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

Alors que de plus en plus de pays appliquent des malus pour les véhicules dépassant une moyenne donnée, ce qui renchérit les modèles haut de gamme et contraint les constructeurs à trouver des parades, deux stratégies se répandent : le tout électrique ou le Plug-in Hybrid, proposé dernièrement par de nombreuses marques car plus simple à adapter aux modèles actuels. C'est le cas de DS Automobiles dans son SUV DS 7 Crossback qui nous intéresse aujourd'hui.



- 4 cylindres turbo essence / PHEV, 1'598 cm^3
- 300 ch
- 520 Nm
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'825 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'570 x 1'895 x 1'625
- Conso. mixte : 4.94 l/100 km
- Emissions CO_2 : 39 g/km (A)
- dès CHF 60'590.-, mod. essayé : CHF 77'840.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Cela fait un peu plus de deux ans que nous vous avons proposé l'essai complet du DS 7 Crossback, ce SUV premium du groupe PSA dont le style n'est pas des plus consensuels.

Le voici proposé dans deux nouvelles versions Plug-In Hybrid, appelées E-Tense. Proposée soit avec 225 ch et 2 routes motrices, soit avec 300 ch et 4 roues motrices. C'est cette dernière mouture que je découvre aujourd'hui pour notre essai.

Si j'en crois sa fiche technique, cette déclinaison devrait constituer une évolution intéressante alliant performances et consommation en baisse. Voyons si cette promesse se vérifie à l'usage.





A l'extérieur

Alors que mon collègue m'avait laissé le volant lors de son essai il y a deux ans, je n'en avais qu'un souvenir un peu dubitatif, cela autant pour le style très typé design français que pour un comportement que je n'appréciais guère. Mais j'avoue qu'en découvrant mon véhicule d'essai dans sa livrée Crystal Pearl, je lui trouve une certaine classe malgré sa ceinture de caisse élevée.

Cette couleur claire met mieux en évidence ses lignes, allège sa silhouette et fait ressortir certains détails. Les phares et les feux aux dessins particulièrement étudiés rehaussent l'aspect haut-de-gamme du véhicule. Peut-être mon œil s'est-il aussi habitué à son design qui ne m'avait pas attiré d'emblée.

En effet, entre la version PureTech 225 ch essayée il y a deux ans et la E-Tense

4×4 que je découvre, il n'y a pratiquement aucune évolution extérieure. Seuls quelques détails diffèrent : une seconde « trappe à essence » à gauche, qui dissimule la prise de recharge, le "E" stylisé sur le logo avant, le logo E-Tense 4×4 sur la gauche du hayon et… c'est tout ! Les jantes sont toujours en 19'' et proposées ici en série alors qu'elles étaient en option sur la finition PureTech. Autant dire que cette version sera difficile à différentier des autres dans la rue.

Ses dimensions demeurent donc identiques, que je rappelle ici : 4'570 mm de longueur, 1'895 mm de largeur et 1'625 mm de hauteur. Quant au poids, il souffre de l'adjonction du système hybride et des batteries, passant de 1'420 kg pour la PureTech à 1'825 kg à vide, soit pas loin des 2 tonnes en état de marche et avec le conducteur. Ainsi, le rapport poids/puissance demeure presque identique entre les deux versions.





A l'intérieur

En m'asseyant à son volant, je retrouve un intérieur dont le style très particulier ne me plaît pas plus qu'il y a deux ans. Certes, il a le mérite de jouer la différence et propose une ergonomie globalement agréable, mais je trouve son design très anguleux, trop ostentatoire.

Là encore, il n'y a guère de différences visibles avec la version PureTech. La principale est l'intégration de l'interface du système Plug-In Hybrid aux écrans de la console centrale et des compteurs. Même si je ne suis pas un grand fan des

écrans tactiles dans les voitures, celui de ce DS 7 s'est révélé très agréable à l'usage, à la fois réactif et précis. Le système de guidage produit par TomTom est lui aussi précis, le système de vision nocturne DS Night Vision en option propose un véritable agrément sécuritaire supplémentaire en conduite de nuit. Les finitions sont de bonne facture, même si certains éléments demeurent en plastique dur facilement rayable.

La position de conduite demeure trop haute à mon goût mais sans que cela se révèle véritablement gênant, alors que le confort de l'assise est excellent, même sur de longs trajets.

Avec 555 litres, le coffre est l'un des plus vaste de la catégorie. A baissant les sièges, le volume de chargement atteint 1'750 litres mais je relève que, comme sur tous les véhicules rechargeables, les deux câbles de recharge – l'un pour la prise classique, l'autre pour les superchargeurs – prennent passablement de place, typiquement l'espace sous le plancher de coffre de notre DS 7 Crossback.





Sous le capot

Alors que la déclinaison PureTech 225 propose 225 ch thermiques produits par un moteur essence 1'598 cm^3 turbo, cette mouture E-Tense voit sa puissance thermique réduite à 200 ch, à laquelle sont associés deux moteurs électriques de 80 kW (50 ch) chacun, un sur chaque essieu. Une batterie Lithium-Ion de 13.2 kWh assure ainsi une puissance combinée de 300 ch. En tout électrique, la

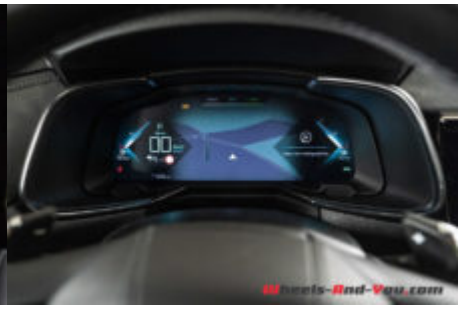
puissance équivaut à 100 ch sur une autonomie WLTP annoncée de 58 km.

Le moteur thermique, accouplé à une transmission automatique à 8 rapports, n'agit que sur les roues avant. Le mode de conduite 4×4 permet d'actionner le moteur électrique arrière en conjonction avec le moteur thermique pour assurer une traction sur les quatre roues jusqu'à la décharge complète de la batterie. Trois autres modes de conduite sont proposés : Zéro émission (tout électrique), Hybride, pour optimiser la consommation sur les distances supérieures à la capacité batterie, et Sport pour privilégier la puissance.

Ce DS 7 Crossback E-Tense est également équipée d'un système de récupération d'énergie permettant de maximiser son autonomie électrique. Une fois la position Drive de la transmission sélectionnée, il suffit de tirer une seconde fois sur le levier pour activer un freinage régénératif au lever du pied. Selon le constructeur, le système qui découle de la Formula E permet une augmentation de l'autonomie électrique jusqu'à 20%.

Enfin, ce DS 7 est équipée du système DS Active Scan Suspension : un capteur lit les irrégularités de la route et adapte l'amortissement en temps réel pour améliorer le confort. De même, le DS Connected Pilot est un système de conduite autonome de niveau II qui régule la vitesse en fonction des véhicules alentours et assure un suivi de voie sans intervention du conducteur. Autre atout sécurité, le système DS Night Vision signale tout être vivant sur la route ou ses abords immédiats.








Au volant

Autant le comportement du modèle PureTech 225 ne m'avait pas enchanté, autant cette version E-Tense sait, globalement, me séduire. L'association des propulsions thermique et électrique confère un certain dynamisme malgré le poids. En mode Sport, l'arrivée instantanée du couple sur l'essieu arrière via le moteur électrique permet même de mettre la voiture en dérive, cela même si elle n'est de toute évidence pas faite pour cela.

Les suspensions actives sont efficaces sur les petites irrégularités. Par contre, les gendarmes couchés ne sont pas leur fort, avec un arrière qui rebondit plusieurs fois. L'insonorisation générale est de bon aloi pour un véhicule de cette catégorie, même si les bruits de roulement demeurent perceptibles. Je suis également impressionné par l'éclairage LED, l'un des seuls qui m'ait été donné d'essayer qui rivalise avec un éclairage xénon en feux de route.

Les plus de 2'000 km de mon essai me permettent de détailler les aspects consommation. Alors que la voiture est annoncée pour 1.7 l/100 km en cycle WLTP et 39 g/km de CO_2, la réalité quotidienne est évidemment bien différente selon la longueur du trajet parcouru. Si la distance est inférieure à environ 45 km quotidiens, la consommation en essence est nulle. Comme 7h30 suffisent à recharger intégralement la batterie sur une prise 8A normale, on repart chaque matin avec une batterie pleine.

Durant mon essai, je parcours quant à moi 12 fois un trajet quotidien de 128 km aller-retour, avec une recharge complète chaque nuit. En utilisant le mode hybride pour minimiser la consommation, j'enregistre une consommation moyenne de 4.58 l/100 km. Au contraire, sur un trajet de 540 km sur autoroute entamé batterie pleine et sans recharge intermédiaire, la consommation s'élève à 5.78 l/100 km. La consommation du seul moteur thermique atteint environ 7.8 l/100 km en cycle mixte. Sur la totalité de l'essai, la consommation mesurée atteint 4.94 l/100 km, soit 3 l de moins que la déclinaison PureTech 225 malgré l'agrément supplémentaire. Le système Plug-In Hybrid se justifie donc pleinement à mes yeux et cela malgré l'investissement supplémentaire à consentir.



Verdict

Comme la plupart des véhicules Plug-In Hybrid, ce DS 7 Crossback E-Tense propose un compromis se rapprochant de l'optimum lorsqu'il s'agit de concilier habitabilité généreuse, dynamisme de conduite, consommation réduite et, comparée au tout électrique, une autonomie illimitée par la faculté de faire le pleine en quelques minutes.

Même si son style ne m'attire pas vraiment, elle me convainc par ses qualités intrinsèques associées à un confort de bon niveau. Reste que ses prestations se paient par en prix d'entrée de CHF 60'590.-, nettement plus qu'une Tesla Model 3 par exemple. Mon modèle de test, bien équipé de diverses options, s'élève même à CHF 77'840.- et j'avoue qu'avec un tel tarif, je peine quelque peu à croire que la diffusion de cette E-Tense se révèle un grand succès commercial, ce d'autant que son style ne fait pas l'unanimité. Malgré mes doutes, si un véhicule de cette catégorie vous tente, je vous encourage à aller l'essayer ; ses prestations pourraient vous surprendre !








<u>Prix et options – DS 7 Crossback E-Tense 4×4 “Be Chic”</u>

Prix de base : CHF 60’590.-

Teinte métallisée Crystal Pearl : CHF 1’000.-

Barres de toit aluminium : CHF 300.-

Pack Inspiration DS Opera Noir Art Basalte : CHF 6’800.-

Pack Easy Access : CHF 800.-

Chargeur nomade pour Smartphone : CHF 250.-

Eclairage polyambiant : CHF 350.-

Climatisation auto bi-zone étendue : CHF 350.-

DS Night Vision : CHF 2’050.-

Hifi Focal Electra : CHF 1’200.-

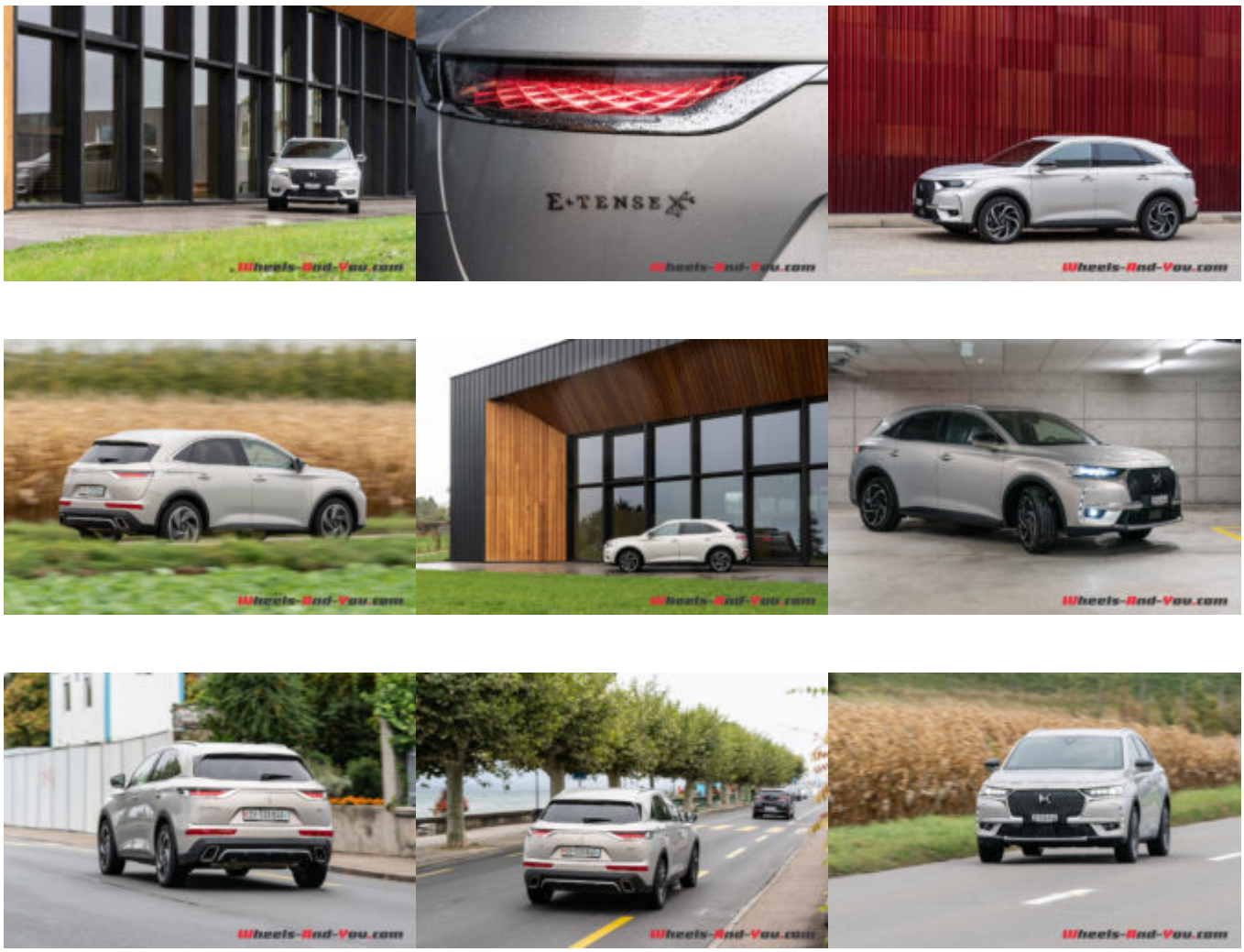
Pack Assistance de conduite E-Tense I : CHF 4’150.-

<u>Prix TOTAL : CHF 77’840.-</u>



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

Nos remerciements à DS Automobiles Suisse pour le prêt de ce DS 7 Crossback E-Tense 4×4, ainsi qu'au DS Salon Lausanne (Emil Frey Automobiles Renens) pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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
