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

*Au contraire de Renault qui proposant Dacia en marque lowcost, la marque aux doubles chevrons a récemment créé sa filiale premium. Ainsi, à l'instar de Toyota avec Lexus ou Nissan avec Infiniti, Citroën sort la griffe DS pour séduire une clientèle de luxe. Le label de base se concentre désormais à convaincre les acquéreurs de classe moyenne. Et parmi ces modèles accessibles, la nouvelle C3 constitue l'un des bestsellers.*

- 3 cylindres, essence, 1'199 $cm^3$
- 110 ch à 5'500 t/min
- 205 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 188 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 1'165 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'996 x 1'749 x 1'474
- Conso. mesurée : 6.3 l./100 km
- Emissions de $CO_2$: 110 g/km (G)
- dès CHF 18'340.-, mod. essayé:CHF 23'040.-

---

Texte : Patrick Blazek / Photos : Marc-Philip Jennings

Présentée au grand public lors du Mondial Automobile de Paris 2016, la troisième génération de C3, avec son design résolument moderne, vise une clientèle jeune et propose, avec neuf coloris extérieurs et trois teintes de toit pour les versions bi-ton, pas moins de trente-six combinaisons différentes. Le pari du look est lancé, mais qu'en est-il du ramage ? Face à la rudesse de la concurrence, la C3 a fort à faire. Voyons tout cela de plus près.

### *A l'extérieur*

L'extérieur de la nouvelle avec cette face avant caractéristique ressemble à la C4 Cactus. Les doubles chevrons identitaires de la marque se prolongent avec des chromes horizontaux surlignant la calandre et les phares et ils sont terminés par des feux de jours à la signature très fine. Je trouve que le visuel, par rapport à la C4 Cactus, gagne tant en maturité qu'en harmonie. Là où l'aspect de la plus grande des deux Citroën est étrange, celui de la petite est fluide, dynamique et très avenant. Même s'il ressemble toujours un à une proue extraterrestre, cet avant me plait beaucoup.

Quoique moins sophistiqué et moins original, l'arrière de la C3 répond du même coup de crayon et ajoute à l'homogénéité de la voiture. Les feux proéminents à effet 3D y surplombent un pare-chocs sur lequel remonte une protection de plastique noire. Inspirée du monde des SUV, elle longe les bas de caisse et des élargisseurs d'ailes, comme la lèvre inférieure de la proue. En revanche, je trouve

dommage que la sortie d'échappement soit totalement masquée. Cela donne à notre C3 un air de voiture électrique, ce qu'elle n'est évidemment pas.

Le reste des lignes est, lui aussi, original et très contemporain. Les proportions râblées sont agréables à l'œil et la carrosserie bi-ton blanche et rouge est plutôt flatteuse. Sur les flancs, l'intégration des "Airbump", dont est doté notre modèle, est réussie. Composés de gélules d'air encapsulées dans un matériau anti rayure, ils s'avèrent efficaces contre les coups de portière intempestifs. Un cerclage entoure élégamment l'un de ces antichocs et rappelle la teinte du toit.

Bien que tout en rondeurs, l'ensemble est dynamique et indéniablement optimiste, ce que la marque met d'ailleurs en avant. La C3 est reconnaissable au premier regard, elle plait dans le paysage automobile. Les jantes optionnelles cross diamantées de 17 pouces au design recherché comblent les arches de roues et rehaussent joliment notre voiture de test. Dynamique, décalée et visuellement distinctive, sa silhouette est une réussite et c'est clairement dans les variantes bi-tons que je la préfère. Sa longueur effleurant les 4 mètres et sa largeur de 1.75 mètres en font une citadine intéressante par ses dimensions et dotée d'un espace intérieur à cinq vraies places que je vous invite à découvrir sans transition.

### *A l'intérieur*

Pour sa C3, Citroën propose 4 ambiances intérieures différentes. Sur notre modèle, c'est l'atmosphère Urban Red qui nous accueille, en totale adéquation avec la carrosserie. Le cockpit est sobre, sans fioritures, mais plutôt bien

assemblé et si de nombreux plastiques durs le composent, la partie en cuir entourée de rouge rehausse considérablement l'ensemble. Le soin du détail est bien présent avec des éléments tels que les surpiqûres rouges sur les assises, la joliesse du pommeau de vitesse et le toucher du volant très agréable à prendre en mains.

C'est en découvrant l'interface de l'écran tactile de 7 pouces que je commence à déchanter. Si les fonctions de bases sont facilement accessibles, il en est d'autres qui devraient se gérer avec des boutons ou des molettes plutôt que via un menu. Je pense notamment à la ventilation et à la climatisation que l'on est facilement amené à ajuster en roulant. Là, impossible de le faire sans quitter la route des yeux. Si je déplore également les larges bords noirs de cet écran, je lui reconnais volontiers une excellente réactivité. En revanche, le GPS signé TomTom me déçoit en raison de nombreux noms de rues qui lui demeurent introuvables. Peut-être que ce n'est qu'une question de mise à jour, à vérifier.

Les sièges proposent une assise très confortable et un maintien en rapport avec les faibles prétentions dynamiques de la voiture. L'espace à l'avant est généreux et la voiture propose trois vraies places à l'arrière. Pour une auto de ce gabarit, cela mérite d'être souligné. Le volume de chargement maximum est de 922 litres sièges rabattus. Dossiers relevés, cette contenance est ramenée à 300 litres.

***Sous le capot***

Le petit trois cylindres en ligne animant notre C3 affiche une cylindrée de 1'199

$cm^3$. Assisté d'un turbo, il développe 110 ch à 5'500 t/min et 205 Nm à 1'500 t/min. Il est couplé à une boîte manuelle à 5 rapports interminables, bien trop espacés et aussi longs que la course du levier lui-même. Je vous assure que pour entrer la cinquième vitesse, il vaut mieux avoir le bras long !

Eh bien malgré sa puissance modeste, la longueur des rapports de boîte et quelques à-coups au démarrage, cette mécanique s'en sort plutôt vaillamment. Il en résulte une large plage d'utilisation et un agrément en ville plutôt correct, même si l'on est souvent tenté de passer la première en milieu de rond point ou de virage à basse vitesse.

L'agrément sonore est limité, mais c'est le signe distinctif d'un trois cylindres. Par ailleurs, son ralenti est instable et, plutôt que de l'arrêter proprement, le système Start&Stop donne plutôt l'impression de faire caler la mécanique. Bref, dès que j'y pense, je désactive cette option… via l'énervante interface tactile !

En revanche, la consommation de ce petit bouilleur aux rapports de boîte allongés est à l'avenant. La moyenne de l'essai affiche 6.3 l/100km, mais c'est plutôt sa constance qui étonne. En effet, les maxima et minima varient entre 6.12 et 6.64 l/100km, quels que soient les types de trajets dominants. Même si c'est supérieur aux chiffres annoncés, je trouve ça plutôt correct, surtout dans le cadre d'un essai forcément plus sollicitant pour la mécanique qu'un usage sur le long terme.

***Au volant***

Sur le siège conducteur, la position de conduite me met immédiatement à mon aise. La visibilité est bonne et la plupart des commandes sont bien placées, sauf celles du régulateur/limiteur de vitesse sur la colonne de direction, actionnables par une molette et invisibles à l'œil. C'est peu pratique et pas intuitif du tout. En revanche, l'ensemble compteurs est chic et sobre, tout comme le joli volant.

En milieu urbain, le gabarit de la C3 est dans son élément. Aucun problème pour se faufiler dans la circulation, la voiture est agile et son moteur suffisamment costaud pour s'extraire du trafic si besoin. Par ailleurs, l'auto est confortable et la souplesse des suspensions adoucit les aspérités et obstacles de la route. Le parcage n'est pas un souci non plus, bien aidé par la caméra de recul et les capteurs d'aide au stationnement. Dommage que je n'apprécie pas le maniement de la boîte, ainsi que mentionné plus haut.

Je craignais l'épreuve de l'autoroute, à tort, car notre Citroën s'y montre à son avantage et son confort ne s'y dément pas. Et c'est dans ce cadre là que la boîte est la moins pénalisante. Une fois lancée, la C3 avale les trajets sans la moindre difficulté et sans fatigue pour le conducteur. Voilà sans conteste la petite routière la plus confortable qu'il m'a été donné d'essayer.

En revanche, à l'assaut des petites routes de col, la conduite génère passablement de roulis lorsque l'on augmente le rythme. Le confort ressenti par ailleurs se paye un peu et c'est clairement dans ce contexte que la C3 se distingue le moins. Mais comme nous avons affaire à une citadine, c'est largement pardonnable du fait de ses autres qualités. Pour la sportivité, il faudra donc logiquement se tourner vers sa cousine la DS 3 Performance.

***Verdict***

Je suis totalement conquis par l'aspect de notre C3 qui mêle avec bonheur modernité et originalité. Si je demeure un peu plus réservé quant à sa conduite, c'est essentiellement parce qu'elle est pénalisée par une boîte ennuyeuse. Pendant ce temps, la vaillante mécanique fait ce qu'elle peut pour emmener la C3 avec zèle et s'en sort plutôt bien, mais dès que l'on veut assaisonner son trajet de sportivité, l'auto révèle un amortissement un peu élastique. Néanmoins, tant que l'on ne dépasse pas certaines ambitions, le châssis se montre très sain.

Pour ma part, et malgré mon attachement aux traditionnelles transmissions manuelles, j'opterais dans ce cas et sans hésiter pour la boîte automatique. Elle avait fait d'ailleurs très bonne impression à mon collègue lors du premier contact avec la nouvelle C3. Elle a aussi l'avantage de proposer 6 vitesses contre seulement 5 pour la boîte manuelle.

C'est à l'examen des tarifs à l'avenant que cette C3 devient une sacrée bonne affaire ! En effet, les prix débutent à CHF 13'590.-, hors rabais en vigueur actuellement, ce qui la rend accessible à un large éventail de portemonnaies. Pour la finition Shine de la version PureTech 110 S&S, il faut compter CHF 20'240.- et CHF 23'040.-, toujours sans tenir compte des primes offertes par la marque, pour une auto optionnée comme notre voiture de test.

Cette nouvelle C3, à la fois décalée et dans le vent, saura très certainement

séduire une clientèle très diverse, je ne doute absolument pas de son succès. Toutefois, j'ajouterais une pointe de sel à sa mécanique, même si elle n'en a pas vraiment besoin pour s'affirmer comme un fleuron de Citroën.

**<u>Prix et options – Citroën C3 1.2 PureTech 110 S&S BVM Shine</u>**

**Prix de base : CHF 20'240.-**

**Ambiance Urban Red – Tissu Capsule Red : CHF 200.-**

**Jantes aluminium 17" Cross : CHF 500.-**

**ConnectedCam Citroën CHF 300.-**

**Système de surveillance angle mort CHF 150.-**

**Caméra de recul + aide au stationnement arrière CHF 390.-**

**Vitres et lunette arrière surteintées CHF 190.-**

**Sièges avant chauffants CHF 320.-**

**Accès Démarrage Mains libres CHF 750.-**

**<u>Prix TOTAL : CHF 23'040.-</u>**

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

Nos remerciements au PSA Groupe pour le prêt de cette Citroën C3, ainsi qu'à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour leur soutien logistique.

**A lire aussi**

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