

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

Ce n'est pas un hasard si Citroën a choisi Barcelone pour le lancement de sa troisième génération de C3. En effet, beaucoup de marques aiment s'appuyer sur l'aura de l'une des villes les plus dynamiques d'Europe afin de catalyser cette énergie au travers d'un nouveau véhicule. Pari réussi?



- 3 cylindres, essence, 1'199 cm³
- 68 ch à 5'750 t/min
- 106 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 164 km/h
- 0 à 100 km/h en 15.9 sec.
- Poids : 976 kg
- Conso. mixte : 4.7 l./100 km
- Emissions de CO₂: 108 g/km
- dès CHF 13'590.-

Texte et photos : Tony da Silva

Le moment est important pour Citroën car la marque doit compenser environ 15% de ses ventes avec la séparation de la partie DS, sans parler d'un contexte difficile dans le milieu ultra concurrentiel du segment B. De plus, si la rationalisation voulue par Carlos Tavares (CEO du groupe depuis 2 ans) a porté ses fruits, il ne faut pas oublier que l'attractivité d'un nouveau véhicule n'est pas seulement liée au prix mais aussi à son look et aux innovations qu'il apporte.



Esthétique

Ce qui marque d'abord sur cette nouvelle C3 de 3.99 mètres, ce sont les Airbumps fixés sur les flancs, répartis entre les portières avant et arrière. Si cet accessoire m'avait laissé sceptique sur la ligne du Cactus, je trouve son intégration beaucoup plus réussie sur la C3 où, de plus, il est devenu optionnel. C'est une des leçons apprises au travers de l'expérience Cactus : les clients adorent ou détestent et cela a probablement coûté quelques ventes à la marque.

Au niveau de la ligne générale, Citroën livre une calandre très identitaire et représentative de la signature de la marque sur l'ensemble de sa gamme. Sur les côtés et à l'arrière, le constructeur a opté pour une signature unique, à la fois avec des arêtes franches pour le contour des portières et un arrière tout en rondeurs. Les feux font la liaison entre le côté et le hayon du coffre. L'ensemble est cohérent et correspond à une petite voiture dynamique avec un style bien trempé.



A l'intérieur, le constructeur a chassé l'austérité de son vocabulaire, même si la planche de bord est très sobre et donne un petit côté minimaliste à l'ensemble de l'instrumentation. Personnellement j'aime bien et sur les deux modèles mis à ma disposition sur deux jours, je ne compte pas plus d'une douzaine de boutons. Cet avantage est dû à la tablette tactile de 7 pouces fournie en standard et qui permet d'avoir accès à des éléments spécifiques comme la ventilation, la musique, etc. La seule chose que je lui reproche c'est de ne pas avoir certaines fonctions accessibles simultanément. Par exemple, il est impossible de régler la ventilation ou la musique alors que l'on est sur l'écran de navigation.

Ceci dit, la C3 offre un tout cohérent avec, pour l'ensemble des modèles, un intérieur cosy avec moult détails qui devraient surtout plaire aux femmes. Par exemple, ses poignées de portes qui font directement penser à de la maroquinerie avec des surpiqûres soignées et des tons de couleur distinctifs. Autre détail intéressant, la profonde boîte à gants de 6.25 litres qui permet de ranger des montagnes de choses...

Globalement et à mes yeux l'ensemble est réussi, tant d'un point de vue extérieur qu'intérieur pour un segment extrêmement concurrentiel où seuls les modèles jouant sur l'originalité tirent leur épingle du jeu.



Sous le capot

Les clients ont le choix entre cinq moteurs, deux côté diesel et trois pour

l'essence. Au niveau du diesel, les deux moteurs disposent de la même architecture, soit un 4 cylindres de 1'560 cm³ doté d'un turbo et de l'injection directe haute pression. Le BlueHDi délivre 75 ch ou 100 ch à 3'500 t/min et 3'750 t/min, ainsi qu'un couple de 233 Nm et 254 Nm à 1'750 t/min. Côté essence, c'est un peu différent puisque l'architecture pour la motorisation du PureTech 68 et 82 est la même : 3 cylindres de 1'199 cm³ pour une puissance de 68 ch et 82 ch à 5'750 t/min avec un couple de 106 et 118 Nm à 2'750 t/min. Enfin, la troisième motorisation essence bénéficie d'un turbo et, bien entendu, offre des performances plus séduisantes avec une puissance maximale de 110 ch à 5'500 t/min ainsi qu'un couple de 205 Nm à 1'500 t/min.

Au niveau boîte à vitesses, une boîte manuelle à 5 rapports est disponible pour l'ensemble de la gamme et, en option, il est également possible d'avoir la boîte automatique à 6 rapports appelée EAT6. J'avais vraiment hâte d'essayer cette dernière car la boîte livrée à l'époque avec le Cactus était tout simplement catastrophique et l'on m'a ici promis une expérience d'un autre niveau.



Au volant

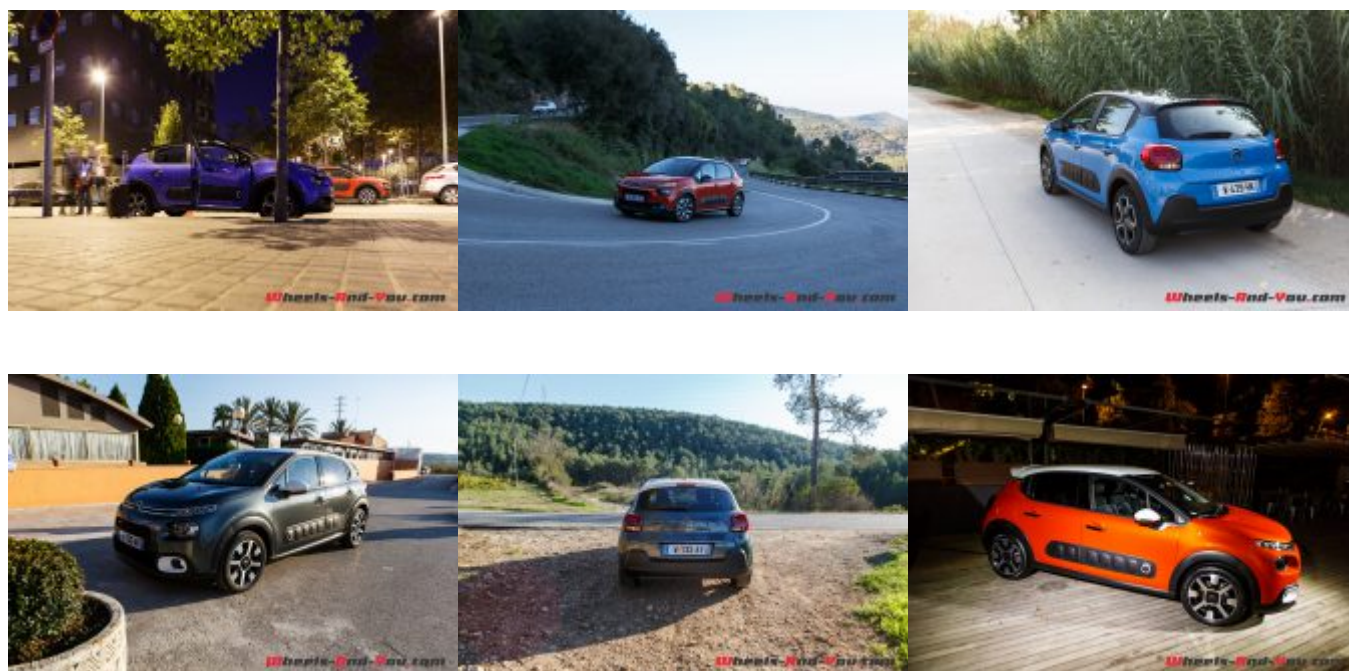
Pour la première journée, j'hérite du PureTech 110 avec la boîte automatique à 6 rapports (disponible en février 2017). L'accès à bord est aisé, les sièges sont confortables et, en quelques secondes, les réglages de base sont effectués pour le siège, le volant et les rétroviseurs. Tout est intuitif et je me lance dans une grande boucle avec un mélange réaliste au niveau du profil routier.

Dès les premiers mètres, je constate que les progrès de la boîte automatique sont nombreux et que ses performances sont enfin dignes d'une voiture de notre époque. Il est bien entendu possible de passer en mode « manuel » et de jouer avec le levier de vitesses, comme d'opter pour un mode « sport » via un bouton. Ce dernier rend la voiture un brin plus réactive mais l'expérience n'est pas révolutionnaire. Le petit moteur de 110 ch est vaillant et lors de l'ascension de

nombreuses collines autour de la ville, l'engin ne rechigne pas à monter dans les tours, tout comme la boîte qui obéit docilement dans les changements de rapports à la montée ou à la descente. Bon, on ne va pas se mentir, on n'est pas à bord de la dernière bombe de rallye, mais l'ensemble est homogène et permet d'aborder tous les profils routiers avec quiétude, y compris les phases de dépassement.

L'enchaînement de virages et les freinages soutenus en descente sont bons pour un véhicule de cette catégorie. Le reproche que je peux vraiment faire c'est que les sièges, quoique très confortables, offrent un support minimal au niveau latéral.

Le lendemain, c'est au tour du PureTech 82 avec boîte manuelle de sillonner la région via, entre autre, la très belle route côtière entre Stiges et Barcelona. Malgré un poids contenu déclaré de 980 kilos, les 82 ch se montrent un peu plus à la peine et, sur autoroute, la cinquième vitesse me semble un peu courte, puisque le moteur atteint 3'500 t/min à 120 km/h et pratiquement 4'000 t/min à 130 km/h. Ceci dit, le maniement de la boîte est facile et l'élasticité du moteur permet de rouler en ville avec aisance, même si je pense que la plus petite version (pas essayée) devrait rester cantonnée à la ville. En effet, j'ai de la peine à imaginer ce modèle de 68 ch s'imposer sur nos routes vallonnées.



Verdict

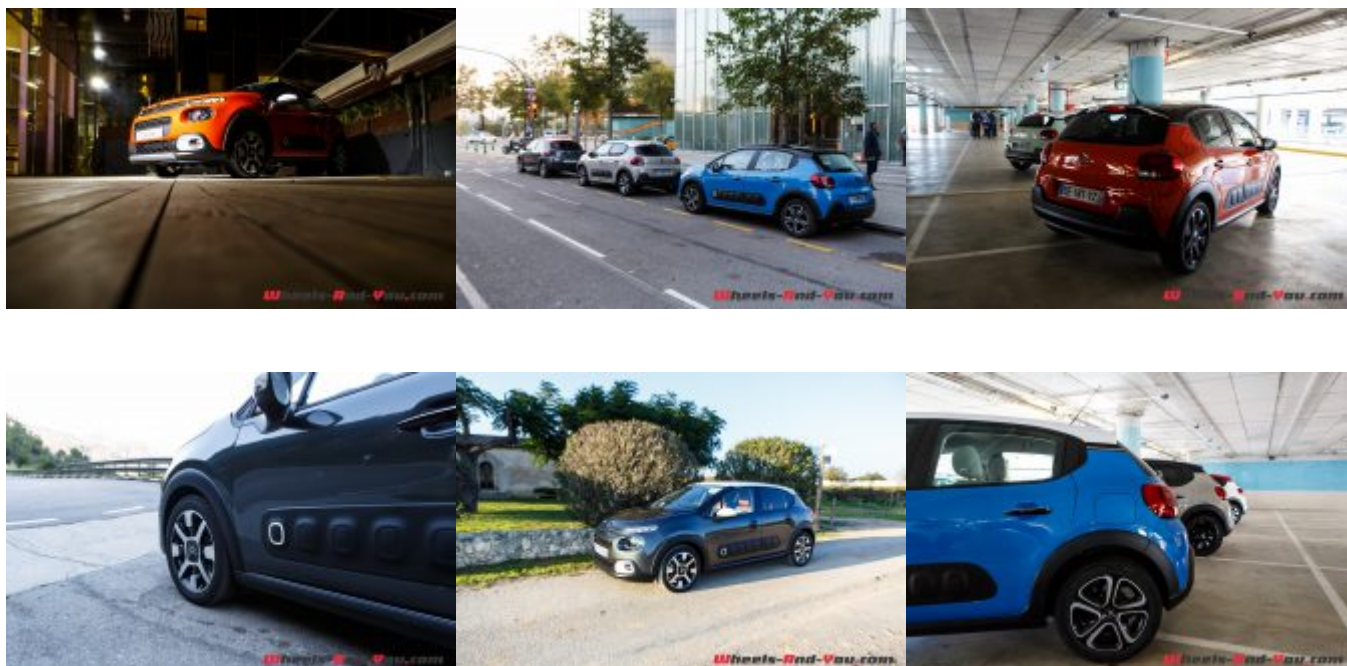
Cette troisième génération est bien née et j'apprécie que Citroën se soit un peu

éloigné de choix à mon goût un peu trop radicaux sur la Cactus. L'AirBump est plus discret, surtout il peut être retiré sans frais à la commande, et les fenêtres situées à l'arrière s'ouvrent normalement. Le coffre est spacieux (300 litres) et cette citadine recèle bien des surprises pour un prix attractif.

Par exemple, les smartphones sont supportés via l'option Mirror Screen (de série sur la finition Shine) et la marque propose en option une ConnectedCAM, soit une caméra intégrée dans le rétroviseur. Cet accessoire ludique permet de réaliser deux choses de manière active ou passive. Pour commencer, les occupants du véhicule peuvent prendre une photo ou une vidéo Full HD via un simple bouton situé sous le rétroviseur et partager ces images via leur smartphone. Voilà qui est nettement plus sûr que de faire des acrobaties avec son téléphone au volant. Ceci dit, le système fonctionne également en mode passif : la caméra enregistre automatiquement et en permanence les 30 dernières secondes et, en cas de choc, elle enregistre sur une carte interne les 30 dernières secondes ainsi que les 60 secondes suivant la collision.

A la base, je pense que c'est intéressant et que je prendrais cet accessoire. Ceci étant, l'arrivée de ces appareils connectés ou qui fonctionnent en permanence ouvrent quelques questions. Par exemple, en cas d'accident et de désaccord sur les responsabilités, est-ce que le système peut se retourner contre vous-même ? Est-ce que filmer un comportement dangereux sur la route et poster la vidéo peut entraîner des poursuites de la part de la police, faisant de vous le parfait adjoint de « via sicura » ? Quoi dire des personnes photographiées ou filmées à leur insu et qui se retrouveraient sur le web ? Bref, autant de questions et de situations qui se produiront et qui demanderont probablement des ajustements.

Pour le reste, la nouvelle Citroën C3 est une petite citadine ludique et bien conçue avec un prix de départ à CHF 13'590.-, hors primes en vigueur actuellement, pour le premier modèle, tarif qui saura certainement attirer un nouveau public et contribuer à poursuivre une success story riche de 3.5 millions d'exemplaires vendus.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements au PSA Groupe pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Citroën C3.



A lire aussi

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 - 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

