



ESSAI

NOUVEAU CITROËN PICASSO

Révolution de style en douceur

Il n'est meilleur vecteur d'image pour accompagner le redéploiement de Citroën en Algérie que le nouveau C3 Picasso dont le lancement a été effectué il y a quelques jours en présence des responsables de Saida, le représentant de la marque aux chevrons dans notre pays. Un véhicule original par son design, pratique dans ses aménagements intérieurs et généreux en espaces et en équipements. Un véhicule si distingué que les regards se tournent inévitablement à chacun de ses passages.

Le C3 Picasso est une approche inédite dans un segment où les concurrents se comptent sur les doigts d'une seule main. Une niche qui exige de la part des constructeurs plus de créativité et d'imagination pour séduire une clientèle à la recherche de la distinction et du luxe. C'est en effet le premier petit monospace haut de gamme qui propose un niveau relevé à bord. Tout est très bien assemblé et il en ressort une impression de qualité indéniable. Les matériaux utilisés sont de belle facture et le style est attrayant. Déceler une faute de goût ou un défaut de finition, c'est tout simplement chercher une aiguille dans une botte de foin.

Conscients de l'avancée stylistique de cette voiture, les responsables de Saida semblent miser sur cet argument de marketing important pour redynamiser les ventes de ce label. M. Sofiane Touaibia nous informe qu'il a «insisté particulièrement auprès des

membres du réseau pour que la C3 Picasso soit présente dans tous les show-rooms pour rehausser l'image de Citroën et rappeler son génie créateur et ses innombrables innovations dans le domaine de l'automobile».

Le design extérieur de C3 Picasso se confond avec les formes angulaires d'un



Un style qui séduit par son originalité.

neux et un bouclier tout aussi démesurément agrandi qui abrite dans son milieu le nouveau logo surdimensionné et la signature Picasso ainsi que deux grilles d'aération. La poupe

véhicule.

L'habitacle, un atout majeur

L'habitacle est incontestablement la curiosité majeure de cette nouvelle C3. Il résume tous les efforts d'imagination de ses concepteurs pour proposer aux clients un espace de bien-être, de convivialité et de praticité. Les rangements sont multiples et aussi ingénieux les uns que les autres, notamment ceux situés sur la console centrale et qui sont agrémentés en plus de tapis antidérapant. La planche de bord arbore un ensemble de compteurs en position centrale avec un affichage numérique qui facilite, certes, la lecture des données mais qui ne permet pas, en revanche, d'avoir un aperçu sur la limite de la vitesse théorique du véhicule. Les sièges avant bénéficient d'une multitude de réglage, en profondeur et en hauteur pour avoir la position de conduite la plus appropriée et sont d'un design confortable. Nous relevons avec regret l'absence d'accoudoirs qui augmenteraient sensiblement le bien-être du conducteur et celui du passager avant, de même que le frein à main gagnerait à se hisser un tant soit peu pour ne pas exiger du conducteur un effort particulier pour le manipuler. Par ailleurs, nous citons avec satisfaction le petit rétroviseur panoramique intérieur utile pour la surveillance des enfants.

A l'arrière, l'espace ne manque pas pour les passagers qui disposent d'une banquette fractionnable réglable en longueur sans pour autant sacrifier la contenance du coffre à bagages.

La configuration des espaces à l'intérieur n'est, hélas, pas modulable comme sur les autres monospaces compacts afin d'offrir plus de choix de positionnement selon les besoins car les sièges ne sont pas individuels et encore moins démontables. Sur la route la C3 Picasso fait

preuve d'un comportement correct et plaisant en dépit d'un certain roulis dû certainement à la position haute de sa caisse. Elle reste cependant très maniable dans la ville grâce à sa direction assistée très souple et un rayon de braquage appréciable qui facilite les manœuvres dans les ruelles les plus étroites. Le bloc diesel qui l'alimente dans la version actuellement commercialisée par Saida, le 1.6 HDi développe une puissance de 90 ch pour un couple de l'ordre de 215 Nm dès 1750 tr/mn. Il

nible dans les show-rooms de Citroën Algérie propose une palette riche et variée, quatre airbags, verrouillage centralisé des ouvrants, lève-vitre électrique à l'avant, régulateur de vitesse, climatisation, radio CD MP3, rétroviseurs électriques et tutti quanti...

Sous son style ludique, C3 Picasso apporte une note de fraîcheur dans le segment des petits monospaces. Son habitabilité, sa luminosité, ses coloris chatoyants et le silence de marche contribueront sans doute à convaincre les



Habitabilité, confort et luminosité.

cube si ce n'est les traits fins et anguleux qui s'étirent de part et d'autre de la caisse. C'est d'abord une face avant largement dominée par des optiques volumi-

en coupe droite accueille des feux verticaux haut perchés pour être à l'abri des chocs inévitables de la circulation et des stationnements en ville et une signature artistique du nom du



Une boîte à gants réfrigérée pour les longs trajets.

s'acquitte honorablement de la tâche qui lui est confiée.

Côté équipement, l'unique niveau de finition dispo-

clients les plus hésitants.

Son prix de vente est fixé à 1 690 000 DA.

B. Bellil

BMW Série 5 Gran Turismo

Le haut de gamme revisité



Trois mois après sa présentation sous la forme d'un concept-car, la Série 5 «haute du chapeau» débarque sous sa forme définitive. Sans guère de modification.

Comme le X6 fut le premier crossover BMW — tout à la fois 4x4 de luxe et berline racée — la Série 5 Gran Turismo sera le second, à la fois coupé, berline, break et tous-chemins. Une idée séduisante sur le papier mais à laquelle certains trouvent un goût de déjà vu.

Officiellement, la Série 5 GT n'est pas une «berline» à hayon. Selon BMW, il s'agirait même d'un engin inédit, «à l'origine d'un segment automobile totalement nouveau». D'où la difficulté de le décrire.

C'est tellement vrai que BMW a pris soin au cours des mois derniers de préparer les esprits à ce grand choc culturel au moyen d'une animation expliquant le raisonnement des designers. On y expose les préceptes du concept

PAS (Progressive Activity Sedan), à l'origine de la Série 5 Gran Turismo.

Le côté sportif du hayon est gommé sur la Série 5 GT grâce à un astucieux système d'ouverture double. Comme sur la Skoda Superb qui l'a éterné l'an dernier, l'ouverture peut être totale ou seulement partielle. Histoire de préserver le confort des passagers.

Autre particularité des ouvrants, l'absence d'encadrement des vitres de portière. Une solution gage d'élégance, à laquelle Subaru renonce cette année après en avoir fait sa marque de fabrique durant 20 ans.

Ce petit côté «coupé» est encore souligné par la forme du pavillon et par une banquette arrière conçue pour deux.

Tous les modèles sont équipés de série de la boîte automatique à huit rapports ZF étreinée par la 760i. Cette transmission à train Lepelletier et à convertisseur de couple abaisse de 6% la consommation par rapport à la boîte à 6 vitesses de deuxième génération tenue jusque-là pour le nec plus ultra de la firme ZF.

L'essieu avant à doubles triangles obliques et le train arrière intégral en V (à suspension pneumatique ZF) constitués en grande partie d'aluminium annoncent les caractéristiques de la future Série 5 berline.

Bousculé par une fuite massive d'informations sur la blogosphère, BMW a devancé la date de diffusion de ses photos officielles. Il est donc encore un peu tôt pour connaître la grille des tarifs définitifs, la commercialisation n'intervenant qu'en octobre.

NISSAN

Leaf, la voiture électrique dévoilée



Le constructeur automobile japonais Nissan Motor a dévoilé dimanche dernier sa voiture électrique très attendue, la Leaf, étape essentielle vers son objectif de dominer à terme le secteur des véhicules non polluants.

Le troisième constructeur automobile nippon et son partenaire français Renault sont les plus ardents avocats de véhicules tout électriques, annonçant le projet de commercialiser des voitures de ce genre dans le monde entier dès 2012.

Nissan commercialisera ses premières Leaf aux Etats-Unis et au Japon au second semestre 2010.

Couplant la présentation de son nouveau modèle avec l'inauguration du nouveau siège international de Nissan à Yokohama, grande ville portuaire près de Tokyo, le président de Nissan et de Renault, Carlos Ghosn, est arrivé sur la scène à bord d'un prototype bleu azur de la Leaf, avec à son bord l'ancien Premier ministre nippon Junichiro Koizumi et deux autres invités, devant un parterre de journalistes qui étaient venus de divers pays du monde pour cette présentation.

«Nous fêtons aujourd'hui le début d'une nouvelle ère dans la vie de notre société», a déclaré Carlos Ghosn, qui a présenté la Leaf comme une «voiture puissante».

La nouvelle voiture électrique pourra atteindre la vitesse de 140 km/h et avoir une autonomie d'au moins 160 km — ce qui suffit aux besoins de 80% des automobilistes, selon Nissan.

Nissan retourne à Yokohama où la compagnie fut fondée en 1933. Depuis 41 ans, son siège se trouvait dans le quartier commerçant chic de Ginza, au cœur de Tokyo.