Essai – Citroën C3 Aircross PureTech 130 : Du monospace au SUV, de Picasso à Aircross

Les mini monospaces n'ont plus le vent en poupe et ils laissent leur place aux SUV compacts. Fini le look père de famille sage, voici des autos plus tendances et sexy. Pour ce faire, Citroën fait évoluer son C3 Picasso et profite de le renommer C3 Aircross. Après un premier contact prometteur, il est temps pour nous de découvrir plus longuement ce petit crossover français au style affirmé.

- 3 cylindres, turbo, essence, 1'199 cm^3
- 131 ch à 5'500 t/min
- 230 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.3 sec.
- Poids : 1'188 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'154 x 1'756 x 1'597
- Conso. mesurée : 6.9 l./100 km
- Emissions de CO_2: 119 g/km (D)
- dès CHF 21'840.-, mod. essayé CHF 29'000.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Il n’y a bien que les modèles 7 places qui perdurent dans le monde des monospaces, il faut donc savoir se renouveler et suivre la mode. Sur ce créneau des SUV de moins de 4m20, ils sont nombreux à s’affronter et, pour se démarquer, Citroën joue la carte d’un look plus ravageur que passe partout.

En effet, si vous voulez rester discret, il va falloir évaluer la concurrence, notamment germanique. Par contre, si vous recherchez un design plus prononcé et personnalisé, c’est peut-être bien ce Citroën C3 Aircross qui vous fera craquer. Voyons ensemble ce qu’il propose et si cela entérine votre choix ou pas.

A l’extérieur

Un capot court et haut, une face avant un brin statutaire avec, au centre de sa calandre, les chevrons et, de part et d’autre, on retrouve dans le regard de ce petit crossover les fameux feux avant à diodes et double étage inaugurés sur le Citroën Cactus.

Sur le côté nous avons en option des vitres latérales arrière à persienne. Ce C3 Aircross possède un look radicalement différent des autres SUV de sa catégorie.

Il nous offre un style tout en rondeur et surtout, comme le font Mini et Fiat avec la 500, une personnalisation via des multiples combos couleur. Certains éléments de carrosserie comme les barres de toit ou encore les coques des rétroviseurs, les enjoliveurs des projecteurs, les centre de roue, etc. seront peints d’une teinte qui

diffère de celle de la carrosserie. Ça amène une touche sympathique à l'auto.

L'arrière bodybuildé et musclé du C3 Aircross en impose sans être réellement mastoc. La couleur « Natural White » associée au toit noir qui habille notre voiture d'essai assure un look moderne à cet Aircross. Sept autres coloris sont disponibles, ainsi que trois teintes de toit et quatre packs « Color ». De quoi offrir une véritable identité à sa voiture.

Les magnifiques jantes alliages 17 pouces "4 Ever" diamantées finissent d'habiller ce C3 Aircross. Radicalement fun, il attirera sans nul doute une clientèle plus jeune que ne le faisait son prédécesseur.

A l'intérieur

Originalité et modularité sont deux adjectifs qualificatifs représentants le C3 Aircross.

Remplaçant le C3 Picasso, il a su garder ce qu'il y avait de meilleur, à savoir la modularité. Ainsi l'on retrouve la banquette 2/3-1/3 à assises coulissantes en deux parties indépendantes à l'arrière, libérant si besoin un coffre de 410 à 520 litres, soit une belle capacité pour la catégorie. Si l'on en désire encore plus, on peut rabattre le dossier du siège passager et ainsi offrir une longueur de chargement de 2m40.

Le traitement de l'habitacle avec l'ambiance « Hype Colorado » de notre C3 Aircross est magnifique et me rappelle les finitions « à la française » des modèles

DS. Très moderne, voire même design, il reprend un ensemble cohérent de matières et textures. Pour ma part, j'adore. Sans compter que, grâce à l'importante surface vitrée latérale et au toit ouvrant panoramique, nous avons une luminosité extraordinaire dans l'habitacle. Quatre autres ambiances existent, vous aurez donc le choix. Bon point également pour le look très typé aviation du frein à main et au design du levier de vitesse.

On retrouve à l'intérieur une connectivité intuitive avec une tablette tactile de 7 pouces regroupant l'ensemble des fonctions de la voiture qui dispose d'un équipement plutôt complet. J'apprécie également certaines petites attentions comme les rideaux pare-soleil sur les vitres latérales arrière et le porte-gobelet dans l'accoudoir arrière.

Sous le capot

Motorisation diesel et essence sont au catalogue du C3 Aircross. Laissons de côté les premiers qui n'ont plus trop d'intérêt de nos jours pour nous focaliser sur les versions 3 cylindres essence.

Le 3 cylindres atmosphérique délivrant 82 ch pour 118 Nm de couple sera probablement à la peine pour tracter les presque 1'200 kg de ce C3 Aircross. Lorsqu'on reste en dessous de la tonne ça peut le faire, mais là je crains que ça soit limite. Il convient donc de s'intéresser aux versions turbocompressées du petit 3 cylindres 1.2 offrant 110 ou 130 ch pour respectivement des couples de 205 et 230 Nm.

Ça tombe bien, pour notre essai, nous avons justement le modèle le plus puissant. Il permet au C3 Aircross d'abattre le 0 à 100 km/h en 9,3 sec, soit une seconde de moins qu'avec la version 110 ch. Revers de la médaille, il consomme légèrement plus et ne peut pas être accouplé à la boite automatique EAT6. Toutefois, je suis très agréablement surpris de relever une consommation inférieure à 7 litres aux cent, 6.9 l/100km exactement. De plus, si vous n'êtes pas réfractaire à une bonne boite mécanique bien étagée, cette version 130 ch est vraiment le meilleur choix. Les relances sont vives et les accélérations franches. Ce petit moulin est surprenant d'efficience.

Au volant

Sans conteste, je suis bien à bord d'une Citroën. Grâce, entre autres, à sa volonté de maintenir un haut niveau de confort, le constructeur, via sa démarche « Citroën Advance Confort », a développée des suspensions opérant à merveille et ce quel que soit le type de terrain ou le mauvais état des routes.

Dans la continuité de cette démarche, le C3 Aircross offre un confort de sièges remarquable malgré une assise un poil large pour mon gabarit. Pour finir, une acoustique bien travaillée propose un agrément de voyage indéniable.

Par ailleurs, nous bénéficions d'une position d'assise haute permettant d'anticiper la conduite et de la rendre plus cool. Je parcours ainsi plus de mille kilomètres d'affilée à son bord pour arriver à bon port sans aucun sentiment de fatigue.

Notre C3 Aircross est équipé du dispositif de motricité amélioré « Grip Control » dont nous vous avions déjà parlé lors de son lancement sur la marque sœur Peugeot. Sur la molette centrale, il suffira de sélectionner un des cinq modes : Grip Control Standard ou Sable, Tout Chemin, Neige, et enfin ESP OFF pour obtenir une adhérence qui vous permettra de rouler serein par mauvais temps et sur tous types de sol. Je n'ai hélas pas l'occasion de le tester sur sol enneigé ou boueux, mais lors de la première prise en main, nous avions été convaincus de son efficacité. D'autres aides à la conduite font partie de cette auto, comme les traditionnels aide au démarrage en pente, système de surveillance angle mort, Park Assist, alerte au franchissement de ligne et j'en passe, de quoi rouler serein.

Que ce soit en ville ou hors localité, ce C3 Aircross est à l'aise et, qui plus est, agréable à conduire. Il offre un excellent compromis entre confort et tenue de route. Le volant transmet une direction précise et la boite est un régal dans son maniement ainsi que dans son étagement. La seule chose qui m'agace vraiment sur ce véhicule, c'est l'alerte de franchissement involontaire de ligne qui se réactive à chaque démarrage. Habitant en basse montagne, je trouve que ce système est vraiment gênant sur les petites routes sinueuses. Un détail dans l'absolu et, globalement, on retrouve sur cette voiture toute la technologie actuelle que nous sommes en droit d'avoir de nos jours.

Verdict

C’est une très agréable surprise pour moi de découvrir ce C3 Aircross. Rien à voir avec son prédécesseur, le C3 Picasso. Ici, nous avons une voiture moderne avec un design original et fun, dotée d’un confort de roulement soigné et, de surcroit, parfaitement motorisée avec cette version 130 ch que je recommande fortement.

La modularité et sa taille en font un baroudeur des villes et des campagnes, tout en étant apte à faire de longs voyages. Si vous aimez vous démarquer et que vous n’avez pas besoin d’un vrai 4×4 car le système Grip Control vous suffit, ce qui est probablement le cas pour la majorité des gens, alors c’est LE crossover compact qu’il vous faut.

Prix et options – Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech 130 S&S BVM6 Shine

Prix de base : CHF 26’640.-

Peinture “Natural White” : CHF 0.-

Toit noir : CHF 350.-

Ambiance intérieure “Hype Colorado” : CHF 650.-

Roue de secours galette : CHF 120.-

Pack Safety & Family : CHF 350.-
(Mise en tablette du siège passager avant, Active Safety Brake)

Pare-brise chauffant : CHF 100.-

Accès démarrage Main Libre : CHF 350.-

Pack Techno HIFI DAB : CHF 890.-
(Afficheur tête haute couleur sur lame fumée, HIFI, Citroën Connect Nav 3D DAB, Recharge sans fil intégrée, Combiné matrice couleur)

Caméra de recul + Park Assist + SAM + Aide stat AV : CHF 850.-

Grip Control : CHF 700.-

Prime CASH : CHF -2’000.-

Prix TOTAL : CHF 29’000.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements au PSA Groupe pour le prêt de ce Citroën C3 Aircross PureTech 130, ainsi qu’à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

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 C4 Cactus

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