

Essai - Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

En commercialisant le C4 Aircross, Citroën a pour ambition de combler un manque dans le segment des SUV compacts. Basé sur le Mitsubishi ASX, comme son demi-frère le Peugeot 4008, le C4 Aircross affiche cependant une identité Citroën très marquée, du moins en apparence. Est-ce que la Française aux yeux bridés saura répondre aux exigences d'un marché des crossovers en pleine expansion ? Wheels And You a pris la route...



- 4 cylindres, diesel, 1'798 cm³
- 150 CV à 4'000 t/min
- 300 Nm de 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 198 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.3 sec.
- Poids : 1'380 kg
- Conso. mixte : 7.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 146 g/km (C)
- dès CHF 38'000.-
modèle essayé : CHF 50'030.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Jérôme Marchon

Le groupe PSA ne possédant pas une riche expérience des 4X4, c'est logiquement qu'il s'est une nouvelle fois tourné vers Mitsubishi, son partenaire spécialiste « tout-terrain ». Le Mitsubishi ASX prête donc sa plateforme au Peugeot 4008 et au Citroën C4 Aircross. Grâce à ce véhicule, Citroën possède enfin une arme pour tenter de rivaliser avec ses concurrents déjà bien implantés sur le marché porteur des SUV compacts.

A l'extérieur

Malgré ses origines nipponnes, au premier coup d'œil je reconnais le design spécifique qui a fait le renouveau de la marque aux chevrons. Les stylistes de chez Citroën se sont largement inspirés du concept-car Hypnos, présenté au Mondial de Paris 2008, pour donner une identité maison au C4 Aircross.

La face avant a été spécialement travaillée avec une calandre formée des fameux double chevrons se prolongeant jusqu'aux projecteurs. Les élégantes LEDs verticales, intégrées dans les ouïes du bouclier, soulignent le regard expressif de notre baroudeur. Les nervures parcourant le capot proposent un côté sportif qu'accentuent encore les jantes en alliage de 18 pouces de mon modèle finition « Exclusive ». Même si les portières sont communes aux trois cousines, le profil de la C4 Aircross garde également une forte identité Citroën grâce au vitrage latéral de custode modelant la carrosserie en forme d'aileron de requin inversé. On y retrouve la rose des vents chromée, symbole des SUV Citroën, et la signature Aircross. La poupe est arrondie, avec des pare-chocs remontant jusqu'aux blocs optiques en forme de boomerang, pas de doute, je suis bien en présence d'une Citroën.

A l'intérieur

Contrairement au look extérieur, l'habitacle de la C4 Aircross n'est pas du tout typé Citroën. Pas certain que les coutumiers de la marque apprécient cet environnement nippon. En effet, mis à part le volant, les plastiques noirs laqués et l'ajout de quelques chromes je me croirais à bord du Mitsubishi ASX. La qualité des matériaux reste cependant acceptable et agréable au toucher, même si la qualité de l'ensemble est un ton en dessous de la C4 classique ainsi que du reste

de la gamme Citroën.

La position de conduite idéale n'est pas aisée à trouver malgré les réglages multiples du siège, mais une fois les ajustements effectués, je dispose d'une situation dominante très confortable. Le volant est enrichi sur sa partie inférieure d'un élément laqué de noir, que je retrouve également sur la console centrale et sur le cadre des commandes de vitres électriques. Cela donne une touche très élégante quoique très brillante. J'ai beaucoup apprécié l'instrumentation. Les commandes sont simples et ergonomiques. L'écran tactile de navigation est imposant et les informations distillées sont très complètes ; il est cependant regrettable que le graphisme semble dater d'un autre temps. Le toit panoramique, qui m'avait déjà séduit sur d'autres modèles du groupe est également disponible en option. De nuit, deux rangées de lumière LED s'illuminent de chaque côté du pavillon de toit lui donnant des airs de sapin de Noël. Fort heureusement cet éclairage d'ambiance peut être modulé et même désactivé.

L'habitacle est spacieux. L'empattement de 2,67 mètres permet aux passagers arrière de bénéficier qu'un espace appréciable. Avec ses 442 litres, le volume du coffre est tout à fait correct pour un crossover compact. Dommage que le seuil de chargement soit un peu haut.

Sous le capot

Le C4 Aircross est disponible en trois motorisations : une essence et deux diesel. Le moteur essence est un 4 cylindres de 1,6 litre développant 115 chevaux, disponible uniquement en deux roues motrices. Les deux moteurs diesel sont également des 4 cylindres, de 1.6 litre et 1.8 litre.

Le véhicule mis à ma disposition était équipé de la version HDi 1,8 litre de 150 chevaux avec transmission intégrale débrayable. Contrairement au 1,6 qui est un pur produit PSA, le 1,8 litre est d'origine japonaise. Malgré un couple intéressant de 300 Nm, je l'ai trouvé un peu creux à bas régime. Il faut grimper au-delà des 2'500 t/min pour qu'il s'exprime pleinement. Heureusement il est bien aidé par une boîte de vitesse manuelle à six rapports, bien étagée, quoiqu'un peu « rustique ».

Située derrière le levier de vitesse, une molette permet de sélectionner les trois différents modes de transmission. Sur route sèche il faut privilégier le mode 2WD (deux roues motrices), plus économe en carburant tandis que le mode 4WD sera préféré sur les routes enneigées ou manquant d'adhérence. La répartition du couple est alors gérée automatiquement entre les trains avant et arrière. Le troisième mode, LOCK, utilisé à vitesse réduite, permet une meilleure maîtrise en cas de conditions d'adhérence particulièrement précaires ou pour se sortir d'un faux pas.

Sur l'ensemble de mon essai, soit environ 2'000 kilomètres composés d'un bon pourcentage d'autoroute et essentiellement en deux roues motrices, j'ai mesuré une consommation moyenne de 7,5 l/100km.

Au volant

La prise en main du C4 Aircross est facile. Au volant je me sens tout de suite très à l'aise d'autant plus que la technique vient au service du conducteur avec, par exemple, l'aide au démarrage en côte ou au stationnement grâce à sa caméra de recul.

Son comportement est sain et les suspensions gomment particulièrement bien les irrégularités de la route. De plus la direction douce et précise ajoute au confort de conduite. Certes, lorsque je hausse le rythme la bête manque un peu d'agilité, surtout en deux roues motrices, mais est-ce vraiment ce que je lui demande ?

Malgré quelques bruits d'air et un turbo qui siffle exagérément lors des montées en régimes, le C4 Aircross reste un très bon compagnon de balade, même lorsque la route devient moins praticable. Pour en tirer le meilleur parti, il ne faut pas hésiter à passer en traction intégrale dès que l'adhérence diminue.

Verdict

Avec le C4 Aircross, Citroën réussi à proposer un SUV élégant, esthétique et plein de charisme. Un atout de taille dans un segment où les marques japonaises et coréennes sont très présentes, mais avec des modèles souvent assez fades.

Dernier arrivé dans le monde des SUV compact, Citroën soigne sa présentation et offre un produit de qualité qui devrait lui permettre, grâce à la C4 Aircross, de prétendre à sa part de gâteau. Une des clés du succès pourrait être le prix. Si la version Essence 1,6 l 2WD est disponible dès CHF 30'200.-, il faut compter CHF 40'500.- minimum pour la motorisation 1.8 HDi 4WD et CHF 50'030.- pour la version « Exclusive » toutes options que j'ai testée.

Prix et options - Citroën C4 Aircross 1.8 HDi 150 4WD « Exclusive »

Prix de base : CHF 43'200.-

Peinture métallisée : CHF 830.-

Toit vitré panoramique + barres de toit : CHF 1'000.-

Système de navigation : CHF 2'600.- □

(écran couleur tactile, disque dur 30Gb, fonction Jukebox, caméra de recul)

Pack Cuir (Pack P4) : CHF 2'400.- □

(garnissage cuir noir, sièges chauffants, sièges électriques)

Prix TOTAL : CHF 50'030.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de ce Citroën C4 Aircross.

A lire aussi

Essai - Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

Essai - Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une main de fer dans un gant de velours

Premier contact - Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

Essai - Citroën C3 : Tutti rikiki, mais elle a tout d'une grande !

Reportage - 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

Premier contact - Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une nouvelle Déesse est née

Essai - Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

Essai - Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai - Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Nouveauté - Citroën DS3 Cabrio

Présentation - Citroën Numéro 9

Genève 2012 - Citroën C4 Aircross

Genève 2012 - Citroën DS4 Racing Concept

Présentation - Citroën DS4 Racing Concept

Nouveauté - Citroën C1

Nouveauté - Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 - Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 - Citroën DS5

Genève 2011 - Citroën DS4

Genève 2011 - Citroën DS3 Racing



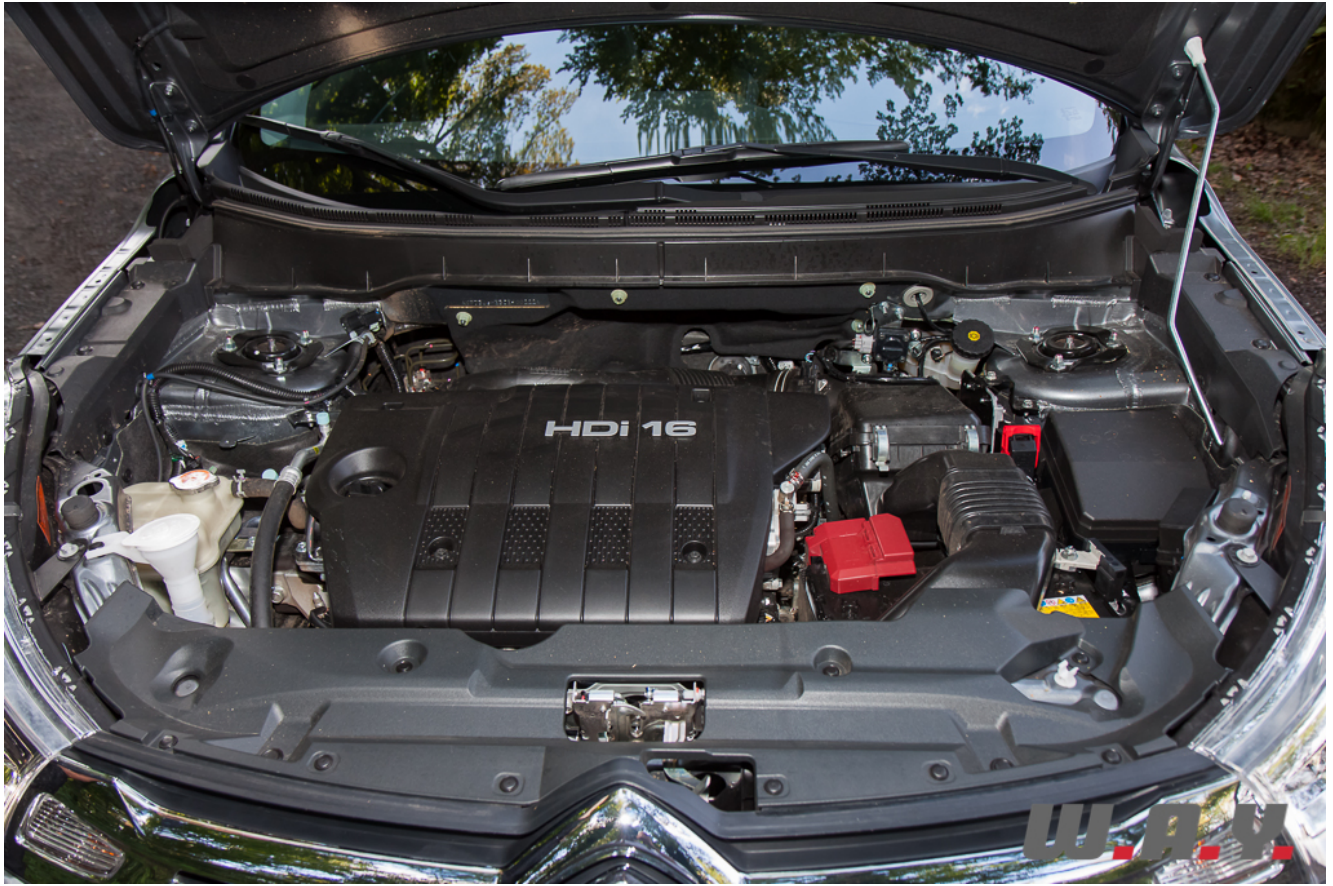
W.A.Y.



W.A.Y.















W.A.Y.



W.A.Y.



