

Citroën C4 Picasso 2 : Le monospace redéfini

Avec l'arrivée de la seconde génération de C4 Picasso, on aurait pu s'imaginer que Citroën allait sagement faire un peu mieux que l'actuel. Mais il n'en est rien. Cette seconde mouture redéfinit tout simplement le principe du monospace familial.

Picasso est un nom qui, chez Citroën, est incontestablement synonyme de succès. Depuis 1999, ce monospace représente plus de 3 millions de voitures vendues. Mais il faut le reconnaître, même si le marché européen se tourne encore à 18 % sur ce type de carrosserie, il s'est largement ouvert aux SUV compacts ou plus récemment aux crossovers. Car les monospaces ont grossi, rendant leur utilisation urbaine plus contraignante. Le constructeur a donc totalement revu sa copie grâce, notamment, à l'emploi d'une nouvelle plate-forme (EMP2) qui permet de servir de base aussi bien aux C4/308 qu'aux 508/C5.

Dessin plus compact

En découvrant ce nouveau C4 Picasso, on pense d'abord à une version réduite par rapport à l'ancienne. La longueur totale a bien été diminuée de 4 centimètres, mais l'empattement s'est allongé de 5 centimètres pour un plancher abaissé de 20 centimètres. Les roues ont été étirées aux 4 coins alors que la hauteur de caisse reste contenue. Dans le détail, on remarque une face avant très épurée dont le style futuriste ressemble en tout point au concept Technospace présenté à Genève en mars dernier. À l'arrivée, même s'il en emploie le nom, ce C4 Picasso n'a pas grand-chose à voir avec le précédent. Cette idée va même au-delà du style puisque le poids de l'engin a aussi été réduit de 140 kg.

Plus volumineux à bord

À bord, ce C4 Picasso garde un volume habitable toujours aussi généreux. À l'arrière, on retrouve 3 sièges individuels coulissants dont les passagers peuvent bénéficier de tablettes éclairées (la version 7 places, plus longue, arrivera pour la rentrée). Le coffre, quant à lui, fait un bond à 630 litres de contenance (contre 537 litres sur l'ancien) grâce, notamment, à l'absence de la roue de secours. En rabattant les sièges arrière et le siège passager avant, on peut obtenir une longueur de chargement de 2,5 mètres. Installé à l'avant, la planche de bord se veut plus épurée avec deux écrans superposés regroupant toutes les informations du véhicule en haut et toute la partie info-divertissement en bas. Dans le détail, Citroën n'échappe pas à la mode de la voiture connectée en proposant une multitude d'applications dans son système (celles que l'on retrouve généralement sur son smartphone). Autre nouveauté, le pack Lounge pour les sièges avant. Vendu 850 euros, il offre la fonction de massage, alors que le siège passager bénéficie d'un repose jambes motorisé.

Plus maniable

Sous le capot, 4 propositions pour le lancement. En essence, on retrouve le 1,6 litre VTi 120 et 155 ch. En diesel, il est question des HDi 90 et 115 ch. Pas vraiment question de faire rêver, mais plutôt de faire baisser la consommation et les émissions en CO₂. Grâce à un rayon de braquage réduit, cette livrée gagne également en maniabilité aussi bien en ville que sur route même si la direction électrique, si agréable soit elle, n'offre pas toute la précision de certaines concurrentes. Autre détail, Citroën n'annonce pas de boîte robotisée à double embrayage pour le moment mais une

version à simple embrayage. Côté sécurité, on retrouve notamment l'avertisseur de franchissement de ligne qui intervient par des actions dans la ceinture du conducteur.

Au final, ce C4 Picasso inscrit de nouveaux standards dans la catégorie des monospaces avec un tarif inférieur au précédent. Les concurrents n'ont plus qu'à essayer de suivre...