Essai – Citroën Space Tourer : En cas de triplés

Avez-vous déjà fait attention au nombre de minibus 7 à 9 places vous croisez tous les jours ? C'est un segment qui cartonne ! Bien qu'imposants, ils ont l'avantage d'être plus pratiques qu'un SUV à longueur équivalente. Nombreux d'entre eux sont des VW T6 et des Mercedes Classe V. Cette suprématie allemande donne évidemment des idées à d'autres marques pour se tailler une part du gâteau. Depuis un an, Citroën nomme son Jumpy familial le "Space Tourer", un véhicule qui partage ses composants avec les Peugeot Traveller et Toyota Proace Verso.

- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'997 cm^3
- 150 ch à 4'000 t/min
- 370 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.0 sec.
- Poids : 1'630 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'956 x 1'920 x 1'890
- Conso. mesurée : 6.7 l./100 km
- Emissions de CO_2: 139 g/km (C)
- dès CHF 28'300.-, mod. essayé:CHF 56'450.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Déplacer plus de 5 personnes demande déjà une voiture d'une certaine taille. Le Zafira a démocratisé la 3ème rangée de sièges mais, encore aujourd'hui, ces places sont à réserver à des enfants ou de très courts trajets. Pour une fratrie de 8 personnes, il faut passer à la catégorie supérieure avec les utilitaires aménagés en voiture de tourisme.

L'époque où les constructeurs fixaient des sièges dans un fourgon est révolue. Ils apportent désormais autant de soin à l'intérieur d'une berline qu'à la troisième rangée de ces maxi-familiales. Le look cubique repoussera tout passionné de belle mécanique mais pour moi l'aspect pratique et l'agrément de conduite de ce Space Tourer prennent le dessus. C'est bien possible qu'une voiture de ce type se retrouve un jour dans mon garage, à côté d'une auto plaisir.

A l'extérieur

Dans ce segment, on ne peut s'attendre à rien d'extraordinaire. Le gros volume habitable impose dès le départ une forme aussi aérodynamique qu'une armoire normande. Les concepteurs ont fait le choix d'un capot très court avec un bouclier avant culminant à un bon mètre du sol. De face, la modernité du Space Tourer met un coup de vieux aux concurrents allemands.

Le profil est moins réussi, avec de grandes surfaces pratiquement plates faisant un peu vide. De timides reliefs soulignent les arches de roues et le bas de caisse

alors que, dans l'ensemble, la partie vitrée ne fait que moins de la moitié de la hauteur de la voiture. Je trouve ça perturbant tout en étant incapable de proposer autre chose. Je note un certain soin apporté à masquer le rail habituellement disgracieux des portes latérales coulissantes. Là, les deux lignes se font très discrètes.

Notre véhicule d'essai est basé sur un châssis M, c'est à dire la taille intermédiaire. L'empattement est long et c'est le porte-à-faux arrière qui s'allonge de 35 cm sur un Space Tourer XL. Sauf cette exception, les essieux sont repoussés aux extrémités de la caisse, ce qui libère de la place pour les grands ouvrants. Ouvrir la porte conducteur ou passager près d'un mur est un exercice délicat.

L'arrière est réussi sans pour autant être magnifique. Le bouclier, les phares et la vitre arrière sont proportionnellement cohérents. Contrairement aux portes coulissantes, cette énorme porte de coffre arrière n'est pas motorisée et demande une certaine force pour être refermée. Côté pratique, la vitre arrière peut être ouverte séparément pour accéder au sommet de ce qui se trouverait dans le coffre.

A l'intérieur

Sans surprise, le Space Tourer est un modèle de volume de chargement ou d'espace pour les passagers. Au total il peut accueillir 8 occupants. Avec une banquette 2 places plutôt qu'un siège individuel à l'avant, on pourrait prendre

une neuvième personne à bord. Les deuxième et troisième rangées de 3 sièges ont des dossiers individuels pouvant être inclinés ou rabattus, alors que les assises coulissent en deux tiers ou un tiers. En réduisant l'espace du coffre au minimum, les 6 personnes à l'arrière auront un espace plus que généreux à leur disposition.

Pour un coffre de taille maximale, un compromis doit être trouvé pour les banquettes, mais la place à disposition reste confortable. De nombreux aménagements sont disposés pour rendre le voyage de vos passagers agréable : accoudoirs sur les extrémités, une prise 12V par rangée, une prise 220V sous le siège passager, stores pare-soleil ou encore ventilation indépendante dans le plafond avec une sortie d'air par siège. Je mentionne aussi le toit vitré en deux parties qui apporte toute la luminosité que l'on souhaite avoir dans un minibus.

Débarrassé de tous les sièges, le Space Tourer M dispose d'un plancher totalement plat de 2m30 de long. Au centre cette place atteint même 2m80 car il y a un grand espace entre les deux occupants avant. Large d'environ 40 cm, cette place n'est tout juste pas suffisante pour y loger ma glacière réfrigérée. Dommage ! Sortir ou remettre les banquettes du véhicule est facile. Seul la force nécessaire pour les soulever est importante. Il faut certainement l'aide d'une autre personne pour une banquette double.

L'espace de conduite est tout en largeur. La grande planche de bord pratiquement verticale va d'un bout à l'autre de l'habitacle. Au milieu, l'écran tactile gagnerait à être orienté vers le conducteur : le bord gauche est peu visible et le bord droit est trop éloigné pour aller y toucher une icône ou un bouton. Les commandes au volant facilitent un peu la tâche mais ne font pas tout. Dotés d'un accoudoir réglable chacun, les fauteuils avant ont aussi un grand nombre de rangements disposés tout autour. J'en compte 4 dans chaque porte, un sous la climatisation et deux boites à gants, dont une réfrigérée, devant le passager.

Pour résumer, cet habitacle est tout à fait convenable, mais au moment de le comparer à la valeur du véhicule, on se sent un peu floué. Les grandes surfaces de plastique dur sont peu engageantes tandis que les sièges ne semblent pas être passés par le bureau de design. Mais gardez bien en tête qu'il y a au total 8 sièges dans presque 5 mètres de voiture. Cela aide à remettre en perspective la valeur de ce Space Tourer et la prestation offerte.

Sous le capot

Littéralement, le compartiment moteur semble vide, mais c'est dû au fait que le moteur est implanté bien plus bas que le capot avant situé très haut. Le 4 cylindres diesel de 2.0l est suralimenté par un turbo pour fournir 150 chevaux et 370 Nm de couple. Avec sa boite manuelle à 6 vitesses, la configuration est étonnante. Une transmission automatique serait plus souvent choisie sur ce type de véhicule.

En termes d'aide à la conduite, le Space Tourer est équipé d'un régulateur de vitesse actif au comportement parfois capricieux et d'un avertisseur sonore de

franchissement de ligne que je désactive après trop de faux positifs. Il y a aussi une reconnaissance des panneaux de limitations et un afficheur tête haute. Enfin, pour le stationnement, des capteurs avant et arrière complètent la caméra de recul qui peut enregistrer des images pour simuler une vue aérienne à 360° dans certaines situations. Je suis perturbé de voir ça la première fois, ce qui est informatiquement faisable est de plus en plus intéressant.

L'offre de motorisation s'étale de 95 à 180 ch en boite manuelle, robotisée ou automatique. L'option Grip Control est disponible, tout comme l'aménagement en 4×4 par Dangel que nous avons essayé l'hiver dernier. De quoi faire du pied au 4MATIC et 4MOTION de la concurrence.

Au volant

La formule "grimper à bord" prend tout son sens avec le Space Tourer. Le poste de conduite domine la route comme c'est le cas dans tout utilitaire ou SUV. Heureusement, le volant est incliné comme celui d'une voiture au lieu d'être proche de l'horizontale comme dans un utilitaire. Quand je presse dessus pour allumer le moteur, je constate que la pédale d'embrayage est très dure. Ceci, ajouté au fait que le moteur est assez creux au démarrage, me fait caler à plusieurs reprises. La commande de boite n'est pas des plus douces. Le guidage et la précision sont bons mais le déplacement a pas mal de résistance. Je pense que la boîte à double embrayage conviendrait mieux à la plupart des conducteurs.

La commande de frein est, elle aussi, brute de décoffrage. Directe et difficilement

dosable au début, elle se laisse apprécier ensuite par une puissance de freinage sécurisante. La direction est heureusement exemplaire. Très souple et précise, elle facilite grandement les manœuvres.

Malgré l'empattement long de ce véhicule, je situe très bien son gabarit sur la route. Même si je ne sais pas trop où se termine le capot, ça ne pose pas de problème car celui-ci est incroyablement court. De plus, avec seulement 1m90 sous la toise, le Space Tourer permet l'accès à la plupart des parkings souterrains. Reste à y trouver une place suffisamment grande, mais cette question ne se poserait pas s'il ne passait même pas le portique d'entrée. Avec ce genre d'argument, une utilisation urbaine devient plus facilement envisageable.

Au volant, c'est en prenant son temps que l'on se sent le mieux. Inutile de démarrer fort et d'enchainer rapidement les rapports. Un mouvement bien décomposé est bien plus agréable pour les passagers comme pour le conducteur. Même constat en virage. Tandis que la suspension maintient parfaitement la caisse, l'assise et le dossier pratiquement plats des sièges ne retiennent pas l'occupant qui peut se sentir baladé par la force centrifuge. En abordant plus lentement une courbe, c'est davantage supportable. Bon point donc pour la suspension, mais le dessin des sièges pourrait être amélioré.

Avec une tonne sept à mettre en mouvement quand il n'y a que le conducteur, le moteur de 150 chevaux est déjà bien mis à contribution. Sous 1'500 t/min, il n'y a pratiquement pas de couple et l'étagement de la boite est tel que rouler à 50 km/h en 4ème est désagréable. Passer de 100 à 120 km/h sur autoroute en légère montée demande une relance en 5ème pour ne pas s'éterniser. Sans parler des manipulations de la boite de vitesse, la consommation moyenne s'établit à 6.2 l/100km sur longue distance et 7.7 l/100km en utilisation plus urbaine. Sur la totalité de mon essai, j'obtiens une moyenne de 6.7 l/100 km. Intéressant pour un véhicule aussi grand !

Verdict

L'automobile sportive me fait vibrer, un échappement mélodieux me fait me retourner dans la rue, un record qui tombe à la Nordschleife me fait plaisir. Ce Space Tourer ne fera jamais ni l'un ni l'autre, mais je suis sous le charme de son côté pratique. A la façon du Nissan Navara, ce van sait mettre en avant son meilleur profil. Enfin, façon de parler, car le profil est l'angle le moins flatteur de la voiture.

Mes reproches à l'encontre de cette grande familiale ne sont pas nombreux : sièges trop plats et un peu lourds à manipuler pour les sortir, moteur limité et commandes plutôt rudes (frein, embrayage, boite de vitesse). Pourtant, à la fin de la période d'essai, j'ai envie de le garder… J'apprécie beaucoup les nombreux rangements dans l'habitacle, tout comme l'espace à bord pour tous les passagers.

Le confort offert en général est un atout. Le toit panoramique, la ventilation et les prises électriques à disposition permettent d'aborder sereinement un long voyage. Seul le coffre peut s'avérer exigu si les 8 sièges sont occupés. Il faudrait

ajouter une galerie de toit, mais ça le fera dépasser les 1m90, alors que c'est justement un autre de ses atouts. C'est en fait ça, le seul point faible du Space Tourer taille M, d'avoir un coffre trop court pour 8 personnes. Qu'à cela ne tienne, optez pour le châssis XL avec un moteur plus puissant et vous serez comblé.

<u>Prix et options – Citroën Space Tourer Size M BlueHDi 150 S&S BVM6 Shine</u>

Prix de base : CHF 46'950.-

Peinture Sable : CHF 900.-

Cuir Claudia : CHF 0.-

Pack AFIL : CHF 450.-

Pack Sécurité : CHF 450.-

Roue de secours homogène : CHF 150.-

Caméra de recul VisioPark : CHF 300.-

CITROËN Connect Nav + Radio DAB+ : CHF 800.-

CITROËN Connect Box SOS et Assistance : CHF 300.-

Portes D+G Tolées : CHF 1’300.-

Prix TOTAL : CHF 56’450.-

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

Nos remerciements au PSA Groupe pour le prêt de ce Citroën Space Tourer, ainsi qu’à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Citroën C3 Pure Tech 110 : Décalée et dans le vent

Technique – Grip Control : Traction optimisée sur Peugeot et Citroën

Essai – Citroën E-Mehari : La renaissance plutôt osée

Premier contact – Citroën C3 : Le best-seller Citroën est de retour

Essai – Citroën C4 Cactus : Une personnalité piquante !

Essai – Citroën DS3 Cabrio Racing : Chevaux et cheveux au vent

Premier contact – Citroën C1 : Ludique et espiègle !

Premier contact – Citroën C4 Cactus : Un Cactus au milieu des tulipes

Essai – Citroën Grand C4 Picasso : L'artiste en serait fier !

Essai – Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

Premier contact – Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

Essai – Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

Essai – Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

Essai – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une main de fer dans un gant de velours

Premier contact – Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

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

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 C3 Aircross

Nouveauté – Citroën C5 Aircross

Présentation – Citroën C-Aircross Concept

Nouveauté – nouvelle Citroën C3

Nouveauté – Citroën C4 Picasso et Grand C4 Picasso

Présentation – Citroën E-MEHARI

Présentation – Citroën Aircross

Nouveauté – Citroën DS 5

Présentation – Citroën C4 Cactus Airflow

Présentation – Citroën C-XR Concept

Présentation – Citroën DS 6WR

Présentation – Citroën Cactus

Présentation – Citroën DS3 Cabrio Racing

Présentation – Citroën Wild Rubis

Nouveauté – Citroën C4 Picasso

Nouveauté – Citroën C3

Nouveauté – Citroën DS3 Cabrio

Présentation – Citroën Numéro 9

Genève 2012 – Citroën C4 Aircross

Genève 2012 – Citroën DS4 Racing Concept

Présentation – Citroën DS4 Racing Concept

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