

# Essai - Citroën ë-C4 : Des chevrons 100% électriques

*Présentée en 2020 et lancée dans la foulée, Citroën propose une berline totalement électrique dotée de 5 places. Pour la troisième génération de sa fameuse C4 et dans le but de répondre aux attentes du marché, la marque se devait de présenter une version à électrons.*



- Moteur électrique synchrone
- 100 kW (136 ch)
- 260 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'655 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'360 x 1'800 x 1'520
- Conso. mesurée : 20 kWh/100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub>: 0 g/km (A)
- dès CHF 32'900.-, mod. essayé CHF 44'400.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

La transition arrive et plus que jamais, d'un point de vue climatique et

énergétique, les véhicules électriques ont le vent en poupe. Avec 7.5% des ventes en Europe sur 2021, cette motorisation affiche une progression majeure dans un secteur toujours en difficulté.

Voyons ce que la marque aux chevrons propose dans un segment de plus en plus fourni.



## ***A l'extérieur***

Pour sa troisième génération, Citroën a pris le parti de faire évoluer le design et d'adopter un style différent. Bien entendu, tendance oblige, le résultat se rapproche d'un crossover au gabarit relativement restreint, toutefois le constructeur français qualifie cette ë-C4 de berline.

A l'avant, si les phares arborent une optique fine, la calandre se montre massive et le pare-chocs se fond avec la carrosserie. A l'arrière, c'est une autre histoire avec un aileron qui vient couper la lunette alors que, d'un point de vue aérodynamique, cet élément est inutile vu le public visé et les spécifications de notre modèle d'essai. Idem avec les jantes de 18 pouces qui confèrent au modèle un style plus aérien et sportif.

L'ensemble est cohérent même si je regrette un peu le manque d'audace du constructeur car dans le fond, la version électrique ne diffère pas du moteur thermique.





## ***A l'intérieur***

L'accès est aisé et l'espace généreux aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Les réglages sont commodes et je note une asymétrie entre le siège gauche « électrifié » et le droite, manuel. L'écran tactile de 10 pouces trône au centre de l'écran et il permet d'accéder à plusieurs fonctions comme la radio, mais aussi certains paramétrages du véhicules.

Le confort est bon mais sur l'autoroute, je trouve le niveau sonore un peu élevé alors que le bruit lié au freinage ou à l'accélération est discret. Pourquoi je mentionne ce point ? Parce qu'il arrive qu'à bord d'une voiture électrique les passagers puissent entendre comme un sifflement lorsque que le conducteur met le pied au plancher.

Au niveau de l'instrumentation, les différents écrans offrent une bonne lecture et la position de conduite permet d'avoir une vision suffisante, sauf à l'arrière. Cet aileron en plein milieu du pare-brise arrière obstrue 50% de la vision... heureusement, il y a une caméra de recul incluse dans cette finition « Shine » mais ça reste gênant, y compris en dehors des manoeuvres car cet aileron coupe en deux la lunette arrière.

Bref, à l'exception de cette fausse note, l'assemblage et les matériaux offrent un ensemble cohérent et le ressenti est positif.





## ***Sous le capot***

Comme toujours, le capot recèle pas mal de câbles et de composants électroniques au point que parfois, je me demande même si les constructeurs ne cherchent pas à reproduire quelque chose qui ressemble au compartiment moteur d'une voiture thermique. Mais bien entendu, pas de moulin traditionnel sous le capot de cette ë-C4 100% électrique à traction.

Techniquement, Citroën a opté pour un moteur électrique synchrone d'une puissance de 136 ch (100 kW) et d'un couple de 260 Nm. Toutefois, la marque offre un « mapping » pour la configuration du moteur en fonction du mode de conduite : sport, normal et éco. Avec le dernier mode, la puissance est limitée à 82 ch et le couple à 180 Nm.

Ces différents modes vont s'avérer essentiels pour l'autonomie de ma ë-C4...



## ***Au volant***

Désormais, tout ou presque est ordinaire dans une voiture électrique. Les réglages du siège et des rétroviseurs sont rapides et j'appuie sur le bouton Start pour mettre sous tension la grosse pile de 50 kWh. D'ailleurs, premier point qui me laisse perplexe : ce n'est pas énorme, surtout pour une berline qui pèse plus de 1'500 kg.

Quand on essaie plusieurs voitures par an, il y a des réflexes et des habitudes qui

sont rapides à prendre. Parfois, les choses se jouent à quelques détails et ils peuvent être très agaçants. Par exemple, devoir chercher la manette et comprendre que sur le même axe de boutons, le P signifie bien Parking mais les autres sont simplement des indicateurs (pas de boutons) pour R, N et D, ce n'est pas très ergonomique. Enfin, le B c'est pour Brake au niveau de la récupération de freinage... bref, il est temps de mettre les électrons en ordre de marche.

Comme mentionné, le confort est au rendez-vous et les suspensions offrent un amortissement idéal pour des déplacements fréquents en ville ou en dehors. En revanche, du côté de la direction, je ne suis pas impressionné car, à mon goût, elle est beaucoup trop floue. Pour ce qui est des accélérations ou des relances, ça dépend beaucoup du mode sélectionné. Bien sûr, en mode Sport, les accélérations sont franches et linéaires alors qu'en mode Normal, c'est déjà un peu moins dynamique. A l'inverse, le mode Eco influence tous les paramètres et la voiture accélère aussi vite que ma grand-mère dans sa chaise roulante.

Bien entendu, l'impact sur la batterie est immédiat et donc l'autonomie est très variable. Ce n'est pas un détail et prévoir un voyage d'une traite de 140 km (Lausanne-Aoste) au travers du tunnel du Grand-Saint-Bernard juché à 1'918 mètres, c'est usant pour les nerfs, même en mode Eco. Au pied de la montagne, la jauge indique encore 75% de réserve avec une consommation moyenne d'environ 18 kWh en roulant entre 100 et 120 km/h. Cependant, dans la montée et en étant très doux sur la pédale d'accélération, la consommation s'envole à plus de 40 kWh et quand j'arrive au bout du tunnel, la batterie affiche une réserve d'environ 33% avec encore une autonomie projetée de seulement 50 km. Heureusement, la descente verticale de 1'300 mètres jusqu'à Aoste permet de gagner de précieux kilomètres et, à l'arrivée, l'ordinateur affiche 110 km de réserve.

Au-delà de ce stress, la marque offre une voiture munie de quelques gadgets bienvenus comme cet étui à tablette accroché sur le tableau de bord côté passager. Les prises USB/USB-C ainsi qu'un chargeur sans fil sont aussi là pour nourrir nos compagnons électroniques. Enfin, un coffre facilement accessible est muni d'une trappe pour ranger ce maudit câble qui ne s'enroule jamais comme souhaité. A quand un constructeur qui mettra un enrouleur intégré au coffre ou depuis la trappe à essence ?



## **Verdict**

Globalement, la mission est réussie, mais cette ë-C4 devrait bénéficier de 2 ou 3 options complémentaires au niveau de l'autonomie car 50 kWh pour une berline de 5 places, c'est un peu juste. De plus, des petits détails sont agaçants, comme ce manque de luminosité au niveau de la prise électrique ou encore des boutons ou manettes qui ne répondent pas toujours positivement aux sollicitations.

Autre frein à l'adoption de tels véhicules, toutes marques confondues, c'est la stratégie des opérateurs de systèmes de recharge. Par exemple, toutes les bornes à Aoste appartiennent à Duferco Energia SpA et si les instructions semblaient simples de prime abord, j'ai passé plus d'une heure à chercher une solution pour pouvoir recharger ma ë-C4. Je précise que pour ce faire, j'ai dû créer un compte via l'app la plus pourrie qu'il m'a été donné d'utiliser (et j'ai un iPhone depuis 2008). Vous imaginez faire un voyage et de devoir créer un compte à chaque fois que vous tombez sur une borne avec un nouvel opérateur ? Moi pas.

Le mouvement est bien lancé et Citroën offre une familiale dans l'air du temps avec un moteur 100% électrique. Même si elle n'est pas exempte de défaut, cette ë-C4 offre un ensemble cohérent dans un environnement très concurrentiel.



### **Prix et options - Citroën ë-C4 Shine**

**Prix de base : CHF 40'400.-**

**Peinture "Bleu Iceland" : CHF 950.-**

**Highway Driver Assist : CHF 250.-**

**Ambiance "Hype Black" : CHF 2'800.-**

**Prix TOTAL : CHF 44'400.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Citroën Suisse (Stellantis) pour le prêt de cette Citroën ë-

C4, ainsi qu'au garage Emil Frey Automobiles Renens pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

Essai - Citroën C3 Aircross PureTech 130 : Du monospace au SUV, de Picasso à Aircross

Premier contact - Citroën C3 Aircross : Le "friendly" SUV urbain

Essai - Citroën Space Tourer : En cas de triplés



Essai - Citroën C3 Pure Tech 110 : Décalée et dans le vent

Technique - Grip Control : Traction optimisée sur Peugeot et Citroën

Essai - Citroën E-Mehari : La renaissance plutôt osée

Premier contact - Citroën C3 : Le best-seller Citroën est de retour

Essai - Citroën C4 Cactus : Une personnalité piquante !

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

Nouveauté - Citroën C5 X

Présentation - Citroën C4 & ë-C4

Nouveauté - Citroën C3

Nouveauté - Citroën C4 Cactus

Nouveauté - Citroën C3 Aircross

Nouveauté - Citroën C5 Aircross

Présentation - Citroën C-Aircross Concept

Nouveauté - nouvelle Citroën C3

Nouveauté - Citroën C4 Picasso et Grand C4 Picasso

Présentation - Citroën E-MEHARI

Présentation - Citroën Aircross

Nouveauté - Citroën DS 5

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



