



# C4 1.6 HDi Picasso Exclusive - BMP6 - 110 cv

## Monovolume compact 7 places

Prix du modèle testé :	<b>28.800</b> euros
Autonomie :	<b>60</b> litres = <b>1.000</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> :	<b>158</b> gr/km
Couple maxi :	<b>240</b> Nm à <b>1.750</b> tr/min
Puissance maxi :	<b>4.000</b> tr/min
Poids :	<b>1.614</b> kg
Puissance/Poids :	<b>49,57</b> kW/t



La vague des monovolumes est loin de s'amenuiser. Ils ont évolué depuis la première transformation d'une camionnette en y installant des sièges pour assurer le transport des personnes. S'appuyant sur la mode des fourgonnettes améliorées venant des USA, Matra ouvre, en 1984, un nouveau chemin en créant son premier monospace qui a été suivi et diversifié par de nombreux constructeurs. Les grands ont donné naissance aux compacts, aux minis, aux micros. On a même transposé les breaks en les rehaussant. Tous se sont transformés, allongés, perfectionnés. Aujourd'hui, Citroën adapte le châssis du C4 pour offrir au marché de quoi transporter sept adultes : vingt-deux ans plus tard, le grand C4 Picasso est plus long de plus de vingt centimètres, plus large de six centimètres que le premier Espace. Quatre cents kilogrammes plus lourds aussi !

Comme à son habitude, Citroën propose une tenue de route, de l'espace, du confort, une finition à la hausse, de la technologie, et un look ! Grâce à la boîte manuelle pilotée, les ingénieurs ont repris le changement de vitesses au sommet du volant déjà utilisé dans la DS de 1955. Cette boîte déconcerte au premier abord. Quatre positions : le point mort pour allumer le moteur, la marche arrière, deux marches avant, la première automatique et la seconde manuelle, contrôlée par deux manettes à l'arrière du volant. L'automatique insiste pour adopter une conduite souple et détendue. Les passages de vitesses se font en douceur pour autant que l'on relâche le pied de l'accélérateur pendant une fraction de seconde. La boîte manuelle pilotée à six vitesses présente en outre l'avantage d'optimiser la consommation et les rejets toxiques. Aux feux rouges, la voiture ne nécessite pas de passer au point mort. Elle reste sur place même sans appuyer sur la pédale de frein.

Il vaut mieux privilégier les injonctions du bout des doigts pour la conduite dynamique ou dans les lacets de montagne. Ce mode sera également utilisé de préférence dans les descentes des voies enneigées ou verglacées. Il permet de recourir au frein moteur et de verrouiller le premier rapport, ce que les boîtes

automatiques rechignent à faire. Signalons un petit regret : il est inutile de passer au point mort pour couper le moteur... ce que vous devrez faire lors de la remise en route ! Cerise sur le gâteau : de série sur tous les modèles, le frein s'enclenche automatiquement quand le moteur se coupe et il se déverrouille à la première accélération. Dans les côtes, il reste serré pendant deux secondes. Une manette discrète au milieu du tableau de bord permet de serrer le frein à la demande.

Des aides à la conduite sont installées sur toute la gamme : l'ABS et l'AFU, l'ESP, l'allumage automatique des phares, l'ordinateur de bord indiquant les consommations moyennes et instantanées, la vitesse moyenne, la distance parcourue et le solde d'autonomie, le balayage spontané de l'essuie-glace arrière au moment où l'on actionne la marche arrière. Le cruise control détend le pied droit lors des longs trajets sur autoroute à vitesse constante. Cet accessoire facilite le respect des limitations qui, quand elles ne sont pas respectées, sont lourdement sanctionnées par les pandores à la recherche de financements complémentaires ! Le filtre à particules est présent sur tous les blocs diesel.

Le seize cents HDi né de la collaboration entre PSA et Ford, est entièrement réalisé en alliage, dispose d'une rampe commune, d'injecteurs hydroélectriques et d'une culasse à seize soupapes. Il ne pèse que cent vingt kilogrammes. L'évolution des moteurs rend ce petit diesel âpre à la tâche et particulièrement sobre quand on lui laisse le temps de passer ses rapports. Dans les années soixante, on parlait régulièrement d'une consommation de dix litres aux cent d'essence à la tonne. Pour le trajet de réalisé sur autoroutes, départementales, en ville et dans les hautes collines du Jura suisse, le Grand C4 Picasso s'est contenté de largement moins de quatre litres aux cent à la tonne... La boîte pilotée à six vitesses est bien étagée : nous lui aurions préféré une sixième légèrement plus longue pour réduire quelque peu la sonorité du diesel et, le cas échéant, sa consommation déjà exceptionnelle !

