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

Charmé par son apparence lors de sa présentation au Salon de Genève 2017 et appâté après les bonnes impressions de mon collègue lors de notre première prise en main à la fin de l’année passée, j’admets me réjouir de prendre le volant de ce DS 7 Crossback. Afin de combler totalement mes envies, j’ai même eu la patience d’attendre le moteur essence PureTech 225 qui s’est fait désirer jusqu’au dernier moment.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1’598 cm^3
- 225 ch à 5’500 t/min
- 300 Nm à 1’900 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 227 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.3 sec.
- Poids : 1’420 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’570 x 1’895 x 1’611
- Conso. mixte : 8.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 134 g/km (E)
- dès CHF 46’550.-, mod. essayé : CHF 62’450.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Le DS 7 Crossback arrive sur un segment très prisé en jouant une carte premium qui mise sur le savoir-faire historique du luxe à la française. Malheureusement, de nos jours, la grande partie de la clientèle est friande de l'offre germanique en se basant sur des critères qui ne sont, à mes yeux, de loin plus acquis. Nous l'avons bien vu lors de différents essais, les constructeurs français, mais aussi italiens et anglais, sont dorénavant en mesure de proposer aussi bien que les allemands. Certes, la rigueur est un peu moins pointue, mais ces derniers disposent de qualités non négligeables et surtout de bien plus de charme avec, de surcroit, des identités plus affirmées.

Voyons en détails ce que ce SUV « Made in France » nous propose. Il serait bien dommage de ne pas le découvrir en croyant à tort qu'il ne s'agit que d'une extrapolation un tantinet luxueuse d'une auto normalement ornée du double chevron. Malgré tout le respect que j'ai pour la marque, et pour répondre à tous les commentaires entendus lors de mon essai, le DS 7 Crossback n'est pas une Citroën ! Aujourd'hui, DS Automobiles est un constructeur à part entière du groupe PSA, au même titre que Peugeot, Citroën et, plus récemment, Opel. La plateforme utilisée (EMP2) par le DS 7 est la même que les Peugeot 3008 et 5008, alors qu'elle ne sera exploitée qu'en fin d'année par le Citroën C5 Aircross.







A l'extérieur

Comme je vous le disais, DS Automobiles ne rime plus avec Citroën. On peut

d’ailleurs le voir en analysant les différents modèles des deux marques, les identités sont bien spécifiques et les marchés visés distincts.

Avec le DS 7 Crossback, le style est d’autant plus affirmé grâce principalement aux optiques avant qui offrent une signature lumineuse unique. Je ne me lasse pas de les regarder s’activer lorsqu’on déverrouille les portes. Certains diront que c’est gadget, voir inutile, d’autres trouveront cela très élégant. Une chose est sûre, ça ne laisse pas indifférent. Je m’inquiète juste du coût le jour où il faudra remplacer un phare.

La calandre, avec en son centre un imposant logo DS, renforce l’image statutaire que la marque souhaite imposer. Alors que normalement ces différents éléments sont mis en avant par des entourages chromés à l’apparence luxueuse, sur la finition « Performance Line » qui équipe notre voiture d’essai, ils sont noirs. Pour ma part, je préfère le style un peu plus sportif, d’où mon souhait prononcé d’essayer cette version en particulier.

Le reste de la ligne est plus commun, voire même un peu trop inspiré d’un certain Audi Q5. Il n’y a pas de miracle, il faut mettre tous les atouts de son côté pour attirer la clientèle dévouée aux marques allemandes. C’est encore plus flagrant à l’arrière, mais heureusement les phares au design ultra futuriste assurent une identité unique. Je relève encore les jantes 19 pouces au dessin et subtilités plutôt originales, mais j’aimerais bien une taille de plus afin de mieux remplir les passages de roues. Rassurez-vous, des 20 pouces sont proposées en option.













A l'intérieur

Vient le moment de s'installer à bord et découvrir la superbe finition alcantara habillant les sièges, mais aussi les éléments du tableau de bord. C'est superbe, le parfait mélange entre luxe et sportivité. De plus, la qualité et les assemblages sont vraiment bons, on voit que le bureau du design a vraiment insisté sur la présentation et la finition. Bravo !

Globalement je suis très à l'aise dans cet habitacle qui propose de plus une excellente habitabilité. Les sièges sont vraiment très confortables et offrent un maintien suffisant. Je parcours presque 2'500 km lors de mon essai, avec plusieurs longs trajets, sans ressentir aucun désagrément. On atteint un niveau de confort qui ne se retrouve normalement que sur des segments bien supérieurs. Un gage que le constructeur a vraiment joué la carte premium sur toute la ligne.

L'équipement est très complet, surtout en série sur cette finition « Performance Line ». Petit bémol, je ne comprends pas pourquoi la personne qui a configuré notre voiture d'essai n'a pas opté pour les sièges électriques. C'est un non-sens lorsqu'on voit tout ce qui équipe ce DS 7. Notamment en matière de technologie et d'assistances à la conduite, c'est Byzance ! Caméra 360 degrés, régulateur de vitesse adaptatif, maintien de voies, vision nocturne, etc. Bluffant ! Et tout cela fonctionne parfaitement bien avec une excellente réactivité. Il faut juste s'habituer à l'ergonomie générale car ça diffère de ce qu'on trouve chez la concurrence. Même après quelques jours, il y a encore des habitudes qui sont difficiles à changer, mais rien de dramatique dans l'absolu.

Pour revenir sur l'espace à bord, vos passagers arrière ne sont pas à plaindre. Même avec le siège conducteur réglé pour accueillir mon 1m80, ils ne sont pas à l'étroit. Le coffre dispose d'un volume de chargement de 555 litres pouvant atteindre 1'752 litres. Pour y accéder, la voiture dispose d'un système d'ouverture et de fermeture mains libres. Courant de nos jours me direz-vous ! Mais pour la première fois, le système fonctionne à tous les coups, et franchement c'est rarement le cas, quelle que soit la marque du véhicule. J'en viens même à apprécier cette option.













Sous le capot

Comme expliqué au début de mon article, j'ai insisté pour essayer un DS 7 Crossback équipé du moteur PureTech 225. Pas une mince affaire, car si les déclinaisons diesel arpentent nos routes depuis début mars, les voitures « clients » avec cette motorisation essence sont arrivées en concession seulement à fin mai. Mais voilà, j'ai été patient et grâce à notre interlocutrice chez PSA, mon souhait a été exaucé en prenant possession de ce DS 7 Crossback flambant neuf le 18 mai dernier.

Cette mécanique est un quatre cylindres 1.6 turbo qui développe, comme son nom l'indique, 225 ch à 5'500 t/min pour un couple maximum de 300 Nm à 1'900 t/min. Il est couplé à une boite automatique à 8 rapports (EAT8) qui m'impressionne par sa rapidité et sa souplesse de fonctionnement. Bien sûr, j'aurais préféré un gros moteur V6, mais il faut se faire une raison, ce n'est plus au programme des constructeurs français. A noter que la puissance est diffusée sur les roues avant exclusivement, ce qui n'est pas un atout pour le marché Suisse. Toutefois, d'ici 2019, une déclinaison hybride, avec 300 ch et une transmission intégrale, viendra compléter le catalogue. Nous sommes impatients de la découvrir.

La fiche technique annonce 5.8 l/100km en utilisation mixte et vous savez bien qu'il est impensable d'obtenir de telles valeurs au quotidien. Sur la totalité de mon essai, je mesure une moyenne de 8.0 l/100km, alors que l'ordinateur de bord en indique 7.5 l/100km. Je trouve que c'est honorable au vu de ses performances que je n'hésite pas à exploiter. De plus, grâce à un réservoir de 62 litres, l'autonomie avoisine les 800 km, du coup les passages à la pompe se font plutôt rares.







Au volant

Ce qui me marque immédiatement, c'est l'agrément de conduite et le confort. Même s'il ne faut pas faire de parallèle avec une ancêtre du même nom, les gènes DS sont bel et bien présents. Que ça soit en ville ou sur autoroute, le temps passé à bord défile sans générer de fatigue ou de contrainte. Le rayon de braquage plutôt réduit, rarement le cas sur un SUV, et l'excellente maniabilité complètent parfaitement le tableau.

Ayant récupéré la voiture avec moins de 10 km au compteur, je parcours les premiers kilomètres en trouvant le moteur un peu rugueux avec la sensation qu'il mouline plus qu'il n'avance. Mais au fur et à mesure que j'avale l'asphalte, la mécanique offre plus de rondeur et surtout s'exprime avec davantage de volonté. Certes, lors de franches relances, le moteur laisse apparaître qu'il ne dispose que d'une petite cylindrée. Malgré cela, il se montre plutôt discret en terme de sonorité, pour autant bien sûr qu'on ne soit pas en mode Sport, auquel d'ailleurs je ne trouve qu'un intérêt moindre. Bien sûr la réactivité est améliorée, la direction un peu plus ferme, mais surtout un système amplifie le bruit du moteur dans l'habitacle et franchement c'est too much. Je veux bien que ça soit une déclinaison « Performance Line », mais ce n'est pas un véhicule sportif, donc cela n'apporte pas grand chose à mes yeux. D'ailleurs, à l'opposé, le mode Eco n'est pas non plus à mon goût. Ainsi paramétré, j'ai l'impression que l'on castre totalement les performances de ce DS 7. Au final, c'est en mode Normal que je le préfère, un parfait compromis qui correspond au confort offert.

Si l'amortissement semble ferme, cela provient surtout des jantes 19 pouces et des pneumatiques. Je peux faire quelques kilomètres avec un DS 7 BlueHDi 180 équipé de 18 pouces, c'est encore un peu plus confortable. A noter que ce dernier dispose de la technologie DS Active Scan Suspension qui, grâce à des caméras, ajuste les suspensions en fonction des imperfections de la route. Du coup, la voiture offre un mode Confort qui la transforme en véritable tapis volant, c'est

assez impressionnant.

Conscient qu'il ne s'agit pas d'un crossover résolument sportif comme l'est un Porsche Macan, un Jaguar F-Pace ou un Alfa Romeo Stelvio, je m'en vais quand même arpenter quelques cols afin de repousser un peu les limites. Là aussi, en cravachant brutalement le petit 1.6, je ressens ce sentiment d'abus et qu'il faut plutôt y aller en douceur. Le DS 7 Crossback ne rechigne pas à augmenter le rythme, mais il faut y mettre les formes. Au moment d'attaquer les courbes, une légère prise de roulis se faire remarquer, mais la tenue de route est plutôt bonne. On le sait que les français savent faire des châssis performants et c'est bien le cas avec ce DS 7. Je regrette quand même une nouvelle fois la direction électrique qui manque de précision à mes yeux et qui ne remonte pas le véritable feeling de la route. Je n'arrive vraiment pas m'y faire.

A l'inverse, je suis bluffé par l'efficacité des systèmes DS Night Vision et DS Connected Pilot. Le premier permet, dès la nuit tombée, d'avoir en lieu et place des compteurs, une image « thermique » provenant d'une caméra infrarouge. Cette dernière détecte les piétons et les animaux (>50cm) et sur l'écran les entoure d'un rectangle jaune, puis rouge, selon le niveau de criticité. C'est véritablement bénéfique lorsqu'on traverse la campagne de nuit. Le second système, en combinaison avec l'Assistance au Positionnement dans la Voie et l'Adaptive Cruise Control, vous épaule dans la conduite en maintenant parfaitement la voiture sur la bonne trajectoire. Obligation de garder les mains sur le volant, sans quoi il se désactive, mais c'est impressionnant de constater à quel point la voiture conduit (presque) toute seule.













Verdict

J'étais impatient de découvrir ce DS 7 Crossback et je ne suis vraiment pas déçu. C'est une excellente voiture au bénéfice d'atouts indéniables qui n'a pas à rougir sur le segment premium face à une concurrence principalement allemande. D'ailleurs, la totalité des gens qui sont montés à bord lors de mon essai ont relevé la qualité de finition et le confort. Après, le style aussi bien extérieur qu'intérieur ne plait pas à tous, mais dans un sens tant mieux, ça permet de se démarquer en roulant au volant d'un DS 7. En se positionnant sur un marché très prisé, l'enjeu n'est pas sans risque pour la marque, mais je ne peux que lui souhaiter de réussir, tant le produit est abouti.

Au niveau des tarifs, s'ils débutent à CHF 36'550.- pour un modèle BlueHDi 130 en finition « Chic » avec boite manuelle, comptez plutôt CHF 46'550.- ou CHF 46'250.-, pour respectivement un PureTech 225 ou un BlueHDi 180, les deux avec transmission automatique, en finition « So Chic » ou « Be Chic ». Quant à notre voiture d'essai, un PureTech 225 « Performance Line », il faudra débuter

l’addition à CHF 50’350.- et dépasser légèrement les 60’000 francs avec un équipement ultra complet. J’en entends déjà crier que c’est cher ! A ceux là je réponds qu’avant de juger, il serait préférable d’aller essayer ce DS 7 Crossback afin d’en parler en connaissance de cause… Promis, vous ne serez pas déçus !













<u>Prix et options – DS7 Crossback PureTech 225 “Performance Line”</u>

Prix de base : CHF 50’350.-

Peinture métallisée “Noir Perla Nera” : CHF 850.-

Inspiration DS Performance Line : CHF 0.-

Jantes aluminium BEIJING 19″ : CHF 0.-

Pack DS NIGHT VISION : CHF 2’050.-
(Night Vision, Caméra de recul Vision 360, Aide au stationnement avant)

Freinage d’urgence automatique – DS CONNECTED PILOT & Advanced Safety Pack : CHF 2’850.-

Pack Navigation : CHF 1’600.-
(DS CONNECT NAV, Ecran tactile 12″, Système Audio avec navigation 3D, 8 hauts parleurs, Prise USB, Bluetooth, Mirror Screen, MoodGrid, Reconnaissance vocale, DAB+, Chargeur sans fil, DS CONNECT BOX)

Pack Audio Premium : CHF 1’350.-
(HiFi System FOCAL Electra, Vitres arrière et lunette arrière surteintées et feuilletées)

Pack Easy Access : CHF 1’400.-
(Aide au démarrage mains libres, hayon motorisé et accès bras chargés)

Sièges avant chauffants : CHF 400.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 1’600.-
(Avec barres de toit aluminium)

<u>Prix TOTAL : CHF 62’450.-</u>







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

Nos remerciements au PSA Groupe pour le prêt de ce DS 7 Crossback PureTech 225 “Performance Line”, ainsi qu’au DS Store de Genève aux Acacias pour leur soutien logistique.



















A lire aussi

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

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











