



C4 Picasso - Technologies

Le Grand C4 Picasso fait la part belle à la technologie, cheval de bataille classique de la marque aux chevrons. Faisons un tour des facettes proposées, soit de série, soit en option sur les différents modèles disponibles. Quatre motorisations satisfaisant aux normes Euro IV, équipent les C4 Picasso : en essence, le dix-huit cents (127 cv et 170 Nm), le deux litres (143 cv et 200 Nm) et en diesel, le seize cents HDi (110 cv et 240 Nm) et le deux litres (138 cv et 270 Nm). Les deux diesel sont dotés de série du filtre à particules. Les quatre finitions sont Tentation, VTR, SX et Exclusive. Les boîtes manuelle, pilotée ou automatique complètent le tableau. Différents packs sont prévus pour répondre, à moindre coût, aux attentes du client.

Le confort des utilisateurs est l'un des premiers soucis des concepteurs du Picasso... La suspension pneumatique arrière conserve une assiette constante, et par conséquent le bien-être et la sécurité, quelle que soit la charge. À l'arrêt, le seuil du coffre peut varier en hauteur de quatorze centimètres. Une commande spéciale inhibe la fonction, par exemple lors du remplacement d'une roue ou à l'ouverture d'une porte. Pour confirmer le confort thermique, les ingénieurs ont concocté une climatisation quadrizone automatique, une ventilation moteur coupé et un chauffage additionnel. Ce dernier récupère, via un circuit d'eau enroulé autour de l'échappement, les calories qui serviront à accélérer la montée en température de l'habitacle et le dégivrage.

Le confort acoustique bénéficie d'inserts structuraux dans les nœuds principaux de la caisse afin de bloquer la déformation vibratoire des corps creux tout en rigidifiant la structure. Le vitrage latéral feuilleté filtre les bruits aérodynamiques. Enfin, le confort olfactif fait appel à un capteur qui détecte un niveau trop élevé de pollution extérieure et ferme la trappe d'entrée d'air. Le parfumeur d'ambiance diffuse, à la demande, un parfum subtil dans l'habitacle. Le pare-brise du C4 Picasso revient très haut au-dessus de la tête des passagers avant. Deux pare-soleil coulissants, opaques, permettent de jouer avec la lumière tout en évitant les éblouissements. Le toit vitré panoramique plein ciel est associé à un vélum séquentiel à commande électrique. Des vitrages surteintés et des rideaux complètent la donne avec les packs hi-fi et vidéo.

Le Grand C4 Picasso fait partie des monovolumes compacts. Dans ce segment, il était rare jusqu'à aujourd'hui de rencontrer les aides à la conduite comme le frein de stationnement électrique automatique associé au démarrage en pente facilité automatiquement pendant deux secondes. Le système de mesure de la place disponible, original s'il en est, utilise deux détecteurs à ultrasons de chaque côté pour déterminer la taille d'un emplacement libre en adéquation avec le gabarit du Grand Picasso. Des capteurs situés dans les boucliers, aide au stationnement avant et arrière, repèrent les obstacles à proximité de la voiture et activent des annonces sonores et visuelles dans l'habitacle. L'AFIL (alerte de

franchissement involontaire de ligne) détecte un changement de file non intentionnel et déclenche un vibreur dans l'assise du siège du conducteur qui est invité à changer sa trajectoire.

Les projecteurs du Picasso présentent trois aspects. Ils fonctionnent au xénon, ce qui fait qu'ils procurent plus de luminosité, une meilleure visibilité la nuit et par mauvais temps ainsi que moins d'éblouissement pour les véhicules en face. La bifonction permet d'utiliser la même ampoule pour les positions croisement et route. La caractéristique directionnelle prévient les obstacles éventuels repérés plus rapidement puisque les phares éclairent déjà la trajectoire dans le virage. Les limitations de vitesse sur le réseau et le contrôle de celles-ci mènent le regard de tant de conducteurs à surveiller le tableau de bord au lieu de balayer la circulation.

Les limiteur et régulateur de vitesse sont installés de série sur le Picasso. La détection de sous-gonflage avertit l'automobiliste, en plus du surcroît de sécurité qu'elle apporte, alerte aussi l'augmentation de consommation que des pneus sous gonflés impliquent. Reprise d'une idée originale d'un autre constructeur français, il ne reste plus qu'à insérer le pistolet après avoir ouvert, depuis le poste de pilotage, la trappe à carburant. Pablo a cependant dû se retourner dans sa tombe en constatant que le pavé de l'ordinateur de bord PSA était repris tel quel dans le bloc d'affichage épuré du Picasso...

