

APERÇU TECHNIQUE

Prix et modèles

Voiture d'essai: Citroën Xsara Picasso 1.8i SX; monospace compact, 5 portes, 5 places; 28 370 fr. (véhicule testé: 31 420 fr.)

Gamme: 1.6i X (25 520 fr.) à 2.0 HDI (30 770 fr.)

Motorisations:

1,6 l (65 kW/89 ch)

à 2 l HDI (66 kW/90 ch)

Données techniques

Moteur: transversal, 4 cylindres, 16 soupapes, 2 arbres à cames en tête (courroie crantée), 1749 cm³, 8,9 ch fiscaux, 85 kW/117 ch à 5500/min, 174 Nm à 3750/min

Transmission: traction, boîte à 5 rapports

Poids en kg (incl. conducteur de 75 kg): dès 1320 (voiture d'essai, 1403), total admissible 1795; charge tractable, 1300

Sécurité

Airbags: conducteur et passager, latéraux de série
ABS: de série

Options

Peinture mét.: 450 fr.

Climatisation man.: 1450 fr. (SX série)

Radio-cass.: 750 fr. (SX série)

(SX série)

Toile en toile: 1200 fr.

Options

1 an d'usine

3 ans sur la peinture

2 ans assistance routière

Garantie antirouille:

12 ans (avec conditions)

Note TCS ★☆☆☆

Performances

0-100 km/h 11,8 sec.

en 4^e: de 60 à 80 km/h 5,5

de 60 à 100 km/h 11,6

Maniabilité

Braquage (∅): 12,0 m

Tours de volant: 3 2/3

Importateur

Citroën Suisse SA
route des Acacias 27
1211 Genève 24
tél. 022/308 01 11
fax 022/342 60 42



www.citroen.ch



La ligne du Picasso ne manque pas d'audace stylistique.

Pablo n'avait pas prévu ça!

Test: Citroën Xsara Picasso 1.8i 16V SX.

Le Picasso relance fort à propos l'image pâlotte de Citroën et propulse le groupe Peugeot-Citroën (PSA) sur le marché des monospaces compacts. De son céléberrime homonyme, le Picasso a hérité une forme extravagante mais... ovoïde – un comble pour un émule du père du cubisme! Au moins est-il issu des chaînes espagnoles de Citroën. Pour le reste, cette Xsara méga-volume suit bien sagement, quoique très intelligemment, le sillage tracé par les prédécesseurs de sa catégorie. Si la modularité est standard, les dimensions sont prolixes, l'équipement de base est complet, tandis que le

confort de suspension est vraisemblablement le meilleur du segment. Dans la digne tradition PSA. La longueur respectable et le gros empattement dé-

Appréciations

habitacle ★★★★★

confort ★★★★★

équipement ★★★★★

performances ★★★★★

comportement ★★★★★

sécurité ★★★★★

prix ★★★★★

bouchent sur un habitacle spacieux. Subjectivement, on a l'impression de se trouver dans un véhicule de catégorie supérieure. La large découpe des portières accentue ce sentiment. Idem pour le coffre, qui est l'un des plus volumineux. On sera moins élogieux à l'égard des sièges avant, dont le soutien lombaire laisse à désirer. A l'arrière, les trois sièges sont indépendants. C'est dire que, catégorie oblige, leurs dimensions s'avèrent un peu justes pour des adultes. Ces sièges sont évidemment repliables et déposables.

Le Picasso affectionne les rangements: tiroir sous le siège passager, deux coffres sous le plancher ou encore porte-bouteille dans les panneaux de portes sont de série dès la version de base. On dénombre aussi des tablettes au revers

des sièges, que les enfants prennent hélas un malin plaisir à démonter. La seule excentricité réside dans le chariot à commissions pliable logé dans le coffre. A propos de coffre, on notera le système d'ouverture à deux hauteurs du hayon. Bien pensé pour les petites tailles.

Le tableau de bord tout en galbe donne davantage dans le futurisme, notamment l'affichage digital. D'autant qu'il est installé au centre de la planche de bord. Un emplacement diversement apprécié. Il convient de relever la bonne qualité apparente des matériaux utilisés, même si certains sont moins convaincants.

Hormis un filtrage moyen des inégalités à basse vitesse, le Picasso offre un excellent confort de marche. L'action tout en souplesse de la suspension,



plus spécialement en trajet autoroutier, procure un agrément de la meilleure veine. Les modestes valeurs d'insonorisation sont à mettre au crédit du gigantesque toit ouvrant en toile. Cette option transforme le Picasso en immense solarium. Comme un parfum de vacances... En revanche, les légers claquements induits par la suspension sont inacceptables sur un véhicule neuf. Lève-vitres électriques à l'avant, ordinateur de bord,

confort de suspension

stylisme audacieux

habitacle spacieux et modulable

rapport prix/équipement

faut pousser les régimes, mais cette mécanique renferme une indiscutable souplesse et se révèle peu bruyante. On ne saurait toutefois que recommander le groupe diesel HDI dont le caractère et le couple disponible à très bas régime conviennent parfaitement à ce véhicule familial. Souvent critiqué, l'emplacement du levier de vitesses des monospaces est un modèle du genre: il tombe parfaitement sous la main. Dommage que cette boîte, par ailleurs facile, se montre peu discrète et d'une précision quelconque.

Outre le confort, la liaison au sol veille à un comportement routier très sûr. Les mouvements de caisse sont bien endigués et les virages à vitesse élevée se négocient en toute sérénité, bien que le Picasso ne soit chaussé que de pneus de 185. Son comportement s'avère d'ailleurs plus rassurant que joueur. La direction, un peu lourde, pourrait bénéficier d'un

rayon de braquage moindre. Les manoeuvres de parcage s'en trouveraient facilitées. D'autant que le capot, assez long, échappe à la vue du conducteur, entravée de surcroît par les montants avant. Ce qui n'empêche pas l'équipement de sécurité d'être sans failles.

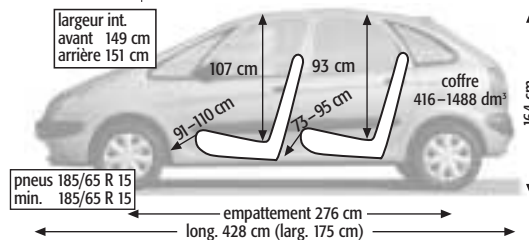


Photos: Citroën/dad

Enfin, un monospace avec un levier de vitesses bien implanté!

S'il ne révolutionne pas la catégorie, le Picasso de Citroën apporte une touche intéressante dans le tableau des monospaces compacts. Qui plus est avec un tarif bien aligné.

EXCLUSIVITÉ TCS



Insonorisation ★★☆☆

60 km/h	60 dB(A)
80 km/h	64 dB(A)
120 km/h	73 dB(A)

Coûts

Intervalle des services

entretien	heures	main d'œuvre (fr.)
12/36/84 mois	1,6	206.—
24/60/72 mois	1,9	245.—
48/96 mois	2,5	322.—

Contrôle antipollution

contrôle seul	0,5	64.—
avec petit service	0,3	39.—
avec grand service	0,3	39.—

Coût main d'œuvre

sur 100 000 km	heures	main d'œuvre (fr.)
10 000 km/an	20,5	2960.—
15 000 km/an	13,1	1776.—

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois fixes	fr./mois variables
10 000	90	511.—	239.—
15 000	70	511.—	359.—
20 000	59	511.—	479.—
30 000	49	511.—	718.—
40 000	44	511.—	957.—

Tarif horaire pour calcul TCS: 129 fr. (OFS) / agences Citroën de 92 à 142.50 fr.

Evaluation écologique

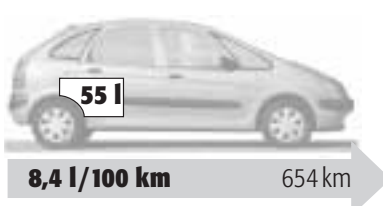
monoxyde de carbone (CO) ★★☆☆

hydrocarbures (HC) ★★☆☆

oxydes d'azote (NOx) ★★☆☆

La teneur des gaz d'échappement est évaluée au banc d'essai du LFEM (Dübbendorf) selon le nouveau cycle européen ainsi qu'à 100, 115 et 130 km/h.

Consommation ★★★★★



Consommation sur banc d'essai (cycle CE 93/116)

	urbain	inter-urbain	mixte
TCS	11,6	5,9	8,0
usine	10,8	5,9	7,7

Tableau comparatif

Les tests publiés par «Touring» sont disponibles dans les agences TCS ou sur Internet (www.tcs.ch)

	Citroën Xsara Picasso 1.8i 16V	Mazda Premacy 1.8 16V	Mitsubishi Space Star 1.8 GDI GLX	Opel Zafira 1.8i 16V Club	Renault Scénic 2.0 16V Alizé
Prix (fr.)	28 370.—	27 740.—	28 190.—	28 900.—	29 750.—
Cylindrée (cm ³)	1749	1840	1834	1796	1998
Puissance (kW/ch)	85/117	84/115	89/122	84/115	102/140
Couple max. (Nm/min)	174/3750	161/4000	174/3750	170/3400	188/3750
Consommation (l/100 km)	8,0	8,2	7,0 ¹⁾	8,6 ⁵⁾	7,5 ⁶⁾
Bruit int. à 120 km/h (dB(A))	73	72	—	71 ⁵⁾	71 ⁶⁾
Frais kilométriques (fr./km) ²⁾	-.70	-.69	-.67	-.70	-.70
Frais d'entretien ³⁾	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Pièces de rechange ⁴⁾	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Test «Touring»	9/2000	20/1999	—	15/1999 ⁵⁾	8/2000 ⁶⁾

¹⁾ données de l'importateur ²⁾ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ³⁾ sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel)

⁴⁾ comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif ⁵⁾ Opel Zafira 1.8i 16V Elegance

⁶⁾ Renault Scénic Mégane 2.0 16V Champs-Elysées

On peut retirer jusqu'à cinq exemplaires gratuitement dans les agences. Le livre «Tests autos» du TCS contient de nombreux tests et des informations utiles.

Service d'information technique

Actuel: no. 3001 du 25. 05. 2000

touring 09/00, DOK OFF 6, Index 616

tcs