

AUTOMOBILE

31

Un petit baroudeur chevronné

ESSAI Le C3 Aircross investit la jungle urbaine avec une approche typiquement Citroën, caractérisée par un style original et un confort douillet.



R THIERRY ÉTIENNE
tetienn@lefigaro.fr

Évélé au public dans le cadre du salon de Francfort, qui a fermé ses portes avant-hier, le C3 Aircross vient de passer entre nos mains pour un premier galop d'essai. Sa bouille originale et sympathique, dans la veine de la citadine C3 et de l'inclashable Cactus, attire les regards. Reste à vérifier si, à l'usage, ce SUV urbain tient toutes ses promesses.

SUV, le terme apparaît quelque peu galvaudé car, à l'instar de nombre de ses rivaux, le C3 Aircross est dépourvu de transmission intégrale. Mais l'insolent succès du Renault Captur prouve qu'une majorité de clients ne s'en préoccupe pas. Citroën se contente, comme Peugeot, de proposer une option Grip Control (300 €), un antipatinage évolué doublé d'une assistance en descente. Esthétiquement, le remplaçant du minispac C3 Picasso a tout du baroudeur : la garde au sol augmentée (17,5 cm), les élargisseurs d'ailes, les sabots de protection, les barres de toit. On relève la disparition des Airbumps qui n'étaient pas du goût de tout le monde. Du haut de son 1,64 mètre, le C3 Aircross toise les crossovers. Il n'y a guère que le Crossland X pour le prendre de haut. Et pour cause, ils sortent de la même usine Opel, sise à Saragosse en Espagne.

Personnalisable à l'envi

La marque allemande souhaitait que le remplaçant du Meriva conserve une allure de minispac. Elle a imposé à son partenaire français un pare-brise incliné et des montants plus épais que ne l'étaient ceux du C3 Picasso. Cela res-

Sous le capot

Moteur	
Cylindrée	1199 cm
Type	3 cyl. turbo essence
Puissance	110 ch à 5500 tr/min
Couple	205 Nm à 1500 tr/min
Transmission	
Type	Traction
Boîte	Automatique à 6 rapports
Dimensions/poids	
L/l/h	4154/1756/1637 mm
Coffre	410-520/1289 dms
Poids	1203 kg
Performances	
0-100 km/h	10,6 s
Vitesse	183 km/h
Consommation/émissions	
Mixte UE	5,6 l/100 km
CO ₂	126 g/km
Prix	20750 €

treint la visibilité dans les virages à gauche. Autres vestiges du monospace, une relative étroitesse et une position de conduite perchée 10 centimètres plus haut que dans une berline. Le conducteur du C3 Aircross en profite d'autant mieux que les contours du capot sont faciles à cerner. Les citadins apprécieront, tout comme une longueur contenue à 4,15 mètres, la caméra de recul et l'aide au stationnement. Le standing du SUV urbain de Citroën peut être rehaussé d'un toit ouvrant panoramique (850 €) et d'un affichage tête haute couplé avec une recharge sans fil pour smartphone (650 €).

Bien dans son époque, le C3 Aircross est personnalisable à l'envi. Entre les huit teintes de carrosserie, les quatre de toit et les différents coloris dispo-

nibles pour les rétroviseurs, les persiennes arrière et les barres de toit, ce ne sont pas moins de quatre-vingts combinaisons qui sont proposées à l'acheteur. Sans compter les quatre ambiances intérieures. La planche de bord reprend le combiné d'instrumentation et la pseudo-tablette centrale de la C3, mais elle se distingue par une apparence plus robuste. Les rangements sont nombreux et bien conçus, la finition soignée. Nous aurions cependant préféré un accès direct aux réglages de climatisation, plutôt que de devoir les chercher dans l'écran.

Boîte secrète

Confortablement assis dans des fauteuils larges et moelleux, à condition d'éviter l'option cuir, nous avons essayé la version Puretech 110 EAT6, autrement dit celle motorisée par un 3-cylindres turbo essence couplé avec une boîte automatique, la combinaison parfaite pour un usage mixte ville/route. Hormis quelques rares à-coups à basse vitesse, ce binôme nous a séduits par sa disponibilité et son caractère enjoué. Nous avons moins aimé son grondement soud et sa relative voracité constatée sur un parcours d'essai ponctué par de fortes déclivités. Au terme de notre essai, l'ordinateur de bord indiquait 8 l/100 km, soit 21/100 km de plus qu'avec une version diesel BlueHDi 123.

Quant au légendaire confort Citroën, il se vérifie une fois encore avec un C3 Aircross ménageant davantage vos vertèbres qu'un 2008 reposant sur la même plateforme. Les réglages du SUV s'avèrent néanmoins plus fermes que ceux de la citadine C3, les metteurs au point ayant préféré limiter le roulis. L'idéal aurait été que le C3 Aircross bé-



Le C3 Aircross, un SUV urbain, bien dans son époque, caractérisé par une modularité inédite dans la catégorie. DR



néficie des amortisseurs à butées hydrauliques en cours de développement. Mais c'est à un autre modèle de la gamme que reviendra le privilège d'inaugurer leur effet « tapis volant ». Reste à évoquer la boîte secrète du petit SUV Citroën : une capacité d'emport et une modularité inédites dans la catégorie. Grâce à une banquette arrière coulissante sur 15 centimètres, héritée du C3 Picasso, la contenance du coffre sous tablette varie en effet de 410 à 520 litres. En basculant les sièges, on obtient même 1289 litres et un plancher plat. Pratique aussi, le dossier du siège avant qui se rabat pour offrir une longueur utile de 2,40 mètres. ■

NOTRE AVIS

Le C3 Aircross prend le petit train des SUV urbains en marche, mais la fraîcheur de son dessin, son confort remarquable et son astucieuse modularité devraient lui permettre de combler son retard. La tentation sera d'autant plus grande que son tarif, s'échelonnant de 15 950 € à 23 950 €, apparaît très attractif.

Droit de l'usager

Ne m'appellez plus Monsieur le juge de proximité !

■ par M^e Rémy Josseaume, avocat à la Cour, président de l'Automobile-Club des avocats.

Depuis le 1^{er} juillet 2017, le juge de proximité, apparu dans l'organisation judiciaire en octobre 2003, a été supprimé. En approchant à la barre du tribunal, il faudra désormais l'appeler, comme il est d'usage, « Monsieur le juge » ou, selon la loi, « Monsieur le magistrat à titre temporaire » (MTT).

1. Ces juges sont issus de la société civile. Ils rendent près de 400 000 décisions par an et vont désormais porter la robe comme les professionnels du droit en audience. Fini, donc, le port de la médaille autour du cou, l'unique attribut du juge de proximité.

2. Le magistrat à titre temporaire est compétent pour juger les 4 premières classes de contravention au Code de la route.

3. Le tribunal est désormais composé du juge mais aussi d'un greffier et du commissaire ou commandant de police assurant les fonctions du ministère public.

4. La juridiction territorialement compétente est celle du lieu où l'infraction a été commise, du lieu de la résidence du prévenu ou encore du siège de l'entreprise détentrice d'un véhicule mis en cause.

5. La procédure pénale est orale et ne nécessite pas l'assistance obligatoire d'un avocat. Le justiciable peut se défendre seul ou être représenté d'un proche muni d'un pouvoir spécial. Pour les contraventions les plus graves (excès de vitesse de plus de 50 km/h, par exemple), le juge de police, un magistrat professionnel, reste compétent.

Le petit SUV coréen joue la carte de la fermeté

CONTACT Le Kia Stonic mise avant tout sur son allure et ses qualités routières. Mais il faudra composer avec sa suspension un peu dure.

PHILIPPE DOUCET pdoucet@lefigaro.fr

Le service marketing de Kia, comme ceux de tous les grands constructeurs, s'est intéressé aux motivations d'achat d'un véhicule. Quelle est la première d'entre elles ? Le prix ? Non, il n'arrive qu'en deuxième position, ex aequo avec le réachat (13 % des intentions). Étonnamment, le niveau d'équipement ne recueille que 10 % des suffrages. Le plus important, et de loin, aux yeux des automobilistes, c'est l'esthétique : pour les petits SUV, 43,2 % d'entre eux convoiteraient d'abord un modèle pour sa bouille. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le constructeur coréen ait particulièrement soigné les lignes de son Stonic, construit à partir de même la plate-forme de sa petite Rio.

Un petit air « premium »

Afin de respecter les codes du SUV, la garde au sol a été rehaussée à exactement 18,3 cm. Mais le toit du Stonic ne culmine seulement qu'à 1,51 m (sans barres de toit). Cette hauteur raisonnable le rapproche plus, visuellement, d'un Renault Captur ou d'un Peugeot 2008 que d'un Citroën C3 Aircross ou d'un Opel Crossland X, qui dépassent l'un et l'autre 1,60 m. Des portes à faux courts et un large montant arrière de type « Targa » lui confère une silhouette

te fluide et élégante, exempte d'effet « chapeau haut-de-forme », toujours à redouter sur un SUV.

Au volant, aidé par une direction bien calibrée, le Stonic vire sans giter et se montre agile dans les changements de caps. Les impressions de conduite sont proches de celles d'une berline. Hélas, ce bon comportement routier est obtenu au prix d'une sécheresse de suspension qui ne sera pas du goût de tous. Kia l'admet : « Les ingénieurs ont opté pour une suspension plutôt ferme par rapport à la concurrence. » Desservie de plus par une sellerie également dure, la volière secoue franchement ses passagers

dès que le revêtement routier se dégrade. Ce défaut gâche un peu les nombreuses qualités du Stonic, à commencer par sa présentation intérieure. Malgré des matériaux basiques (plastiques non mousés sur le haut de la planche de bord, par exemple), son cockpit, de facture classique, bien fini et bien assemblé, a un petit air « premium ». L'ergonomie, comme toujours chez Kia, est réussie. L'habitacle est vaste et aisément accessible. De grands ados prendront facilement place derrière leurs parents. Mais les sièges arrière ne coulisent pas et le volume du coffre (352 l) ne se situe que dans la moyenne

de la catégorie. Les superbes barres de toit (en option en entrée de gamme) pourraient bien être sollicitées pour fixer un coffre lors des déplacements familiaux. Tant pis pour l'esthétique !

Diesel quelconque mais groupe essence réjouissant

Question motorisations, oublions le groupe 1,6 l diesel de 110 ch, quelconque et grondant. L'essentiel des ventes devrait du reste être assuré par le 3-cylindres de 1 litre T-GDI de 120 ch. Et c'est tant mieux, car ce petit groupe moderne ne mérite que des éloges. Malgré sa cylindrée modeste, il est souple à bas régime (172 Nm de couple) et devient énergique dans les hautes rotations tout en donnant peu de la voix. Sa consommation normalisée ne ressort pourtant qu'à 5 litres aux 100 km. Il devrait être disponible avec une boîte automatique en 2018.

Alors, va-t-on craquer pour le Stonic ? Les ventes des petits SUV sont en explosion. Mais cette catégorie ne possède ni histoire ni tradition, et les acheteurs agissent en mercenaires. « Ce segment, avec une loyauté à la marque de seulement 15 %, offre la fidélité la plus basse du marché », reconnaît Yvan Bataud, chef produit à Kia Motors Europe. Avec des tarifs allant de 16 990 € à 23 990 €, le Stonic n'offre pas un grand avantage tarifaire face à la nombreuse concurrence. Reste la carte magique de Kia : une garantie de sept ans. ■



Le Stonic de Kia mise sur une silhouette élégante et une ergonomie soignée. WGM

★
+ @ SUR LE WEB
» Présentation de la Voivo XC40
» L'avenir de la voiture autonome en question
www.lefigaro.fr/automobile