « simplement » d'une nouvelle signature lumineuse en attendant son prochain renouvellement.*

- 4 cylindres essence, 1'598 $cm^3$
- 165 CV à 6'000 t/min
- 240 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 218 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'215 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'948 x 1'715 x 1'458
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 129 g/km (B)
- dès CHF 29'390.-, mod. essayé: CHF 29'590.-

---

Texte : Paul Martin / Photos : Patrick Schneuwly

---

Depuis son lancement en 2010 et avec environ 300’000 exemplaires vendus, la DS 3 représente plus de la moitié de l’ensemble des modèles DS produits à ce jour. En Suisse, sur l’année 2015, elle se taille aussi la part du lion avec un total des ventes qui surpasse ceux de DS 4 et DS 5 confondus.

Certes, avec un volume dépassant les 700 unités sur l’année, la petite française reste encore bien en deçà des scores de la Mini, par exemple, et ses 2’400 exemplaires. Cela étant, DS Automobiles annonce un taux de conquête de 66% avec sa puce, de quoi faire pâlir de jalousie certains constructeurs.

### *A l’extérieur*

Les lignes de la DS 3 ont, au fil des ans, plutôt bien vieillies dans une catégorie ou la dimension « fashion » est primordiale. Les traits sont devenus caractéristiques, comme l’aileron sur le pilier B qui contraste la plupart du temps avec la nuance différenciée choisie pour le toit. Suivant les configurations et les coloris, la citadine prend soit des atours de petite bourgeoise élégante ou alors de petit monstre prêt à avaler l’asphalte. L’une des premières évolutions fut l’adoption des feux arrière à effet 3D, qu’a rejoint, à l’automne 2014, une nouvelle signature lumineuse à l’avant.

Conjuguant les technologies LED et Xénon, ces projecteurs apportent non seulement une qualité d’éclairage accrue comparativement aux halogènes utilisés précédemment, mais aussi une personnalité plus affirmée du point de vue du style. Par exemple, les clignotants sont à défilement, à l’image de ceux que l’on voit également sur les grosses berlines allemandes premium à anneaux, étoile ou hélice.

Techniquement, une ampoule Xénon est épaulée par 3 modules LED afin de produire un flux lumineux puissant, large et homogène. Au passage, la consommation d’énergie est réduite de 35% en feux de croisement et 75% en feux de route, sans oublier la durée de vie des ampoules, de près de 20 fois supérieure aux lampes halogène. Le gain est évident la nuit et par temps de pluie, avec un faisceau qui éclaire avec une intensité parfaite n’engendrant pas de fatigue.

A noter toutefois que ces nouveaux phares baptisés « DS LED Vision » sont disponibles de série sur les finitions So Chic, Sport Chic et Faubourg Addict, et en

option (CHF 1’300.-) sur l’entrée de gamme Chic.
Enfin, parallèlement à l’adoption de ces nouveaux projecteurs de nouvelles teintes apparaissent dans le nuancier, ainsi que de nouvelles jantes 17 pouces diamantées.

### *A l’intérieur*

A bord, le charme opère toujours avec une belle présentation. Au gré des millésimes, les possibilités de personnalisation – point fort de la gamme DS – évoluent également sur les placages de la planche de bord avec des propositions de matières et factures uniques sur le marché.

Parmi les équipements, notons l’arrivée du « Active City Brake » de série dès la finition Sport Chic. Doté d’un capteur laser, ce dispositif actionne le freinage automatiquement jusqu’à 30 km/h pour éviter les collisions en ville.

D’une manière générale, si les années ne semblent pas avoir d’emprise sur le style intérieur et les upgrades technologiques – la DS 3 reçoit aussi une tablette tactile regroupant les fonctions de navigation, radio et ordinateur de bord et une caméra de recul – la climatisation bizone, les lève-vitres à impulsion ou le démarrage sans clé manquent toujours pour une candidate au segment premium.

Pour le reste, malgré ses trois portes, la DS 3 demeure un modèle d’habitabilité, permettant d’accueillir 5 adultes sans trop de difficultés. Son coffre est toujours l’un des plus logeables de la catégorie, avec une capacité allant de 285 à 980 litres.

### *Sous le capot*

Cette mise à jour du style a également apporté quelques changements dans la gamme de motorisations afin d’être conforme aux normes de dépollution Euro 6. L’offre s’articule désormais autour de 4 bases de motorisations et 4 transmissions, résultant sur 8 choix possibles. En essence, le 3-cylindres de 1,2 litre est proposé en version 82 CV avec soit une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports ou sa version robotisée. Une mouture turbocompressée du même bloc, développant 110 CV, s’accouple au choix à une transmission manuelle ou

automatique à convertisseur (EAT6) à 6 rapports. La version de pointe en essence reçoit le 1,6 litre turbo qui développe désormais 165 CV (contre 155 auparavant).

En diesel, la marque propose son bloc BlueHDI 1,6 litre, en 75, 100 et 120 CV, uniquement avec la boîte de vitesses manuelle à 5 rapports (6 rapports pour le 120 CV).

Nous avons hérité du 1,6 litre essence de 165 CV. C'est une « vieille connaissance », puisque nous avons eu l'occasion de le tester en différentes puissances sous les diverses productions de Peugeot, Citroën et DS. S'il a connu quelques soucis de fiabilité à ses débuts, il reste à notre avis l'un des meilleurs 4-cylindres essence du marché. A l'occasion du passage aux normes Euro 6, il reçoit le système stop/start, sa puissance augmente de 10 CV et la pression d'injection passe de 120 à 200 bars. Il est accouplé à la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports du groupe PSA.

Les performances sont toujours à l'avenant, avec un 0 à 100 km/h annoncé en 7,5 secondes et une vitesse maxi de 218 km/h. Doté d'une sonorité rauque agréable, il se montre souple à bas régime et ne rechigne pas à grimper dans les tours. Le couple maxi de 240 Nm est disponible dès 1'400 t/min pour ne s'essouffler qu'après 4'000 t/min.

En termes de consommation, nous avons réalisé une moyenne de 7,4 l/100 km tout au long de nos 2'500 km d'essai. Le minimum s'établissant, à la pompe, à 7,1 (conduite à vitesse stabilisée sur autoroute) et le maxi à 8,0 l/100 km sur un trajet sinueux propice à une conduite plus dynamique. L'ordinateur de bord se montre quant à lui légèrement plus optimiste, affichant une moyenne inférieure entre 0,3 et 0,5 l/100 km que celle calculée à la pompe. Certes ces valeurs sont éloignées de celles annoncées par le constructeur (5,6 l/100 km), mais elles restent tout à fait honnêtes en regard des performances offertes.

### *Au volant*

Ainsi équipée, la DS 3 se révèle particulièrement polyvalente et fait toujours figure de référence en matière de comportement. Les trains roulants n'ont subi aucune modification lors du restylage, et c'est tant mieux. On a toujours affaire à une auto jouissant d'un bel équilibre, avec une motricité quasi parfaite, maîtrisant

le roulis avec brio et sachant freiner avec mordant et endurance.

Le couple omniprésent du moteur assure des reprises éclair. Si elle dispose d'excellentes prédispositions pour les parcours roulants et tortueux, la DS 3 ne renie pas pour autant les gymkhanas urbains dans lesquels sa boîte de vitesses au maniement sans reproche et sa maniabilité (rayon de braquage de 10,8 m) lui permettront de se faufiler avec une très belle aisance. Relevons enfin que la direction très directe profite d'une démultiplication bien calibrée, souple en manœuvre ou en conduite en ville, ferme et stable à haute vitesse.

Si l'amortissement peut se révéler un peu sec sur chaussée dégradée à faible vitesse – sans toutefois atteindre l'effet planche de bois d'une Mini – il préserve par contre un excellent confort en haussant le rythme. C'est toujours une histoire de compromis et Citroën… euh, pardon, DS, n'a de leçon à recevoir de personne en la matière.

***Verdict***

La DS 3 est sans conteste l'une des valeurs sûres dans le segment des citadines, distillant du plaisir à son volant et jouissant de réelles qualités. On regrettera juste que malgré quelques efforts consentis, son retard en termes de technologies embarquées commence à peser dans la balance. Gageons que la nouvelle DS 3, présentée la semaine prochaine et lancée officiellement au prochain Salon de Genève rattrape le terrain perdu face aux vraies premium de la catégorie.

**Prix et options – DS 3 1.6 THP 165 S&S Sport Chic**

**Prix de base : CHF 29'390.-**

**Peinture opaque et toit bi-ton : CHF 200.-**

**Prix TOTAL : CHF 29'590.-**

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

Nos remerciements à DS Automobiles – Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de ce DS 3, ainsi qu'à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour la logistique.

**A lire aussi**

Essai – Citroën C4 Cactus : Une personnalité piquante !

Essai – Citroën DS3 Cabrio Racing : Chevaux et cheveux au vent

Premier contact – Citroën C1 : Ludique et espiègle !

Premier contact – Citroën C4 Cactus : Un Cactus au milieu des tulipes

Essai – Citroën Grand C4 Picasso : L'artiste en serait fier !

Essai – Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

Premier contact – Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

Essai – Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

Essai – Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

Essai – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une main de fer dans un gant de velours

Premier contact – Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

Essai – Citroën C3 : Tutti rikiki, mais elle a tout d'une grande !

Reportage – 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

Premier contact – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une nouvelle Déesse est née

Essai – Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

Essai – Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai – Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Présentation – Citroën E-MEHARI

Evènement – Inauguration DS Store Genève

Présentation – Citroën Aircross

Nouveauté – Citroën DS 5

Présentation – Citroën C4 Cactus Airflow

Présentation – Citroën C-XR Concept

Présentation – Citroën DS 6WR

Présentation – Citroën Cactus

Présentation – Citroën DS3 Cabrio Racing

Présentation – Citroën Wild Rubis

Nouveauté – Citroën C4 Picasso

Nouveauté – Citroën C3

Nouveauté – Citroën DS3 Cabrio

Présentation – Citroën Numéro 9

Genève 2012 – Citroën C4 Aircross

Genève 2012 – Citroën DS4 Racing Concept

Présentation – Citroën DS4 Racing Concept

Nouveauté – Citroën C1

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

GE 754 210
Wheels-And-You.com

DS 3

Wheels-And-You.com

GE·754 210
DS STORE Genève
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

HIFISYSTEM

12°C
12:04
COULEUR 3+
Couleur 3 - Le Journal horaire
105.60 MHz
OPTIONS
Mémorisé
Source
A/C

A/C
AUTO
19
MENU
SOS

Wheels-And-You.com

GE 754 210
Wheels-And-You.com

STOP
GE·754210
Wheels-And-You.com

W A Y .

AIRBAG
Wheels-And-You.com

1
3
5
2
4
6
R

SET+
SET-
LIMIT
CRUISE

AUTO
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 754710
DS STORE Genève

UIC
Wheels-And-You.com

GE·754 210
DS STORE Genève

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DS 3
GE·754 210
Wheels-And-You.com

GE 754 210
Wheels-And-You.com

GE 754 210
Wheels-And-You.com