

UNE PETITE VOITURE ELECTRIQUE ECONOMIQUE BIEN NEE : LA CITROEN ë-C3 A MOINS DE 25.000 EUROS!

écrit par Luc Vandersleyen



Citroën a renouvelé sa petite voiture urbaine C3 au cours de l'été 2024. Cette dernière s'était vendue à plus de 5,6 millions d'exemplaires depuis 2002. Elle était, en effet, le modèle phare de la marque. Malheureusement la troisième génération avait beaucoup souffert des problèmes de la courroie de distribution du petit moteur 3 cylindres 1.2 Turbo Pure Tech de 100 ch qui s'usait prématurément entraînant la casse du moteur. A partir du 1^{er} septembre 2024, le problème a été résolu et ce moteur s'appelle, maintenant, 1.2 Turbo 100 ch. Avec cette 4^{ème} génération, le constructeur sort d'emblée une version 100% électrique. Bien sûr, il reste toujours une version thermique appelée 1.2 Turbo 100 de 100 ch en 3 niveaux de finition ; une version 1.2 Hybride de 100 ch en 2 niveaux de finition et enfin, notre ë-C3 de 113 ch, appelée ë-C3 320, en 3 niveaux de finition : You, You Pack Plus et Max. Ce qui est peut-être le plus important, c'est son prix qui est inférieur à 25.000 Euros. Certes, la version thermique est déjà disponible à partir de 14.990 Euros, la version Hybride à partir de 20.450 euros et la version ë-C3 320 à partir de 23.300 Euros. Nous essayons, ici, la version Max, la plus luxueuse et la plus chère à 27.800 Euros TVAC. En plus, elle est produite entièrement en Europe !



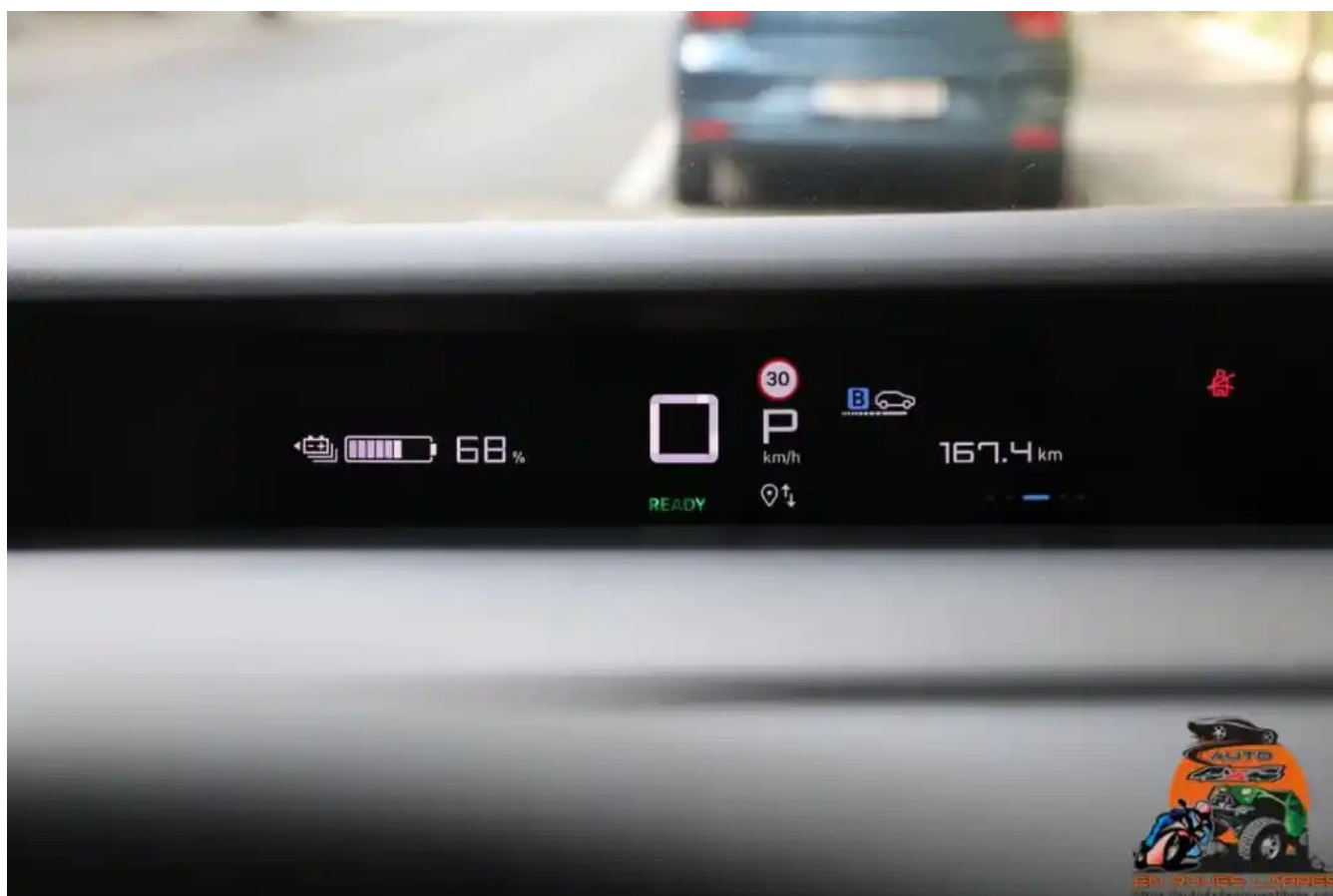




PRESENTATION DE NOTRE CITROEN ë-C3 320 Max 100% électrique :

En la découvrant, nous remarquons qu'elle est très différente de sa devancière qui était un peu plus ronde. Si les dimensions en sont très proches, cette **nouvelle C3 paraît plus grande**. Il est vrai qu'elle a gagné 19 mm en longueur avec un empattement plus grand d'1 mm et 6 mm en largeur. En hauteur, par contre, elle est **plus haute de 103 mm**. Bien sûr, il a fallu loger la **batterie dans le plancher**, mais en plus, les designers ont voulu offrir aux passagers arrière une **garde au toit plus généreuse**. Evidemment, le style général est plus moderne et nous avons, ici, un **toit de couleur noir**. Mais, aussi, les détails sont soignés et nous trouvons des **petits chevrons disséminés ici et là**, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Il y a toujours **4 portes** et l'**habitacle** est moderne, lumineux et très confortable. Les lignes du **tableau de bord** sont pratiquement horizontales avec une **partie basse** habillée d'un

beau tissu à base de plastique recyclé et **orné de petits chevrons**. Sa **partie supérieure**, recouverte de **cuir artificiel**, est composée d'un large plateau avec un **renforcement sur l'ensemble de la largeur**. Il intègre, ce que Citroën appelle un **affichage tête haute**, qui est, **en fait, un combiné d'instruments numériques** constitué d'un écran très lumineux. Il se lit très facilement. En plus, on n'est pas gêné par la position du volant qui a une forme assez « carrée » et qui est, aussi, recouvert de cuir artificiel. **Au centre** de cette planche de bord se trouve un bel **écran tactile de 10,25 pouces**, qui n'est **disponible que dans cette finition « Max »**. Pour les versions You, les utilisateurs n'auront qu'un support pour leur smartphone qui pourra être commandé à partir du volant. **Sous l'écran** on retrouve des **boutons physiques** pour régler la **climatisation**. Les **sièges**, à commandes manuelles, sont **bien dessinés et confortables**. Ils sont recouverts de tissu recyclé, en 2 tons et sont **de type Advanced Comfort** et **chauffants** de série. Comme le volant sur cette version « Max ». La **banquette arrière** est aussi **très confortable**, mais, l'espace pour les jambes est un peu juste pour les grands gabarits. L'accès y est aussi un peu difficile pour les personnes corpulentes. Les portières sont assez étroites. Entre les sièges avant, un y a un accoudoir avec un petit rangement. Devant lui, **sur la partie horizontale de la console centrale** se trouve la **commande de traction avant, arrière, parking et régénération**. C'est ce même levier de commande que l'on trouve sur toutes les productions actuelles de Stellantis, mais positionné différemment suivant les marques et les modèles. On manque malheureusement d'autres rangements que ceux de la boîte à gants, de l'accoudoir central ou des « bacs » de portières. Le **coffre** a une capacité de **310 litres** qui passent à 1180 l. en rabattant les dossiers des sièges arrière. Son seuil est malheureusement beaucoup plus haut que la surface de chargement.

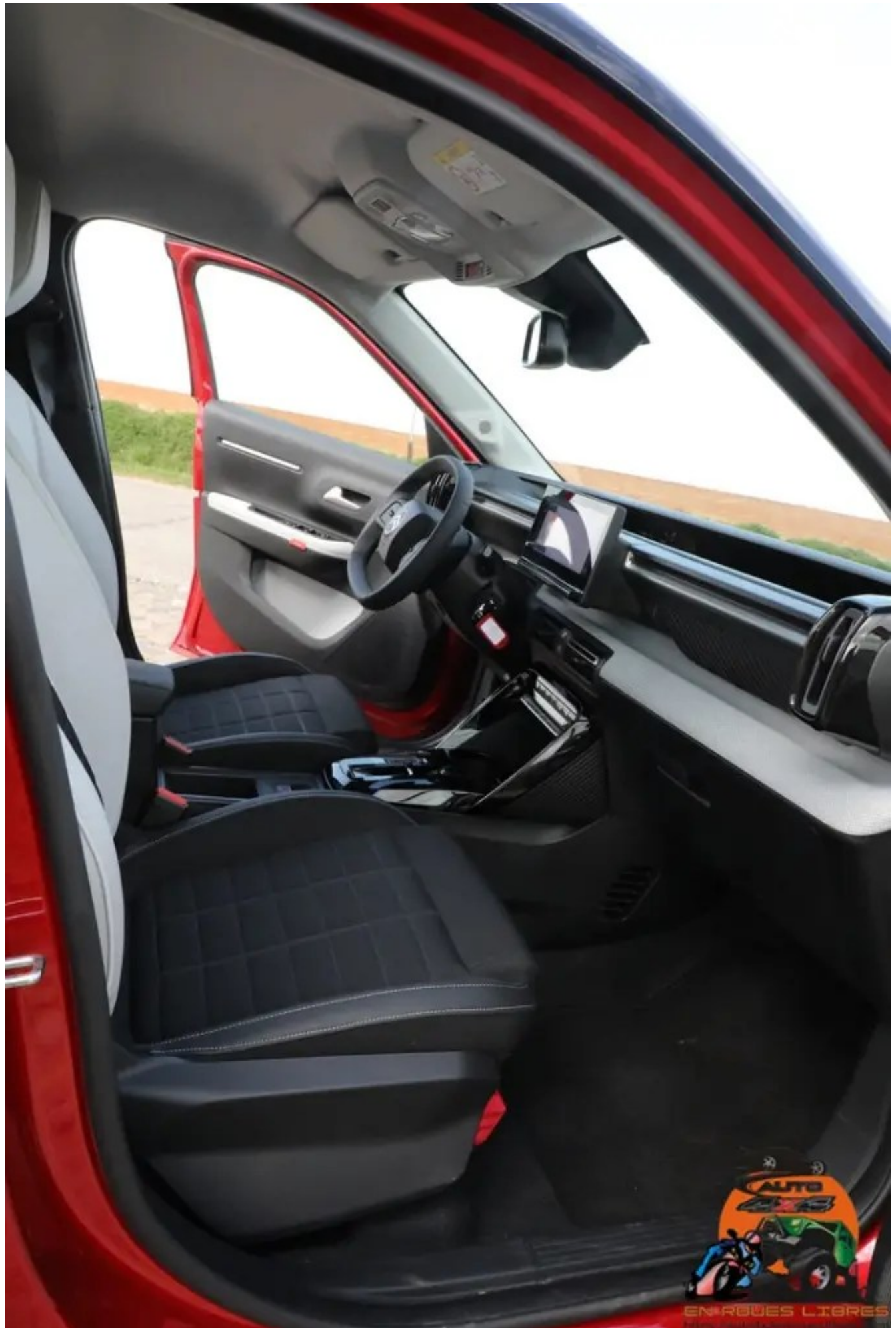












Du côté de la mécanique, notre ë-C3 est motorisée par un **moteur électrique synchrone à aimant permanent de 113 ch (83 kW) et 120 Nm de couple** qui transmet sa puissance aux **roues avant**. Ce sont, certes, des valeurs assez modestes, mais suffisantes pour ce petit véhicule urbain 100% électrique qui pèse **1491 kg à vide** et qui peut arriver au **maximum** à un poids de **1919 kg**. La **batterie de type LFP** (lithium phosphate de fer) a une capacité utile de **44 kWh** avec une tension **400 V**. L'**autonomie** annoncée est de **320 km**. Sa capacité de **recharge rapide en DC** est de **100 kW**. Ainsi en 32 minutes, il est possible de recharger de 10 à 90%. Avec le **chargeur embarqué de 11 kW** –en option– en AC triphasé, nous pouvons passer de 70% à 100% de charge en 2h sur borne de 7,4 kW. D'autre part, nous avons, ici, avec Citroën, des **suspensions Advanced Comfort** à double butée hydraulique avec, à **l'avant** des **pseudo McPherson** et à **l'arrière un essieu de torsion**. Bien sûr avec cette petite Citroën, **on dispose de l'essentiel des aides à la conduite** : régulateur de vitesse, alerte de franchissement de ligne, lecture des panneaux de vitesse, caméras à 360°, rappel de la vitesse légale etc... Et avec cette version Max, nous avons, aussi, les feux et essuie-glaces automatiques, les vitres arrière et les rétros électriques, la climatisation automatique, une navigation 3D, mais aussi Apple CarPlay et Android Auto et un chargeur de GSM par induction. Il n'y a, malheureusement, **pas d'indication de consommation**. Il n'y qu'une **indication du pourcentage de charge de la batterie**. Il se calcule, évidemment, facilement.







EN ROUTE AVEC NOTRE CITROËN ë-C3 320 MAX 100% ELECTRIQUE :

Installé très confortablement derrière le volant, je dois **mettre la clé dans le barillet et tourner**. Le combiné d'instrument s'illumine, mais je n'entends rien. C'est normal, c'est une voiture électrique ! Je place le sélecteur sur D et je démarre en douceur et je m'insère dans le trafic. Si notre petite Citroën n'est **pas franchement dynamique**, elle a une **belle vivacité** et nous **roulons avec facilité** comme nous en avons l'habitude. Le **confort** est **exemplaire**, la **visibilité** est **excellente**, nous avons **beaucoup de plaisir à conduire** ce petit véhicule qui est vraiment **très maniable**. Sur petite route, les **mouvements de caisse** sont **bien contenus** et la **stabilité** est **exemplaire en courbe**. Il est vrai que les batteries dans le plancher rythment avec centre de gravité très bas ! le confort reste de haut niveau et nous nous déplaçons dans un **silence impressionnant**. Nous ne percevons, sur autoroute, que de petits

sifflements aérodynamiques et sur mauvais revêtement quelques bruits de roulement. Sur ces **voies rapides**, notre ê-C3 est **tout à fait à son aise** aux vitesses autorisées en ayant **d'excellentes reprises**. Chargée à 100%, nous avons une **autonomie de 300 km** alors que les températures vont de 0 à 17 degrés. Nous roulons, cependant, principalement le matin, lorsqu'il fait le plus froid. Notre **autonomie réelle** est en réalité de plus de **270 km avec la moitié du kilométrage sur autoroutes**.





LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE CITROEN ê-C3 320 MAX 100% ELECTRIQUE :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons roulé en ville, sur petites routes et sur autoroutes -bien sûr, il y avait de nombreux travaux- et notre **consommation moyenne a été de 16,9 kWh/100 km** alors que le constructeur annonce une consommation de 17,1 kWh/100 km. A Bruxelles, sur les petites bornes de 7,4 kW, il nous fallait 2 h pour récupérer 30% de la charge. Ce qui est très raisonnable.

Du côté de prix, notre **CITROEN ê-C3 320 Max 100% électrique valait 27.800 Euros**. Bien sûr, il y avait quelques options.

- Peinture extérieure Elixir Red : 750 Euros
- Garnissage Metropolitan Grey : 0 Euros
- Color clips (insert coloré extérieurs)Yellow Lemon : 0 Euros
- Chargeur embarqué 11 kW triphasé : 400 Euros

Total des options : 1.150 Euros. Notre véhicule d'essai valait donc 28.950 Euros.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	100,98€	100,98€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen