



C1 1.0i Séduction - 68cv



Citadine compacte	
Prix du modèle testé :	11.000 euro
Autonomie :	35 litres = 730 km
Émission de CO ₂ :	114 gr/km
Couple maxi :	93 Nm à 3.600 tr/min
Puissance maxi à :	6.000 tr/min
Poids : 790 kg	Cx : 0.32 SCx : 0.633



Quand plusieurs constructeurs s'associent pour créer de nouveaux modèles, la clientèle a l'aubaine d'obtenir le meilleur de chacun. C'est bien la tendance qui se confirme avec la Citroën C1. Un prix intéressant, une sécurité responsable, un style ludique, une qualité digne de ce nom, une tenue de route exemplaire, des coûts maîtrisés, voilà, en quelques qualificatifs, la présentation de cette micro-voiture.

Le segment des véhicules compacts représente près du tiers des ventes en Europe. Pendant les quatre dernières années, Citroën y a quasiment doublé son influence. Avec sa bouille amusante, la C1 testée, carburant à l'essence propose une faible consommation, et par conséquent des rejets limités de produits néfastes. De plus, une attention particulière a été apportée au prix d'achat, aux coûts d'utilisation, aux frais d'entretien et d'éventuelles réparations.

La plate-forme a été conçue pour les C1, 107 et Aygo, chaque constructeur conjuguant ses propres valeurs à l'envi. Le site de fabrication "Toyota, Peugeot, Citroën Automobile" à Kolín en République tchèque produira annuellement cent mille C1. Le moteur, nouvellement enfanté, provient du japonais Toyota. Il s'agit d'un trois cylindres, souple, autorisant des montées en régime franches. Il intègre une distribution à calage variable qui assure un remplissage idéal des chambres de combustion à tous les régimes. Grâce à ce propulseur, aux dimensions compactes, au rayon de braquage restreint, à la boîte manuelle de cinq vitesses étagées pour une utilisation citadine, la C1 devient un outil redoutable pour transporter 4 adultes en ville.

Petits prix, oui ! Sans pour autant négliger la sécurité. Les freins à disques sont ventilés à l'avant, les airbags conducteurs et passagers sont de série, ainsi que l'ABS, le



REF (répartiteur électronique de freinage), le CSC (stabilisateur de freinage en courbe), la colonne de direction rétractable, les ceintures de sécurité à trois points d'ancrage... Celles situées à l'avant sont à prétensionneurs pyrotechniques à limiteurs d'effort. Aux tests EuroNCAP, la C1 a décroché vingt-six points (quatre étoiles) malgré sa taille de Lilliputienne. Et les piétons ont été pris en considération, ce qui explique partiellement la disposition des phares à l'avant.

Le coffre offre un volume compté quand tous les passagers sont à bord, capable toutefois de ranger deux grands sacs de sport. Les dossiers arrière se rabattent en deux parties pour charger plus amplement le véhicule. Le hayon mériterait le nom de lunette arrière. Il s'ouvre en grand pour les chargements. Les deux fenêtres à l'arrière s'entrebâillent à peine. Évidemment, la C1 s'abstient de se mettre en con-

currence avec d'autres voitures en matière de polyvalence. L'intérieur de teinte noire de la voiture testée mériterait plus de couleurs et de pétillance. D'autant que l'aménagement de la console centrale est inhabituel et agréablement surprenant la nuit, lorsque les phares sont allumés.

Bien posée sur ses roues de quatorze pouces rejetées loin dans les coins, la tenue de route est surprenante. Dans les petites routes, la C1 motorisée à l'essence est fringante. Le test autoroutier nous a agréablement surpris. Les cent vingt kilomètre à l'heure sont faciles à soutenir. L'empattement limite quelque peu le confort... La C1 sera utilisée avec parcimonie sur autoroute. Enfin, les options du modèle testé sont nombreuses : climatisation, radio-CD, compte-tours, conditionnement d'air... L'alliance des trois constructeurs a manifestement dopé la qualité du véhicule proposé.