Essai – Citroën C4 Cactus : Une personnalité piquante !

Après une première prise en main au pays des tulipes, Wheels And You vous propose un essai complet du nouveau Citroën C4 Cactus, un produit décalé et ludique.

- 4 cylindres diesel, 1’560 cm^3
- 100 CV à 3’750 t/min
- 254 Nm à 1’750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 184 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.7 sec.
- Poids : 1’130 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’157 x 1’729 x 1’490
- Conso. mesurée : 4.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 89 g/km (A)
- dès CHF 27’100.-, mod. essayé: CHF 29’450.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Difficile de définir une catégorie de véhicule pour le Cactus. A mes yeux, il se situe à mi-chemin entre un monospace et un crossover avec en plus une petite touche fun qui pourrait lui valoir un titre de voiture ludique. Le constructeur le place dans le segment C, les véhicules compacts, et c'est clairement son créneau avec un style original détonnant.

Si lors de notre premier contact mon collègue était resté plutôt septique concernant les lignes extérieures, je suis pour ma part totalement fan, ne ressemblant en rien à la concurrence et apportant un peu de gaité dans le paysage automobile.

A l'extérieur

Justement avec son look hors du commun, les teintes flashy comme le jaune et le rouge lui vont particulièrement bien. Toutefois, pour l'occasion j'hérite d'un modèle blanc perle nacré combiné à des Airbump couleur chocolat. Dans l'absolu ça donne à notre Cactus un air élégant. Il s'agit d'une édition spéciale pour le lancement, le modèle Shine Edition Moonlight. Du coup, on retrouve de série les jantes 17 pouces « Cross » biton.

Sa bouille avant toute en rondeurs, sa signature LED au-dessus des feux de route, caractéristique de la gamme Citroën actuelle, ainsi que les doubles chevrons qui trônent fièrement au centre confèrent au Cactus une apparence plutôt sympathique, voire rigolote. Il pourrait tout droit sortir d'un dessin animé que je ne serais pas surpris. La ligne de toit plutôt basse renforce le côté compact de l'engin. Ce sont les barres de toit plutôt proéminentes et les passages de roues généreux qui me font penser à un monospace ou un SUV.

Bien évidemment l'originalité vient surtout de la présence des Airbump sur les portes. Ces espèces de gros bumper sont là pour protéger la carrosserie des aléas du quotidien, notamment les inévitables coup de portières. Ils sont conçus en TPU (Thermo Plastique Uréthane) et renferment des capsules d'air qui amortissent les chocs jusqu'à 4 km/h. J'aurai bien appuyé dessus lors de mon essai, c'est vrai que ça apporte une protection indéniable mais pour moi ils renforcent surtout le look unique du Cactus. A l'arrière c'est plus sobre, mais comme à l'avant on retrouve une partie en Airbump, question de conserver le style de l'ensemble.

A l'intérieur

Au moment de pénétrer à bord du Cactus je suis immédiatement surpris par la conception des sièges. Ils ont plus l'apparence de mon canapé que ce que nous avons l'habitude de trouver dans une voiture. D'ailleurs, ça se confirme au moment de s'installer tant leur confort est excellent.

Deuxième surprise : l'ambiance cosy, toujours dans l'esprit d'un salon et la planche de bord ultra épurée. En fait elle se compose de deux écrans au look de tablettes et uniquement de quelques boutons, le minimum nécessaire. Le tout arbore un style chaleureux et original, participant au bien-être à bord du Cactus, c'est une véritable réussite.

En option (CHF 900.-) sur notre voiture d'essai, le grand toit panoramique vitré ne dispose pas de store pour vous séparer de la lumière extérieure. Il jouit toutefois d'un traitement Haute Protection Thermique. Exclusivité mondiale du constructeur français, ce principe protège aussi bien du chaud que du froid et permet de gagner un peu de poids sur l'ensemble. Comme le disait mon collègue lors de notre premier contact avec le C4 Cactus, c'est d'ailleurs aussi dans ce but que les vitres arrière ne s'ouvrent pas totalement, se contentant de s'entrebâiller, et que la banquette arrière se rabat d'une seule pièce. Est-ce aussi pour cela qu'il n'y a pas de miroir de courtoisie côté passager ? Ou alors cela signifie que le Cactus s'oriente plus vers une clientèle féminine et que la place de Madame est derrière le volant, là où le pare-soleil dispose justement d'un miroir ? Ces petits détails peuvent paraitre surprenants, moi je mets ça sur le compte de l'originalité de la voiture.

Revenons aux écrans : le premier situé derrière le volant affiche principalement la vitesse et le niveau de carburant. Point de compte-tours par contre. On y retrouve également les indications du régulateur de vitesse ainsi que les conseils Eco Driving avec la suggestion du rapport. La part belle est fait à la lisibilité, c'est simple mais efficace.

Au centre du tableau de bord, le deuxième écran d'une taille de 7 pouces. En fait, il s'agit là vraiment d'une tablette qui vous permet de gérer toute l'interface avec la voiture. Si le contenu est standard, c'est à dire multimédia, navigation, climatisation, téléphone Bluetooth, etc., c'est plutôt son fonctionnement qui est

original. Totalement tactile, l'environnement se manie comme un smartphone en appuyant et glissant vos doigts au travers des différents menus. C'est très ludique mais demande un peu plus de concentration et d'attention. Le maniement n'est pas toujours évident et votre regard a régulièrement tendance à pointer sur le contenu. Il faudra donc en laisser la gestion à votre passager ou alors privilégier une utilisation à l'arrêt. D'ailleurs certains menus ne sont pas disponibles en mouvement. Pour améliorer cela, il aurait été judicieux de rapporter quelques informations sur le premier écran, comme par exemple les indications de direction du GPS.

Je noterai encore la fonction Citroën Multicity Connect qui, au travers d'une connexion 3G indépendante de votre téléphone, vous permet d'accéder à toute une série d'applications à l'instar de votre smartphone. La connexion se fait au moyen d'une clé USB qui s'insère dans les ports disponibles sur la console ou dans la boîte à gants.

Malgré la taille plutôt compacte du Cactus, seulement 4.16 mètres de long, ce dernier dispose d'un empattement généreux de 2.60 mètres proposant ainsi une excellente habitabilité pour tous les passagers. Comme je vous le disais au préalable, l'assise est très confortable, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, et vos occupants disposeront d'un bon espace pour les jambes. Parlons encore du coffre qui propose un volume de 358 litre. C'est correct pour un véhicule compact, mais en-deça de ce qu'offrent le Renault Captur ou le Peugeot 2008.

Sous le capot

Le Citroën C4 Cactus est proposé avec trois motorisations essence et deux diesel. Pour mon essai, je dispose d'un modèle équipé du moteur BlueHDi 100 avec une boîte manuelle 5 rapports. Ce quatre cylindres diesel développe 100 CV à 3'750 t/min pour un couple de 254 Nm à 1'750 t/min. Cette mécanique offre une puissance suffisante, un bon agrément de conduite, mais je la trouve cependant un peu bruyante à mon goût. Normal pour un diesel me direz-vous. Mais j'ai quand même connu plus discret. Personnellement j'opterai pour le nouveau 3 cylindres essence qui semble être une petite merveille de technologie.

Pour revenir sur notre BlueHDi, je relèverai son excellente sobriété. Tout au long de mon essai j'aurai mesuré une moyenne de 4.9 l./100km, tout cela sans me

gêner pour solliciter les ressources du moteur. Certes c'est au-dessus des données constructeur, seulement 3.4 l./100km en cycle mixte, mais c'est très correct pour un véhicule de cette taille. Cette performance est à mettre au crédit de son poids contenu, seulement 1'130 kg.

Au volant

Confortablement installé, me voilà parti pour deux semaines au volant de ce Cactus. Le petit moteur diesel répond parfaitement aux sollicitations et au fil des kilomètres, j'arriverai même oublier sa sonorité peu plaisante.

La boîte de vitesses à cinq rapports dispose d'un maniement plaisant et son efficacité est sans faille, comme c'est habituellement le cas chez Citroën. C'est marrant, j'aurais bien vu une transmission automatique sur une telle voiture, mais à en croire les dires de mon collègue lors de notre premier contact, celle qui est disponible sur certaines motorisations n'apporte pas vraiment d'intérêt.

Tant en ville que sur autoroute ou sur une petite route de campagne, le comportement routier du Cactus est excellent. Là encore, c'est généralement une marque de fabrique de la marque aux doubles chevrons et le Cactus ne déroge pas à la règle, quel plaisir. La saison hivernale approchant lors de mon essai, mon véhicule disposait déjà d'une monte en adéquation. Du coup, j'aurai quand même noté quelques prises de roulis exagérées et des bruits de roulement un peu désagréables. Rien de dramatique non plus, l'excellent châssis prend le dessus sur ces défauts et tout cela laisse présager un sans faute ou presque avec les roues d'été.

Les jours passent, je prends beaucoup de plaisir au volant du Cactus et son originalité lui confère un capital sympathie unique. Voilà vraiment un véhicule qui vous permettra de vous différencier dans la circulation de tous les jours.

Verdict

Plaisant à regarder, en tout cas à mes yeux, plaisant à conduire, une habitabilité généreuse, je l'admets le Cactus a su me piquer au cœur. Je félicite tout particulièrement Citroën qui a osé concevoir et produire un véhicule différent.

Mais alors pourquoi ne pas repousser encore un peu plus loin les limites ? Bien évidemment une version 4×4 pourrait être très intéressante pour notre pays, mais si je devais donner un conseil aux designers, je leur dirais de réaliser un Cactus cabriolet. Vous me prenez pour un fou, non ? Mais laissez aller votre imagination et repenser à la mythique Méhari… On remplace le toit du Cactus par une simple toile, on supprime les montants supérieurs des portes ainsi que les fenêtres, et voilà le tour est joué, on obtient une réinterprétation moderne de sa glorieuse ancêtre. Je suis sûr que maintenant vous commencez à comprendre mon délire. Reste à espérer que les dirigeants de la marque succombent à ma suggestion.

Niveau tarif, le C4 Cactus n'est de loin pas piquant puisqu'il débute à CHF 18'150.- pour l'entrée de gamme équipé du moteur essence 1.2 VTi en finition « Start ». Le haut de gamme, la finition « Shine » qui dispose d'un équipement ultra complet, culmine à CHF 27'300.- pour la motorisation 1.6 e-HDi 90 avec la boîte automatique ETG6.

Vous l'aurez compris, le Citroën C4 Cactus offre un bon rapport qualité/prix avec en bonus un look original. Après bien sûr, on aime ou on n'aime pas, mais si tout comme moi vous aimez, vous auriez tort de ne pas succomber.

Prix et options – Citroën C4 Cactus 1.6 BlueHDi 100 Shine Edition

Prix de base : CHF 27'950.-

Finition Shine Edition « Moonlight » : CHF 200.-
(Blanc Perle Nacré, Airbump Chocolate)

Toit vitré panoramique Haute Protection Thermique : CHF 900.-

Citroën eTouch : CHF 400.-
(Citroën Appel d'Urgence Localisé, Citroën Appel d'Assistance Localisé, Carnet d'entretien virtuel, Eco Driving)

Prix TOTAL : CHF 29'450.-

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de ce Citroën C4 Cactus, ainsi qu'à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour la logistique.

A lire aussi

Essai – Citroën DS3 Cabrio Racing : Chevaux et cheveux au vent

Premier contact – Citroën C1 : Ludique et espiègle !

Premier contact – Citroën C4 Cactus : Un Cactus au milieu des tulipes

Essai – Citroën Grand C4 Picasso : L'artiste en serait fier !

Essai – Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

Premier contact – Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

Essai – Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

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

Présentation – Citroën C4 Cactus Airflow

Présentation – Citroën C-XR Concept

Présentation – Citroën DS 6WR

Présentation – Citroën Cactus

Présentation – Citroën DS3 Cabrio Racing

Présentation – Citroën Wild Rubis

Nouveauté – Citroën C4 Picasso

Nouveauté – Citroën C3

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

GE·701608
WWW.CITROEN-GENEVE.CH
W.A.Y.

CITROËN
GE·701608
W.A.Y.

airbump

GE·701 608
WWW.CITROEN-GENEVE.CH

AIRBAG
17°C
14:04
19.0

17°C
SAM
19
Infos Trajet 1
4.9 l/100
427 km
53 km/h
Reset

18°C
ONE FM
19
AUTO A/C
13:55
..(TOLOCHENAZ)
18°C
BEAT
19
AUTO A/C
13:55
Infos instantanées
390 km
-- l/100
0 min 0 s
ECO OFF
Stop & Start
P OFF
Aide au stationnement
18°C
DROPS
19
AUTO A/C
13:55
Infos Trajet 1
4.8 l/100
427 km
53 km/h
Reset
ECO OFF
Stop & Start
P OFF
Aide au stationnement
18°C
WHEN THE
13:55
AUTO
A/C
19.0
AUTO

GE·701608
W.A.Y.

GE·701608
W.A.Y.

GE 701 608
W.A.Y.

GE 701 608
W.A.Y.

W.A.Y.

CACTUS
W.A.Y.

W.A.Y.

17°C
ONE FM
19
AUTO A/C
14:13
Infos Trajet 1
4.9 l/100
427 km
52 km/h
Reset
ECO OFF
Stop & Start
P OFF
Aide au stationnement
W.A.Y.

18°C
19 AUTO A/C
13:55
ONE FM
Source
FM
LIST
Mémoire
107.20 MHz
RDS
TXT
18°C
TOYE LO
19 AUTO A/C
13:59
Coyote Series
Michelin Trafic
TripAdvisor
Carburant
Guide Michelin
MyCitroën
PAUSE
CRUISE
18°C
ONE FM
19 AUTO A/C
13:57
Coyote Series
Michelin Trafic
TripAdvisor
Carburant
Guide Michelin
MyCitroën
W.A.Y.

W.A.Y.

GE·701608
W.A.Y.

GE·701608
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 701608
W.A.Y.

GE·701 608
W.A.Y.