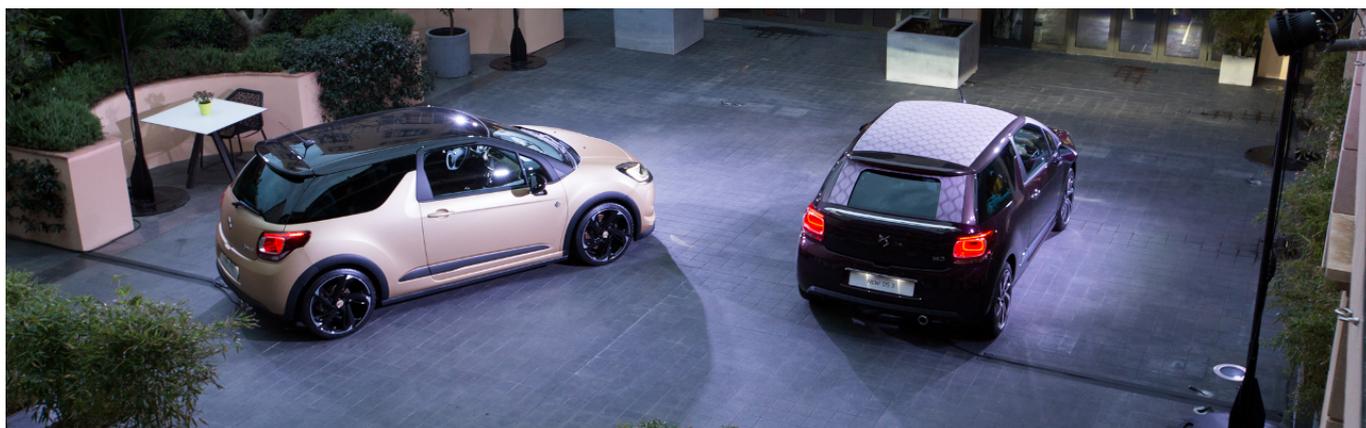


Premier contact - nouvelle DS 3 : Elle repart pour un tour

Connue depuis janvier 2016 et présentée en détail à Genève, Wheels And You s'est rendu dans le sud de la France pour essayer la dernière génération de DS 3 et se faire une idée sur les trois nouveautés qui se distinguent le plus : la nouvelle boîte automatique, le nouveau moteur et la version sport.



- 3 cylindres, essence, turbo, 1'199 cm³
- 130 ch à 5'500 t/min
- 230 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 204 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'090 kg
- Conso. mixte : 4.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 105 g/km (B)
- dès CHF 25'190.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Dites-moi d'où vous venez et je vous dirai quelle est votre DS 3. La petite française surfe sur la vague de la voiture adaptée à tous les goûts avec de

nombreuses combinaisons possibles, tant en berline qu'en découvrable. La nouvelle mouture reprend naturellement ce concept, les chiffres parlant en faveur de cette tendance : Neuf DS 3 sur dix sont bi-tons, la moitié de celles vendues en Espagne sont blanches aux toits noirs ; en Allemagne, les deux tiers ont le toit noir, et même les trois quarts si on ne parle que des cabriolets. Il y en a pour tout le monde au catalogue et chaque marché y trouve son compte.



Esthétique

La citadine premium de la marque DS avait déjà eu droit il y a peu à une légère re-stylisation, comme nous l'avions relevé lors de notre récent essai. La signature lumineuse DS avait déjà fait son apparition, maintenant c'est toute la face avant qui change en adoptant les "DS Wings" chromées partant de la calandre verticale béante et qui se prolonge vers les projecteurs et antibrouillards à LED. Ce design sculpté apporte une touche d'élégance qui rappelle l'intention de DS Automobiles de se placer comme la marque française de luxe et de raffinement.

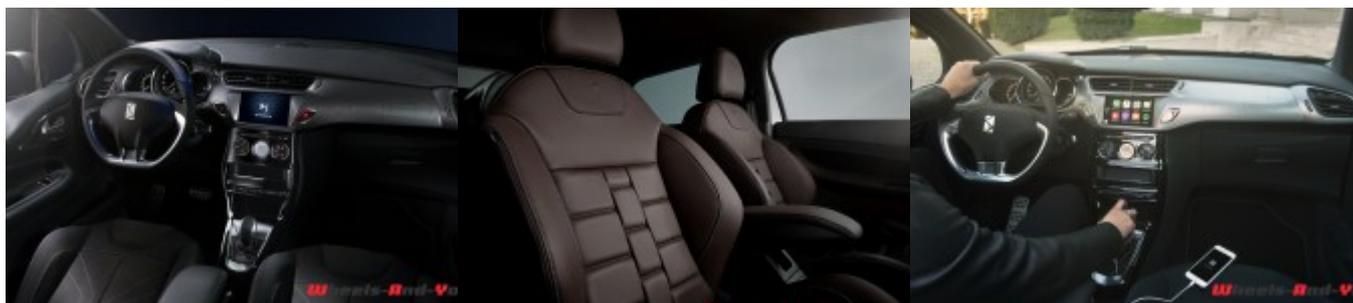
Les traits stylistiques propres à la DS 3 sont conservés : la carrosserie bi-ton et son pavillon flottant ainsi que les flancs galbés font partie intégrante du modèle. Cette citadine fait aussi la part belle à la personnalisation avec pas moins de 78 combinaisons de couleurs possibles, entre le toit et la carrosserie. Sans oublier 10 coques de rétroviseurs, 15 dessins de jantes, 10 adhésifs de toit, 4 couleurs de toile pour le cabriolet et les différents habillages intérieurs. Une nouvelle teinte de carrosserie, « Rouge Aden » et une couleur de toit, « Brun Topaze », viennent s'ajouter à la palette déjà large et variée que propose la marque.

A l'intérieur aussi il y a du nouveau : l'habillage des sièges façon bracelet de montre est disponible en une nouvelle teinte, le « Brun Trinitario », réalisé en cuir Nappa. Il peut aussi recouvrir la casquette de l'instrumentation de bord avec des surpiqûres contrastantes. Autrement, l'aménagement intérieur reste identique,

avec sa dose de plastiques durs et austères que l'on trouve dans la partie inférieure. Il y a aussi ces détails qui agacent, comme le bouton du volume placé très loin de l'écran, ce rangement en milieu de colonne centrale qui semble ne rien pouvoir contenir ou encore l'absence de liseuses à l'avant dans la berline, pourtant présentes dans le cabriolet.

Du point de vue équipement, la nouvelle DS 3 exploite davantage son grand écran tactile de 7" en y ajoutant la technologie Mirror Screen, vous donnant le choix d'utiliser CarPlay d'Apple ou MirrorLink pour Android de façon native. La DS 3 est encore plus connectée avec la DS Connect Box, renvoyant des informations techniques à votre mobile tout en permettant d'appeler les secours en cas de besoin ou de localiser votre voiture à la suite d'un vol.

Reste la déclinaison Performance disponible aussi bien en berline qu'en cabriolet. Celle-ci a vu son assiette rabaissée de 15 mm et ses voies élargies de 26 mm à l'avant et de 14 mm à l'arrière. Ses jantes de 18" chaussées en Michelin Pilot Supersport renforcent encore le côté sportif du modèle. A l'intérieur, ce sont des sièges baquets très orientés confort qui vous attendent. En version "Black Special", la DS 3 Performance se pare d'une peinture noire mate associée à un toit doré et son intérieur se trouve agrémenté de pièces spécialement peintes ou en carbone (en option).



Sous le capot

Les nouveautés à signaler dans la baie moteur sont l'apparition de la nouvelle boîte de vitesses automatique EAT6 sur le moteur trois cylindres du cœur de gamme, c'est à dire le 110 ch. Cette boîte à convertisseur a vu ses performances revues pour une utilisation plus confortable tout en rejetant moins de CO2.

La DS 3 accueille aussi une nouvelle motorisation pour étoffer son offre essence.

Le PureTech 130 S&S est couplé exclusivement à la boîte manuelle 6 rapports. L'arrivée de la boîte EAT6 est à l'étude mais la marque ne donne pas plus de précisions pour l'instant. Remplaçant plus avantageusement le VTi120, ce trois cylindres développe un supplément de couple de près de 50%, mais surtout dès 1'750 t/min contre 4'250 t/min sur l'ancienne motorisation.

La version Performance a aussi droit à une mise à jour moteur par rapport à la DS3 Racing en reprenant le bloc de la 208 GTi by Peugeot Sport. Ce 4 cylindres en ligne de 208 ch pour 300 Nm de couple reprend l'architecture du 1.6 THP déjà connue, mais la boîte manuelle 6 vitesses à étagements spécifiques ainsi que le différentiel à glissement limité de type Torsen transfigurent la voiture.

La sécurité pour les piétons va aussi de l'avant dans cette nouvelle DS 3 qui voit l'ajout de l'Active City Break en option pour l'entrée de gamme puis en équipement de série dès la finition Sport Chic. Jusqu'à 30 km/h, la voiture peut automatiquement faire un arrêt complet ou ne serait-ce que s'y préparer de façon invisible pour le conducteur.



Au volant

La première DS 3 que je prends en main est équipée de la nouvelle motorisation 1'200 cm³, 130 ch. Celle-ci est impressionnante de souplesse pour une conduite aussi bien urbaine qu'extra-urbaine. Le sommet de la courbe de couple est très vite atteint, inutile de monter plus haut que 5000 t/min pour en profiter pleinement. En sixième vitesse, une bonne reprise est possible dès 90 km/h ; pour passer de 80 à 120, le moteur a eu besoin de temps pour se lancer. Le même exercice en cinquième a été plus concluant.

Le guidage de la boîte de vitesses manque quelque peu de précision et je qualifierais le débattement du levier comme légèrement trop important. Mais

cette transmission est très douce et se marie à merveille au comportement de la DS 3. Bien que l'amortissement soit ferme, il n'est pas pour autant inconfortable. Pour l'agrément de conduite, un effort pourrait être fait sur les sièges, lesquels sont destinés à de petits gabarits, ainsi que sur les bruits d'air et de roulement, assez présents même en essayant la berline.

C'est au tour de la version Performance d'être essayée et, cerise sur le gâteau, sur une portion de route fermée à la circulation. De quoi laisser s'exprimer tout le potentiel de cette sportive de moins de quatre mètres de long. La première tout juste engagée, je suis immédiatement sous le charme de la transmission manuelle du modèle. L'enclenchement est sans demi-mesure, le guidage précis et j'ai moins l'impression de déplacer un battoir dans une baratte.

Le moteur suralimenté montre sans tarder qu'il est capable de très bonnes performances. Les accélérations sont franches et, grâce au Torsen, la motricité quasi permanente. Les voies élargies et les pneus Supersport contribuent à la stabilité de la DS 3 Performance, lui conférant un comportement de kart fixé sur un rail, réagissant au doigt et à l'œil. Toutes les liaisons au sol proviennent de sa cousine la 208 GTi. Cependant, dans son comportement dynamique, une différence est à relever : en charge, elle est redoutable de précision. Une fois les gaz relâchés, elle est moins incisive, plus sage que peut l'être celle de Sochaux. Un choix délibéré pour qu'elle plaise à une clientèle plus large que ceux qui recherchent la performance pure.

A l'intérieur, les baquets changent tout. Même s'ils ne sont pas aussi rigides que des Recaro Sportster, au niveau du dossier, le maintien latéral est très bon, l'assise permet légèrement plus de mouvement. Les inserts dorés de la « Black Special » sont un sympathique rappel de la teinte du toit, seuls les autocollants sur le côté passager font un peu négligé. Le pack carbone est aussi de la partie dans cet habitacle. Sur le volant et sur chaque porte, ces pièces en carbone mat donnent le côté sport-chic qu'il faut à la Performance.

Revenons sur terre avec la motorisation PureTech 110 et sa nouvelle boîte EAT6. Pour l'occasion, j'ai pu bénéficier d'un cabriolet pour profiter du soleil. Entre 110 et 130 ch, la différence est perceptible mais pas non plus handicapante. Ce moteur représente une grosse partie des ventes du modèle en alliant performance et sobriété. Pour une utilisation urbaine, la nouvelle transmission automatique est un modèle de douceur. Les vitesses se passent promptement et sans à-coups

grâce à la fonction Quick Shift qui fait son apparition.

Reste le test le plus exigeant pour une boîte automatique : la route de montagne. En effet, c'est là que l'on voit sa capacité à rétrograder au bon moment. Surtout que la DS 3 ne propose pas de palette au volant, peut-être à cause de toute la quincaillerie déjà présentes (radio à droite, régulateur de vitesse à gauche ; j'aurais aimé avoir ça sur le volant pour ne pas y toucher quand je voulais le clignotant). Dans cette situation, l'EAT6 n'est pas armée pour rivaliser avec un double embrayage, mais s'en sort assez bien. Pour une courbe, le temps qui s'écoule avant la relance ne dure qu'un instant. En sortie d'épingle, ce temps est doublé avant de repartir.



Verdict

Cette nouvelle DS 3 a de bons atouts pour se relancer avant la présentation d'un modèle totalement nouveau. D'un côté, le nouveau moteur essence apportera un peu de puissance en plus sans avoir à passer au 1.6 tandis que la boîte automatique couplée à l'excellent moteur 110 ch se mettra volontiers au service des gens cherchant une voiture à l'utilisation essentiellement urbaine. Pour un trafic pendulaire, les 130 ch seront à mon avis plus confortables, même s'il faudra jouer du levier de vitesse.

Et que dire de la DS 3 Performance en seulement quelques mots ? En noir mat, cette voiture en impose. Même si d'un point de vue dynamique elle est très légèrement en retrait d'une Peugeot 208 GTi, elle met une bonne claque à la Renault Clio 4 RS qui manque de charisme, d'une boîte manuelle et de baquets (exception faite de la Trophy). Je retiendrai la fougue de son moteur prêt à bondir, tout comme ses freins mordants et remontant bon nombre d'informations à la pédale ; enfin le châssis et sa liaison au sol qui font des prouesses pour garder le

cap alors que le Torsen s'active pour propulser cette bombinette en avant.

Tous les modèles sont disponibles dès maintenant dans les DS Store ou les espaces de vente DS de certaines concessions Citroën. Seul les modèles Performance, berline et cabriolet, feront leur arrivée fin mai dans ces mêmes points de vente.



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

Nos remerciements à DS Automobiles - Citroën (Suisse) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle DS 3.



A lire aussi

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