

Nouvelle C4 Cactus

Par Thierry André



Longue en 2014, la C4 Cactus a toujours alimenté les conversations. Certains adorèrent quand d'autres détestèrent son style ni berline, ni crossover. En présentant la nouvelle C4 Cactus, Citroën met fin au dilemme en la plaçant dans la catégorie des berlines, avec le confort comme promesse. Essai dans le Luberon.

Coup de Crayon

Même si plus de 90 % des pièces sont nouvelles, on remarque encore vite Cactus dans ses lignes générales. Toutefois, l'émancipation de la gamme oblige, elle se voit greffer les attributs stylistiques de la famille comme les chevrons diagonaux intégrés dans les joints chromés des feux de jour. On retrouve les gros projecteurs, qui perdent les protections noires tandis que le contour des antibrouillards rentre dans le catalogue de la personnalisation.

De profil, celui qui devient berline perd ses fameux Airbump tout mis en avant lors de la présentation de la première maquette. Ceux-ci s'affinent, migrant en bas des portières et recevant, via aussi, un insert de personnalisation. On remarque que les barres de toit ont disparu puisque pour ne pas faire d'ombre au nouveau basketteur, la C3 Aircross. En effet, avec 4,17 m en longueur de cache, seulement 2 petits miroirs supportent les 2 voitures. Adieu de designer, le pavillon semble flatter grâce aux montants de carrosseries loques noirs. Côte poque, les feux 30 W LED s'alignent et la grille s'affronte de son large bandeau en bas de hayon.

Comme à l'usage, des écapes font leur apparition pour agrémenter le design. Pour avoir une C4 Cactus unique, le programme de personnalisation permet 21 combinaisons avec 9 tenues de robes associées à 4 variantes pour les robotchans des antibrouillards et des Airbump. Diverses jantes de 16 ou 17 pouces sont proposées dont les très belles Orbs Black, en option. La grille offre seulement 254 lines, comme son prédécesseur, mais pour être agrandi en fonctionnant la banquette arrière.

Vie à bord

Peu de changement en ce qui concerne l'ambiance générale de l'habitacle. Les places avant perdent le concept de pseudo-banquette ou profil de sièges plus conventionnels, tapissés Advanced Comfort, garnis de mousse haute densité. Et, en effet, le confort est au rendez-vous, un din d'œil à l'héritage de la marque dans ce domaine. Côté mobilité, l'ambiance sportivité apportée sur le premier Cactus demeure et s'illustre même une rampe en garnie dans le coffre des matériaux. La boîte à gants de type boîte au contenu. On regrette que l'accoudoir ne puisse pas pivoter son rôle est positionné en amont et trop bas, ainsi que l'impossibilité de régler en hauteur les montants de sécurité ou l'absence totale de poignées de maintien au pavillon. La Cactus, qui conserve ses deux écrans numériques, se met à la page des nouvelles technologies avec le Mirror Screen (Apple CarPlay / Android Auto), le navigateur TomTom Traffic (avec alerte zones de danger) sur l'écran 7", la table copilot, la reconnaissance vocale permet de contrôler les appels et la navigation sans quitter la route des yeux. Pas moins de 12 aides à la conduite sont aussi présentes à bord dont l'aide de franchissement de ligne et de complètes conduite, la lecture et affichage au tableau de bord des panneaux de signalisation, la caméra de recul, l'ouverture et fermeture sans clé ou encore le Park Assist pour des manœuvres parfaites... 5 ambiances d'intérieur sont proposées marant gris et rouge foncé, bleu, noir Nappa ou Alcantara.



Sur la route

L'offre moteur pourrait se contenter des blocs essence dont le très agréable 3 cylindres turbo 130 ch en boîte manuelle à rapport, notre 1er essai. Il est précis et dynamique mais, pourquoi ne dispose-t-il pas de la boîte automatique ? Ce serait la combinaison parfaite. Pour cela, il faudra se contenter du 110 ch, notre second essai, qui ne manque pas d'élégance non plus. Il faudrait réaliser l'essai avec 4 adultes à bord avec bagages pour le pousser dans ses derniers retranchements. Toutefois, à deux, les reprises sont au rendez-vous, tout comme le fameux confort. On nous a annoncé un effet «vingt-cinq ans» que nous avons pu tester à essayer sur de nombreux dos d'âges et cela fut concluant. Pour cela, Citroën a greffé au châssis des suspensions avec barres hydrauliques progressives. Deux barres supplémentaires placées sur la dérive et la compression de l'amortisseur affaiblissent ainsi l'effet rebond d'un amortissement classique. Citroën compte équilibrer les futurs modèles de cette technologie qui nous a démontré ses performances sur les petites routes entre Aix-en-Provence et Forcalquier. Un autre bloc essence de 82 ch fait office d'entrée de gamme berline. Pour les porteurs du Diesel, le Blue HDI 100 est la première offre qui sera complétée, à l'automne, par le 120 ch avec boîte auto EAT6. Live, Full et Shine complètent la gamme des finitions de la nouvelle C4 Cactus qui voit ses tarifs s'échelonner de 16 950 (82 ch Live) à 24 500 (Blue HDI 100 Shine).