Essai – Citroën C3 : Tutti rikiki, mais elle a tout d’une grande !

La Citroën C3 deuxième du nom reprend le concept qui a fait le succès de sa première génération : l’encombrement mini et volume utile maxi. Le tour du propriétaire de la version 1.6 VTI 120 CV “Exclusive” par Wheels And You.

- 4 cylindres, 1’498 cm^3
- 120 CV à 6’000 t/min
- 156 Nm à 4’250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rapports
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1’150 kg
- Conso. mesurée : 6.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 136 g/km (C)
- dès CHF 25’500.-
  modèle essayé : CHF 29’320.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon, Steve Waelti

Alors que la gamme DS, dont nous avions pris les commandes des différents modèles DS3, DS4 et DS5, surfe sur la vague du succès en recevant le Grand Prix

du design à l'occasion du 27ème Festival Automobile International et que le prodige alsacien, Sébastien Loeb, en remportant son huitième titre consécutif de Champion du Monde des Rallyes se voit remettre la Palme d'or à cette même occasion, Citroën, le constructeur français connu pour son innovation, n'oublie pas ses modèles entrée de gamme, comme nous avons pu voir récemment avec la nouvelle C1. L'occasion était donc idéale pour nous de découvrir la nouvelle mouture de la Citroën C3, une voiture de moins de quatre mètres de long, offrant une luminosité intérieure hors du commun. Surnommée "le visiodrive" par le service marketing de la marque, cela nous interpelle. Voyons si ce concept peut faire oublier et surtout rajeunir l'ancienne version qui était peu novatrice pour une Citroën.

A l'extérieur

Première impression de l'extérieur, la voiture ne semble pas faire sa taille, 3.94 m. exactement. Est-ce dû à ce logo si imposant ? Il n'en demeure pas moins que la C3 reste la plus petite voiture de sa catégorie comparativement aux Peugeot 207, Renault Clio, etc. Sa forme en goutte d'eau plus allongée a gagné en dynamisme, plus rien à voir avec l'ancienne version qui semblait très haute et surtout trop ronde. Les feux avant redessinés, sa calandre très aérée, ses formes – un mélange subtile de traits arrondis et étirés – apportent cette sensation de douceur avec juste ce qu'il faut de dynamisme. La forme des rétros résume assez bien l'ensemble de la voiture. Même l'arrière s'est modernisé et s'inscrit dans les tendances actuelles. Ici en version haut de gamme "Exclusive" dans cette livrée noir verni associée à des baguettes, poignées et sortie d'échappement chromées, elle revêt une certaine élégance. Les jantes au design moderne contribuent à ce rajeunissement. L'équipe de design a réalisé un bon travail, faisant de cette C3, extérieurement, une citadine quasi "premium", tâche incombant officiellement à la DS3 chez Citroën.

A l'intérieur

A l'ouverture de la porte côté conducteur, on découvre à bonne hauteur un intérieur vaste, des sièges avant bien dessinés et confortables avec ce qu'il faut comme réglages pour trouver sa juste position. Le combiné de l'instrumentation

est placé avec justesse sous les yeux. Ergonomique, le poste de conduite est bien pensé, tout tombe sous la main ou les doigts. Des clignotants aux réglages de la radio en passant par les essuie-glaces et le limiteur de vitesse, tout est intuitif. Le GPS est logé en haut dans la console centrale. Bien intégré esthétiquement, il demandera néanmoins au regard de se baisser et donc de quitter la route des yeux plus longtemps. Il est d'un maniement simple et convivial. Cet écran intègre aussi la radio et nombre d'autres informations telles que la température extérieure, le radar de recul et même l'altitude. Par contre, je n'ai jamais pu éteindre cet écran ; ayant horreur d'avoir trop de choses éclairées dans l'habitacle pour conduire de nuit, je n'ai réussi qu'à choisir une couleur de fond plus douce et baisser la luminosité au maximum. Entre les deux sièges avant, un fin accoudoir central avec rangement peut se lever si on désire plus de place aux coudes. Côté passager, la découpe en partie basse du tableau de bord au niveau de la boite à gants, qui reste malgré tout très profonde, offre le loisir de s'installer sans se cogner et profiter de l'espace au jambes généreux. Les matériaux recouvrant le tableau de bord sont agréables à l'œil et au toucher. La finition n'égale pas celle de certaines marques allemandes à cause de quelques plastiques un peu durs, mais l'ensemble est agréable à l'œil et en net progrès. Il est à regretter un peu trop d'inserts couleur acier donnant une touche trop sport pour un style voulu résolument chic. La poignée de maintien logée dans la portière est en finition acier et de ce fait froide au toucher ce qui, en hiver, est fort désagréable et ne correspond pas au "standing". En termes d'équipement, la finition inclut le radar de recul aidant grandement pour manœuvrer, une radio/CD hifi système de qualité avec possibilité de connecter un MP3 via une prise jack, le célèbre parfumeur d'ambiance, une prise 12 volts, pas de roue de secours mais une bombe anti-crevaison. En tant que constructeur novateur, Citroën se devait de présenter quelque chose d'exceptionnel à sa nouvelle C3. C'est chose faite avec l'option pare-brise « Zénith ». Offrant une luminosité sans égale et un plaisir pour l'œil rare dans cette catégorie de voiture, ce pare-brise s'étire plus loin qu'à l'accoutumée vers l'arrière. Il s'agit bien d'une sensation nouvelle offrant un champ de vision vers l'avant augmenté de 80° par rapport à un pare-brise classique. Il reste la possibilité d'occulter ce haut de pare-brise mais dans ce cas-là, les pare-soleil ne sont pas ergonomiques – forme recourbée assez étrange qui ne suit pas le profil du toit – et ne peuvent se placer par rotation sur les côtés. Il n'y a ni miroir de courtoisie ni plafonnier central. Si vous optez pour un toit "normal" les pare-soleil seront présents et de forme classique. Les avis divergent sur ce pare-brise. La conception est fabuleuse avec le haut sur-teinté pour

protéger des UV mais que ce soit pour le conducteur ou pour le passager, la sensation est étrange, certainement liée à la forme courbée du verre. On se retrouve avec l'impression de ne pas être en sécurité. Rien à voir avec un toit en verre comme sur une Porsche Targa ou autres Smart Passion. Là, dans le champ de vision il manque la traverse du haut du pare brise. Sensé créer une sensation d'accélération même à faible vitesse, c'est plaisant la nuit mais troublant le jour. A essayer avant de l'adopter. A l'arrière, nous avons de vraies belles places confortables avec une garde au toit très appréciable pour une petite voiture. La place pour les jambes est correcte !

Sous le capot

Contact. Le moteur 1.6 essence VTi (Variable valve lift and Timing Injection, soit calage variable des arbre à cames d'admission et d'échappement) de 120 CV est tellement silencieux au ralenti que je me suis souvent demandé si la voiture n'était pas équipée du système "start and go". Rien à voir avec les versions diesel qui certes consommeront un peu moins, disposeront de plus couple mais sans la qualité acoustique qu'offre ce moteur essence. C'est un moulin bien rond qui donne l'impression d'avoir plus de 156 Nm mais qui n'aime pas forcément monter vite et haut dans les tours. Il faut passer la barre des 4'000 tr/min pour qu'il daigne se réveiller. On sent qu'il n'est pas "calibré" comme dans une version plus typée comme la DS3. Pour sa défense, la voiture était quasi neuve et même aujourd'hui où l'on nous rabâche que le rodage est presque superflu, nous savons qu'il faut laisser un peu de temps pour qu'un moteur trouve sa "plénitude". Alors même si Citroën ne suit pas encore la tendance du downsizing en adoptant par exemple un "petit" 1.2 ou 1.4 suralimenté pour ses versions "puissantes" ce 1.6 est plaisant et en parfaite adéquation avec la vocation première de cette voiture. Le "truc écolo" et agaçant : à peine aurez-vous atteints les 2'100 tr/min qu'un indicateur logé dans le troisième cadran sur la droite du combiné vous indiquera de passer le rapport supérieur. Le sélecteur de la boîte de vitesses qui comprend cinq rapports plus la marche arrière, est précis mais pour moi le débattement est long. Néanmoins le guidage est parfait et la boîte est relativement bien étagée.

Au volant

L’ensemble châssis/amortissement offre un confort remarquable. On se sent comme dans une voiture de catégorie supérieure ayant un empattement plus long. Là, encore Citroën a privilégié le confort au sport mais n’oublions pas qu’il s’agit de la version familiale et que si vous voulez une version typée plus sport il faudra vous tourner une fois encore vers la DS3. La direction trop assistée est molle, presque caoutchouteuse et avare en retour, ce qui ne permet pas, là encore, une conduite très dynamique. En revanche, c’est une direction très plaisante en ville ou elle se fait oublier et facilite grandement la réalisation d’un créneau ou autre manœuvre. J’ai beaucoup aimé le freinage très franc et au mordant direct sans pour autant être brutal comme sur certaines voitures. Aidé par un ABS, un AFU (Assistance au Freinage d’Urgence) et un REF (Répartiteur Électronique de Freinage), il permet de freiner court et pourtant la neige étant annoncée, j’étais équipé de pneus hiver fraichement montés pour l’occasion. J’ai eu l’occasion, à 1’650 mètres d’altitude, de rouler sur un parking recouvert d’une bonne couche de neige glacée et la voiture, de par son équilibre et étant bien chaussée, s’est comportée à merveille. Côté consommation, nous avons relevé un 6,9 l./100 km de moyenne sur les 1’200 kilomètres parcourus avec un parcours mixte ville, cols et autoroute, ce qui, sans être excellent, reste raisonnable. Même si elle est encore assez lente, la boîte de vitesses BMP (boîte séquentielle pilotée à six rapports) ferait merveille dans cette voiture. Certes, le poids se verrait en légère augmentation mais le moteur a encore de la réserve pour palier à cela.

Verdict

Pour conclure, voici une citadine chic et élégante, voire “bourgeoise” en finition Exclusive, facile à vivre, lumineuse et très spacieuse aussi bien en termes d’espace que de volume et rangements pour sa catégorie. Une voiture plus confortable que sportive ou le plaisir se trouve ailleurs que dans la conduite pure. Elle offre la possibilité ou une alternative à un jeune ménage ayant deux enfants d’éviter de rouler en monospace encombrant d’autant qu’en terme de coffre ce dernier reste accueillant.

Prix et principales options – Citroën C3 1.6 VTI 120 CV “Exclusive”

Prix de base : CHF 26’690.-

Peinture métallisée : CHF 630.-

Pack PERFO : CHF 2’000.-
(Système de navigation, Hifi System, jantes aluminium “Sonneberg”)

Prix TOTAL : CHF 29’320.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette C3 1.6 VTI 120 CV “Exclusive”.

A lire aussi

Reportage – 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

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

Nouveauté – Citroën C1

Nouveauté – Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 – Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 – Citroën DS5

Genève 2011 – Citroën DS4

Genève 2011 – Citroën DS3 Racing

GE 147168
W.A.Y.

CITROËN
C3
GE 147168
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
km/h
STOP
SERVICE
X 1000
OIL OK
W.A.Y.

W.A.Y.

SAUVETAGE
DE
VERSOIX
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 147168
W.A.Y.

W.A.Y.

GE-147168
W.A.Y.

GE 147 168
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

C3
W.A.Y.

CITROËN
C3
GE·147168
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

W.A.Y.