

I'm not a robot 
reCAPTCHA

I am not a robot!

Manuel utilisation ds3 so chic

Page 2 Le Guide d'utilisation est disponible sur le site Internet DS AUTOMOBILES, rubrique "MyDS" ou à l'adresse suivante : pictogramme signale les dernières informations disponibles Sélectionnez -- la langue-, le véhicule, sa silhouette-, la période d'édition de votre guide d'utilisation correspondant à la date de la 1ère mise en circulation de votre véhicule Accès au Guide d'utilisation. Puis sélectionnez-- le véhicule, la période d'édition qui correspond à la date de la 1ère mise en circulation du véhicule Téléchargez le contenu du Guide d'utilisation du véhicule Depuis le Store correspondant, téléchargez l'application pour smartphone Sos MyDS. Page 3 DS Automobiles x Free2move : s'inscrire Découvrez les tutoriels pour les solutions à la charge Ce tutoriel vidéo vous indique comment souscrire au service « Charge My Car » via l'application Free2move. Suivez les étapes pour bénéficier de toutes ses fonctionnalités : identification des bornes de recharge publiques disponibles et compatibles avec votre voiture électrique ou hybride rechargeable, planification de votre trajet et paiement simplifié. Directement accessible depuis votre Smartphone ou sur l'écran de votre voiture, « Charge My Car » simplifie vos déplacements, partout en Europe. Statistiques fiabilité DS3 appuyées sur les 528 avis postés par les internautes. (Ces données sont issues des avis postés toutes motorisations condondues) Fiabilité : 17 aiment 46 n'aiment pas Service après vente : 4 aiment 17 n'aiment pas Entretien (coût) : 8 aiment 9 n'aiment pas Accessibilité moteur : 1 aime 1 n'aime pas Réservoir Adblue sur BlueHDI : Le réservoir d'Adblue se révèle fragile et a tendance à se déformer avec le temps ... Cette déformation empêche donc par la suite l'aspiration de l'Adblue pour être injecté dans l'échappement. Cette pièce n'étant pas soumise à l'usure, la garantie légale contre les vices cachés peut être employée, si l'auto a moins de 5 ans. Distribution 1.2 Puretech : La courroie installée se désagrège au contact de l'huile, à savoir que la toile située sur l'extérieur de la courroie tombe en lambeau. Cela vient boucher une partie du circuit de lubrification et pose donc de gros soucis ... Installer une courroie plus résistante élimine le problème. Fragilité de la peinture : La peinture du toit de la DS3 se révèle fragile. Vibrations : Les bruits parasites sont fréquents dans la planche de bord. 1.6 VTi 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : fuite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC ... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffes moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée). Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse. 1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent. 1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alterno-démarrer en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moins (surtout concernant le turbo). On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles. Le reste a été plutôt bien fiabilisé avec une baisse drastique de problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins ... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires. Ces émissions excessives de NOx posent un risque pour l'environnement. Le rappel de janvier 2022 concerne tout un tas de modèles Stellantis allant de juin 2017 à août 2019. Distribution : (Pas de moteur précisé, mais probablement le 1.2 Puretech) Les dents de la courroie de distribution peuvent s'user prématièrement en raison d'une tension dynamique excessive dans des conditions poussiéreuses. 1.6 VTi 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : fuite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC ... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffes moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée). Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse. 1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent. 1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alterno-démarrer en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moins (surtout concernant le turbo). On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles. Le reste a été plutôt bien fiabilisé avec une baisse drastique de problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins ... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires.



Directement accessible depuis votre Smartphone ou sur l'écran de votre voiture, « Charge My Car » simplifie vos déplacements, partout en Europe. Statistiques fiabilité DS3 appuyées sur les 528 avis postés par les internautes. (Ces données sont issues des avis postés toutes motorisations condondues) Fiabilité : 17 aiment 46 n'aiment pas Service après vente : 4 aiment 17 n'aiment pas Entretien (coût) : 8 aiment 9 n'aiment pas Accessibilité moteur : 1 aime 1 n'aime pas Réservoir Adblue sur BlueHDI : Le réservoir d'Adblue se révèle fragile et a tendance à se déformer avec le temps ... Cette déformation empêche donc par la suite l'aspiration de l'Adblue pour être injecté dans l'échappement. Cette pièce n'étant pas soumise à l'usure, la garantie légale contre les vices cachés peut être employée, si l'auto a moins de 5 ans. Distribution 1.2 Puretech : La courroie installée se désagrège au contact de l'huile, à savoir que la toile située sur l'extérieur de la courroie tombe en lambeau. Cela vient boucher une partie du circuit de lubrification et pose donc de gros soucis ... Installer une courroie plus résistante élimine le problème. Fragilité de la peinture : La peinture du toit de la DS3 se révèle fragile. Vibrations : Les bruits parasites sont fréquents dans la planche de bord. 1.6 VTi 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : fuite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC ... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffes moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée). Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse. 1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent. 1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alterno-démarrer en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moins (surtout concernant le turbo).

On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles. Le reste a été plutôt bien fiabilisé avec une baisse drastique de problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins ... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires.

Airbag : Le gonfleur de coussin gonflable propulsif peut subir une altération du matériau au fil du temps en raison de la dégradation qui se produit après une exposition prolongée à une humidité absolue élevée, à des températures élevées et à des cycles à haute température. En cas de déploiement d'un coussin gonflable, la pression interne excessive peut provoquer une rupture du corps du gonfleur et des fragments métalliques peuvent traverser le matériau du coussin, causant des blessures aux occupants. Plusieurs modèles (dont celui-ci) sont touchés par rappel de juillet 2021, allant de septembre 2012 à février 2017. Airbag : Le générateur de gaz peut être défectueux sur bon nombre de modèles PSA, notamment celui-ci, assemblés entre septembre 2009 et avril 2017. Rappel de février 2021. 1.2 Puretech 110 et 130 ch : Un rappel de Novembre 2020 consiste à vérifier et éventuellement changer la courroie de distribution, la pompe à vide et la pompe à huile. Un souci lié à la courroie provoque soit effrangement. Les morceaux finissent dans le circuit d'huile (car courroie à bain d'huile, à savoir qu'elle baigne dans l'huile moteur), ce qui a tendance à boucher ce dernier. La pompe à vide peut alors manquer de lubrification et céder. Hélas, elle sert à assister le freinage grâce à sa dépression (qui est envoyée au mastercylindre) ... Les autos concernées sont celles qui ont été fabriquées entre 2013 et 2017 (même si différentes sources indiquent que ça continue après) par le groupe PSA. Pompe à vide : Un défaut de conception de la pompe à vide peut mener à son dysfonctionnement, avec à la clé la perte d'assistance des freins. Rappel de novembre 2020 qui concerne les autos fabriquées entre 2013 et 2017 (implique beaucoup de modèles Peugeot / DS / Citroën). Nox : Un souci de gestion des Nox via l'Adblue mène à un excès d'émission de ce gaz (irritant pour les poumons). Un rappel d'octobre 2019 consiste à faire revenir les modèles assemblés jusque fin 2015. Direction : Sans avoir de précision sur la logique du problème (le descriptif des rappels officiels étant souvent rédigés par des non connaisseurs ...), un souci peut induire la perte de la direction. Je ne sais donc si cela concerne plutôt la crémallière ou encore un bras de suspension. Il faut juste savoir qu'un mauvais serrage peut faire perdre la direction sur les modèles assemblés le 22/06/2017 seulement (problème qui reste donc très limité au niveau du nombre d'autos touchées). Ce rappel date de mai 2018 et est commun avec la Peugeot 208 qui est assemblée sur les même chaînes. Train avant : Sur les modèles assemblés entre le 21 juin 2017 et 21 septembre 2017, le train avant peut connaître des soucis en raison du non respect potentiel du couple de serrage concernant certains éléments (bras de suspension ? Suspension / Amortisseurs ?). Le rappel date de fin 2017. Train arrière : Les vis de fixation des axes de roue sur la traverse arrière peuvent ne pas être serrées correctement.



Cette pièce n'étant pas soumise à l'usure, la garantie légale contre les vices cachés peut être employée, si l'auto a moins de 5 ans. **bekabko** Distribution 1.2 Puretech : La courroie installée se désagrège au contact de l'huile, à savoir que la toile située sur l'extérieur de la courroie tombe en lambeau. Cela vient boucher une partie du circuit de lubrification et pose donc de gros soucis ... Installer une courroie plus résistante élimine le problème. Fragilité de la peinture : La peinture du toit de la DS3 se révèle fragile. **soszofocu** Vibrations : Les bruits parasites sont fréquents dans la planche de bord. 1.6 VTi 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : fuite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC ... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffes moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée). Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse. 1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent. 1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alterno-démarrer en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moins (surtout concernant le turbo). On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles. Le reste a été plutôt bien fiabilisé avec une baisse drastique de problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins ... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires.



Fragilité de la peinture : La peinture du toit de la DS3 se révèle fragile. Vibrations : Les bruits parasites sont fréquents dans la planche de bord. **ziso** 1.6 VTi 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : fuite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC ... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffes moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée). Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse. **getuce** 1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent. 1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alterno-démarrer en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moins (surtout concernant le turbo).

On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles. Le reste a été plutôt bien fiabilisé avec une baisse drastique de problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins ... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires.



Cette pièce n'étant pas soumise à l'usure, la garantie légale contre les vices cachés peut être employée, si l'auto a moins de 5 ans. Distribution 1.2 Puretech : La courroie installée se désagrège au contact de l'huile, à savoir que la toile située sur l'extérieur de la courroie tombe en lambeau. Cela vient boucher une partie du circuit de lubrification et pose donc de gros soucis ... Installer une courroie plus résistante élimine le problème. Fragilité de la peinture : La peinture du toit de la DS3 se révèle fragile. Vibrations : Les bruits parasites sont fréquents dans la planche de bord. 1.6 VTi 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : fuite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC ... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffes moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée). Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse. **getuce** 1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent. 1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alterno-démarrer en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moins (surtout concernant le turbo). On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles. Le reste a été plutôt bien fiabilisé avec une baisse drastique de problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins ... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires.



Cette pièce n'étant pas soumise à l'usure, la garantie légale contre les vices cachés peut être employée, si l'auto a moins de 5 ans. **newociyami Distribution 1.2 Puretech** : La courroie installée se désagrège au contact de l'huile, à savoir que la toile située sur l'extérieur de la courroie tombe en lambeau. Cela vient boucher une partie du circuit de lubrification et pose donc de gros soucis... Installer une courroie plus résistante élimine le problème. Fragilité de la peinture : La peinture du toit de la DS3 se révèle fragile.

Vibrations : Les bruits parasites sont fréquents dans la planche de bord, yateceja

1.6 VT1 120 ch : Ce moteur a plusieurs soucis chroniques : suite de la pompe à eau, calorstat fragile, consommation d'huile très importante, sondes fragiles (que ce soit sur le circuit de LDR comme l'échappement ou encore l'AAC... De partout). 1.4 VTi : De nombreux cas de surchauffe moteurs mènent à la rupture du joint de culasse voire même la culasse elle-même (déformée), guipisinkinowuro Ce moteur a aussi tendance à consommer pas mal d'huile et à avoir une fragilité au niveau de la pompe à eau (décidément le refroidissement est la faiblesse de ce moteur). 1.6 THP : Les problèmes sont nombreux : distribution (tendeur défaillant et cas de chaînes cassées), casses de turbo, fuites d'eau diverses avec surchauffe à la clé (aussi lié au thermostat défaillant et à un circuit de refroidissement qui n'est pas au point ou sous-dimensionné), consommation d'huile avec en plus des fuites régulières au niveau cache culbuteur et culasse.

1.4 HDI 68 ch : Ce moteur présente des faiblesses chroniques au niveau des injecteurs et de leurs joints (odeur de gazole à la clé). N'oublions pas non plus les quelques cas de vanne EGR encrassee/grippée, de démarreur, de turbo et de distribution même si pour ces derniers points c'est bien moins fréquent.

1.6 e-HDI 112 ch : Quasi identique au 1.6 HDI 110 ch avec ici un alerter-démarreur en plus, ce moteur a hélas à peu près les mêmes problèmes que le 110 ch, avec toutefois des proportions un peu moindres (surtout concernant le turbo). On a donc des problèmes d'injection (premier souci avec des injecteurs grippés et des joints qui induisent des fuites de carburant) assez fréquents et dans une moindre mesure des problèmes de volant moteur et FAP. 1.6 e-HDI 115 ch : Faisant suite au 1.6 e-HDI de 112 ch, ce moteur garde encore quelques problèmes récurrents comme par exemple les injecteurs et joints d'injecteurs fragiles.

Le reste a été plutôt bien flabilisé avec une baisse drastique des problèmes de volant moteur, de distribution et turbo. Notons quand même que les boîtes de vitesses accolées à ce bloc ont souvent des pépins... Pollution : Les logiciels utilisés dans les opérations après-vente entre octobre 2020 et janvier 2021 étaient incorrects. Cela peut conduire à des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieures aux limites réglementaires.

Les émissions excessives de NOx posent un risque pour l'environnement. Le rappel de janvier 2022 concerne tout un tas de modèles Stellantis allant de juin 2017 à août 2019. Distribution : (Pas de moteur précisé, mais probablement le 1.2 Puretech) Les dents de la courroie de distribution peuvent s'user prématurément en raison d'une tension dynamique excessive dans des conditions poussiéreuses. Par conséquent, le moteur peut déclencher à régime élevé et ne pas être en mesure de redémarrer, ce qui augmente le risque d'accident. Rappel d'août 2021 qui concerne les autos fabriquées entre 2015 et avril 2018. Airbag : Le gonfleur de coussin gonflable propulsif peut subir une altération du matériau au fil du temps en raison de la dégradation qui se produit après une exposition prolongée à une humidité absolue élevée, à des températures élevées et à des cycles à haute température. En cas de déploiement d'un coussin gonflable, la pression interne excessive peut provoquer une rupture du corps du gonfleur et des fragments métalliques peuvent traverser le matériau du coussin, causant des blessures aux occupants. Plusieurs modèles (dont celui-ci) sont touchés par ce rappel de juillet 2021, allant de septembre 2012 à février 2017. Airbag : Le générateur de gaz peut être défectueux sur bon nombre de modèles PSA, notamment celui-ci, assemblés entre septembre 2009 et avril 2017.

Rappel de février 2021. 1.2 Puretech 110 et 130 ch : Un rappel de Novembre 2020 consiste à vérifier et éventuellement changer la courroie de distribution, la pompe à vide et la pompe à huile. Un souci lié à la courroie provoque son effritrement. Les morceaux finissent dans le circuit d'huile (car courroie à bain d'huile, à savoir qu'elle baigne dans l'huile moteur), ce qui a tendance à boucher ce dernier. La pompe à vide peut alors manquer de lubrification et céder. Hélas, elle sert à assister le freinage grâce à sa dépression (qui est envoyée au mastercav)... Les autos concernées sont celles qui ont été fabriquées entre 2013 et 2017 (même si différentes sources indiquent que ça continue après) par le groupe PSA. Pompe à vide : Un défaut de conception de la pompe à vide peut mener à son dysfonctionnement, avec à la clé la perte d'assistance des freins. Rappel de novembre 2020 qui concerne les autos fabriquées entre 2013 et 2017 (implique beaucoup de modèles Peugeot/Ds / Citroën). Nox : Un souci de gestion des Nox via l'Adblue même si un excès d'émission de ce gaz (irritant pour les poumons). Un rappel d'octobre 2019 consiste à faire revenir les modèles assemblés jusqu'en fin 2015. Direction : Sans avoir de précision sur la logique du problème (le descriptif des rappels officiels étaient souvent rédigés par des non connaissances...), un souci peut induire la perte de la direction. Je ne sais donc si cela concerne plutôt la crémaillère ou encore un bras de suspension. Il faut juste savoir qu'un mauvais serrage peut faire perdre la direction sur les modèles assemblés le 22/06/2017 seulement (problème qui reste donc très limité au niveau du nombre d'autos touchées). Ce rappel date de mai 2018 et est commun avec la Peugeot 208 qui est assemblée sur les mêmes chaînes. Train avant : Sur les modèles assemblés entre le 21 juillet 2017 et 21 septembre 2017, le train avant peut connaître des soucis en raison du non respect potentiel du couple de serrage concernant certains éléments (bras de suspension ? Suspension / Amortisseurs ?). Le rappel date de fin 2017. Train arrière : Les vis de fixation des axes de roue sur la traverse arrière peuvent ne pas être serrées correctement. En conséquence, elles pourraient se desserrer à une perte de contrôle du véhicule pendant la conduite. Cela concerne les DS3 fabriquées entre le 8 et 9 juin 2017 seulement. Boîtier ABS / ESP : Des débris en plastique peuvent potentiellement se trouver dans le système hydraulique de la régulation du freinage destiné à l'ABS et l'ESP. De ce fait, il peut alors très mal fonctionner. Le rappel d'octobre 2016 implique les modèles assemblés en mars et avril 2016. Triangle de suspension : Le triangle avant de la suspension Mcpherson de 120 C3 et DS3 doit être contrôlé. En effet, le couple (la "force") de serrage n'est pas correct... Heureusement le nombre de voitures touchées reste très modeste. Rappel datant de mars 2015 qui fait largement penser au précédent indiqué juste en dessous. Essieu avant : Un problème de serrage des vis de fixation du train avant a donné lieu à un rappel en août 2014. Plus de 7000 C3 et DS3 sont concernées. Berceau moteur : Certaines Peugeot ont aussi concordé ce souci. Le rappel concerne en tout 619 C3, C4 Cactus et DS3 (les trois sont basées sur la même chassis). Un contrôle du berceau doit être effectué lors d'une campagne de rappel qui date d'août 2014. Transmission : Une faille dans la transmission peut mener à sa casse. Train avant : Un problème concernant le serrage de certaines fixations qui conduit à une campagne de rappel courant de l'été 2010. Direction assistée : Un problème concernant la direction assistée a mené à un rappel. Réservoir : Un rappel a eu lieu concernant un problème avec le réservoir à carburant. Il a eu lieu fin en fin d'année 2010. Vitrerie arrière : Un problème de colle concerne presque 100 véhicules (DS3 et C3 confort). Train arrière : Le train arrière se retrouve donc mal axé au haut de la route. Rappel datant du 05/08/2013 Airbag : Son 69 modèles de DS3/C3. Airbag conducteur n'est pas conforme. Rappel datant du 02/02/2012. Câble de masse : Risque de rupture du câble de masse entre la boîte de vitesse (+coupure du moteur). Solution : Remplacement du câble de masse entre la boîte de vitesse et l'essieu différentiel. Rappel daté du 27/06/2012. Concernant plus de 5000 modèles composés par les C3, DS3 et C3 Picasso. Câble de serrage des roues : 63 modèles de C3 et DS3 ont été victimes d'un problème de serrage concernant des boulons de roues. Rappel effectué le 10/12/2012. 1.6 HDI 92 ch 40000km/ oct 2010 : levet vitre conducteur, remplacez sous garantie, levet vitre passager remplacement programmé, prise ush défectueuse, système bluetooth HS, humidiété dans le cache de l'attache de remorque, radar de recul détecte des obstacles inexistants, RAPPEL de ceintures trop faible, il faut accompagner les ceintures pour les enrouler, brisé dans le tableau de bord, il faut la changer la portière conducteur, impossible de la régler? chauffage des sièges capricieux... 1.6 HDI 92 ch 18000 km année 2011 so chic : juste un RAPPEL de citron pour le câble masse. 1.6 HDI 112 ch 120 km 2010 - 25000km : Changement câble masse batterie (RAPPEL constructeur), capteur de recul défectueux, peinture du toit qui s'écaille (du aux fuites d'oiseau d'après CITROËN) et 3 passages au garage pour les voyants moteur et ESP allumés qui bridrent la voiture... Beaucoup de problèmes pour une voiture neuve à ce prix là! 1.6 THP 155 km 1120 kms Sport Chic : Pour le moment je n'ai rencontré aucun problème. Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?!

A la lecture du forum je m'aperçois que nous sommes peu à ne pas avoir rencontré un quelconque problème. 1.6 HDI 92 ch 33000 Km, 2011, so chic : un RAPPEL usine SPORT CHIC THP 155 - Ds 2013, 16000Km : CAPTEUR SOUS PÉDALE ACCÉLÉRATEUR H.S. «ESP/ASR DS/ DÉFAILLANTE» ENTRAINANT DYSFONCTIONNEMENT DU RÉGULATEUR DE

VITESSE SONDE DE TEMPERATURE MOTEUR TROP VRAIMENT ARRÊTEZ LE VÉHICULE (Après seulement 6000m de parcours, donc à droite LOL...) RAPPEL (2) Vis de triangles avant à changer, problème qui touche aussi des C3 de cette période. (Appris par le concessionnaire, à l'occasion de la réparation du Capteur sous pédale d'accélérateur. Aucun courrier rien de la part de Citroën, ni de la Concession d'ailleurs !) Pris juste savoir qu'un mauvais serrage peut faire perdre la direction sur les modèles assemblés le 22/06/2017 seulement (problème qui reste donc très limité au niveau du nombre d'autos touchées). Ce rappel date de mai 2018 et est commun avec la Peugeot 208 qui est assemblée sur les mêmes chaînes. Train avant : Sur les modèles assemblés entre le 21 juillet 2017 et 21 septembre 2017, le train avant peut connaître des soucis en raison du non respect potentiel du couple de serrage concernant certains éléments (bras de suspension ? Suspension / Amortisseurs ?). Le rappel date de fin 2017. Train arrière : Les vis de fixation des axes de roue sur la traverse arrière peuvent ne pas être serrées correctement. En conséquence, elles pourraient se desserer à une perte de contrôle du véhicule pendant la conduite. Cela concerne les DS3 fabriquées entre le 8 et 9 juin 2017 seulement. Boîtier ABS / ESP : Des débris en plastique peuvent potentiellement se trouver dans le système hydraulique de la régulation du freinage destiné à l'ABS et l'ESP. De ce fait, il peut alors très mal fonctionner. Le rappel d'octobre 2016 implique les modèles assemblés en mars et avril 2016. Triangle de suspension : Le triangle avant de la suspension Mcpherson de 120 C3 et DS3 doit être contrôlé. En effet, le couple (la "force") de serrage n'est pas correct... Heureusement le nombre de voitures touchées reste très modeste. Rappel datant de mars 2015 qui fait largement penser au précédent indiqué juste en dessous. Essieu avant : Un problème de serrage des vis de fixation du train ayant donné lieu à un rappel en août 2014. Plus de 7000 C3 et DS3 sont concernées. Berceau moteur : Certaines Peugeot ont aussi concordé ce souci. Le rappel concerne en tout 619 C3, C4 Cactus et DS3 (les trois sont basées sur la même chassis). Un contrôle du berceau doit être effectué lors d'une campagne de rappel qui date d'août 2014. Transmission : Une faille dans la transmission peut mener à sa casse. Train avant : Un problème concernant le serrage de certaines fixations qui conduit à une campagne de rappel courant de l'été 2010. Direction assistée : Un problème concernant la direction assistée a mené à un rappel. Réservoir : Un rappel a eu lieu concernant un problème avec le réservoir à carburant. Il a eu lieu fin en fin d'année 2010. Vitrerie arrière : Un problème de colle concerne presque 100 véhicules (DS3 et C3 confort). Train arrière : Le train arrière se retrouve donc mal axé au haut de la route. Rappel datant du 05/08/2013 Airbag : Son 69 modèles de DS3/C3. Airbag conducteur n'est pas conforme. Rappel daté du 27/06/2012. Concernant plus de 5000 modèles composés par les C3, DS3 et C3 Picasso. Câble de serrage des roues : 63 modèles de C3 et DS3 ont été victimes d'un problème de serrage concernant des boulons de roues. Rappel effectué le 10/12/2012. 1.6 HDI 92 ch 40000km/ oct 2010 : levet vitre conducteur, remplacez sous garantie, levet vitre passager remplacement programmé, pris ush défectueuse, système bluetooth HS, humidiété dans le cache de l'attache de remorque, radar de recul détecte des obstacles inexistants, RAPPEL de ceintures trop faible, il faut accompagner les ceintures pour les enrouler, brisé dans le tableau de bord, il faut la changer la portière conducteur, impossible de la régler? chauffage des sièges capricieux... 1.6 HDI 92 ch 120 km 2010 - 25000km : Changement câble masse batterie (RAPPEL constructeur), capteur de recul défectueux, peinture du toit qui s'écaille (du aux fuites d'oiseau d'après CITROËN) et 3 passages au garage pour les voyants moteur et ESP allumés qui bridrent la voiture... Beaucoup de problèmes pour une voiture neuve à ce prix là! 1.6 THP 155 km 1120 kms Sport Chic : Pour le moment je n'ai rencontré aucun problème. Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

A la lecture du forum je m'aperçois que nous sommes peu à ne pas avoir rencontré un quelconque problème. 1.6 HDI 92 ch 33000 Km, 2011, so chic : un RAPPEL usine SPORT CHIC THP 155 - Ds 2013, 16000Km : CAPTEUR SOUS PÉDALE ACCÉLÉRATEUR H.S. «ESP/ASR DS/ DÉFAILLANTE» ENTRAINANT DYSFONCTIONNEMENT DU RÉGULATEUR DE

VITESSE SONDE DE TEMPERATURE MOTEUR TROP VRAIMENT ARRÊTEZ LE VÉHICULE (Après seulement 6000m de parcours, donc à droite LOL...) RAPPEL (2) Vis de triangles avant à changer, problème qui touche aussi des C3 de cette période. (Appris par le concessionnaire, à l'occasion de la réparation du Capteur sous pédale d'accélérateur. Aucun courrier rien de la part de Citroën, ni de la Concession d'ailleurs !) Pris juste savoir qu'un mauvais serrage peut faire perdre la direction sur les modèles assemblés le 22/06/2017 seulement (problème qui reste donc très limité au niveau du nombre d'autos touchées). Ce rappel date de mai 2018 et est commun avec la Peugeot 208 qui est assemblée sur les mêmes chaînes. Train avant : Sur les modèles assemblés entre le 21 juillet 2017 et 21 septembre 2017, le train avant peut connaître des soucis en raison du non respect potentiel du couple de serrage concernant certains éléments (bras de suspension ? Suspension / Amortisseurs ?). Le rappel date de fin 2017. Train arrière : Les vis de fixation des axes de roue sur la traverse arrière peuvent ne pas être serrées correctement. En conséquence, elles pourraient se desserer à une perte de contrôle du véhicule pendant la conduite. Cela concerne les DS3 fabriquées entre le 8 et 9 juin 2017 seulement. Boîtier ABS / ESP : Des débris en plastique peuvent potentiellement se trouver dans le système hydraulique de la régulation du freinage destiné à l'ABS et l'ESP. De ce fait, il peut alors très mal fonctionner. Le rappel d'octobre 2016 implique les modèles assemblés en mars et avril 2016. Triangle de suspension : Le triangle avant de la suspension Mcpherson de 120 C3 et DS3 doit être contrôlé. En effet, le couple (la "force") de serrage n'est pas correct... Heureusement le nombre de voitures touchées reste très modeste. Rappel datant de mars 2015 qui fait largement penser au précédent indiqué juste en dessous. Essieu avant : Un problème de serrage des vis de fixation du train ayant donné lieu à un rappel en août 2014. Plus de 7000 C3 et DS3 sont concernées. Berceau moteur : Certaines Peugeot ont aussi concordé ce souci. Le rappel concerne en tout 619 C3, C4 Cactus et DS3 (les trois sont basées sur la même chassis). Un contrôle du berceau doit être effectué lors d'une campagne de rappel qui date d'août 2014. Transmission : Une faille dans la transmission peut mener à sa casse. Train avant : Un problème concernant le serrage de certaines fixations qui conduit à une campagne de rappel courant de l'été 2010. Direction assistée : Un problème concernant la direction assistée a mené à un rappel. Réservoir : Un rappel a eu lieu concernant un problème avec le réservoir à carburant. Il a eu lieu fin en fin d'année 2010. Vitrerie arrière : Un problème de colle concerne presque 100 véhicules (DS3 et C3 confort). Train arrière : Le train arrière se retrouve donc mal axé au haut de la route. Rappel datant du 05/08/2013 Airbag : Son 69 modèles de DS3/C3. Airbag conducteur n'est pas conforme. Rappel daté du 27/06/2012. Concernant plus de 5000 modèles composés par les C3, DS3 et C3 Picasso. Câble de serrage des roues : 63 modèles de C3 et DS3 ont été victimes d'un problème de serrage concernant des boulons de roues. Rappel effectué le 10/12/2012. 1.6 HDI 92 ch 40000km/ oct 2010 : levet vitre conducteur, remplacez sous garantie, levet vitre passager remplacement programmé, pris ush défectueuse, système bluetooth HS, humidiété dans le cache de l'attache de remorque, radar de recul détecte des obstacles inexistants, RAPPEL de ceintures trop faible, il faut accompagner les ceintures pour les enrouler, brisé dans le tableau de bord, il faut la changer la portière conducteur, impossible de la régler? chauffage des sièges capricieux... 1.6 HDI 92 ch 120 km 2010 - 25000km : Changement câble masse batterie (RAPPEL constructeur), capteur de recul défectueux, peinture du toit qui s'écaille (du aux fuites d'oiseau d'après CITROËN) et 3 passages au garage pour les voyants moteur et ESP allumés qui bridrent la voiture... Beaucoup de problèmes pour une voiture neuve à ce prix là! 1.6 THP 155 km 1120 kms Sport Chic : Pour le moment je n'ai rencontré aucun problème. Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

Le viens de recevoir une lettre de RAPPEL du véhicule par le constructeur concernant le débranchement d'une nouvelle version du logiciel de gestion moteur !?

584,14€ (+)- Stop and Start HS (2500€ alerterno-démarreur de réparation) - Compresseur de Clim + tuyaux (500 €) - FAP encastré (+)- Petit sifflement qui intervient de temps à autres. (+)- Corrosion en haut du pare brise au niveau du toit (+)- Problème à l'accélération rapide brit très impressionnant sur la roue droite (blocage de roue droite) avec vibration (+) DS3 1.6 BlueHDI 120 ch (Diesel) Statistiques fiabilité DS3 1.6 BlueHDI 120 appuyées sur les 6 avis postés par les internautes. Casse Moteur Boîte de vitesses Vanne EGR Catalyseur Filtre à Particules Adblue 0 0 0 0 0 Volant Moteur Embrayage Injection Turbo Damper 0 0 0 0 0 Joint de Culasse Culasse Conso. Huile Distribution Alternateur Allumage 0 0 0 0 0 Démarrage Echangeur / refroid. Pompe à Eau Pompe à huile Sonde / capteur 0 0 0 0 Segmentation AAC Déphasageur Soupapes Bielle Collecteur 0 0 0 0 0 Vos témoignages :- Changement plaquettes arrières a 20000 kms usures complet plaque interieure rebolote a 49500 kms meme probleme (+)- 2 amortisseurs arrières (+)- Réservoir diesel à changer à 75000 km, tarif avec pose 1000€, prise en charge 25%. - Une honte.... (+)- Le GPS me promène dans les champs et dans la mer ! (+) Rechargez sur une DS Wall Box À travers ce tutoriel vidéo, découvrez comment recharger votre véhicule, directement sur une DS Wall Box. Installée par un professionnel, cette borne de recharge privée est la solution optimale, recommandée par la Marque DS, pour recharger rapidement votre voiture électrique chez vous ou sur votre lieu de travail. Avec cette option, vous profitez d'une puissance de recharge pouvant aller jusqu'à 220 V en 32 A sur une installation triphasée, permettant de recharger vos 50 km quotidiens en 1h10 avec le câble Mode 3 triphasé, fourni de série.