

## Citroën C4-X et ëC4-X électrique

## Quand la berline bi-corps s'étire...

Quelques mois après la berline 5 portes, la marque aux chevrons nous propose de prendre le volant de la déclinaison à coffre de la C4. Plus longue et baptisée C4-X, elle nous démontre ses atouts dans la région de Madrid où elle est fabriquée.

**C**itroën continue sa mutation et nous propose une berline tri-corps qui vient se positionner entre la C4 et la grande C5-X. Un type de silhouette peu courante sur les routes françaises, nos compatriotes préférant se tourner vers les berlines 5 portes à hayon, plus pratiques en termes de chargement. Toutefois cette nouvelle venue mixe un peu tous les univers en misant sur le confort d'une sage berline et sur l'aisance d'un SUV, comme le trahit la présence de grosses protections de soubassement noires sur le pourtour de la voiture que quelques inserts de couleur viendront égayer. Si la face avant reste fidèle à la C4 'classique' avec des projecteurs dissimulés sous une protection fumée que la signature de jour en V vient épouser, c'est dans sa longueur de 4,60 m que la nouvelle C4-X se démarque. En effet, la ligne de toit plonge sur une vitre arrière très inclinée qui vient s'échouer sur un élégant petit becquet de coffre. La poupe respire la sobriété, mais les larges feux donnent un peu de fantaisie. Les vitres arrières et la lunette sont fumées sur les versions supérieures. La malle, peu haute et profonde propose 510 litres de chargement. Avec les dossiers de banquette fractionnables rabattus, c'est 1360 litres qui s'offriront à vous. Les pneumatiques de grand diamètre, idéal pour le légendaire confort Citroën, auront droit à des jantes de 18 pouces en alliage (seule l'entrée de gamme Feel se contentera d'enjoliveurs). Les mêmes finitions s'appliquent que vous choisiss-

siez votre C4-X en thermique ou en électrique, ëC4-X, à savoir : Feel, Feel Pack, Shine et Shine Pack. Avec cette malle, l'arrière de cette Citroën tranche radicalement avec celui de sa sœur 5 portes, mais l'ensemble est équilibré et n'affiche pas d'effet "sac à dos".

## VIE À BORD

Comme à l'extérieur, peu d'éléments diffèrent d'une version thermique à la version verte. On retrouve devant le conducteur un petit combiné numérique qui affiche les constantes essentielles de conduite. Toutes ces informations seront également projetées sur un affichage tête haute couleur (de série sur les versions Shine). Nous aurions préféré une projection de ces informations directement sur le pare-brise au lieu de cette lame plastique peu esthétique (dictée pour des raisons de coût)... Au centre de la planche de bord, un large écran multimédia de 10 pouces pourra accueillir la navigation ou dupliquer votre smartphone désormais sans fil. Le passager pourra se divertir avec un astucieux tiroir repose tablette (coques Apple, Samsung ou adaptables en option), sans perturber le conducteur. Le confort Citroën est bien au rendez-vous avec des sièges confortables qui possèdent 15 mm de mousse supplémentaire (à partir du niveau 2 des finitions). A l'arrière, les sièges inclinés à 27° raviront les occupants. Ceux-ci disposeront également d'un espace aux genoux digne d'une limousine grâce à un empat-



tement (distance entre les axes des roues) de 2,67 m. Pour plus de personnalisation, 6 ambiances de revêtement sont proposées, du tissu à l'Alcantara en passant par des cuirs de synthèse ou véritables (cette option). Sur la version électrique, un jonc bleu court sur les contre-portes. Côte sécurité, l'entrée de gamme, Feel, est déjà bien lotie avec la reconnaissance des panneaux, un panel d'alertes, dont la collision, la vigilance conducteur, le franchissement de ligne... En montant en gamme, on trouvera l'aide au stationnement, la commutation auto des feux de route ou le régulateur adaptatif. Un pack grand froid (sièges, pare-brise et volant chauffant) est disponible en option sur toutes les finitions. Notons que sur la version électrique (ëC4-X) une véritable pompe à chaleur réchauffera l'habitacle.

## SUR LA ROUTE

Pour satisfaire l'ensemble des ac-

quéurs, la firme aux chevrons propose d'équiper sa dernière-née de 3 solutions, essence, Diesel et 100% électrique ëC4-X. Attention, l'entrée de gamme Feel, en thermique, se contentera uniquement d'un moteur essence Pure Teck de 102 ch marié avec une classique boîte à vitesses 6 rapports. Les autres versions, Feel Pack, Shine et Shine Pack pourront disposer d'une puissance de 131 ch avec, au choix, un bloc essence ou un Diesel et de la très bien née boîte auto 8 rapports avec palettes au volant.

Concernant la version électrique, celle -ci est disponible sur l'ensemble des finitions et son moteur développe 100 kW (équivalent à 136 ch). Avec une batterie de 50 kWh, la berline peut espérer parcourir 360 km. Pour recharger, on oublie la prise classique à domicile où il vous faudra plus de 30 heures pour raviver la batterie. Préférez l'installation d'une Wallbox de 32 ampères pour effectuer une recharge en

moins de 8 heures. Sur la voie publique, avec un superchargeur, votre nouvelle Citroën pourra reprendre la route après 30 minutes de branchement. Lors de notre essai (nous avons testé la version électrique et la version 130 essence) nous avons préféré la conduite de la version verte, plus homogène et fluide (malgré quelques 300 kilos supplémentaires) et avec une tenue de route accrue par le centre de gravité des batteries et par le système de suspensions à butées hydrauliques progressives (également présent sur les versions thermiques).

Nouvelle C4-X, de 27 650 € (Feel 100) à 38 850 € (BluHDi 130 Shine Pack). Pour ëC4-X, électrique, de 41 900 € à 45 400 €. Notons que 14 marchés ont choisi de proposer uniquement la version électrique.

Tous les essais complets sur [auto-weekend.wix.com/drive](http://auto-weekend.wix.com/drive)

Texte / Photos © Thierry ANDRE

