

# Premier contact - Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

*Voici les premiers tours de roue de la nouvelle Citroën C4 Picasso dans la région de Lisbonne au Portugal. Grâce à un parcours d'essai très varié, je vous propose mes premières impressions au volant de ce nouveau monospace de la marque aux chevrons.*



- 4 cylindres diesel, 1'560 cm<sup>3</sup>
- 115 CV à 3'600 t/min
- 270 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 189 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.8 sec.
- Poids : 1'492 kg
- Conso. mixte : 4.0 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub>: 105 g/km
- dès CHF 29'500.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

Avant de passer à l'essai, il est important de contextualiser ce que signifie le lancement de ce C4 de troisième génération pour le groupe PSA-Citroën. Fondamentalement, le consortium est touché de plein fouet par les difficultés économiques rencontrées en Europe, même si dans certains segments tant Peugeot que Citroën sont les leaders. Le groupe a enregistré une baisse des ventes de 9% entre 2011 et 2012 et pour le premier trimestre 2013, les résultats financiers sont encore en baisse de 10% comparativement au premier trimestre 2012. Il était donc temps pour Citroën de renouveler son modèle phare et la tâche s'avère ardue tant la compétitivité est forte dans ce segment.

Lancé en 2006, le C4 s'est écoulé à plus de 3 millions d'exemplaires et c'est peu dire que la marque place beaucoup d'espoirs dans cette troisième génération. Les investissements consentis sont importants et Citroën revendique une amélioration générale de la voiture tant sur le plan dynamique que sur les motorisations, la qualité, le style intérieur et extérieur et bien entendu, la conduite. Il est temps d'en avoir le cœur net : que vaut ce nouveau C4 Picasso ?

### ***Esthétique***

Sans prendre tous les risques, l'équipe du design a passablement changé le look de ce nouveau C4 Picasso. Certains traits rappellent la DS5 mais le Picasso a son propre style. Une face avant totalement revue et un arrière retouché ne laissent aucun doute sur les objectifs visés par l'équipe stylistique. Le pari est réussi et le véhicule dégage une bonne présence qui frise avec un côté cosu. Grâce notamment à l'encastrement des feux arrière « 3D » dans le hayon et à cette grande baguette d'aluminium qui traverse tout le capot avant jusque sur les flancs, la signature est expressive et se distingue clairement du modèle précédent.

Petit détail cocasse, j'ai noté cette espèce de grand « C » en aluminium qui épouse le contour des vitres et imprime une dynamique à ce nouveau C4 Picasso. L'ensemble a fière allure et permet, sur le plan du style, d'offrir une image supérieure. Pour ce qui est des mensurations extérieures, le véhicule est légèrement plus petit que son prédécesseur (4.42 m, 1.82 m et 1.62 m) mais grâce à un empattement rallongé de 55 mm, il propose un espace plus important à l'intérieur et bénéficie d'un coffre plus spacieux de 40 litres (537 litres). Bien entendu, ce gain d'espace se retrouve également au niveau des volumes à

disposition pour les passagers et quelques arrangements bien pratiques comme le siège passager qui peut se transformer en strapontin de travail ou les sièges arrière qui se rabattent à plat, offrant ainsi une capacité de chargement de 630 ou 1'709 litres !

En standard, le véhicule dispose même d'appendices cachés dans sa face avant à l'image d'une Ferrari ou Lamborghini ! Des entrées d'air sont pilotées en fonction de la vitesse et une fois fermées, les baies permettent de gagner 4 dm<sup>2</sup> en aérodynamique... de précieux points pour le Cx que la marque ne donne pas pour le moment (ceci dit, le SCx est mesuré à 0.71, comme l'ancien modèle).

En résumé, il fallait apporter plus de finesse, une meilleure pénétration dans l'air et bien entendu, garder une filiation forte avec la marque tout en garantissant un espace de vie à bord généreux.

### ***Sous le capot***

Avec ce premier contact, il convient de faire la distinction entre deux aspects qui me semblent essentiels dans ce nouveau C4 : les moteurs et le châssis.

Pour commencer, la marque propose deux moteurs à essence et deux au diesel. Les essences sont issus d'une collaboration avec BMW et s'articulent autour d'une cylindrée de 1'598cm<sup>3</sup> sur quatre cylindres. Le premier propose une puissance de 120 CV à 6'000 t/min et un couple de 160 Nm à 4'250 t/min. Cette motorisation d'entrée de gamme me semble sur le papier un peu juste pour notre C4 (modèle non disponible pour l'essai) avec une boîte de vitesses à 5 rapports. Le second moteur à essence se voit affublé d'un turbo et de l'injection directe et permet de délivrer des performances un peu plus alléchantes : 156 CV à 6'000 t/min avec un couple à 240 Nm dès 1'400t/min jusqu'à 4'000 t/min via une boîte de vitesses à 6 rapports.

En ce qui concerne le diesel, deux moteurs sont disponibles dès aujourd'hui avec le e-HDi 90 et 115. A la base, c'est le même engin avec un volume de 1'560 cm<sup>3</sup> sur quatre cylindres. Le premier diesel atteint 92 CV à 4'000 t/min avec un couple maximal de 230 Nm dès 1'750 t/min... malgré un bon couple, la puissance sera, là aussi, un peu juste (modèle non disponible pour l'essai). Le second est mieux taillé pour le gabarit du C4 avec une puissance de 115 CV à 3'600 t/min et un

couple de 270 Nm (voire 285 Nm avec l'overboost momentané) entre 1'750 et 2'500 t/min et une boîte à 6 rapports.

A noter l'arrivée fin 2014 d'un HDi de troisième génération avec des prestations qui, sur le papier, donneraient un avantage certain à notre familiale : 2 litres, 150 CV à 3'750 t/min, 370 Nm dès 1'750 t/min et qui répondra à la norme Euro VI.

Sur le volet châssis, là aussi les progrès sont importants pour ne pas dire révolutionnaires. Pour commencer, le C4 trouve son assise sur le nouveau châssis appelé Efficient Modular Platform 2 (EMP2). Au-delà des dizaines de nouveautés que ce châssis apporte, il est important de relever deux éléments : la structure est allégée de 70 kg par rapport à l'ancienne génération et elle équipera, à terme, 50% des véhicules du groupe PSA-Citroën. Au total, ce n'est pas moins de 140 kg qui ont été extraits du modèle précédent soit 10% de la masse. Bien des constructeurs - y compris prestigieux - devraient s'inspirer de ces chiffres...

### ***Au volant***

Suite à la présentation de la voiture par l'équipe Citroën, j'avais hâte de me lancer sur les routes pour apprécier ce nouveau châssis et surtout, déterminer si le gain de poids était notable. Pour démarrer, j'ai jeté mon dévolu sur le modèle à essence THP de 156cv pour le premier essai. Au programme, presque 300 km entre autoroutes, vallons et routes côtières de la belle région de Sintra et Cascais.

Comme toujours l'accès à bord est aisé et après un rapide coup d'œil autour de moi, je suis aussitôt attiré par les deux écrans proposés dans la finition Intensive. Le premier, tactile de 7 pouces, se retrouve en standard sur tous les modèles C4 et il est situé au centre de la console centrale sur sa partie inférieure. Il permet d'accéder à des fonctions de base via 7 touches fixes comme la ventilation, les aides à la conduite, les médias, la navigation, le téléphone et la configuration du véhicule y compris les services connectés. Une fois dans une section, on navigue et interagit via l'écran tactile.

Au-dessus, toujours au centre mais sur la partie supérieure de la planche de bord, un second écran de 12 pouces disponible uniquement sur les modèles Intensive et Exclusive permet de voir en un regard la vitesse, le compte-tours, les médias utilisés, la navigation, le régulateur de vitesse et les photos... après les avoir mise

en mémoire. Afficher ses photos dans la console centrale, en voilà une drôle d'idée !

Malgré une pédale d'embrayage un peu haute à mon goût, je m'élanche tranquillement sur une autoroute pour engranger des kilomètres et les premiers éléments ressentis sont positifs. Pour commencer, une large vision à 360 degrés me permet de repérer facilement mon environnement immédiat. Le silence à bord est bon même si à bas régimes, je trouve ce moteur à essence un peu bruyant. Le confort est appréciable et enfin, l'accès à l'ensemble de l'instrumentation est bon. Le temps de synchroniser mon iPhone via Bluetooth ou la prise USB (deux éléments en standard sur tous les modèles) et nous voilà partis à la découverte de ce « Technospace » sur les routes... à ce stade, je conseille fortement la sonorisation signée JBL car celle en standard fait peine à entendre.

Ce nouveau châssis corrige grandement le roulis ressenti sur l'ancienne génération et les améliorations sur les suspensions sont clairement positives pour la conduite en général. La direction à assistance électrique est correcte pour cette gamme de véhicule mais manque singulièrement de sensations à mon goût. Ceci dit, le rayon de braquage a été amélioré d'un mètre (10.8 m) ce qui facilitera encore plus les manœuvres en milieu urbain y compris lors d'un parage.

Le moteur à essence s'est montré satisfaisant dans toutes les situations à l'exception des reprises car la mise en route de son turbo est lente et demande une certaine anticipation. Ce lag n'est pas franchement gênant à l'usage mais de nos jours, un conducteur s'attend à une réactivité immédiate du moteur d'autant que les freins sont eux irréprochables. A l'inverse, la motorisation diesel s'est montrée beaucoup plus réactive grâce à un turbo qui s'anime plus rapidement et qui à la faveur d'un couple plus important donne une impression singulièrement positive de l'ensemble. Ceci dit, pour un futur acquéreur avide de kilomètres, ces engins de 156 CV ou 115 CV me semblent un minimum pour affronter routes et autoroutes... le prochain diesel avec ses 370 Nm sera probablement une motorisation de choix pour ce monospace.

## ***Verdict***

Globalement, l'essai du nouveau C4 est concluant et je peux affirmer que l'ensemble des prestations est clairement en hausse vis-à-vis de la génération

précédente. La plupart des défauts relevés dans l'ancien modèle ont été largement corrigés. D'ailleurs, sur le plan de la sécurité passive ou active, la nouvelle mouture apporte un lot impressionnant d'améliorations qu'il serait vain de lister ici.

Ceci dit, si je devais faire une remarque négative, elle se situerait sur le terme de « Technospace ». Je m'attendais à quelque chose d'un peu plus abouti ou mieux intégré. Bien sûr, Citroën propose des services applicatifs étendus pour son écran 7 pouces avec notamment des applications à la demande qui fonctionnent partout en Europe grâce à un accord d'itinérance. Mais l'ensemble n'est pas exempt de défauts à commencer par une interface surchargée pour l'écran de 12 pouces et une réactivité qui se fait parfois attendre pour l'écran tactile. A coup sûr, ces éléments demanderont un certain temps d'adaptation y compris pour un utilisateur averti mais les prises USB ainsi que la prise 230V (en option) sont un réel plus à l'heure des gadgets électroniques en tout genre.

Annoncée dès CHF 26'500.- avec un modèle qui culmine à CHF 38'600.- via quatre niveaux de finition (Attraction, Séduction, Intensive et Exclusive), la gamme est cohérente et a des arguments à faire valoir face à la concurrence allemande pour ne citer qu'elle. Quelques centimètres de moins à l'extérieur mais encore plus de place à l'intérieur, une consommation en baisse avec un comportement routier largement amélioré, une qualité générale en progression et voilà une équation qui pourrait être gagnante dans ce marché ultra compétitif.

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour l'invitation aux essais presse de ce Citroën C4 Picasso.

**A lire aussi**

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 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.**

