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

Citroën, ou plutôt la marque DS comme il faut l'appeler désormais, joue la carte de l'exclusivité sur sa DS3 en proposant une version ultra-limitée de la DS3 Racing en version cabriolet. Wheels And You a eu la chance d'en prendre le volant pour un essai.

- 4 cylindres essence, turbo, 1'598 cm^3
- 207 CV à 6'000 t/min
- 275 Nm de 2'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'156 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'948 x 1'715 x 1'452
- Conso. mesurée : 9.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 149 g/km (E)
- dès CHF 36'800.-, mod. essayé: CHF 38'000.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany

Trois ans après le lancement de la DS3 Racing et une année après la version Cabrio, DS nous présente le mélange des deux mondes, la DS3 Cabrio Racing. Avec seulement 100 exemplaires produits pour le monde entier, dont le quart réservé pour notre pays, c'est peu dire qu'elle joue la carte de l'exclusivité en s'invitant dans un créneau jusqu'ici occupé que par Mini et sa Cooper S Works Cabriolet.

A l'extérieur

Grâce à la conservation des montants de portes et de la base du toit sur toute sa longeur, la version Cabrio de la petite DS devrait donc être considérée comme une version découvrable plutôt qu'un réel cabriolet.

D'un point de vue stylistique, je dois avouer que c'est une réussite étant déjà séduit par le design de la DS3. La toile de toit est parfaitement intégrée et en mode découverte, cela apporte un petit plus à la belle DS3. La capote vient se replier en-dessus du coffre arrière, rappelant le pliage de la capote des Coccinelle. Le mécanisme du toit peut fonctionner jusqu'à une vitesse de 120 km/h et l'opération se déroule en 16 secondes.

Reprenant les codes stylistiques de la DS3 Cabrio, elle reçoit des attributs Racing à l'image de son tempérament : un diffuseur d'air, un échappement avec double sortie chromée ou encore du véritable carbone appliqué sur de nombreux éléments de carrosserie (lame semi-rigide du bouclier avant, calandre, élargisseurs d'ailes, ceinture de bas de caisse, diffuseur d'air, etc.).

La DS3 Cabrio Racing est proposée dans un seul et unique coloris, un inédit « Gris Moondark » mat du plus bel effet, associé à une toile de toit Noire et des jantes 18 pouces noires brillantes. Le Rouge Carmin, qui est spécifique à la ligne DS, est représenté sur différents éléments que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur comme sur les centre de roues siglés DS mais également sur les portes avec cette large bande verticale. Dommage que ce bout d'autocollant soit un peu grossier, car la ligne de l'auto donne déjà suffisamment dans la sportivité avec le carbone à profusion et sa teinte matte sans avoir besoin d'ajouter d'autres artifices.

A l'intérieur

L'habitacle bénéficie également d'un traitement spécifique. Ainsi la teinte de caisse mat se retrouve sur la façade de la planche de bord. Le carbone est aussi présent, sur la casquette du combiné et la console centrale. Enfin la planche de bord côté passager reprend la couleur Rouge Carmin sur un nouvel autocollant vertical toujours aussi mal intégré…

L'exclusivité de cette DS3 Cabrio Racing est clairement affichée avec la signature Citroën Racing sur le dossier des sièges baquets avant et une petite plaque d'identification numérotée située sur l'embase du levier de vitesses. Les sièges sport, mélangeant tissu et alcantara sûrpiqués de rouge, offrent un maintien latéral renforcé que ce soit sur l'assise ou le dossier tout en gardant une position confortable.

Le coffre quant à lui propose un volume de 245 litres, le plus grand de sa catégorie, avec seulement 40 litres de moins que sur la DS3 normale et une cinématique d'ouverture/fermeture plutôt originale. Enfin… originale et rigolote, oui. Mais fort peu pratique et offrant un accès restreint. Il faut même relever la capote de quelques centimètres pour pouvoir ouvrir le coffre… Ou quand l'audace technique et stylistique prend le pouvoir sur la praticabilité…

Reprenant l'instrumentation des DS3 classiques, le combiné aurait pu recevoir lui aussi son traitement racing, faisant en l'état plus dans le chic que le sport. Le compte-tours est de très petite taille, peu lisible et encore moins visible lors de trajets en mode attaque.

Sous le capot

Comme sur la DS3 Racing, on retrouve le bien-connu quatre-cylindres 1.6 THP développant 207 CV à 6'000 t/min et un couple de 275 Nm de 2'000 t/min à 4'500 t/min. Cette mécanique délivre une sonorité sympathique, rauque et grave en pleine sollicitation, tout en se faisant discrète en cruisant sur autoroute, bien aidée par une sixième vitesse surmultipliée. Ce moteur affiche une belle santé à défaut d'un caractère rageur. Il procure peu de sensations, mais le compteur s'affole dès qu'on presse sur la pédale de droite. Souple, il autorise d'excellentes relances dès les bas régimes mais au-delà de 5'500 t/min la puissance s'essouffle

alors que son maximum est annoncé à 6’000 t/min…

Côté consommation, ce groupe propulseur sait se montrer très sobre en utilisation douce ou sur autoroute avec une consommation inférieure à 7 litres aux 100 km. Mais dès que l’envie de rouler racing prendra le conducteur, il faudra plutôt s’attendre à une consommation de 10 litres, bien loin des 6,4 l./100 km annoncés par le constructeur. Du reste, après mes quelques jours à son volant, la consommation s’est élevée à 9,8 l./100 km avec des trajets principalement urbains et campagnards en mode arsouille.

Au volant

La position de conduite est très agréable avec le volant bien positionné et des sièges sport enveloppant parfaitement le conducteur grâce ses maintiens latéraux imposants. Plutôt mous, ils réussissent tout de même à remplir parfaitement leur rôle. Le conducteur fait réellement corps avec la machine. Je me pose toutefois la question sur la durée de vie de ses parties de l’assise du siège qui se tordent lors de chaque entrée/sortie de la voiture…

La version Cabrio étant peu pénalisée sur la balance par rapport aux versions normales, en ne pesant que 25 kg supplémentaires dû à son système de toit découvrable et non pas d’un vrai cabriolet, le ressenti de conduite est identique à la version normale de la DS3 Racing mais avec ce petit plus de rouler cheveux au vent. Deux niveaux d’ouverture du toit sont possibles : soit uniquement le plafond jusqu’au sommet de la vitre arrière, soit jusqu’au sommet du coffre arrière, la vitre se repliant dans la capote. Ce qui proposera de véritables sensations de cabriolet aux occupants avec le petit air qui viendra chatouiller leur nuque. Par contre, la visibilité vers l’arrière deviendra totalement nulle.

Par rapport à la version Cabrio de base, le châssis est rabaissé de 15 mm avec des amortisseurs renforcés et des voies élargies de 30 mm. Malgré toutes ces caractéristiques Racing, Citroën a réussi à conserver un certain confort et ce au détriment du comportement sportif avec un châssis prenant du roulis et un train arrière plutôt mou. Dommage, j’aurais aimé une voiture plus joueuse surtout qu’elle n’est proposée qu’en édition strictement limitée, ce qui aurait permis un chouilla plus d’audace dans les réglages…

Comme toute bonne petite sportive française, le train avant est excellent et des plus précis avec un ESP qui sait se faire discret sur sol sec. Et lorsque je déciderai de déconnecter cette assistance, ce n'est que très rarement que le train avant perdra de son adhérence avec d'excellentes sensations. Les freins, généreusement dimensionnés avec des étriers 4 pistons à l'avant et des disques de 323 mm, ne seront jamais pris en défaut. Le mordant est très bon et la résistance correcte même lors de descentes de cols.

Verdict

Cette version ultime et ultra limitée de DS3 est une réussite d'un point de vue stylistique avec ce mélange de pièces en carbone et sa teinte « Gris Moondark mat». D'un point de vue dynamique, je suis moins positif par le fait que cette version Racing fait trop la part belle au compromis. Lorsqu'un constructeur comme Citroën, autant impliqué en sport automobile, propose une version sportive limitée à seulement 100 exemplaires, j'aurais espéré qu'ils sortent une version totalement délurée qui soit dévolue au sport avec des réglages châssis nettement plus extrêmes.

Par rapport à la concurrence, qui est la version Works de la Mini Cooper S, cette DS3 fait plutôt bonne figure avec un tarif se situant à CHF 36'800.-. C'est légèrement inférieur à l'Anglaise mais nettement supérieur aux autres petites sportives à toit fixe comme la Peugeot 208 GTI, la Renault Clio RS, la Ford Fiesta ST et même la VW Polo R WRC. Mais la qualité de fabrication de cette DS3, ses magnifiques pièces en carbone et sa rareté feront vite pardonner ce tarif élitiste, la classant dès son lancement comme un véritable collector !

Prix et options – Citroën DS3 Cabrio Racing

Prix de base : CHF 36'800.-

Pack Select eMYWAY Confort : CHF 1'200.-

Prix TOTAL : CHF 38'000.-

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette Citroën DS3 Cabrio Racing, ainsi qu'à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour la logistique.

A lire aussi

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 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·671769
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
GE·671769
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
RACING

X 1000
km/h
CRUISE
PAUSE
482.2 km
009056 km

GE 671769
W.A.Y.

CITROËN
GE·671769
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 671769
W.A.Y.

GE·671769
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

LIMITED EDITION
Nº 025 / 100

AIRBAG

CITROËN
RACING
WORLD RALLY CHAMPION
W.A.Y.

29°C
27 jui 2014
16:27
La Tuilière
A1
50m
Satellites visibles : 6
410 m
A/C
AUTO
21
AUTO
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
GE·671769
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
W.A.Y.

GE·671769
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
GE·671769
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

GE 671769
W.A.Y.

GE 671769
W.A.Y.