

DS4 E-Tense : vraiment à la hauteur ?

La nouvelle DS4 fait son entrée sur nos routes. Très différente et visuellement plus réussie que sa devancière, est-elle capable de rivaliser avec les constructeurs premium ?

DS4 se considère comme une marque française premium. Cela veut dire clairement qu'en termes de luxe et d'avancée technologique, cette marque du groupe Stellantis est censée concurrencer BMW, Audi ou encore Mercedes. Jusqu'ici, reconnaissons-le, cela n'a jamais été le cas. Et sortir des sièges en cuir en forme de bracelet de montre n'y a rien changé. La qualité globale, même correcte, n'atteint en rien le niveau d'une allemande et, à vouloir trop en faire, le constructeur s'est même parfois égaré avec des résultats plus « clinquants » que vraiment luxueux. Quant au côté techno, on se souvient du salon de Genève où DS annonçait fièrement son nouveau logo et ses feux à LED quand BMW et Audi présentaient leurs feux... laser (projetant jusqu'à 800 mètres...). Depuis, on ne peut pas vraiment dire que la tendance ait beaucoup évolué, à tel point que le cousin Peugeot, pourtant généraliste de par ses produits et son style, est devenu plus sexy.

Alors, qu'en est-il de la nouvelle génération de DS4 ?

En termes de coup de crayon, on peut lui reconnaître beaucoup plus de charme que sa devancière (ce n'est pas très difficile en fait !), voire que la DS3 Crossback au profil un peu torturé. Avec son look situé entre berline compacte et SUV, la nouvelle DS4 doit donc affronter les Mercedes Classe A (très lissée), la BMW Série 1 (lissée aussi, au look de break) et une Audi A3 (plutôt réussie visuellement). À cet exercice, il faut reconnaître à cette DS4 un certain charme même si ses lignes tendues, parfois anguleuses, font penser à ce que l'on trouve chez Toyota, voire chez Kia et Hyundai.

Une fois à bord, il faut reconnaître que c'est la surprise. On oublie la surenchère avec une présentation plus sobre que jamais. Une excellente nouvelle car on sent que le constructeur, après avoir voulu en mettre un peu trop plein les yeux, parvient ici à une certaine maturité. Nous avons droit à une planche de bord très épurée qui intègre parfaitement un écran central. Comme pour d'autres voitures du groupe, on retrouve les touches piano soulignant la planche de bord, mais les matières sont nobles sans aller dans les paillettes. L'ergonomie est également mieux pensée avec des rangements et des commandes mieux situés que par le passé.

En entrant dans le détail, le système d'info-divertissement envoie au rencard tout ce qui a pu exister jusqu'ici chez DS. C'est une bonne chose car tout est clair et plus fluide que jamais. On est aussi impressionné par la qualité sonore du système audio de chez Focal, par la taille de l'affichage tête haute ou encore par la caméra qui lit la route pour piloter la suspension, sans oublier le pavé tactile et la commande vocale Iris. Autant de petits détails haut de gamme dont certains ne se trouvent que sur des Classe S ou BMW Série 7. À l'arrière, il ne faut pas s'attendre pour autant à une limousine. La nouvelle DS4 mesure 4,40 mètres ce qui l'inscrit dans la catégorie des compacts premium. Sur ce segment justement, les concurrentes ne font pas vraiment de miracles et il faut reconnaître à notre Française une bonne gestion de l'espace. Côté coffre, notre version E-Tense, donc hybride, revendique une contenance de 390 litres. Cette contenance est supérieure (430 litres) si on opte pour une version thermique classique.

Une version hybride pour une utilisation urbaine

Justement, le système hybride de cette version E-Tense est le même que l'on trouve dans le Peugeot 3008 Hybride. Il emploie donc un moteur 4 cylindres 1,6 litre turbo, accouplé à un moteur électrique pour obtenir une puissance cumulée de 225 ch. En ville, le mode 100 % électrique permet d'éviter de consommer de l'essence et émettre quoi que ce soit. Une bonne chose dès l'instant où l'on a accès à une recharge digne de ce nom (1 h 40 sur une Wallbox de 7,4 kW). Au-delà des limites de la batterie, on consomme autour des 8 litres sur autoroute ce qui ne fait pas de cette voiture une vraie routière, mais plutôt une urbaine/périurbaine. Pour faire de la route, c'est toujours sur la version HDi qu'il faudra se tourner.

En attendant, cette DS4 nous a apporté un très bon niveau de confort et des prestations dynamiques suffisamment efficaces pour aller se frotter à ses concurrentes. Enfin !