

Premier contact - Citroën C3 Aircross : Le “friendly” SUV urbain

Après notre essai de la dernière mouture de la Citroën C3, Wheels And You a pris le chemin de la Corse pour découvrir le nouveau C3 Aircross, la déclinaison SUV compact de la petite citadine.



- 3 cylindres, essence, 1'199 cm³
- 82 ch à 5'750 t/min
- 118 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 165 km/h
- 0 à 100 km/h en 14.0 sec.
- Poids : 1'256 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'154 x 1'756 x 1'597
- Conso. mixte : 5.2 l./100 km
- Emissions de CO₂: 118 g/km (D)
- dès CHF 16'690.-

Texte et photos : Tony da Silva

Avec l'éclatement des catégories classiques au sein de l'automobile, les marques essaient d'occuper toutes les niches, en particulier celles qui affichent encore une

certaine croissance, comme le segment des SUV. Si les Allemands voient toujours plus grand, Citroën s'essaie dans le mini SUV avec ce nouveau C3 Aircross qui a aussi la responsabilité de remplacer le C3 Picasso.



Esthétique

Le véhicule reprend ce qui a fait le succès de la nouvelle C3 mais se distingue avec une hauteur de caisse nettement plus élevée (+12 cm). Plus généralement, le C3 Aircross retrouve l'identité visuelle de la marque avec, en particulier, un avant clairement séparé en trois parties : les chevrons du logo qui affirment le capot, un pare-chocs intégré aux ailes avant avec une grande baie d'aération et, enfin, un bouclier inférieur qui donne un côté baroudeur à cette petite auto.

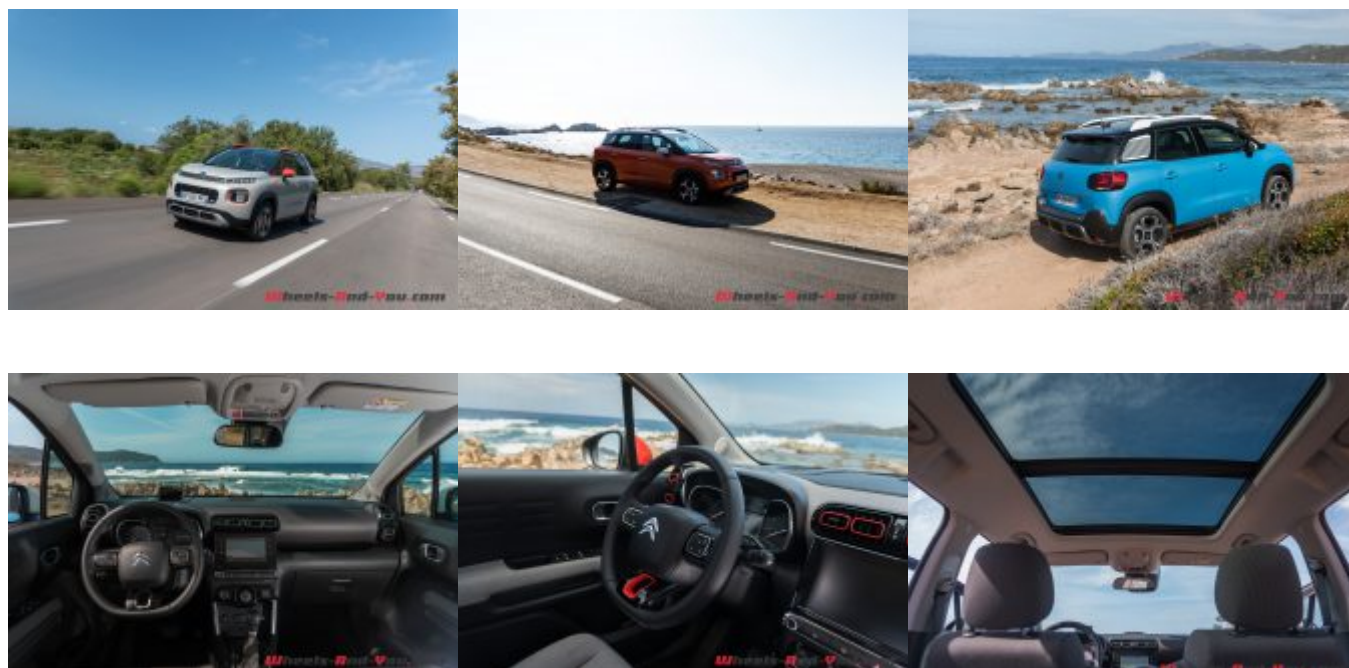
Pour le reste, et suivant les finitions, la marque a souhaité conférer un côté encore plus fun en adoptant des combinaisons de couleurs voyantes et parfaitement intégrées aux différents éléments de la voiture comme les barres de toit, les rétroviseurs, le contour des phares, etc. En tout, il y a 90 combinaisons de couleurs possibles, ce qui devrait satisfaire toutes les envies.

A l'intérieur, l'ensemble devrait plaire aux plus jeunes, voire même aux enfants, car je lui trouve un air un peu naïf avec des traits simples et des couleurs vives. Au centre de la console, c'est toujours l'écran tactile de 7 pouces qui permet d'accéder aux différentes fonctions du véhicule et il est bien entendu compatible avec Android et iOS via le câble du smartphone. Autre accessoire qui se remarque immédiatement sur le pont central : un compartiment ouvert qui permet de recharger sans fil son téléphone. C'est pratique même si à ce moment-là, on ne peut plus profiter du Android Auto ou du Apple Car Play.

Pour ce qui est de l'espace, ce véhicule offre l'environnement le plus flexible possible avec une banquette arrière coulissante, des sièges rabattables (1/3 et/ou 2/3), ainsi qu'une capacité de chargement qui peut atteindre 2.4 mètres de long. Côté coffre, il offre 410 litres et peut aller jusqu'à 520 litres si l'on repousse la

banquette.

Dans l'ensemble, je trouve l'exercice réussi même si, de profil, la voiture semble avoir pris un peu d'embonpoint.



Sous le capot

Du côté moteur, le constructeur affiche une ambition importante en proposant cinq motorisations : trois à essence et deux au diesel. Pour ce dernier, ce sont les BlueHDi 120 et 100 qui sont disponibles avec une boîte manuelle à 6 et 5 rapports. Avec les modèles essence, les clients auront plus de choix avec le PureTech 130, 110 et 82. Pour rappel, ces chiffres indiquent la puissance respective de chaque motorisation.

A noter que tous les moteurs sont proposés avec une boîte manuelle à 5 ou 6 rapports et que seul le moteur PureTech 110 bénéficie en option d'une boîte automatique à 6 rapports (EAT6).

Je précise que pour l'essai, j'ai pu essayer la version essence PureTech 110 avec la boîte automatique, ainsi que le diesel BlueHDi 120.



Au volant

Une fois installés à bord, les habitués Citroën n'auront aucun mal à s'y retrouver. Pour ce qui est des nouveaux clients, tout ou presque tombe sous la main et a été bien pensé avec un tableau de bord épuré et un volant qui offre les commandes essentielles.

La boîte de vitesse automatique est à mes yeux un vrai plus dans ce type de véhicule orienté ville et campagne, d'autant plus que les progrès réalisés sur la boîte EAT6 rendent celle-ci enfin agréable à utiliser, y compris en mode manuel. Ajoutez-y ce moteur de 110 ch qui se montre souple et très vif et vous avez la combinaison parfaite pour arrêter de jouer de l'embrayage dans le trafic ou en dehors.

Sans en faire une bête de course, les qualités dynamiques du C3 Aircross permettent d'aborder les dépassements et autres entrées sur autoroute sans le moindre problème. Idem sur les routes sinueuses dont la Corse ne manque pas : la garde au sol rehaussée ne nuit pas au comportement général. L'entrée en courbe et la sortie sont parfaitement maîtrisées et le roulis est contenu. Idem du côté des freins, ils sont constants et ne montrent pas de fatigue particulière après une descente de plusieurs kilomètres.

Au-delà du comportement routier, j'aimerais surtout m'arrêter sur des éléments qui habituellement ne se retrouvent pas dans cette gamme de véhicule, à commencer par le duo Grip Control et le Hill Assist Descent. Au travers d'une simple molette sous le tableau de bord, il est possible de sélectionner 5 types de conduite : Standard, Neige, Boue, Sable et ESP OFF. Ce mode de conduite peut être couplé via un autre bouton au Hill Assist Descent et l'ensemble a agi à la perfection lorsque je dois emprunter un chemin de terre pour rejoindre le camp de base. Chaque roue est freinée de manière indépendante et le frein moteur offre une excellente cohérence à l'ensemble tout en procurant une sensation de

sécurité importante. Un must pour ceux qui doivent affronter des routes aux conditions changeantes ou extrêmes.

Enfin, j'apprécie réellement de trouver un affichage à tête haute dans ce type de véhicule. Ainsi, plus besoin de quitter la route des yeux pour avoir instantanément la vitesse comme la recommandation de vitesse.



Verdict

La C3 était une voiture bien née et le modèle Aircross profite de cette plateforme pour ajouter un nouveau palier dans la gamme. Assurément, pour les clients à la recherche d'un SUV aux capacités certaines de déplacement dans des conditions difficiles mais d'une taille réduite, le C3 Aircross est un choix pertinent même si, pour le moment, il n'offre pas de transmission 4x4.

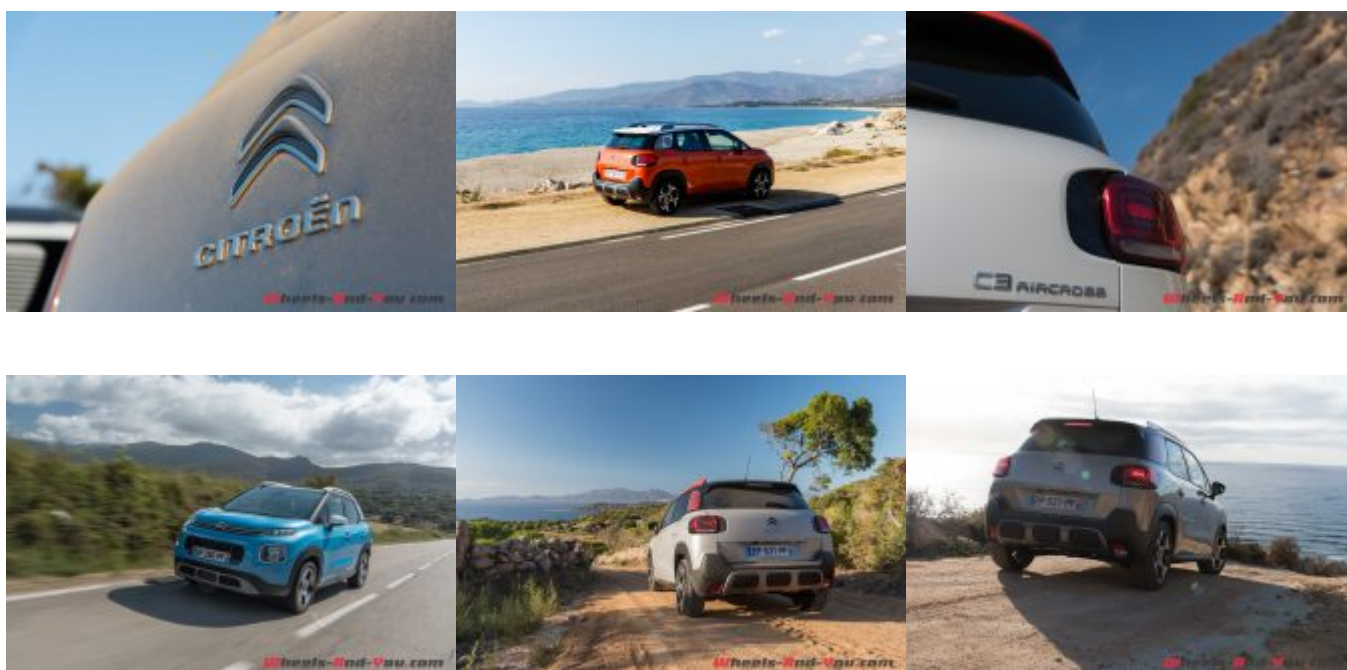
En plus des arguments liés à la dynamique du véhicule, il est aussi à noter que le C3 Aircross propose une multitude d'aides à la conduite, en standard ou en option, selon la finition. Je cite notamment l'affichage tête haute, la reconnaissance des panneaux de vitesse, l'active safety brake, l'alerte de franchissement de ligne, la caméra de recul ainsi qu'une excellente image reconstituée de l'arrière à 180 degrés, le park assist, etc.

Citroën a des objectifs ambitieux et souhaite augmenter ses ventes de 30% dans les prochaines années. Le C3 Aircross doit faire partie de cette offensive. A n'en pas douter, la marque a les arguments pour y parvenir.



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

Nos remerciements au PSA Groupe pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Citroën C3 Aircross.



A lire aussi

Essai - Citroën Space Tourer : En cas de triplés

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

