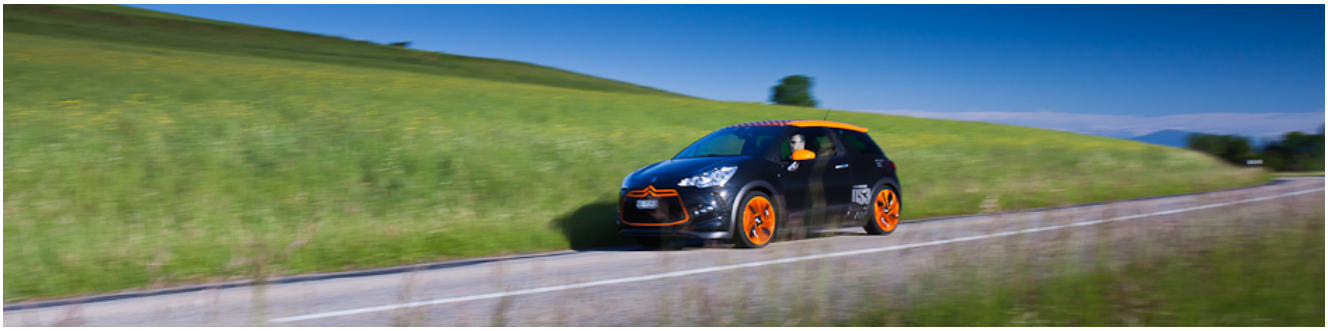
Essai – Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Il y a quelques semaines, nous découvrions la Citroën DS3 R3, la version rallye « entrée de gamme » de la petite française. Il est temps aujourd'hui de prendre le volant du modèle homologué le plus pimenté de la gamme, la DS3 Racing.



- 4 cyl., turbo, 1'598 cm^3
- 207 CV à 6'000 t/min
- 275 Nm à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi. : 235 km/h
- 0 à 100 km/h : 6.5 sec.
- Poids : 1'256 kg
- Conso. mesurée : 9.6 l./100 km
- CO_2 : 149 g/km (C)
- dès CHF 41'050.-
  modèle essayé : CHF 43'050.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon, Cédric Vilbert

---

Depuis plus d'une année, la Citroën DS3 1.6 THP 150 joue les trouble-fête sur un marché contrôlé en grande partie par Mini. Malgré une base de motorisation identique, les Cooper S et surtout les déclinaisons Works, plus puissantes, n'avaient pas trop d'inquiétude à se faire. C'était sans compter sur la passion et la persévérance des ingénieurs français, probablement motivés à concevoir une voiture digne de représenter, enfin, la domination incontestable de Citroën en rallye. Très attendue par les passionné(e)s de la marque au doubles chevrons ainsi que par tous les amateurs de petites sportives, la DS3 Racing a débarqué sur nos routes en fin d'année dernière, comme promis par le constructeur lors du Salon de Genève 2010.

L'extérieur

Peu de choses différencient la DS3 Racing d'une DS3 « normale » dans la ligne générale. Il est toutefois impossible de se tromper, surtout avec la combinaison de couleurs qui habille notre voiture : noir et orange ! Lors de mon essai, j'avais parfois l'impression de me trouver au volant d'une supercar tant les têtes se retournaient sur le passage de la bombinette française. L'imposante calandre cerclée d'orange et les LEDs verticales imposent le respect et facilitent les déplacements autoroutiers. Les immenses jantes, noires et oranges, augmentent la bestialité de la voiture. Elles ne toisent « que » 18″ de diamètre, mais leur conception de type « Reverse », une première mondiale qui consiste à repousser le creux de la jante vers l'intérieur, leur donne une apparence bien plus grande. Pour compléter le tableau, le carbone vient habiller la lèvre avant, les bas de caisse, les passages de roues et le diffuseur arrière. En option, pour CHF 600.-, vous pourrez agrémenter votre DS3 Racing par une série d'autocollants renforçant ainsi l'image délurée du modèle. Sur la carrosserie majoritairement noire de notre voiture, leur teinte anthracite les rend relativement discrets, à l'exception du « DS3 » qui envahit la quasi totalité du toit orange. Certes, ces stickers n'aident pas vraiment à rester anonyme. Mais à vouloir être rebelle, autant jouer le jeu jusqu'au bout et cette DS3 Racing amène un peu de fraîcheur et d'originalité dans la grisaille de nos villes. Pour plus de discrétion, vous pourrez opter pour la seule alternative de coloris sur ce modèle, blanc et anthracite.

L’intérieur

Ne me lassant pas d’admirer la robe de cette DS3 Racing, je finis quand même par m’installer à bord. Les superbes sièges baquets en alcantara anthracite m’accueillent parfaitement. Très confortables et enveloppants, ils correspondent totalement à l’esprit de la voiture. Toutefois les surpiqûres auraient pu être exécutées en orange pour l’adéquation avec les couleurs extérieures. Petit détail vite oublié en constatant avec plaisir que cette teinte n’a pas été totalement abandonnée à l’intérieur puisqu’elle recouvre entièrement la face du tableau de bord, renforçant ainsi la sportivité du modèle. Le carbone est aussi de la partie, sur la console centrale et sur la partie inférieure de l’épais volant. L’ensemble est très plaisant avec des lignes un peu plus classiques que dans une Mini, mais nettement plus dynamiques grâce au jeu de couleurs et de matières. La rivale germano-anglaise reprendra légèrement le dessus avec une qualité de finition supérieure. Seule option, à l’exception des autocollants, le pack « MYWAY » pour CHF 1’400.- incluant entre autres un GPS, vient parfaire l’équipement déjà très complet de série, rendant ainsi cette DS3 Racing très agréable en utilisation quotidienne. Ce n’est pas nouveau, ni une spécificité de ce modèle, mais le diffuseur de parfum qui équipe toutes les nouvelles Citroën apporte un sentiment de bien être dès que l’on tourne la clé de contact. Ce n’est qu’un détail, mais tellement plaisant que je me devais de le mentionner.

Sous le capot

Aussi belle que performante ? il est temps de le vérifier. Le déjà connu moteur quatre cylindres 1.6 l. turbo d’origine PSA-BMW voit sa puissance passer de 156 CV (DS3 1.6 THP 150) à 207 CV à 6’000 t/min pour un couple maximum de 275 Nm (240 Nm sur sa petite soeur), disponible entre 2’000 et 4’500 t/min. Rageur et performant, il vient combler le manque que j’avais ressenti en essayant la version 1.6 THP. Les montées en régime sont excellentes et à tout moment les ressources sont disponibles sous le pied droit. Il n’y a qu’en sixième où un creux se fait ressentir, mais ce rapport un peu long aura l’extrême avantage de faire descendre le régime à 2’300 t/min en cruisant à 120 km/h sur autoroute. Dr Jekyll en ville ou lors d’un déplacement extra-urbain et Mr Hyde dès que les lacets vous amenant à St-Cergue s’ouvrent devant vos roues. C’est pareil pour la sonorité : rauque et grave lorsqu’il est sollicité, le moteur sait se faire très discret à vitesse constante.

Le constructeur annonce une consommation mixte de 6,4 l/100km que nous n'auront pas réussi à atteindre lors de notre essai. Selon moi, un tel chiffre est un peu optimiste pour une voiture sportive de plus de 200 CV qui ne demande qu'à faire galoper sa cavalerie. Au final, sur un parcours mélangeant tous les styles de route, l'ordinateur de bord affichera une moyenne de 8,9 l/100km alors que nous sommes arrivés à 9,6 l/100km à la pompe. Cependant ces valeurs ne me choquent pas, et lors d'un trajet 100% autoroutier, l'électronique embarquée nous affichera même un tout petit 6,0 l/100km. Comme quoi cette DS3 Racing sait se montrer très sobre suivant les circonstances.

Au volant

Avec un châssis rabaissé de 15 mm, des amortisseurs renforcés et des voies élargies de 30 mm, cette DS3 Racing promet de nous procurer beaucoup de plaisir. Si j'avais déjà été surpris par sa petite soeur, la 1.6 THP, j'étais malgré tout resté sur ma faim à cause du manque de puissance. Mais sur cette déclinaison « Racing », tout semble réuni pour que la sauce prenne et que la satisfaction soit complète. Je m'attaque en terre connue, sur « mes routes », et tout de suite je me sens à l'aise au volant de la petite française. Facile à conduire, peut-être un peu trop, je bondis d'un virage à l'autre sans m'en rendre compte. Le voyant de l'ESP s'allume régulièrement, mais l'électronique ne vient pas perturber le bon train que j'ai pris pour attaquer les courbes les unes après les autres. Après quelques kilomètres, je déconnecte le système d'assistance et c'est toujours avec une grande efficacité que je continue mon chemin. Même sur revêtement mouillé il est difficile de mettre en défaut la motricité de la voiture. Niveau freinage, rien à redire, les étriers à quatre pistons offrent un mordant exceptionnel et sont très endurants. La DS3 Racing vire à plat, bondit lorsqu'on écrase l'accélérateur ; les sensations sont bien au rendez-vous. Tout cela dans un confort exemplaire pour une petite sportive, une marque de fabrique Citroën. Toutefois, j'aurai apprécié un volant plus consistant et une commande de boîte plus précise, des constatations que j'avais déjà faites concernant la 1.6 THP. En outre, un léger flou dans la direction m'a dérangé quand le rythme augmente ; afin que cette DS3 Racing soit exploitable par tout un chacun, le constructeur français a visiblement mis un peu d'eau dans son vin, quitte à ne pas complètement satisfaire les accros des circuits. En fait, si elle n'est pas une voiture de sport pure et dure, la Citroën DS3 Racing relève haut la main

l’exercice du compromis alliant plaisir de conduite et performance, sans toutefois oublier le confort.

Verdict

Cette DS3 Racing est une petite bombe diablement efficace qui n’a rien à envier à sa concurrente directe, la Mini Cooper S Works. Avec un prix de base de CHF 41’050.-, la Citroën régate dans les mêmes eaux tarifaires. Toutefois, tandis que la française, très bien équipée de série, propose une liste restreinte d’options, la Mini, reine des citadines BCBG, vous fera dépenser beaucoup plus à équipement plus ou moins équivalent. Selon le constructeur les commandes sont un succès et les 200 exemplaires prévus pour la Suisse en 2011 ont presque tous trouvé preneur. Rassurez vous, la DS3 Racing sera toujours au catalogue l’année prochaine et je verrais bien le concept « Racing » associé aux autres membres de la gamme « DS », DS4 en tête.

Prix et options – Citroën DS3 Racing

Prix de base : CHF 41’050.-

Pack MYWAY : CHF 1’400.-
GPS, Hifi System, Bluetooth

Autocollants de personnalisation : CHF 600.-

Prix TOTAL : CHF 43’050.-

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette DS3 Racing ainsi qu’à Frédéric pour avoir participé à la séance photos avec sa DS3 Racing blanche.

A lire aussi

Essai – Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Shanghai 2011 – Citroën DS5

GE 71292
DS3
W.A.Y.

DS3
GE 71292

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

CRUISE
PAUSE

FM 93.0 MHz
15:45
Instantané
370 km
l/100
TMC
17-05-2011
1150m
15°C
A/C
AUTO

W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
RACING

DS3
W.A.Y.

CAUTION

DS3
W.A.Y.

CITROËN
RACING
WORLD RALLY CHAMPION

W.A.Y.

W.A.Y.

DS3
W.A.Y.

GE 71292
W.A.Y.