Essai – DS 4 E-Tense : Haute couture à la française

DS Automobiles est le seul constructeur français à naviguer dans l'univers de la haute couture. La marque tente d'insuffler son esprit novateur à ses dernières réalisations. Elle nous propose aujourd'hui sa nouvelle DS 4, une berline compacte, que nous essayons en version hybride regargeable, forte de 225 ch. Une puissance correcte mais très loin des hauts de gamme de la concurrence germanique. Même si, sur le papier, cette DS 4 est plaisante, cela suffira-t-il pour convaincre une clientèle férue d'allemandes à la notoriété reconnue ?

- 4 cylindres turbo essence / PHEV, 1'598 cm^3
- 225 ch à 5'500 t/min
- 360 Nm dès 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 1'653 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'400 x 1'870 x 1'470
- Conso. mixte : 4.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 30 g/km (A)
- dès CHF 48'100.-, mod. essayé : CHF 66'140.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Cette nouvelle DS 4, nom de code D41, ne correspond malheureusement pas au projet avant-gardiste D45. Ce dernier a été abandonné et c’est regrettable car le style berline crossover coupé s’affichait comme réellement différent. C’est dans cet esprit que devrait vraiment se positionner DS Automobiles aujourd’hui.

La nouvelle DS 4 est conçue, comme le dit le slogan « pour redécouvrir le monde », elle est belle et propose des technologies embarquées (vision nocturne, phares Matrix, etc.). Découvrons par nous-mêmes ce qu’elle vaut dans cette version E-Tense, à savoir hybride rechargeable.

A l’extérieur

Avec sa teinte « Crystal Pearl », cette DS 4 est posée sur la route, chaussée de grandes roues de 20″. Des lignes tendues la dessinent.

L’avant est agressif avec des feux Matrix à LED effilés qui s’étirent vers cette belle et grande calandre formée de petites touches chromées avec, en son centre, le logo DS, lui aussi chromé. Les feux de jour en forme de Z inversé encadrent bien la voiture.

De profil je remarque le long capot et le gros travail d’emboutissage effectué sur les arrêtes des portières en forme de pointes triangulaires. A l’arrière les ailes larges, tout en muscles, en imposent. Un toit ouvrant noir se termine vers un large becquet qui s’étire sur une petite lunette en verre teinté foncé. Cela donne un aspect bi-ton (gris-noir) que l’on retrouve sur les rétroviseurs. Un bas de caisse noir rehausse la voiture.

Un coffre bombé avec, de part et d’autre, des feux arrière très travaillés et creusés dont l’intérieur est composé de formes triangulaires très design. Le bas du pare-chocs laqué noir intègre les feux de recul et antibrouillards et deux

grandes fausses sorties d'échappement chromées. Cette « poupe » inspire dynamisme et sportivité. Loin du projet D45, le style, sans être osé, propose une voiture moderne. Elle est différente et elle l'assume.

A l'intérieur

On ouvre la porte et le regard se fixe sur des sièges magnifiques en cuir de qualité et au design résolument moderne. Cette teinte chocolat est ma préférée.

De plus, la qualité des matériaux est luxueuse. Le toucher est agréable. Alcantara, cuir, aluminium s'assemblent pour le plaisir des yeux. Quand on referme la porte, le son émis par cette dernière est sourd, synonyme de « costaud ». C'est digne du segment premium. La concurrence allemande sera plus austère avec moins de détails de qualité dans les matériaux.

Reste que l'ensemble possède un peu trop d'exagération dans l'originalité, trop de formes triangulaires. L'ergonomie en prend un coup et on finit par chercher comment fonctionne un simple interrupteur et où il faut appuyer. Parfois, sous l'autel du style ou du design, on se retrouve avec un bouton de lève vitre placé haut, trop haut. De même, les commandes de ventilations (DS Air) sont, certes, très belles, mais il faut toucher deux commandes différentes pour gérer les flux haut et bas.

Original, sur la console centrale on trouve un petit écran : le DS Smart Touch. Il permet d'accéder aux fonctions préenregistrées de l'infodivertissement sans avoir

à tendre le bras vers la dalle tactile principale. En revanche, sur cette même console centrale, vous n'aurez pas de porte gobelet. Seul se trouve un logement en biseau, profond et pas facile d'accès une fois que vous y aurez laissé tomber vos clés. Reste ce qui fait office d'accoudoir et qui s'ouvre en deux parties, vous permettant d'y loger papiers, téléphone, etc.

L'habitabilité est correcte et le confort, à l'avant comme à l'arrière, est royal. Le coffre, bien que plus petit de 40 litres que sur les versions à moteur thermique, offre un bon 390 litres et s'ouvre sans les mains si nécessaire.

Sous le capot

Notre DS 4 E-Tense dispose du connu quatre cylindres essence 1.6 PureTech de 180 ch associé à un moteur électrique de 110 ch placé en amont d'une boîte de vitesse automatique à 8 rapports. Cette association délivre une puissance cumulée de 225 ch avec un couple maxi de 360 Nm.

L'alliance des deux mondes fait merveille dans cette compacte. L'autonomie en tout électrique est donnée pour 55 km selon le cycle WLTP. Dans la réalité, j'ai pu parcourir 32 km sur un parcours mixte montagneux. La propulsion électrique est assurée par une batterie de 12,4 kWh qui se recharge entièrement en 7 à 8 heures sur une prise domestique standard, 4 heures sur une prise renforcée en 16A à 3,7 kW. Sur un chargeur 7,4 kW en 32A, la recharge passe à 1h30.

La consommation en tout électrique est de 21,5 kWh/100km, en hybride elle offre

un plus que correct 4,3 l/100km. Mais une fois la batterie vidée, ce seront 10,1 litres d'essence qui seront engloutis tous les 100 kilomètres en mode moteur thermique seul.

Avec un 0 à 100km/h réalisé en 7,7 secondes, elle n'est pas la plus véloce de sa catégorie mais elle n'est pas à la traîne grâce à de bonnes reprises. La solution de la motorisation hybride est parfaite actuellement, c'est en phase avec le politiquement correct. Mais sommes-nous certains que cela ne pollue pas autant qu'un simple moteur thermique de dernière génération ? La version thermique de 180 ch qui existe chez sa cousine Peugeot ne serait-elle pas un meilleur compromis ? Pour moi le débat reste ouvert.

Au volant

A l'approche de cette DS 4, clé en poche, la voiture s'illumine et les poignées de porte se déploient. Quel que soit son gabarit, on y entre aisément. Je suis bien calé dans ces magnifiques sièges et, pour une fois, l'affichage tête haute ne me gêne pas trop. Complet en informations, son format XXL de 21″, le plus généreux du segment, explique peut-être cela.

Je démarre en électrique, les poignées de porte se rétractent dans leur logement à la manière du train roulant d'un avion. Si la batterie est pleine, je peux atteindre 135 km/h sans que le moteur thermique ne se réveille. Mais il faut avoir le pied léger car dès la moindre demande de puissance, il démarre. En mode

hybride, position B pour récupération maximale au lâcher des gaz et si l'on joue le jeu d'une éco conduite avec une recharge journalière, la DS4 sera un vrai chameau sur une distance quotidienne d'environ 100km. Elle pourra ainsi descendre sous la barre des 4 l/100km et ce même sur des routes de montagne, ce qui est remarquable.

Remarquable d'autant que la voiture reste agréable à vivre. La gestion hybride se fait en douceur. On passe de l'électrique au thermique en toute discrétion et sans vraiment le sentir. La raison en est que nous avons sous ce capot non pas un trois cylindres comme beaucoup de voitures hybrides actuelles, mais un quatre cylindres qui n'a pas besoin de monter dans les tours et hurler afin de donner le couple nécessaire pour rouler sereinement. A noter que le freinage par récupération se fait relativement en douceur et que, bien géré, il permet d'économiser encore quelques kilomètres supplémentaires.

Il existe un mode Sport qui durcit toutes les commandes. Dès sa sélection, l'auto fait un petit bon en avant, prête à en découdre. Ne riez pas, cette DS 4 peut être une sportive. Certes, elle est un peu lourde, mais la rigueur de son châssis, ce train avant collé et sans retour de couple, le peu de prise de roulis, cette direction ultra précise et le train arrière qui suit sans broncher permettent d'enrouler quelques virages sportivement avec un plaisir certain, même si pour moi, le travail des suspensions pilotées est tellement bon qu'il gomme trop l'état de la route. Par ailleurs, le retour dans le volant est faussé, trop artificiel. On survole trop la route.

En conduite dynamique, l'ABS se déclenche assez vite. Cela freine, mais le poids se fait sentir. C'est troublant car le châssis, lui, encaisse tellement bien qu'au moment du freinage on oublie qu'il y a presque 1.7 tonnes à stopper. Plus que la puissance dans ce mode et pour peu qu'il reste de l'autonomie « électrique », c'est le couple qui est agréable. Pourtant, face à ses rivales allemandes qui offrent des moteurs plus coupleux dépassant les 400Nm, cette DS 4, avec « seulement » 360 Nm, pourrait faire pâle figure. Il n'en est rien, le couple omniprésent est largement suffisant et les 225 ch aussi. La réaction à l'accélérateur est immédiate, cela offre un confort agréable dans toutes les situations.

Néanmoins et même si cette DS 4 avec son allure sportive peut se conduire rapidement, ce n'est pas ce qu'elle préfère. En effet, cette déclinaison E-Tense affectionne la conduite souple, sur le couple, pour profiter du silence, du confort

et du son des médias. La sécurité passive est moderne et utilise les dernières technologies. On dispose du système de vision nocturne qui s'affiche dans l'écran central et envoie un signal sonore lorsqu'il détecte une présence humaine ou animale. C'est assez réactif, mais pas efficace à 100%, comme un peu toutes ces nouvelles technologies.

Verdict

Le luxe à la française est proposé dans cette DS4 E-Tense. Très spacieuse, confortable, dynamique, elle est de surcroît originale. Mais peut-être trop et surtout son positionnement tarifaire la place directement face aux hauts de gamme allemands qui bénéficient d'une notoriété statutaire établie alors que DS se cherche encore.

Il n'en reste pas moins que cette nouvelle DS 4 est originale avec des qualités premium indéniables. Elle saura satisfaire une clientèle qui voudra se démarquer mais pas sur qu'elle arrive bousculer les habitudes, ça restera un produit de

niche.

<u>Prix et options – DS 4 E-Tense 225 La Première</u>

Prix de base : CHF 60’400.-

Teinte métallisée « Crystal Pearl » : CHF 990.-

Toit ouvrant en verre : CHF 1’400.-

DS Night Vision : CHF 1’450.-

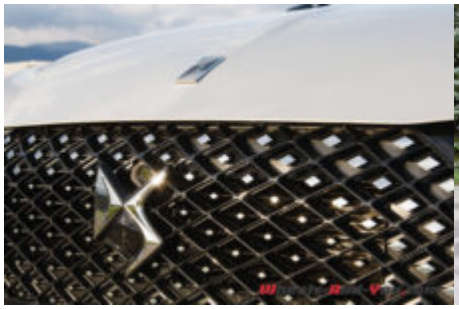
Jantes aluminium 20″ « Sydney » : CHF 700.-

Hi FI System Focal Electra : CHF 1’450.-

<u>Prix TOTAL : CHF 66’140.-</u>

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

Nos remerciements à DS Automobiles Suisse pour le prêt de ce DS 4 E-Tense, ainsi qu’au DS Store Genève (Emil Frey Genève Adrien-Wyss) pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – DS 7 Crossback E-Tense 4×4 : L’originalité du style français en Plug-In Hybrid !

Essai – DS 3 Crossback PureTech 130 : Le petit crossover qui s’attaque au premium

Essai – DS 7 Crossback PureTech 225 : Ne l’appelez pas Citroën !

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

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

Nouveauté – DS 4

Nouveauté – DS 9

Nouveauté – DS 3 Crossback

Sport Auto – DS Automobiles au E-Prix de Zürich

Evènement – DS 7 Crossback, première livraison client !

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com