

# Premier contact - Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

*A quelques jours de son arrivée en concession, Wheels And You a pris le volant en avant-première du nouveau Citroën C4 Aircross sur les routes du Beaujolais.*



- 4 cylindres, 1'590 cm<sup>3</sup>
- 115 CV à 6'000 t/min
- 154 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 184 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.3 sec.
- Poids : 1'380 kg
- Conso. mixte : 6.0 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 139 g/km (C)
- dès CHF 30'200.-

---

Texte et Photos : Sébastien Morand

---

Le message du Directeur Général de Citroën, M. Frédéric Banzet, est très clair : la stratégie de la marque s'oriente principalement sur deux axes, la montée en

gamme et le développement du marché mondial. Ces objectifs sont en bonne voie avec le succès de la ligne DS ainsi que l'augmentation des ventes hors Europe en 2011, 33% de la production, soit plus 10 points en dix ans. Mais les modèles Premium que sont la DS3, la DS4 et la DS5 ne sont pas les seules armes du constructeur. En effet, avec le C4 Aircross qui nous intéresse aujourd'hui, Citroën répond à une demande de plus en plus forte en proposant un SUV compact qui mélange sportivité et élégance, sans oublier le confort, tout ce qui représente l'ADN de la marque aux doubles chevrons. Et si ce segment est très dynamique en Europe, il l'est encore plus dans des régions comme l'Amérique Latine, la Chine et la Russie, des marchés qui intéressent tout particulièrement le constructeur français.

## ***Esthétique***

Les formes du Citroën C4 Aircross s'inspirent du concept-car Hypnos présenté en 2008 à Paris, avec son imposante face avant qui est certes moins torturée sur la version définitive. Les immenses ouïes disposées sous les phares, eux aussi plus conventionnels, ont été remplacées par la signature LED qui nous rappelle celle de la DS3 et de la nouvelle C1, alors que la calandre se présente toujours sous la forme d'une double structure chromée qui se finalise dans sa partie centrale sous les traits de l'emblème Citroën. Basé sur le Mitsubishi ASX, c'est en l'observant de profil que le C4 Aircross ressemble le plus à son cousin asiatique sans que cela ne saute aux yeux non plus. D'ailleurs, je pense que sans avoir connaissance de ce lien de parenté, peu de monde, voire personne, ne le remarquerait. Seuls la partie centrale de l'auto, le toit et les différentes vitres, sauf la lunette arrière, sont communs. Cette dernière, toute en rondeurs, surplombe des optiques dont le design avait aussi été expérimenté sur le concept Hypnos apportant une touche de gaieté au popotin du crossover français. Certes un peu plus banal, il a toutefois le mérite d'afficher son identité Citroën et plus précisément son appartenance à la famille C4 qui s'étoffe avec l'arrivée de ce modèle. C'est un ensemble très élégant, la ligne ramassée et les grandes roues placées aux extrémités conférant au C4 Aircross une image plutôt BCBG sans être trop aguicheur. A bord, l'assise est ferme tout en étant confortable, une marque de fabrique du constructeur. Le volant revêtu de cuir se compose d'une partie inférieure noir brillant qui se retrouve aussi sur les contre-portes et le tableau de bord. Le niveau finition est très correct et la présentation de bonne facture, encore plus sur la version

Exclusive, le haut de gamme. L'équipement de base est ultra complet et vous pourrez encore agrémenter votre véhicule avec quelques options dont le toit panoramique qui, avec sa surface de 1,2 m<sup>2</sup>, apporte un gain de luminosité non négligeable. En proposant un empattement (2,67 mètres) identique à son grand frère le C-Crosser, l'habitabilité est suffisante pour cinq personnes tout en conservant un encombrement extérieur contenu (4,34 mètres). Le volume du coffre est lui aussi intéressant avec une contenance de 442 litres.

### ***Sous le capot***

Niveau motorisation, deux diesels et un essence, tous des quatre cylindres, sont disponibles au catalogue. Ils sont couplés dans tous les cas à une boîte manuelle, cinq ou six rapports en fonction de la déclinaison choisie. Tout d'abord, un moteur essence 1.6 l., en version deux roues motrices uniquement et boîte cinq rapports, qui développe 115 CV pour un couple de 154 Nm. Ce choix sera probablement limité dans notre pays et la clientèle optera plus facilement pour les versions diesel qui, elles, existent en deux et quatre roues motrices avec la boîte six vitesses. Commençons par l'entrée de gamme, un 1.6 HDI d'origine PSA proposant aussi la puissance de 115 CV mais pour un couple nettement plus intéressant de 270 Nm, voire 280 Nm avec la fonction overboost. De plus, ce modèle dans sa version traction avant se veut une référence de propreté dans le segment en affichant seulement 119 g/km d'émissions de CO<sub>2</sub> et 129 g/km en traction intégrale. Un peu plus puissant, le second diesel, un 1.8 HDI, développe la puissance de 150 CV et un couple de 300 Nm. Pour l'importateur suisse, c'est ce moteur en combinaison avec les quatre roues motrices qui devrait représenter la plus grande partie des ventes, environ 60%, dans notre pays. Lors des ces essais, nous avons justement eu l'occasion de conduire les versions diesel, le 115 CV en 2WD et le 150 CV en 4WD. Et si sur le papier le choix se dirige logiquement vers le plus puissant, c'est le plus économique qui m'aura le plus convaincu. En effet le petit 1.6 HDI se montre plus dynamique avec des excellentes reprises donnant une sensation d'agilité. C'est probablement encore plus flagrant du fait des deux roues motrices uniquement. Certes sa sonorité est un peu plus rugueuse à bas régime par rapport au 1.8 HDI mais une fois lancé ça s'estompe. Lors de franches accélérations par contre, le moteur 1.8 tire son avantage alors que le 1.6 donnera l'impression de souffrir un peu. Malgré ce petit

bémol et en pensant à l'utilisation que les clients feront de leur C4 Aircross, c'est bien le 1.6 HDI 115 CV qui se profile comme le meilleur choix à mes yeux. Surtout qu'au moment de rendre les deux voitures essayées, un coup d'œil rapide sur la consommation mixte affichée par l'ordinateur de bord confirme ma préférence. Sur un parcours très similaire, mélangeant autoroute et petites routes de campagne, alors que le 1.8 HDI affichait une moyenne de 8.2 l./100km, le 1.6 HDI s'est montré très sobre avec seulement 6.7 l./100km.

### ***Sur la route***

Deux ou quatre roues motrices, voilà la grande question ! Du moins si l'on opte pour les moteurs diesel. En Suisse, il y a fort à parier qu'une grande partie des clients choisiront la traction intégrale. L'importateur table sur 92% des ventes, surtout que dans cette configuration, la transmission propose trois modes de fonctionnement plutôt intéressants. Un sélecteur placé en retrait du levier de vitesses permettra de passer d'un programme à l'autre, 2WD, 4WD ou LOCK. Les deux premiers sont assez logiques, en 2WD la puissance est exclusivement transmise au train avant pour privilégier la consommation et la conduite économique, alors qu'en 4WD la répartition variera entre l'avant et l'arrière pour atteindre au maximum 50% sur chaque essieu. En mode LOCK par contre, si la répartition de départ est la même, 98% à l'avant et 2% à l'arrière, en cas de nécessité elle peut aller jusqu'à 70% sur les roues arrière. Sur la route en conditions normales, malgré une météo peu favorable au moment de nos essais, la différence 2WD et 4WD est minime. Un peu plus léger et réactif en traction avant, le C4 Aircross semble plus homogène et plus plaisant à conduire en 4WD. Dans tous les cas, ce petit SUV se comporte parfaitement bien sur la route, très peu de prise de roulis, un bon feeling avec une direction précise et pas trop assistée. Malgré ses origines japonaises, le C4 Aircross est une vraie Citroën, confortable et efficace en toute situation. Et même sur le modèle exclusivement deux roues motrices, la tenue de route est excellente amenant encore plus d'agilité à la voiture. Niveau sécurité et assistance à la conduite, nous retrouvons toutes les différentes technologies actuelles avec notamment un direction assistée électrique offrant un très bon ressenti aux commandes de ce nouveau C4 Aircross et le rendant très facile à prendre en main.

## **Verdict**

De nos jours, le choix en matière de crossover est pléthorique et même si Citroën arrive un peu tard sur le marché, le C4 Aircross amène un vent de fraîcheur dans le segment. Avec un équipement déjà bien fourni et une finition standard, le tarif du modèle entrée de gamme, le 1.6 essence, qui démarre à CHF 30'200.-, est très concurrentiel. Pour une version bien équipée, en combinaison avec le moteur 1.8 HDI de 150 CV et la transmission intégrale, l'addition débute à CHF 42'300.-. C'est certes moins flatteur mais ça reste intéressant. Cette diversité de prix permettra de répondre à la demande d'une large partie des clients et pour le 1.6 HDI qui m'a convaincu lors de ces essais, avec l'option quatre roues motrices, comptez CHF 41'000.- pour la finition Exclusive. Oui c'est un peu plus cher que la concurrence venant du pays du soleil levant, mais l'élégance à la française d'autrefois étant clairement de retour sur les nouvelles Citroën, je pense que la différence mérite d'être étudiée.

### **Prix et principales options - Citroën C4 Aircross**

#### **C4 Aircross 1.6 HDI 115 2WD « Séduction » : CHF 35'800.-**

Peinture blanc nacré : CHF 1'130.-

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

Pack Style (Pack P1) : CHF 1'300.-

(jantes aluminium 18", répétiteur de clignotant à LED, marche pied chromé)

Prix TOTAL : CHF 39'230.-

#### **C4 Aircross 1.8 HDI 150 4WD « Exclusive » : 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 l'invitation aux essais presse de ce Citroën C4 Aircross.

### **A lire aussi**

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 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

















