Article écrit par Nicolas HEIDET le 13 mars 2023

DS3 E-Tense : l’électrique qui a du sens

DS vient de renouveler sa DS3. Le SUV urbain s’offre un nouveau système électrique offrant davantage de puissance et d’autonomie. Voici le compte rendu d’une semaine à son volant.

On l'appelait DS3 Crossback pour son look de SUV. À l'instar de la DS7, le DS3 abandonne cette appellation. La raison ? Tout simplement parce que, de nos jours, la DS3 affirme sa position de SUV urbain et rien d'autre. La citadine élaborée sur base de Citroën C3 est désormais bien loin. La DS3 actuelle est un véhicule presque atypique par son design : un mini SUV bien galbé, au profil dynamique avec son pied milieu en forme d'aileron de requin inversé, à vrai dire qui interpelle. Cette citadine polyvalente est proposée aussi bien en essence, qu'en diesel, mais également avec une version 100 % électrique dotée d'un tout nouveau moteur. Sa batterie bénéficie de cellules CATL permettant d'augmenter l'autonomie à 400 km (c'est ce qu'annonce le constructeur). Ce nouveau système 100 % électrique équipe également d'autres urbaines chez Peugeot (208/2008) et offre 20 ch de plus côté puissance, soit 156 ch. Nous avons passé une semaine au volant de cette nouvelle DS3 E-Tense dans des conditions essentiellement urbaines à Paris et sa périphérie.

Un vrai plaisir

Surprise quand on s'approche de la belle : tout s'ouvre automatiquement et on s'installe à bord d'un « mini lounge ». Le design intérieur ? Très original car différent de tout ce qui existe ailleurs. Alors que dans le domaine de la citadine « chic », même Mini a tendance à aseptiser ses intérieurs, l'équipe de Thierry Métroz (patron du design DS) nous présente une voiture différente et surtout attachante. Les matières sont suffisamment nobles pour se distinguer de tout le reste de la production sauf, peut-être, pour les sièges (sur notre version), confortables certes, mais qui auraient mérité du vrai cuir comme Mini sait très bien le faire. L'ambiance et les formes en losange interpellent également. Les novices y trouveront un coup de crayon aussi atypique que la partie extérieure. Les experts se demanderont peut-être si ces losanges omniprésents ne sont pas un léger pied de nez à une autre marque française pour laquelle Thierry Métroz a œuvré par le passé (designer de l'Avantime, N.D.L.R.). La console centrale de notre urbaine avec ses boutons en aluminium étonne. Par son ergonomie aussi originale que compliquée pour le premier venu : lève-vitres (4 boutons), verrouillage centralisé sont regroupés autour du sélecteur de boîte automatique. C'est élégant, futuriste, mais à l'usage… il faut éviter de se tromper de bouton car ils sont tous identiques. On peut toutefois saluer la présence de matières moussées là où un autre groupe, pourtant leader dans ce domaine, a tendance à faire des économies. À l'arrière, le volume est correct pour cette catégorie mais autant être clair : votre ado d'1,95 mètre sera mieux à l'avant.

Prendre Paris par les cornes

Et oui ! Quand on parle de circulation, Paris figure désormais parmi les villes les plus difficiles… au monde. Dans ce « désordre » urbain, notre DS3 nous a bluffée. Bluffé par sa facilité d'utilisation avec son rayon de braquage efficace, ses multiples caméras permettant de se garer au millimètre dans des parkings taillés pour des Smart, sa suspension qui absorbe les dos-d'âne, les pavés. Concrètement,

cette citadine, un brin imposante face aux autres, est un vrai plaisir au quotidien. Son moteur électrique répond rapidement aux sollicitations. Alors c'est vrai, les 400 km d'autonomie annoncés n'ont pas été atteints. Normal, c'est l'hiver et les batteries n'aiment pas le froid. Toujours est-il que dans ces conditions, vous pouvez compter sur 340 km d'autonomie. Sur un parcours 100 % urbain, on parle d'une recharge par semaine (c'est ce que nous avons fait en 6 heures sur une box de 11 kW). La voiture permet également de se charger en courant continu jusqu'à 100 kW (environ 1h pour une recharge complète).

Côté tarif, forcément, quand on parle d'une 100 % électrique, une urbaine à plus de 40 000 euros, c'est presque indécent. Mais en comparant cette DS3 E-Tense à ce qui existe déjà, ses prestations ont de quoi faire réfléchir.