

Essai - DS 3 Performance : Chic et Top

La DS 3 est apparue en 2010 et l'on pouvait encore lire « Citroën DS3 » sur sa malle arrière. Aujourd'hui, la voilà qui se refait une beauté et se délure dans une version musclée. On reste calme, il n'y a pas d'arceau ni de baquet allégé et les places arrière sont toujours présentes. Mais le petit 1.6 dépasse toujours les 200 ch et le châssis, encore plus affuté, promet.



- 4 cylindres, essence, 1'598 cm³
- 208 ch à 6'000 t/min
- 300 Nm de 3'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'175 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'954 x 1'715 x 1'458
- Conso. mesurée : 8.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 125 g/km (D)
- dès CHF 34'100.-, mod. essayé: CHF 35'750.-

Nous connaissons la version Racing apparue en 2011 pour s'appeler par la suite plus simplement « R ». Elle revient sous un autre patronyme : « Performance ». Pourquoi ce nouveau nom ? C'est tout simplement l'appellation nouvelle de la Division Sport chez DS Automobiles qui gèrera notamment les débuts de la marque DS en Formula-E. A quand une DS 3 électrique?

Après une brève rencontre lors du lancement international, c'est sur nos routes suisses que nous vous emmenons tester les aptitudes de cette DS 3 Performance pour vérifier si, à l'usage, ce qui nous allèche tient ses promesses.



A l'extérieur

Ramassée, les roues placées aux quatre coins, un regard accrocheur avec antibrouillards à diodes et calandre double wings, elle en jette, la bombinette chic. J'adore ce bi-ton rouge Aden et toit noir Onyx. J'aurais préféré des protections latérales noires, voire même en carbone, car le chrome de notre voiture d'essai fait trop luxe sur une sportive.

Les jantes sont laquées noires avec en leur centre un rappel de la couleur de la caisse, c'est classe. Elles sont très vulnérables, attention aux trottoirs. Les vitres latérales et arrière sont efficacement sur-teintées.

Des kits décoration existent pour personnaliser votre voiture. Six années d'existence déjà mais rien ne la démode.



A l'intérieur

Hormis les baquets spécifiques en cuir/alcantara badgés DS Performance, peu de choses change par rapport à la version précédente. Ils sont beaux et efficaces mais si lourds quand on rabat le dossier pour atteindre les places arrière qu'une version plus light aurait été davantage à mon goût. La découpe du similicuir sur le champ au niveau de la poignée pour rabattre le dossier côté conducteur est indigne de ce que j'avais vu dans les ateliers « cuir » de chez DS. Un petit défaut de contrôle qualité certainement.

Par ailleurs, on trouve trop de plastiques et habillages qui font bas de gamme, « trop toc ». Dommage quand on souhaite flirter avec les premiums. J'ai vu mieux sur DS 4 et DS 5, preuve que chez DS Automobiles ils savent faire. Alors ? Heureusement, sur la casquette et le tableau de bord il y a une belle garniture, bien ajustée, et les enjoliveurs d'aération en finition laquée noire et carbone sont du plus bel effet. Le volant, le pommeau de vitesse et le soufflet du frein à main sont en cuir et améliorent le côté sportif chic.

Le coffre, le plus généreux de sa catégorie (285 litres), est facile d'accès et les sièges arrière sont rabattables. Il y a cinq vraies places dans la DS 3, mais l'accès ne se fait que par l'avant.

Au centre, bien intégré, nous avons maintenant un écran tactile de 7 pouces qui permet d'accéder facilement à différentes fonctions : navigation GPS, radio et média, Internet, connectivité Smartphone, Mirror Screen & MyDS et réglages des fonctions liées à la conduite. J'aurais bien aimé pouvoir éteindre cet écran facilement mais aucune procédure simple ne s'offre à l'utilisateur. Ce n'est qu'après quelques jours d'essai et grâce à notre ingénieur photographe qui ne « lâche » rien, que l'astuce est trouvée. Pour ce faire, vous devez appuyer sur le poussoir « Menu » qui est derrière le levier de vitesse, puis sur l'écran même, sélectionner « réglages » et enfin en bas à droite, toujours sur l'écran appuyer

sur : « éteindre écran ». Trois manipulations pour une fonction... Bon point en revanche pour la caméra de recul associée aux capteurs sonores. J'aurais aussi aimé un compte tours au centre et un tachymètre numérique et enfin la mesure de la température d'huile moteur plutôt que celle de l'eau. C'est censé être une sportive, non ? A noter que cette DS 3 Performance bénéficie du DS Connect Box avec Pack SOS et Assistance incluse (pas testé).



Sous le capot

L'excellent et éprouvé 1.6 THP S&S (pour Stop and Start) provenant de la Peugeot 208 GTi est un moteur à injection directe développé par Peugeot Sport. Sa puissance culmine désormais à 208 ch à 6000 t/min. Il prend rapidement les tours, au point que je me laisse surprendre par le rupteur, et possède une suralimentation par turbocompresseur « Twin-Scroll ». Une technologie de pointe permettant d'atteindre 300 Nm dès les bas régimes et sur une plage étendue.

Complètement remanié pour s'adapter à la norme Euro 6, il remplace l'ancien et déjà pétillant moteur. Il possède une nouvelle culasse et surtout un turbo plus gros. Les émissions de CO₂ sont ramenées de 149 g/km à 125 g/km. Il est donc à la fois plus propre et toujours aussi fougueux, voire plus. La consommation ne semble pas en baisse, malgré le Stop and Start, et se monte à 9,5 l/100km avec un pied droit très lourd. On descend sous les 7 l/100km en conduite plus cool, sur le couple. Globalement, je pense qu'il est difficile de mieux faire avec 1.6 de cylindrée. Un son plus sportif, comme savent le faire les italiens, me ferait définitivement craquer.



Au volant

Je me rappelle encore de la version Racing et de son train avant très accrocheur mais un châssis plus typé GT que sportif. J'ai donc hâte de découvrir cette version Performance.

Première sensation : on sent la voiture plus ferme qu'une classique DS 3. L'assiette est abaissée de 15 mm et les voies sont élargies de 26 mm à l'avant et de 14 mm à l'arrière. Les sièges enveloppants, tout en étant larges au niveau des épaules, maintiennent bien et les commandes indispensables tombent bien sous la main. La position de conduite est un peu haute et le volant pas assez vertical à mon goût, mais on s'y habitue. En ville, le confort est plus qu'acceptable et la visibilité est bonne. Sur autoroute, les relances sont rapides, mêmes extraordinaires de punch en 2 et 3, voire en 4ème. On pourra faire de longs trajets sans problème. Mais c'est sur petites routes que je l'attends et quoi de mieux qu'un col le soir, quand la circulation est moins dense, pour « s'encanailler ».

De suite on sent que le moteur est plein et correctement puissant pour procurer de belles accélérations. Il a une belle allonge, poussant de 1'000 à 6'000 t/min sans s'essouffler. Je regrette simplement l'indicateur au tableau de bord qui, dès que les 2'500 t/min, sont atteints, vous signale qu'il faut passer le rapport supérieur. Conduite éco-responsable oblige ! Mais en conduite sportive on l'oublie vite pour regarder la route.

La direction à assistance électrique est bien calibrée, un poil trop souple à petite vitesse mais se durcit quand on accélère et le ressenti de la route, est suffisamment précis pour se sentir à l'aise et attaquer une fois sorti de la ville. En fait, c'est n'est pas seulement la direction qui est précise, c'est tout l'ensemble châssis revu et corrigé qui transfigure la voiture. Une géométrie plus incisive, des triangles nouveaux et spécifiques, des butées d'attaque retravaillées, une

excellente monte pneumatique Michelin Pilot Super Sport moins « généreuse » (205 au lieu de 215 de largeur, en gardant un profil très taille basse de 40 en 18 pouces) permettent à la voiture d'être plus vive et surtout d'un peu moins copier la route et ses irrégularités. Un peu moins, car l'abaissement de la caisse associé je pense à une fermeté des amortisseurs entraînent parfois des mouvements de caisse, voire des rebonds sur mauvaise revêtement, me rappelant étrangement l'Abarth 595 Competizione. J'adore, car ces mouvements de caisse rigides vous rappellent que vous êtes bien dans une voiture sportive, mais il conviendra d'en tenir compte sur chaussée dégradée et de bien maintenir le cap. En effet, et malgré les rebonds qu'engendre une chaussée déformée, la voiture garde sa trajectoire. Mais pour ce faire, il faut tenir le volant, anticiper du regard la trajectoire souhaitée et ne pas lâcher les gaz. J'avoue qu'il faut aussi parfois débrancher une petite partie du cerveau et faire confiance à l'excellent travail réalisé sur ce châssis.

Par bonheur, cette mouture est enfin dotée d'un différentiel à glissement limité de type Torsen. Cela transfigure le comportement sur les petites routes. On peut réaccélérer très tôt en sortie de virage avec toute la puissance qui passe au sol et cela sans trop d'effet de couple. Pour couronner le tout, le freinage Brembo (disques avant pleins de 323 mm et de 249 mm à l'arrière) est parfait avec une pédale dure, sans débattement et consistant même après une belle descente de col. Le levier de vitesses est court, la boîte précise et hyper bien étagée pour ce moteur dans une utilisation route/montagne. On passe en deuxième dans les virages serrés et la troisième sert dans les longs enchaînements avec quelques passages en quatrième dans les sinueux rapides, très rapides... Cette association moteur/boîte permet soit une conduite décontractée ou sportive appuyée. La tentation, l'appel des baquets, ce merveilleux châssis sur ce type de gabarit... pour moi, c'est souvent le deuxième mode de conduite qui est adopté, celui qui file la banane, celui du plaisir.





Verdict

Sportive, performante, tout en restant polyvalente, vive, relativement confortable et habitable, cette bombinette chic est vraiment top. Par cette polyvalence et son compromis confort/sport, elle est pour moi devant une Mini Cooper S et fait légèrement mieux que sa cousine de Sochaux la 208 GTi. Je la placerais donc à la deuxième place sur le podium, juste derrière la Clio R.S. Trophy que je trouve un peu plus homogène et plus abordable en conduite sportive extrême. Cette nouvelle DS 3 Performance a, on le sent, vraiment bénéficié de tout le talent des ingénieurs maison en matière de réglages « Rallye ». Sur route, elle fait merveille. De ce côté, c'est une réussite. Et si c'est ce qui vous fait vibrer, alors c'est LA voiture qu'il vous faut.

Avant de craquer, sachez que cette DS 3 Performance est proposée en carrosserie berline ou cabriolet et tout un choix de combinaisons de teintes/personnalisations très racing. Allez-y, c'est bon, vous pouvez craquer.



Prix et options - DS 3 1.6 THP 208 S&S BVM6 Performance

Prix de base : CHF 34'100.-

Peinture Rouge Aden / Toit Noir Onyx : CHF 0.-

Active City Brake + Pack Auto : CHF 400.-

Mirror Screen : CHF 200.-

Caméra de recul : CHF 550.-

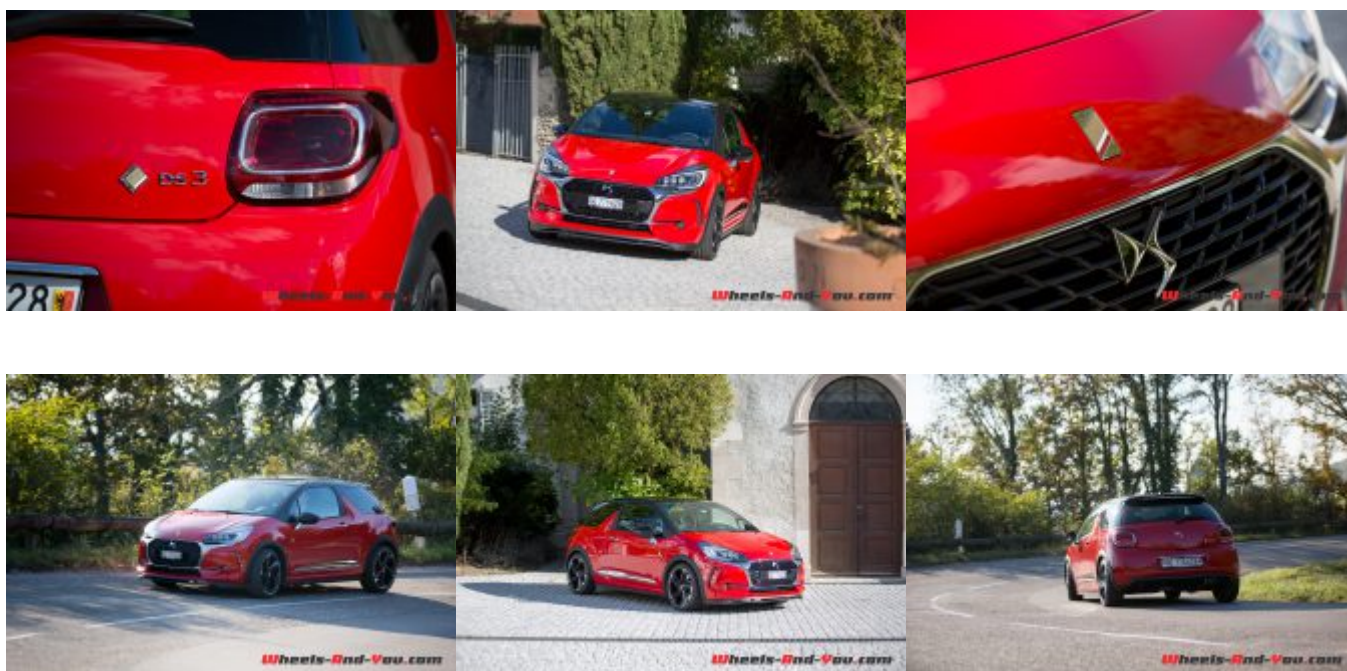
Pack Carbone : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 35'750.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements au PSA Groupe pour le prêt de ce DS 3 Performance, ainsi qu'à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour la logistique.



A lire aussi

Essai - DS 4 Crossback 1.6 THP 165 : Coupé baroudeur, mais pas trop

Premier contact - nouvelle DS 3 : Elle repart pour un tour

Essai - DS 5 2.0 BlueHDi 180 : Long courrier à la française

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

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

Essai - Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

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 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

Nouveauté - DS 3

Evènement - Inauguration DS Store Genève

Nouveauté - Citroën DS 5

Présentation - Citroën DS 6WR

Présentation - Citroën DS3 Cabrio Racing

Nouveauté - Citroën DS3 Cabrio

Genève 2012 - Citroën DS4 Racing Concept

Présentation - Citroën DS4 Racing Concept

Shanghai 2011 - Citroën DS5

Genève 2011 - Citroën DS4

Genève 2011 - Citroën DS3 Racing

