

Le confort retrouvé

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.

Même si plus de 90 % des pièces sont nouvelles, on remarquera encore "la" Cactus dans ses lignes générales. Toutefois, harmonisation de la gamme oblige, elle se voit greffer les attributs stylistiques de la famille comme les chevrons désormais intégrés dans les jantes chromées 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 tant mis en avant lors de la présentation de la première mouture. 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. Astuce de designer, le pavillon semble flotter grâce aux montants de carrosseries laqués noirs. 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. Pour avoir une C4 Cactus unique, 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, comme son prédécesseur, mais peut être agrandi en fractionnant 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 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. Côté mobilier, l'ambiance maroquinerie apparue sur le premier Cactus demeure et s'offre même une montée en gamme dans le choix des matériaux. La boîte à gants de type malle est conservée. On regrettera que l'accoudoir ne puisse pas jouer son rôle car positionné en arrière et trop bas ainsi que l'impossibilité de régler en hauteur les ceintures 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), la navigation

TomTomTraffic (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 ? Ce serait la combinaison parfaite. 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 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 "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. Citroën compte équiper 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 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 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).