



# C1 1.4 HDi Séduction - 54 cv



Les amoureux de la neige auront été servis en cette fin novembre 2005. En une nuit, les routes belges en étaient couvertes et la petite C1 de Citroën, animée de son 1400 HDi pouvait exprimer son insubordination de gavroche grâce à sa rigueur routière. Que ce soit dans les côtes, les descentes, là où les gros 4x4 restaient gauchement bloqués par leur encombrement, la C1 se jouait des situations, forte de sa sveltesse et de sa maniabilité sécurisante. À Bruxelles, les qualités de la Citroën éclosaient devant tous les regards. Malicieusement !

Il est évident que, dans ces conditions, les économies de carburant étaient loin de nos pensées. Pourtant, nous étions seulement à un demi-litre au cent des chiffres du constructeur...

Forte d'une centaine de kilogrammes de plus que sa sœur carburant à l'essence, soit un excédent d'embonpoint de douze pour cent, la C1 HDi manifeste des reprises percutantes grâce à son couple moteur nettement plus élevé que celui de



sa sœur à un régime franchement moindre. Le confort sonore et la vivacité en ville y gagnent. Le seul bémol que nous avons repéré est celui des vibrations et du bruit à l'arrêt quand le bloc propulseur et le système d'échappement jouent leur concerto. Les gains de poids et les parcimonies de fabrication impliquent des choix adaptés aux besoins de la clientèle.

La C1 est une citadine, certes. Sa maniabilité, ses dimensions réduites y font des merveilles. Se faufiler dans les embouteillages et se garer dans des mouchoirs de poche est monnaie courante. De plus, avec le moteur diesel, les trajets autoroutiers sont agréables à souhait. Les conditions météo de la fin du mois de novembre nous ont réservé la neige et les routes glissantes autant que le soleil et les voies sèches.



Dans toutes les situations, la C1 exprimait ses qualités de robustesse, de facilité de conduite et de tenue de route...

Elle est petite et pourtant des grands gabarits s'y sentent à l'aise pour des trajets mesurés. On pourrait bien regretter que les assises des places arrière soient fixes. En effet, l'espace disponible pour d'éventuels chargements encombrants y gagnerait. C'est un choix du constructeur de proposer ce véhicule à des tarifs comptés. Les modèles C2 et C3 présentent d'autres atouts.

Il faut cependant noter que, pour le prix, la sécurité et le confort des passagers sont préservés. Font partie de la dotation, l'ABS, le contrôle de stabilité en courbe (CSC), le répartiteur électronique de freinage



(REF), les airbag, les fixations IsoFix, le verrouillage central à télécommande, l'airco, la radio-cd, la direction assistée...

Le moteur 1.4 HDi mérite notre attention. Il est le fruit de la collaboration entre Citroën, Peugeot et Ford, en respect d'un accord de coopération signé en 1998, genèse lui-même d'un vaste programme sur les moteurs diesel à rampe commune.

Ce 1.4 diesel se nomme HDi chez PSA et Duratorq TDCi chez Ford. L'entente concerne encore des cylindrées de 1.6, 2.0 et 2.7 litres ainsi qu'une nouvelle famille de moteurs pour les utilitaires légers. Les moteurs HDi contribuent à la réduction des consommations et des émissions de CO<sub>2</sub>. Une rampe commune alimente les quatre injecteurs sous une haute pression de 1.350 bar. Entièrement piloté électroniquement, ce dispositif contrôle idéalement le mélange air-carburant dans toutes les conditions de charge, de style de conduite, de météo...

## Séductrice compacte

Prix du modèle testé :	<b>12.720</b> euro
Autonomie :	<b>35</b> litres = <b>750</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> :	<b>122</b> gr/km
Couple maxi :	<b>132</b> Nm à <b>1.750</b> tr/min
Puissance maxi à :	<b>4.000</b> tr/min
Poids : <b>880</b> kg	Cx : <b>0.32</b> SCx : <b>0.633</b>