

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

Wheels And You a répondu présent pour un essai à Amsterdam de la dernière Citroën C4 Cactus. Petit tour en ville et grande balade dans le plat pays hollandais au milieu des tulipes sont au programme de ce premier contact.



- 3 cylindres turbo, 1'199 cm³
- 110 CV à 5'500 t/min
- 205 Nm de 1'750 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 188 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.3 sec.
- Poids : 1'040 kg
- Conso. mixte : 4.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 107 g/km
- dès CHF 22'700.-

Texte et photos : Tony da Silva

Pour Citroën, le marché du segment C est figé en terme de design et d'originalité. Par conséquent, la marque souhaite apporter ses compétences et expertises au travers du nouveau modèle C4 Cactus. En deux mots, Citroën souhaite réconcilier l'usage et l'esthétique, rien de moins. Programme ambitieux et en particulier dans ce segment où la concurrence est féroce.

Esthétique

Je me dois d'être honnête et si j'ai modérément apprécié la ligne générale de la voiture, ce n'est pas le cas de mes collègues qui sont littéralement sous le charme de cette berline compacte. Si le bouclier avant me plaît avec une présence forte et une partie arrière qui fait définitivement penser à un SUV, les côtés me laissent perplexes avec ces fameux Airbump sur les portières (disponibles en quatre couleurs). A noter que ces éléments peuvent être personnalisés pour les entreprises avec une couleur inédite et l'impression de votre logo... option qui ne devrait pas manquer d'attirer les gérants de flotte entreprise.

Au-delà d'apporter un style inimitable, ces éléments sont le résultat d'un développement long de 3 ans avec moult brevets à la clé. Objectifs : garantir la durabilité et la fonctionnalité sur une pièce de carrosserie qui est fortement exposée aux éléments météorologiques mais surtout, aux coups de portières de vos voisins dans un parking contigu.

A l'intérieur, mes impressions sont beaucoup plus positives avec notamment l'adoption d'une planche de bord très aérée et pas encombrée de dizaines de boutons. Résultat des courses, une ligne douce, presque zen, avec un écran tactile principal de 7 pouces en standard au centre et un plus petit derrière le volant. Autre élément notable, pas de buse de ventilation à droite mais celles au centre sont asymétriques avec une buse plus grande pour le côté droit.

En bref, même si la ligne extérieure me laisse un peu dubitatif, l'intérieur répond parfaitement aux besoins des clients qui sont à la recherche d'un habitacle plus simple et fonctionnel vis-à-vis de ce qu'on peut trouver habituellement sur le marché.

Sous le capot

Aujourd'hui livrée avec trois moteurs essence d'une puissance de 75 à 82 CV et deux diesel de 90 à 100 CV, nous avons pu tester en avant-première le sixième moteur qui sera disponible dès novembre, soit le e-THP 110 à essence. Ce moteur turbocompressé de trois cylindres en ligne a une cylindrée de 1'199 cm³. Bien que petit, c'est avant tout le résultat d'investissements importants de la part du groupe PSA puisque le programme de développement complet pour la gamme Turbo PureTech (THP) se monte à EUR 893 millions. Sur le plan des performances, ce nouvel engin annonce des prestations plus que satisfaisantes avec une puissance affichée de 110 CV à 5'500/min et un couple de 205 Nm entre 1'750 t/min et 3'000 t/min.

Sur le plan de la consommation mixte et des émissions de CO₂, le constructeur promet des chiffres attractifs avec respectivement 4.7l./100 km et 107g/km. Bien entendu, le tout répond déjà aux normes Euro 6. Seul petit bémol à ce stade, l'engin est livré uniquement avec une boîte manuelle à 5 rapports.

Enfin, le châssis n'est pas en reste puisque c'est pas moins de 200 kg qui ont été retirés vis-à-vis de la C4 grâce à l'adoption de la plateforme 208. A ce niveau de gamme, un tel gain est impressionnant et représente plus de 20% du poids total.

Au volant

L'accès à bord est aisé et les volumes permettent à tous les gabarits de prendre place dans des sièges que j'ai trouvé particulièrement confortables. L'instrumentation est claire et les commandes sont réduites au minimum ce qui apporte réellement un plus au niveau visuel à une époque où les tableaux de bord sont décorés de 30 à 40 boutons et autres molettes. Bien sûr, quelques commandes sont accessibles en direct comme le dégivrage ou la condamnation centrale des portes mais pour le reste, tout passe par l'écran tactile de 7 pouces qui permet de commander le GPS, la ventilation, la radio et bien d'autres choses encore.

Avec une pédale d'embrayage un peu longue à mon goût, je me lance sur un parcours idyllique de 70 kilomètres avec au programme de l'autoroute, des routes nationales et bien entendu de la ville. Pour commencer, grâce à la hauteur de la

voiture, au large pare-brise et au superbe toit vitré panoramique (option à CHF 900.-) la visibilité est excellente et complète, y compris en ville. Ensuite, le trio moteur, boîte et poids offre un ensemble cohérent y compris sur autoroute. A noter, et c'est une première dans un véhicule à moteur thermique, l'absence de compte-tours qui ne permet pas de savoir à combien de tours par minute le moteur fonctionne à 120km/h en cinquième. Je reste persuadé que grâce à l'excellente élasticité du moteur e-THP 110, un sixième rapport aurait encore amélioré l'indice de consommation et en particulier sur un tracé autoroutier. Les relances, accélérations et reprises sont bonnes et prédisposent le véhicule à aborder tous les tracés qu'un automobiliste désire emprunter.

Si la partie moteur ne souffre d'aucun défaut, le châssis est tout aussi bon pour ce segment. Le freinage et les suspensions se déjouent sans problème des ralentisseurs en ville et le niveau sonore reste convenable sans être exceptionnel. Idem pour la lecture des informations sur la conduite via le petit écran placé derrière le volant : vitesse, jauge à essence, kilométrage et enfin, suggestion de passage de rapport sont des éléments qui sont clairement indiqués et parfaitement visibles en un coup d'œil.

Seule contrariété de l'essai pendant que je suivais l'itinéraire du GPS, c'est que quelques commandes essentielles comme le réglage de la climatisation ne sont accessibles qu'au travers de l'écran tactile. Cette action implique de quitter la navigation pour procéder à des réglages et même si le guidage audio reste actif, la carte disparaît... un peu ennuyeux en ville ou quand le copilote veut naviguer sur les stations de radio ou régler la climatisation. A noter encore que la réactivité de l'écran n'est pas extraordinaire pour un modèle qui voit le jour en 2014.

Enfin, un dernier test avec le moteur diesel e-HDI 90 m'a permis de tester la boîte Efficient Tronic Gearbox 6 (ETG6). Si je n'ai pas grand-chose à dire sur le moteur, je ne peux que fortement déconseiller cette boîte automatique amorphe et d'un autre temps. Passage des rapports lents, mauvais étagement des six rapports et changement abrupte des vitesses y compris en conduite douce. Bref, c'est à se demander pourquoi après avoir dépensé plus de 800 millions d'Euro pour le moteur avec PSA, Citroën n'a pas tout simplement adopté les excellentes boîtes Aisin qu'on peut trouver dans les Peugeot.

Verdict

Même si je suis toujours aussi dubitatif sur la ligne extérieure de la voiture (les goûts et les couleurs !), force est de constater qu'elle ne laisse pas indifférent et en particulier avec des couleurs électriques comme ce jaune canari ou rouge.

A l'intérieur, sous le sacerdoce louable de la chasse au poids, Citroën a pris des décisions parfois un peu discutables. Par exemple, le système d'ouverture des fenêtres à l'arrière a laissé place à un système à entrebâillement (fini l'inquiétude des enfants qui sortent la tête de la fenêtre). Idem pour la banquette arrière qui se rabat d'une seule pièce. Ces deux choix ont permis de sauver 6 kg sur le système de rabattement et 11 kg pour les fenêtres en plus d'offrir des rangements plus importants dans la portière. Toutefois, je m'interroge sur la pertinence du gain de poids opposé à l'utilité de ces éléments. Bien entendu, ces actions permettent également de diminuer les coûts ce qui a aussi dû faire partie du cahier des charges mais globalement, la qualité des matériaux ne semble pas avoir souffert de ces options stratégiques.

Autre exemple pertinent cette fois : le fait d'avoir ingénieusement intégré l'airbag passager dans le toit a permis de libérer une place importante dans le tableau de bord pour avoir une boîte à gants très accessible et surtout spacieuse, ce qui est essentiel dans ce segment.

Est-ce que tout ces choix malins et originaux permettront à la marque d'atteindre des chiffres de vente ambitieux (10% à 15% du volume total pour 2015) ? Seul l'avenir le dira ! Mais si vous êtes à la recherche d'une voiture originale avec une consommation contenue et dotée de bonnes qualités routières avec un prix attractif, dès CHF 16'300.- pour l'entrée de gamme (hors promotion), la C4 Cactus représente une option intéressante dans ce champ de tulipes stéréotypées.

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 Cactus.

A lire aussi

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 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





W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.V.



W.A.V.









W.A.V.



W.A.Y.





