

Premier contact - Citroën C1 : Ludique et espiègle !

Interprétation Citroën du concept commun de mini-citadine entre PSA-Peugeot Citroën et Toyota, la C1 nous revient après 9 ans de carrière, dans une livrée affichant beaucoup de personnalité et faisant un bond considérable en qualité. Nous la découvrons pour un premier galop d'essai.



- 3 cylindres turbo, 1'199 cm³
- 82 CV à 5'750 t/min
- 118 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.0 sec.
- Poids : 962 kg
- Conso. mixte : 4.3 l/100 km
- Emissions CO₂ : 99 g/km
- dès CHF 14'350.-

Texte et photos : Jérôme Marchon / D.R.

Le trio des villes a entièrement été renouvelé au printemps 2014. Au programme, une différenciation beaucoup plus marquée esthétiquement entre la Citroën C1, la Peugeot devenue 108 et la Toyota Aygo et une présentation plus aboutie. La petite lionne affiche clairement une ligne guindée et élégante, la Japonaise opte pour un dessin très inspiré des mangas tandis que la petite aux doubles chevrons joue la carte du ludisme.

Mais ce n'est pas tout, le châssis a été optimisé et une nouvelle motorisation fait son apparition.

Esthétique

La nouvelle Citroën C1 joue incontestablement la carte de la jeunesse et du fun. Son allure joviale avec ses optiques rondes sur la face avant vous donne le sourire tout en ne reniant pas les codes stylistiques de la marque que soulignent les clignotants séparés ainsi que les feux de jour à LED. Il y a une claire continuité avec le style inauguré sur le C4 Grand Picasso et le C4 Cactus. La Citroën C1 est disponible tant en 3 qu'en 5 portes.

L'offre de coloris et les possibilités de combinaisons avec un toit et les coques de rétroviseurs contrastés ou l'ajout de stickers, permettent de configurer la C1 selon les envies. Cette nouvelle version inaugure également la possibilité d'opter pour un toit en toile, baptisé « Airscape », aisément manoeuvrable en quelques secondes.

Côté encombrement, on reste dans le format de poche avec 3.46 m de long, 1.60 de large. Pratique pour circuler en ville, mais il n'y a pas de miracle, l'habitabilité est plutôt comptée. Les grands gabarits trouveront aisément place à l'avant. Mais une fois les sièges reculés à leur maximum, ils touchent la banquette arrière. Le coffre quant à lui augmente avec désormais 196 litres de volume. Il est en outre possible d'en augmenter la capacité grâce aux dossiers de la banquette rabattables, offrant ainsi 780 litres utiles.

La présentation intérieure, bien que faisant la part belle aux plastiques durs, monte en gamme en termes de finition et textures. Ici aussi, la couleur est de mise avec le placage de la console ou les entourages d'aérateurs assortis au toit ou aux rétroviseurs. L'ensemble s'avère plutôt facile à vivre et résistant, nul doute

que les affres du temps n'y auront que peu d'emprise.

Côté équipements, notre puce se dote, en « haut de gamme » (Shine), de la climatisation automatique, la caméra de recul, la connectique Bluetooth pour le téléphone et la musique, ainsi qu'un écran tactile de 7". La C1 faisant l'impasse sur un système de navigation intégré, Citroën a choisi l'application « Mirror Screen » qui permet de retransmettre les applications présentes sur votre smartphone sur l'écran de l'auto au moyen d'une connexion USB. Idée lumineuse s'il en est, elle présente quelques désavantages : le premier, en disposant d'un logiciel de navigation sur votre téléphone, vous êtes grandement tributaire de la réception du réseau 3G ou 4G. Suivant les endroits visités, c'est une gageure. De plus, quid des frais de roaming à l'étranger à l'utilisation d'un tel système ? Enfin, la compatibilité n'est pas garantie avec tous les types de smartphones. Ceci dit la C1 ne s'adresse pas au voyageur de commerce dont le GPS est un outil de travail. Pour une utilisation occasionnelle, « Mirror Screen » fera très bien l'affaire et Citroën a le mérite de proposer cette alternative intéressante et peu dispendieuse (en série sur la finition « Shine », à partir de CHF 350.- sur les niveaux inférieurs).

Sous le capot

La nouvelle C1, comme les Peugeot et Toyota, reconduit le moteur 3 cylindres 1.0 l. de 68 CV. Il n'évolue que très peu par rapport à la génération précédente. Tout au plus reçoit-il un système Start/stop. Il est accouplé au choix à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports ou alors la boîte robotisée « ETG ». C'est un moteur qui sera incontestablement cantonné à une utilisation urbaine tant son agrément et sa puissance sont limités.

Pour quelques centaines de francs supplémentaires, il serait dommage de faire l'impasse sur le nouveau 1.2 l. « Puretech » de 82 CV qui a fait l'objet de notre prise en main. Il développe un couple maxi de 118 Nm à 2'750 t/min, ce qui garantit une belle vivacité à notre puce de 962 kg. Ce bloc se montre très alerte, discret à l'utilisation avec ce bruit caractéristique des 3 cylindres. Il est accouplé exclusivement à une boîte manuelle à 5 rapports dont l'étagement privilégie le confort et la consommation. Ainsi dotée, la C1 montre une belle polyvalence tant en ville qu'en campagne.

Au volant

Tout en utilisant la plateforme de l'ancienne génération, la C1 - et ses cousines - bénéficient toutefois de nombreuses améliorations au niveau du châssis. Surtout sur le train avant, renforcé, qui gagne en précision.

L'amortissement, revu lui aussi, se montre particulièrement prévenant, offrant même des prestations du segment supérieur en filtrant avec flegme les irrégularités et maîtrisant très bien le roulis en conduite plus rapide. Je suis même surpris par la tenue de cap à haute vitesse : pourtant campée sur des gommes de 165 de large, la C1 ne louvoie pas. La direction, très légère, est en même temps très précise.

Les ressources du 1.2 l. 82 CV permettent de disposer en permanence d'une réserve de puissance suffisante pour s'insérer dans le trafic autoroutier ou procéder à un dépassement sans tomber un ou deux rapports pour relancer. De quoi préserver un confort sonore lui aussi en progression.

En ville également la souplesse de ce moteur permet des démarrages vigoureux et surtout de pouvoir aisément évoluer sur les 3e voire 4e rapports à 50 km/h sans tomber en sous-régime. A l'utilisation, il accentue même le côté ludique de l'auto. C'est vraiment un très bon compromis.

Verdict

L'évolution proposée sur la Citroën C1, et par conséquent sur la Peugeot 108 et la Toyota Aygo, est réellement une réussite. A condition de choisir la motorisation la plus costaute, 82 CV, vous aurez ainsi une petite auto décomplexée à l'aise aussi bien en ville que sur les tronçons plus roulants. De plus, chacune d'elles recèle une personnalité propre et le côté ludique et espiègle de cette C1 ne fait que la rendre encore plus attachante. « Prenez la ville du bon côté » comme le prône Citroën est à prendre au pied de la lettre !

La Citroën C1 est disponible à partir de CHF 12'450.- (3 portes, niveau de base « Start »). En 5 portes, comptez un surcoût de CHF 600.- à niveau d'équipement équivalent. La version la mieux dotée (« Shine Airscape ») culmine à CHF 19'000.-

. A noter qu'à l'occasion des 90 ans de présence Citroën en Suisse, une prime de CHF 2'000.- est octroyée sur l'ensemble de la gamme.

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette Citroën C1.

A lire aussi

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

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





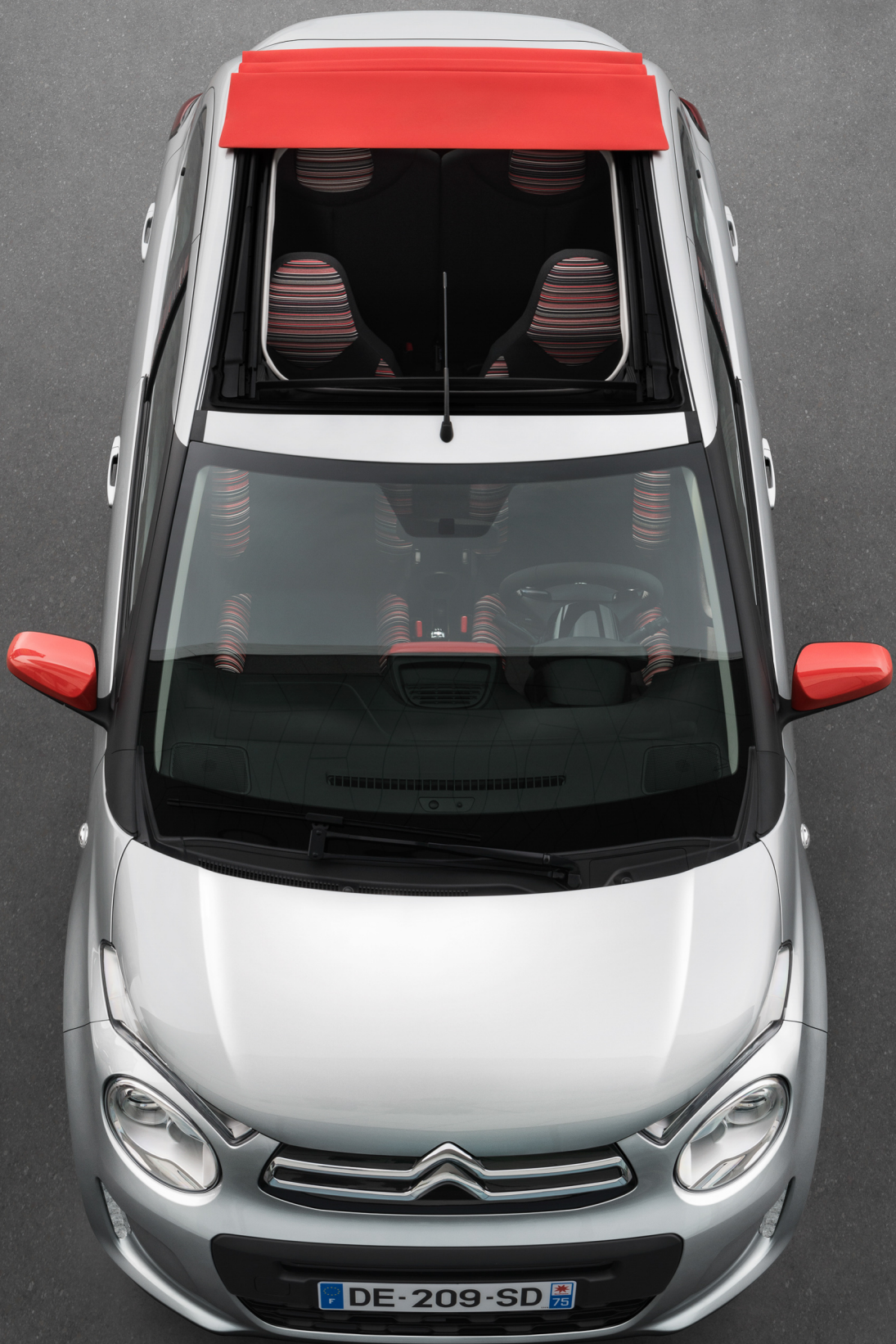
W.A.Y.



W.A.Y.







W.A.Y.





W.A.Y.





W.A.Y.