

Nouvelle C4 Cactus

Lancé en 2014, le C4 Cactus a toujours alimenté les conversations. Certains adoraient quand d'autres détestaient son style mi-berline, mi-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 remarquera encore "la" Cactus dans ses lignes générales. Elle se voit greffer les attributs stylistiques de la famille comme les chevrons désormais intégrés dans les joncs chromés des feux de jours. On retrouve les gros projecteurs, qui perdent les protections noires tandis que le contour des anti-brouillards rentre dans le catalogue de la personnalisation. De profil, celui qui devient berline perd ses fameux Airbump. Ceux-ci s'affinent, migrent en bas des portières et reçoivent, eux aussi, un insert de personnalisation. On remarquera que les barres de toit ont disparu peut-être pour ne pas faire d'ombre au nouveau best-seller, le C3 Aircross. En effet, avec 4,17 m en faveur du Cactus, seulement 2 petits mm séparent les 2 voitures. Côté poupe, les feux 3D à LED s'étirent et la malle s'affranchit de son large bandeau en bas de hayon. Comme à l'avant, des écopes font leur apparition pour agrémenter le design. Le programme de personnalisation permet 31 combinaisons avec 9 teintes de robes associées à 4 variantes pour les cabochons des anti-brouillards et des Airbump. Diverses jantes de 16 ou 17 pouces sont proposées dont les très belles Cross Black, en option. Le coffre offre seulement 358 litres mais peut être agrandi en fractionnant la banquette arrière.

Vie à bord

Peu de changement en ce qui concerne l'habitacle. Les places avant perdent le concept de pseudo-banquette au profit de sièges plus conventionnels, baptisés Advanced Comfort, garnis de mousse haute densité. Et, en effet, le confort est au rendez-vous, un clin d'œil à l'héritage de la marque dans ce domaine. La boîte à gants de type malle est conservée. On regrettera que l'accoudoir ne puisse pas jouer son rôle car positionné en arrière ainsi que l'impossibilité de régler en hauteur les ceintures de sécurité ou l'absence 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 Car-

Paly / Android Auto), la navigation TomTom-Traffic (avec alerte zones de danger) sur l'écran 7" tactile capacitif. 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'alerte de franchissement de ligne et de somnolence conducteur, la lecture et affichage au tableau de bord des panneaux de signalisation, la caméra de recul, l'ouverture et démarrage sans clé ou encore le Park Assist pour des créneaux parfaits... 5 ambiances d'intérieur sont proposées mariant gris et rouge foncé, tissu, cuir 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 6 rapports, notre 1er essai. Il est puissant et dynamique mais, pourquoi ne dispose-t-il pas de la boîte automatique ? Pour cela il faudra se contenter du 110 ch, notre second essai, qui ne manque pas d'atouts non plus. Il faudrait réaliser l'essai avec 4 adultes et leurs 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 "tapis volant" que nous avons pris joie à essayer sur de nombreux dos d'ânes et cela fut concluant. Pour cela, Citroën a greffé au châssis des suspensions avec butées hydrauliques progressives. Deux butées supplémentaires placées sur la détente et la compression de l'amortisseur effacent ainsi l'effet rebond d'un amortissement classique. Un autre bloc essence de 82 ch fait office d'entrée de gamme tarifaire. Pour les partisans 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, Feel et Shine composent la gamme de la Citroën qui voit ses tarifs s'échelonner de 16 950 € (82 ch Live) à 24 500 € (Blue HDi 100 Shine).

Texte / photo © Thierry ANDR

MAI 2018

LE CONTRÔLE TECHNIQUE À L'HEURE EUROPÉENNE

VOTRE CONTRÔLE TECHNIQUE CHANGE

DÉFAUTS CRITIQUES

COMMENT LES ÉVITER ?

Certains éléments sont faciles à vérifier soi-même. Pour détecter d'éventuelles défaillances critiques, voici quelques exemples des points à contrôler (liste non exhaustive) :

- Les feux stop ne fonctionnent pas
- Pneu entaillé ou excessivement usé
 - Jante gravement déformée ou usée
- Usure excessive des plaquettes ou des disques
 - Mauvaises performances de freinage
 - Fuite ou absence de liquide de frein
- Absence de rétroviseurs
- Fuite excessive de liquide (huile, refroidissement, etc.)
- Direction :
 - Éléments détériorés ou jeu excessif
- Siège conducteur mal fixé ou impossibilité de verrouillage du siège
 - Point d'ancrage des ceintures gravement détérioré
- Risque de chute d'un élément d'échappement
- Carrosserie mal fixée ou endommagée pouvant provoquer des blessures
 - Fêlure, corrosion excessive ou déformation importante d'un élément de châssis
 - Portes ne se ferment pas ou s'ouvrent inopinément
 - Pare-chocs non fixés ou endommagés pouvant provoquer des blessures
- Détérioration du vitrage affectant la visibilité (fissures ou impacts multiples)