

# Premier contact - DS 7 Crossback : Le SUV premium “Made in France”

*Présenté en fanfare pendant le Salon de Genève 2017, promis pour la fin de l'année et utilisé par le Président Macron lors de son “intronisation” en mai dernier, DS Automobiles nous a proposé une première prise en main de son DS7 Crossback dans la région parisienne avec un modèle de présérie. Premières impressions après cette rencontre exclusive.*



- 4 cylindres, diesel, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 180 ch à 3'750 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 215 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.4 sec.
- Poids : 1'535 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'573 x 1'906 x 1'621
- Conso. mixte : 4.9 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 128 g/km
- dès CHF 36'550.-

---

Texte : Tony da Silva / Photos : Tony da Silva, DR

---

DS Automobiles est à l'offensive, et si son "propre" réseau est bien en train de voir le jour, pour le moment il n'y a pas beaucoup de nouveaux modèles à exposer.

Par conséquent, dire que le DS 7 Crossback est attendu est un euphémisme et comme en plus il s'agit du premier SUV premium de la marque dans un des seuls segments en croissance, autant l'admettre d'emblée : les attentes sont énormes.



## ***Esthétique***

Alors que les dimensions sont sensiblement plus importantes que celles des "petits" SUV comme le BMW X1 (4'440mm) ou Audi Q3 (4'390mm), le DS 7 dégage une présence beaucoup plus imposante. Sa large calandre en nid d'abeille ainsi que ses flancs massifs ne passent pas inaperçus. Étrangement, à l'arrière, c'est presque l'inverse car je le trouve beaucoup plus léger avec cette baguette en chrome qui vient surligner et souligner les feux arrière.

A l'évidence, les jantes apportent un plus indéniable à la ligne générale, car entre 17 et 20 pouces, les différences de style sont majeures.



Le premier constat une fois à l'intérieur est l'espace à disposition, y compris aux places arrière. Le pont central ayant disparu, le cinquième passager bénéficie d'une vraie place avec de l'espace au niveau des jambes. Agréable aussi, le

dossier 60/40 inclinable de 23 à 32 degrés des assises arrière. Le second élément qui saute aux yeux provient des choix réalisés au niveau du design : je pense que ça sera très clivant.

Globalement, j'aime le grand écran qui permet d'accéder à certaines fonctions sans devoir passer par le menu principal, ainsi que le volant et les boutons sur la console centrale. Par contre, je reste plus partagé en ce qui concerne la petite horloge placée au centre du tableau de bord, ainsi que sur l'instrumentation proposée via l'écran 12 pouces. Ce dernier propose différents modes pour afficher les informations comme la vitesse, les tours-minutes, etc. mais toujours sous la même forme et c'est là que je suis un peu perturbé par les losanges ou carrés positionnés à 45 degrés. Après des décennies à lire des informations dans des ronds, des segments de cercle ou des arrondis, DS propose une nouvelle approche géométrique. Pour ma part, je n'adhère pas trop au concept.



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

Dans les mois qui viennent, cinq motorisations seront à disposition : trois essence PureTech de 130, 180 et 225 ch et deux diesel BlueHDi de 130 et 180 ch, avec ou sans boîte automatique à 8 rapports.

A plus long terme (2019), une version baptisée E-Tense 4×4 verra le jour avec un moteur thermique de 200 ch et un électrique de 90 kW. Ce dernier propulsera la voiture via l'axe arrière alors que le moteur traditionnel sera uniquement sur l'axe avant. Cela signifie que lorsque la batterie de 17 kWh sera vide, seule la traction « thermique » sera disponible.

Ayant testé uniquement le moteur diesel de 180 ch avec la boîte automatique à 8 rapports, je pense que cet engin est le minimum pour tracter les 1'535 kilos de la voiture. Sincèrement, les 130 ch seront trop justes et la version 225 ch sera certainement la plus plaisante.



## ***Au volant***

Une fois les réglages d'usage réalisés, cap sur le château de Breteuil à une heure de Paris, guidé par le système de navigation intégré et son écran tactile de 12 pouces. Ce dernier est un peu plus grand que sur le reste de la gamme DS, comme par exemple sur la DS 3 Performance essayée en début d'année, et offre un réel confort vis-à-vis de fonctions de base comme la climatisation.

La planche de bord est relativement sobre et l'approche au niveau stylistique est risquée car les boutons, le sélecteur de la boîte automatique, l'horloge, etc. adoptent un style « rigoureux » avec des géométries franches. Je ne pense pas que ça plaira à tout le monde, cependant cela a le mérite d'être original. Les cuirs sont de qualité mais les finitions sont perfectibles, normal puisque ce n'est pas encore une voiture de série.

Bien que le confort soit bon, la mécanique diesel est un peu bruyante en fonction du régime moteur mais, comme toujours, la version essence sera certainement plus discrète. Au niveau de la conduite, le roulis est mesuré et la tenue de route bonne. La transmission automatique est satisfaisante et le constructeur offre même des palettes au volant, ce qui, à mon avis, relève un peu du gadget sur ce type de véhicule.

En plus d'une excellente visibilité, le DS 7 Crossback propose toute une série d'assistance pour la conduite ou la sécurité qu'il n'est pas toujours facile de désactiver (les options sont nombreuses) et assure une conduite autonome de niveau 2. Au travers des nombreux boutons sur le volant, il est possible de modifier la vision du tableau de bord : carte, vitesse, tours-minute, vision infrarouge, etc. Utile mais pas toujours simple de naviguer entre ces différents modes, il faudra certainement un peu d'habitude pour en maîtriser l'interface. Je ne parle même pas des cadrans en losange, c'est un peu disruptif et ça demande aussi un effort pour les lire.

Enfin, la voiture dispose de suspensions pilotées et je relève que les réglages entre Sport, Normal, Confort et Eco sont bien dosés. Chaque mode influence la réactivité du moteur, la vitesse de passage de la boîte, le son (oui oui, un diesel plus rauque) et, bien sûr, les suspensions. Sans faire du DS 7 un kart, le mode Sport permet d'avoir une réactivité plus importante et un meilleur ressenti de la route, alors que le mode Confort offre réellement aux occupants une expérience proche du salon.



## **Verdict**

Globalement, je suis agréablement surpris par la qualité apportée aux matériaux, par la richesse des équipements et par l'espace intérieur. Pour la Suisse, je pense que les moteurs de 180 ch (diesel) et 225 ch (essence) seront plébiscités, car le 130 ch me semblent un peu court pour ce SUV.

Pour les clients qui ont signé en mars pendant le Salon de l'Automobile de Genève et qui commencent à trouver le temps long, c'est normal puisque les premières livraisons étaient prévues pour novembre ou décembre de cette année. Dans la réalité, ça ne sera pas avant février ou même mars 2018. C'est ennuyeux et je partage cette frustration, toutefois la direction de DS Automobiles tient à livrer une voiture irréprochable. Vu le segment visé, je ne peux que saluer cette décision.

Le DS 7 Crossback reste l'outsider de ce segment. Mais avec des prix attractifs, des matériaux de qualité, y compris pour l'entrée de gamme (j'aime bien notamment les sièges en tissu), des équipements comme s'il en pleuvait ainsi qu'un look original, la marque devrait pouvoir arracher quelques parts du marché. En attendant de pouvoir procéder à un essai complet avec un modèle définitif, nos premières impressions sont bonnes pour une auto plutôt prometteuse.

Pour le marché helvétique, les prix débutent à CHF 36'550.- pour la finition

“Chic” équipée du moteur BlueHDi 130 avec boîte manuelle. A l’autre bout de la grille tarifaire, le modèle “Performance Line” avec le PureTech 225 et la transmission automatique, clairement celui qu’on aimerait essayer prochainement, cela commence à CHF 50’350.-.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements au PSA Groupe pour l’invitation aux essais presse de ce nouveau DS 7 Crossback.



**A lire aussi**

Essai - DS 3 Performance : Chic et Top

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

Sport Auto - DS Automobiles devient constructeur officiel en FIA Formula E

Présentation - DS 7 Crossback

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

