

Citroën DS3 Cabrio : Half-cab'

Citroën lance la DS3 Cabrio. Une citadine chic qui n'enlève pas totalement le haut, ça s'est déjà vu chez Fiat avec la 500 C. Mais dispose-t-elle de vrais arguments face à sa plus proche rivale, la Mini Cabrio ?

Plus de 300 000 véhicules de la gamme DS ont été vendus depuis bientôt 4 ans. Citroën signe ici un véritable succès pour la DS3, DS4 et DS5. Le constructeur compte d'ailleurs développer sa gamme avec un SUV/Crossover mais aussi une berline haut de gamme à l'image du concept Numéro 9 présenté il y a quelques mois au Mondial de l'Automobile. Pour l'heure, après avoir écoulé 200 000 DS3, le constructeur enchaîne avec cette version Cabrio. À titre de comparaison, 200 000 exemplaires, Mini n'avait pas pu les faire lors de sa première année de production en 2001. Toutefois, dès 2002 il s'agissait de sa production annuelle. Il n'est pas question d'évaluer le chiffre de Citroën car la DS3 est diffusée dans beaucoup moins de pays que la Mini. Place donc à la DS3 Cabrio !

Visuellement, ceux qui apprécient la DS3 pour l'originalité de sa ligne seront sans doute ravis. La ligne de la Cabrio ne change quasiment pas. Hormis les nouveaux feux arrière au dessin tridimensionnel, c'est la partie supérieure du toit qui est remplacée par une capote en toile qui coulisse électriquement vers l'arrière. Même si les nostalgiques y verront un clin d'œil à la célèbre 2CV, il faut reconnaître qu'un vrai cabriolet, à la manière de la Mini par exemple, eut été sans doute plus spectaculaire à regarder. Une fois à bord, on retrouve tout naturellement l'ambiance d'une DS3 avec sa part de matières haut de gamme et surtout sa présentation figurant parmi les plus originales de la catégorie des citadines. Seule nouveauté, le bouton situé sur le plafonnier permettant l'ouverture du toit coulissant. Une fois effectué la manœuvre de 16 secondes (on a vu plus rapide), on obtient l'effet d'un grand, voire très grand toit ouvrant. En décidant de faire coulisser l'ensemble jusqu'au bout, on occulte la vision arrière. Le volume habitable reste le même que dans la DS3 normale et le coffre affiche 245 litres. Une contenance généreuse pour cette catégorie de véhicule même si son accès n'est pas des plus facile.

Concrètement, pour les objets compacts, tout se passe bien mais dès qu'ils deviennent imposants, il convient de viser au plus juste. Passons au moteur : notre DS3 Cabrio était équipée d'un bloc 1,6 litre THP (injection directe turbo essence) de 156 ch. De quoi offrir de bonnes prestations dynamiques avec seulement 7,4 secondes pour atteindre les 100 km/h et affiche une consommation moyenne de moins de 6 litres. Pas question en revanche avec 137 g/km de rejets en CO2 d'échapper au malus écologique (100 euros). Sur la route, on peut ainsi rouler à ciel ouvert et si la météo se dégrade, le toit électrique fonctionne jusqu'à 120 km/h. En revanche, cette DS3 offre concrètement la possibilité de se prendre des coups de soleil, mais juste sur le haut du crâne car pour le reste, on n'est pas vraiment dans un cabriolet digne de ce nom. Toutefois, pour ce qui est des turbulences à partir de 80 km/h, aucun doute, malgré un petit déflecteur situé en haut du pavillon de pare-brise, ça décoiffe ! Au chapitre de la tenue de route, on remarque également un changement par rapport à la version coupé. La caisse perd un peu en rigidité et lorsque la conduite devient soutenue, le train avant a parfois du mal à suivre dans les enchaînements et une certaine prise de roulis se fait ressentir comme dans un vrai cabriolet. À l'arrivée donc, il faut reconnaître que si la Citroën DS3 reste une excellente voiture, cette version Cabrio méritait d'aller jusqu'au bout de sa démarche.

Il reste que les 2 300 à 3 000 euros demandés pour être à ciel ouvert, sont plus abordables qu'une Mini Cabrio. La clientèle restera-t-elle insensible à la petite britannique qui elle, offre le choix de faire coulisser son toit ou de le faire disparaître totalement ?