



Citroën Grand C4 Picasso Kunstzinnige kindervriend

Tout le monde adore les enfants. Ils sont innocents, ont leurs propres idées et ont souvent un regard original sur les choses. C'est justement ces traits là qui sont exprimés dans la nouvelle voiture familiale de Citroën: la Picasso C4. Pour cette nouvelle MPV, Citroën, toujours aussi excentrique, a réfléchi à tout, avec comme résultat une voiture innovante et très bien conçue sur le point de vue de l'espace.

"Aussi simple qu'un enfant peut le faire" a peut-être un côté péjoratif, mais certaines choses sont si simples que les adultes n'y pensent plus. Les enfants, par contre, ont le don de poser les questions les plus évidentes et c'est ainsi que de nouvelles idées émergent. Pour le Citroën Picasso cela commence à l'arrière, où les enfants passent la plupart de leur temps.

A l'arrière

La Picasso C4 offre sept places: deux devant pour des adultes, trois pour les enfants sur la banquette arrière et deux autres, aussi pour les enfants, sur la deuxième banquette arrière. Citroën propose également une autre voiture sept places, la C8, destinée elle à cinq adultes et deux enfants.

La C4 est une taille en-dessous de la C8 et c'est surtout évident dans le peu d'espace pour les jambes sur la banquette du milieu. Dans presque tous les MPV cette banquette est prévue pour des enfants, c'est aussi le cas de la C4.



Mais c'est cette banquette du milieu qui rend la Picasso C4 unique: l'accès à la deuxième banquette arrière exige en général qu'on sache ou bien grimper ou bien qu'on soit très maigre, les sièges de la banquette du milieu glissent non seulement en avant mais en plus, peuvent être basculés pour laisser encore plus de place.

Les enfants qui ont testé cette voiture, se sont le plus souvent plaints des custodes arrière latérales qui ne s'ouvraient pas. Quasi toutes les vitres étaient équipées de stores anti-soleil. Dans la toute nouvelle voiture d'essai, les ressorts de quelques stores étaient déjà cassés, ce qui rendait leur enroulement très

difficile. AU MILIEU

Les deux sièges tout à fait à l'arrière ne sont souvent employés qu'en cas d'urgence. La banquette du milieu est la plus souvent occupée et Citroën y a donc été particulièrement attentive. Car pourquoi les adultes auraient droit à des bouches d'aération et pas les enfants? Et les enfants veulent eux aussi leur propre espace de rangement. Et si la voiture offre cette espace, pourquoi ne pas faire du banc arrière une salle de jeux?

La Picasso C4 a une réponse à tout. Dans les montants des vitres on retrouve les bouches d'aération avec leurs propres réglages. Et il y a des espaces de rangement dans le plancher devant la banquette arrière. Les dossiers des sièges avant sont équipés de tablettes escamotables, munies de lumières. Malheureusement la C4 n'a pas de prise 12 volt à l'arrière: l'ordinateur pour les jeux doit donc être équipé d'une bonne batterie.



Un deuxième miroir se trouve au-dessus du rétroviseur: les parents peuvent ainsi mieux surveiller les enfants sur la banquette arrière. C'est souvent nécessaire!

Plus encore!

Tous les sièges arrière individuels sont facile à rabattre pour créer plus d'espace de rangement. Les deux derniers sièges disparaissent littéralement en un tour de main dans le plancher, ce qui libère une grande capacité de chargement. La classe 7b du primaire «Het Spectrum» a prouvé que onze enfants peuvent y prendre place. Et quand les sièges de la banquette du milieu sont également pliés, les 20 élèves de cette classe peuvent y entrer. Qui a dit que la C4 est une voiture à sept places?



Le coffre à bagages est plein de gadgets. On peut, par exemple, enlever la lumière et s'en servir comme lampe de poche. Le coffre peut être divisé en compartiments pour séparer les grosses pièces des bagages plus fragiles. Et le hayon (selon les modèles) peut être ouvert en deux parties: pour y mettre des petits bagages il suffit d'ouvrir la vitre arrière.



Ouverture et liberté

C'est connu depuis longtemps: mettez le moteur sous le tableau de bord, faites avancer le pare-brise le plus en avant

possible et l'intérieur donne un sentiment d'espace éblouissant. Citroën va encore plus loin en faisant passer la vitre dans le toit. L'effet est stupéfiant, car la Picasso C4 procure une sensation inouïe d'ouverture et de liberté. Les pare-soleils sont sur des rails afin de pouvoir diminuer l'espace vitré en cas de soleil aveuglant.



Dans un essai précédent, on décrit la Citroën C4 Coupé comme un ovni. Aucun autre intérieur n'est aussi audacieux et aucun autre design n'est autant avant-gardiste. C'est pareil pour la C4 Picasso. Le tableau de bord n'est pas l'habituel collage de plastic sobre, mais un miracle d'espace et d'ergonomie: un vrai régal pour les yeux. L'intérieur est surtout la nuit une vraie oeuvre d'art (ça reste un «Picasso»), grâce à un subtil éclairage d'ambiance derrière les panneaux.

Citroën ne se contente pas d'une belle déco. Les modèles avec «boîte de vitesses électronique» (on en parlera plus loin) ont un vrai frigo au milieu du tableau de bord. Outre la boîte à gants, la Picasso C4 a deux espaces de rangement sur le tableau de bord ainsi que de grands espaces de rangements dans les portières. La radio (avec MP3!) est dissimulée derrière un cache.

Au centre du tableau de bord il y a un grand écran: on peut y voir la vitesse, la consommation et les autres données essentielles. Certaines lettres sont trop petites pour être bien lisibles depuis le siège du conducteur. Le système de contrôle de la climatisation est séparé gauche/droite (à partir du niveau «Prestige»): chacun a son propre réglage et affichage aux deux côtés du tableau de bord.



Volant

Quasi toutes les autres fonctions sont commandées depuis le volant. C'est un volant assez particulier, car quand l'extérieur tourne la partie centrale ne bouge pas. L'idée derrière ce concept est toute simple: puisqu'il vaut mieux garder ses mains sur le volant, mettons alors le plus possible de fonctions et de boutons sur et autour du volant!

Le nombre de commandes est tel qu'elles ont été placées sur deux rangées, chacune équipée d'une série de boutons. Le fonctionnement de tous ces boutons n'est pas très logique, car même après quelques jours de conduite certaines de ces fonctions ne sont toujours pas claires.

Les modèles avec «boîte de vitesse électronique», comme on l'appelle chez Citroën, n'ont pas de levier de vitesse ni de pédale d'embrayage. Pour les remplacer on trouve une petite manette sur la colonne de direction pour sélectionner la fonction souhaitée: marche arrière, point mort, automatique ou manuelle.



Des palettes de commandes derrière le volant permettent de changer les vitesses, mais elles ne tournent pas en même temps que le volant et c'est là que le bât blesse: car normalement, ce système, issu de la compétition automobile, est prévu pour pouvoir changer les vitesses dans un virage et garder ainsi le contrôle du volant avec les deux mains.

La "boîte de vitesse électronique" peut également changer les vitesses automatiquement, mais elle n'est pas très fluide. Néanmoins ce système automatique est très agréable quand on doit conduire lentement en ville ou quand on se retrouve dans les bouchons.

Moteur

La Picasso C4 est disponible avec deux moteurs à essence et deux moteurs diesel. La voiture d'essai était équipée du moteur diesel le plus puissant: un 2 litres 4 cylindres de 138 cv, avec filtre à particules.

La conduite de la Picasso C4 est très différente de la conduite d'une voiture ordinaire, car on sent qu'elle est grande, lourde et haute. Il lui faut beaucoup d'espace pour se garer, il faut donc avoir les moyens pour le faire. Malheureusement ses rétroviseurs extérieurs sont trop petits pour cela. Malgré sa hauteur, la Picasso C4 est peu sensible aux vents latéraux.



La Picasso C4 se penche trop en avance dans les virages, pris un peu rapidement et plonge quand on freine fort. La faute à la hauteur et le poids considérable de la voiture. Les roues restent, même par une conduite folle, bien collés au sol, mais on a l'impression que la carrosserie et le châssis ne sont pas connectés. A cause de ça et la direction un peu vide, le plaisir de conduire cette voiture manque nécessairement. Mais la voiture n'est pas faite pour cela, car c'est une voiture familiale par excellence avec énormément d'espace et de possibilités pratiques. Chez Citroën ils ont bien réussi leur pari.

Conclusion

La Citroën Picasso C4 réunit toutes les ingéniosités ergonomiques et les inventions pour économiser de l'espace dans une voiture familiale et les combine avec une emballage artistique. En plus la C4 offre tout le luxe, confort et électronique moderne qu'on peut logiquement trouver dans une MPV.

En contrepartie la Citroën Picasso C4 est sensiblement grande et surtout lourde et ne se conduit donc pas comme une voiture familiale. En plus la sensation de direction peu précise donne l'impression de moins contrôler la voiture. Conséquence: on ne s'éclate pas derrière le volant. Les avantages de cette voiture sont clairs: la Citroën Picasso C4 est une des voitures familiales la plus pratique, confortable et la plus équipée pour les enfants du moment. ■



Technique

Citroën Grand C4 Picasso 2.0 HDiF VTR EGMV

Dimensions et poids

Longueur	459 cm
Largeur	183 cm
Hauteur	171 cm
Empattement	273 cm
Poids	1595 kg
Remorque	750 kg
Remorque avec frein	1500 kg
Capacite carburant	60 l
Volume du coffre	208/1951 l



Moteur et prestations

Cylindree	1997 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	138 ch @ 4000 tr/min
Couple	270 Nm @ 2000 tr/min
Traction	voorwielen
Accélération 0-100 km/h	13,7 s.
Vitesse maxi	195 km/h
Conso mixte	6,1 l / 100 km
Conso urbaine	7,9 l / 100 km
Conso extra	5,1 l / 100 km
Emissions de CO2	159 Gr./km



Prix

Prix	28.200 €
Prix du modèle de base	21.000 €