

C3 Picasso : plus grande qu'il n'y paraît

Plus petit monospace de Citroën, la C3 Picasso propose l'habitabilité et le confort à des prix accessibles, sinon compressés.



Assez carrée sans le montrer avec son design qui cultive l'arrondi, la C3 Picasso se démarque du lot tout en assurant bien.

Si le propos de la nouvelle C3 Picasso, commercialisée ce 14 mars, n'est pas d'être une beauté automobile, son design extérieur est indubitablement plaisant, tout en restant personnel. Forcément cubique comme tous les monospaces de faible longueur, il évite de s'inscrire dans des formes trop cubistes, malgré la signature du peintre Picasso fièrement apposée sur son capot. Bien au contraire, il cultive des volumes savamment arrondis autant que le permettent sa longueur ramassée, mais qui en fait le plus grand des "minispaces".

Les ouvrants bien dimensionnés favorisent l'accès à bord, même si l'on aurait apprécié un angle d'ouverture plus prononcé pour les portes arrière. Pas ostenta-

toire mais pourtant originale, la planche de bord se compose de grandes surfaces planes qui écartent la monotonie par des liaisons en courbes douces. Les matières d'habillage témoignent d'une bonne qualité perçue, plus accentuée encore en haut de gamme, grâce à une granulation façon écorce d'arbre réussie. Bien placé sous les yeux du conducteur comme des passagers, le tachymètre à affichage numérique noir sur blanc, implanté sur la ligne d'horizon, s'avère spécialement lisible.

L'important vitrage, notamment sur l'avant, où l'immense pare-brise, prolongé sur les côtés par deux bons fenestrons – la première des quatre vitres latérales

– a permis d'éviter des montants avant trop épais, au profit d'une excellente visibilité panoramique. Si les espaces de rangement ne sont pas si nombreux (avec beaucoup de place perdue entre les deux sièges avant), la boîte à gants est vaste et les réceptacles de porte bien conçus. Enfin, la banquette arrière apparaît sans reproche dans sa modularité en s'avérant fractionnable 70/30 et coulissante longitudinalement. Idem pour le bon coffre à double fond.

Elaborée sur la plate-forme de la Peugeot 207 SW, la Citroën C3 Picasso est toutefois bien différente au niveau de son architecture supérieure, rendue complexe, techniquement parlant,

par le grand pare-brise exempt de gros montants. Résultat : malgré un nouveau protocole d'évaluation sévéré, la C3 Picasso a mérité 4 étoiles aux crash-tests EuroNCAP, sur 5, bon résultat compte-tenu de la catégorie de la voiture. Pas de surprise enfin du côté des motorisations, modernes mais bien connues. Au volant, on roule sans fatigue. Même les coussins relativement fermes des sièges participent à ce confort tangible sur le long cours. Dans une position assise de chauffeur de camion, on apprécie la tenue de route assurée de cette familiale bien suspendue sur toutes les surfaces. Et sans trop de roulis en virage. Quant aux moteurs, ils ne déçoivent pas. Hormis l'anecdotique VTi 120 ch essence, censé être le plus puissant et qui, dans les faits, semble poussif par rapport à la cavalerie annoncée. Mais son cadet VTi 95 ch assure normalement son service, les deux diesel ayant sur lui l'avantage de couples plus musclés. Au final, pas de frisson de conduite ni d'enthousiasme particulier, mais la satisfaction de se déplacer dans de bonnes conditions jour après jour.

■ Ph. Hervieu

Fiche technique

Carrosserie : monospace 5 places de 4,07 m de long. Coffre : 385/1.506 dm³. Poids à vide : 1 289 kg (HDi 90 ch).

Motorisations : essence 4 cylindres 16 soupapes VTi à calage variable en continu de la distribution 1 397 cm³ de 70 kW/95 ch/6 cv et 1 598 cm³ de 88 kW/120 ch/7 cv. Turbo diesel 4 cylindres 16 soupapes avec Filtre à particules FAP 1 560 cm³ common rail HDi de 66 kW/90 ch/5 cv et 80 kW/110 ch/6 cv. Traction avant. Boîte manuelle 5 vitesses. Direction à assistance électrique variable, ABS/REF/AFU, 4 airbags de série en version de base.

Performances (données constructeur, 1.4 VTi 95/1.6 HDi 110) : V Max : 178/183 km/h. 0-100 km/h : 12"/21"2. Conso moy. norm avec roues 16" : 9,1-5,5-6,8 / 6,4-4,1-4,8 l./100. CO₂ : 157/130 g/km.

Prix : 4 versions essence de 14 950 (1.4 VTi 95 ch Attraction) à 19 050 € (1.6 VTi 120 Exclusive). 7 versions diesel de 16 950 (1.6 HDi 90 ch Airdream Attraction) à 22 250 € (1.6 HDi 110 ch FAP Airdream Exclusive Black Pack).

Les concurrentes

Daihatsu Materia : une curieuse petite auto nipponne toute carrée et fonctionnelle, mais sans diesel (1.3i 91 ch à partir de 15 590 €).

Ford Fusion : variante de l'ancienne Fiesta mais toujours appréciée d'un certain public (1.4i 80 ch Trend à partir de 12 990 €).

Honda Jazz : sa seconde génération frise le sans faute, mais pas de diesel (1.2i-VTEC 90 ch Elegance à partir de 13 975 €).

Nissan Note : petit break urbain plutôt pratique et bien logeable (1.4i 88 ch Visia à partir de 14 400 €).