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

*Alors que la part de marché des monospaces se fait dévorer par celle des SUV, la marque aux chevrons persiste dans ce segment où l’inspiration et l’innovation sont saturées : presque tout a déjà été fait. Que nous réserve ce nouveau Grand C4 Picasso ? Montez à bord pour un essai !*

- 4 cylindres, 1’598 $cm^3$
- 156 CV à 6’000 t/min
- 240 Nm à 1’400 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 209 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 1’483 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’597 x 1’826 x 1’638
- Conso. mesurée : 7.5 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 142 g/km (C)
- dès CHF 31’700.-, modèle essayé: CHF 46’560.-

---

Texte : Cédric Barthe / Photos : Jérôme Marchon

---

Il faut s'y faire, le segment des monospaces est en voie de disparition. Jadis leaders du genre, Renault tergiverse à renouveler son Espace et le Voyager joue les prolongations sous la bannière Lancia. Citroën tente de réinventer le concept avec sa gamme C4 Picasso, en proposant deux tailles de monospace, l'un compact et l'autre un peu moins. Histoire, d'un côté, de rester compétitif face aux Opel Zafira, Kia Carens et consorts, tout en paliant, de l'autre, à la disparition toute prochaine du Citroën C8.

***A l'extérieur***

La première chose qui me vient à l'esprit devant ce nouveau Grand C4 Picasso c'est son allure : on aime beaucoup…ou pas du tout. Comme une toile de l'artiste d'ailleurs!

Commençons par l'avant: futuriste et élégant, grâce à ses barrettes de feux de jour à LED dans le prolongement des chevrons. Elles font également office de clignotants et donnent l'impression que les phares ont disparu. Mais ces derniers sont bien là, en-dessous de ce cadre formé par les LED et le logo. L'intégration est tellement bien réfléchie que les feux principaux ne se voient même pas au premier regard vu que les feux de jour LED sont tout le temps allumés. Ce cadre qui ressort nous attire l'œil comme le ferait un tableau. C'est un design très audacieux qui ne rappelle en rien une signature de la marque, sauf les chevrons bien-sûr. Il fallait oser ! Si j'étais Pablo Picasso j'en serais fier. Avec ce design, Citröen a cassé le style habituel des monospaces. Personnellement, j'adore, il a une gueule à part et sort clairement du lot.

La vue latérale n'est pas en reste : le côté camionnette que l'on pourrait reprocher aux monospaces est plus ou moins bien dissimulé par certaines formes ! Et oui les ailes sont bombées au niveau des passages de roues, les portières sont travaillées ; j'aime beaucoup cette connotation sportive soulignée par des jantes de 18 pouces. On sera aussi attiré par les arches de toit qui commencent au niveau du bas du pare-brise pour se terminer au bas des custodes arrière. En plus de leur rôle esthétique, ces arches ont la fonction de portage pour y fixer des barres de toit par exemple.

Passons à l'arrière : il est moins futuriste, plus conventionnel je dirais. Quoique… les phares LED 3D sont superbes. Là aussi le style est travaillé de sorte à ne pas

reconnaître un monospace quand vous êtes en vue arrière. J'ai bien l'impression qu'il s'agit d'une des conditions que devaient avoir les designers Citroën, car tout fait penser que les lignes de ce monospace sont réfléchies et étudiées de sorte à faire oublier le côté utilitaire d'un monospace traditionnel. L'exercice est plutôt bien réussi !

### *A l'intérieur*

Lors de la prise en mains, j'ai été émerveillé par l'intérieur. Très travaillé, peu banal, il n'est pas aussi austère que chez les concurrents. On a un minimum de boutons ainsi que deux écrans TFT : un grand de 12'' en haut du tableau de bord (disponible sur finition Intensive et Exclusive) pour l'instrumentation, et plus bas un autre de 7'' pour les réglages de la climatisation et l'audio.

La quantité de matériaux utilisée pour l'intérieur est élevée et de bonne facture. Il y a du moussé, du plastique dur, de l'aluminium poli. En plus, le revêtement du tableau de bord est en relief et légèrement métallisé. On ne peut s'empêcher de le toucher d'ailleurs et sur ce point Citroën montre aussi sa singularité, tout en réalisant une finition parfaite. Les efforts consentis par la marque sur la qualité de finition ainsi que les aspects visuel et tactile est incroyable.

L'ambiance à bord est très rassurante et moderne. C'est accueillant et plaisant. J'aime bien ! L'aménagement de l'habitacle, les combinaisons de couleurs et les larges surfaces vitrées renforcent le sentiment d'espace et de bien-être à bord. Le temps d'un trajet comme passager à l'arrière je me suis projeté à l'âge de 10 ans : partir faire un long voyage de vacances en famille avec cette auto ! Nos enfants ont de la chance aujourd'hui de pouvoir profiter d'un tel confort sur des autos grand public. Et oui ce nouveau Grand Picasso provoque des émotions et on se sent très bien à son bord !

Laissons les émotions de côté et revenons plus pragmatiques et techniques. Il y a aussi des défauts, eh oui quand même… la variété des matériaux utilisés est élevée voir peut-être trop complexe. Comment vont-ils vieillir et résister aux contraintes imposées par une utilisation familiale ? Les poignées de portes intérieures laquées seront certainement très vite dégradées. Le revêtement du tableau de bord structuré va certainement aussi mal vieillir par endroits, comme par exemple en dessous de l'écran TFT 7'' où on s'appuie toujours avec la paume

de la main pour le commander. Mon véhicule d'essai n'avait que 7000 km et cette partie était déjà collante et légèrement noircie. Un autre détail m'a interpellé : le manque de rangements sur et sous le tableau de bord. Certes, il est beau et uniforme mais quelques capots pour ranger des objets auraient été utiles. Faire oublier que l'on est dans un monospace c'est bien…mais pas au détriment de la praticité.

Sinon il n'y a pas de faute de goût dans ce Grand C4 Picasso. Notre véhicule d'essai est équipé de l'option « pack Cuir Club », à CHF 3900.- que je trouve cher pour une voiture familiale. Cette option comprend le garnissage des sièges en cuir Nappa bi-ton, les sièges conducteur et passager chauffants, électriques avec mémoire pour le conducteur, ainsi que le Pack Lounge. Cette option aide à avoir cette belle ambiance. De plus, le siège avant passager est équipé d'un repose-pieds électrique. Bonne idée pour les voyageurs car les sièges avant sont aussi massants.

Comme le dit Citroën, le Grand C4 Picasso est imaginé dans un esprit loft et en effet c'est vraiment ce que j'ai ressenti à son bord.

En ce qui concerne l'habitabilité, elle est grandiose ! Nous avons un véhicule 5 places ou 7 places en option. Dans la deuxième rangée il y a trois sièges indépendants. Les sièges sont confortables et il y a une commande de climatisation réglable. Trois adultes de gabarit standard peuvent voyager à l'aise dans cette deuxième rangée. Notre véhicule d'essai est aussi équipé de la troisième rangée de sièges. Pour y accéder il suffit de tirer sur une manette du siège de la deuxième rangée et d'un coup il se transforme pour laisser de la place afin d'accéder à la troisième rangée. Personnellement, je trouve l'accès correct mais toute cette mécanique sur les sièges me fait peur à long terme. C'est mécaniquement compliqué et ça semble fragile.

La troisième rangée, est cachée dans le coffre. Pour la déployer il faut enlever un plancher qui se plie en accordéon. Au-dessous on découvre les petits sièges d'appoint à déployer à l'aide d'une lanière. Au passage, on a la vision et toute la mécanique du système. Franchement ce n'est pas beau, on dirait que ce n'est pas terminé et qu'il manque des caches! C'est une finition que l'on retrouve à l'identique sur sa cousine la Peugeot 5008 et dans le même genre sur le Renault Grand Scénic, très Français en somme. En comparaison avec mon dernier essai du Hyundai Santa Fe, sa partie troisième rangée est de loin bien mieux étudiée et

finie ! Vu la qualité de finition générale de ce Grand C4 Picasso, cette partie de n'est malheureusement pas à la hauteur du reste, ce qui n'enlève cepndant rien à l'efficacité du système. Et l'assise est malgré tout très correcte, même pour un adulte.

### *Sous le capot*

La palette de choix des moteurs est élevée pour ce modèle. Trois moteurs essence : un de 120 CV (VTi 120) atmosphérique boîte manuelle et un turbo de 156 CV (THP 155) et 165 CV (e-THP 165) turbo. En diesel, quatre autres moteurs de 90 CV à 150 CV. Pour mon essai et mon utilisation urbaine, j'ai préféré essayer le moteur essence turbo, 1.6 l. de 156 CV avec la boîte manuelle à 6 rapports.

C'est le fameux bloc développé en collaboration avec BMW et que l'on a déjà testé sur différents modèles à plusieurs niveaux de puissance. A l'heure actuelle, tous les soucis de jeunesse sur ce moteur sont résolus. Même s'il n'est pas de toute dernière génération, il a l'avantage de gagner en fiabilité.

Côté chiffres, ce moteur délivre 156 CV à 5800 t/min et le couple maximal obtenu est de 240 Nm dès 1400 t/min. Cette valeur reste constante jusqu'à 4000 t/min, on le ressent bien. D'ailleurs à la conduite, ce petit moteur essence nous donne des sensations de couple d'un diesel sans ses inconvénients (bruits, vibrations).

Même si la plateforme de ce Grand C4 Picasso est totalement nouvelle avec l'utilisation de l'aluminium, les efforts effectués sur ce châssis ont quand même fait gagner en tout 100 kg par rapport à l'ancien modèle. Cependant, les valeurs de consommation restent élevées : il vous faudra compter 10.9 l./100 km en ville (annoncé à 8.3 l./100 km) et 7.5 l./100 km en trajet mixte, contre 4.9 l./100 km annoncés. Ces mesures semblent somme toute logiques avec un tel véhicule surtout dans la circulation saturée que l'on a aujourd'hui dans nos villes ; mais en moyenne mixte je m'attendais à mieux.

### *Au volant*

La Citroën Grand C4 Picasso a une vocation familiale. Dès lors, je vais solliciter ma famille pour cet essai. Mon épouse, bien que très sceptique à l'énoncé de la

marque et du modèle, a pris son rôle à cœur. A vrai dire, c'est elle qui utilise en majeure partie la voiture familiale, moi me contentant de commuter entre la maison et mon travail.

Mettant ses à-prioris sur Citroën de côté, le bilan final de Madame est plutôt concluant. La position de conduite, surélevée, est parfaite. Qui plus est l'habitacle est accueillant et offre un très bon confort ; mention spéciale pour la fonction massage des sièges, elle a adoré ! En ce qui concerne la conduite, la maniabilité de l'engin a été relevée malgré un gabarit imposant. Du côté des performances, les reprises franches sont appréciée. Les enfants eux aussi ont été conquis et pour les surveiller à l'arrière, le petit rétroviseur intérieur asphérique est astucieux. Seul petit bémol, le hayon électrique relativement lent et sensible dans son fonctionnement.

Dans l'ensemble, je rejoins mon épouse dans son constat. Le Grand C4 Picasso est une voiture facile à vivre et très agréable.

A la conduite, le moteur est très silencieux et vigoureux, à aucun moment on se doute de sa petite cylindrée. Le turbo aide bien à donner de la puissance et un sentiment de légèreté à cette voiture mais son lag peut être gênant, il faut l'anticiper. En revanche, l'allonge est bonne, la puissance délivrée avec franchise. La boîte est bien étagée et la sensation de conduite reste très agréable. Comme remarqué par moi-même, mon épouse et deux autres personnes qui l'ont également essayée, au volant on a vraiment l'impression d'être à bord d'une citadine compacte. Il faut vraiment se retourner et voir le volume que l'on déplace pour se rendre compte du genre de voiture que l'on conduit. N'ayant pas vocation d'être poussé aux limites, le Grand C4 Picasso gère très bien le roulis et le train avant garde une bonne rigidité et sa précision. Elle assure !

Etant père de famille de trois enfants, je peux vous assurer que j'ai apprécié la conduite de ce monospace et je n'ai pas eu l'impression de conduire un camion ou un minibus. Ce sentiment de facilité est celui que je retiens le plus. La direction très démultipliée aide également à cette sensation de voiture facile et agréable à conduire. Son rayon de braquage est également incroyable. Les aides au parking fonctionnent très bien et le Park Assist également. Tant en créneaux qu'en bataille, c'est tout à fait au point.

***Verdict***

Mon bilan est très positif pour la conduite et la finition générale de ce Grand C4 Picasso.

Le style, lui, est particulier. Il a le mérite d'être différent et d'avoir beaucoup de détails de style.

Convaincant par ses prestations, l'ensemble est très homogène à la conduite et son moteur 1.6 l. essence turbo accomplit avec sérieux sa tâche. Certains préfèreront peut-être une motorisation diesel avec une consommation moindre et un couple plus généreux. C'est selon les goûts.

N'étant pas du tout un passionné de cette marque avant mon essai, je dois avouer que j'ai été bluffé par la technologie embarquée et le soin apporté aux finitions et au style. Les Citröen ont un vrai caractère que je ne soupçonnais pas. J'avoue que cet essai m'a rapproché de la marque et mes préjugés négatifs se sont révélés totalement faux pour les modèles d'aujourd'hui. Un conseil pour les familles : allez voir et essayer ce Grand C4 Picasso, il en vaut vraiment la peine. L'essayer c'est l'adopter !

**Prix et options – Citroën Grand C4 Picasso "Exclusive"**

**Prix de base : CHF 37'600.-**

**Peinture métallisée : CHF 800.-**

**Projecteurs avant Xénon : CHF 1'200.-**

**Lecteur CD : CHF 140.-**

**2 sièges escamotables rang 3, coulissement sièges rang 2, aérateurs rang 3, lampe nomade dans le coffre : CHF 1'000.-**

**Roue de secours galette : CHF 120.-**

**P5 Pack Park Assist 360 : CHF 600.-**
(P4 Pack Park Assist (Système Park Assist, mesure de place disponible, surveillance d'angles morts, aide au stationnement avant), Vision 360 degrés)

**P6 Pack Sérénité : CHF 800.-**
(Feux de route automatiques, AFIL)

**P11 Pack Cuir Club : CHF 3’900.-**
(Garnissage cuir Nappa bi-ton, sièges conducteur et passager électriques avec mémorisation des réglages des sièges et rétroviseurs, sièges avant chauffants, indéxation des rétroviseurs extérieurs à la marche arrière, P9 Pack Lounge (sièges avant massants, siège passager avec fonction confort étendu (repose mollets électrique), cinq appui-têtes relax, liseuses au dos des sièges rang 2, garnissage mixte cuir tissu Finn))

**Jantes alliage 18″ EOLE bi-ton Gris Hephais/Aluminium : CHF 400.-**

**Prix TOTAL : CHF 46’560.-**

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de ce Citroën Grand C4 Picasso “Exclusive”, ainsi qu’à la succersale Citroën de Genève pour la logistique.

**A lire aussi**

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

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

C4
Picasso
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
GE·594550
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

W.A.Y.

10:58
105.60 MHz
12°c
0
km/h
Zone non cartographiée
Suivez le cap indiqué
6573 km
825.1 km
22.5
22.5 A/C

W.A.Y.

W.A.Y.

MICHELIN
GE 594 550
W.A.Y.

GE 594 550
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
C4
GE 594 550
W.A.Y.

GE 594 550
W.A.Y.

START
STOP
LAUSANNE
GENEVE
Satellites visibles : 10
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN

GE·594 550
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 594550
W.A.Y.

GE 594550
W.A.Y.

CITROËN
C4
GE·594550
W.A.Y.