

Citroën C4 Cactus

Ils s'est fait attendre ce C4 Cactus. Son style décalé, entre crossover et berline, fait tourner les têtes sur son passage, tantôt sourires tantôt grimaces. Essai à Amsterdam, là où André Citroën avait ses lointaines racines.

Le C4 Cactus s'adresse à une clientèle qui désire rouler autrement avec un budget contenu. L'avant, tout en rondeurs, est lisse comme un galet. Là où vous pensez trouver les phares se trouvent en fait les feux de jours, fins et acérés. Les projecteurs se trouvent juste en dessous noyés dans la protection du bouclier. Dans sa longueur de 4,16 mètres, on remarque ces grosses pièces plastiques apposées sur le flanc des portières. Appelées Airbump, elles renferment des capsules d'air, évitant ainsi les chocs urbains comme les coups de portières ou autres chariots de supermarché. Les passages de roues se parent aussi de protections pour évoquer un style baroudeur mais, rappelons-le, cette nouvelle Citroën reste une 2 roues motrices.

L'habitacle est assez vaste.

Accoudoir relevé, les deux sièges avant forment ainsi une banquette (seulement possible avec la version boîte robotisée). En face du passager, une grosse boîte à gants prend place. Ceci est possible par le déplacement de l'Airbag qui migre au niveau du pavillon (une première).

Au centre de la planche de bord se trouve un gros écran tactile qui regroupe les informations multimédia, les commandes de clim, la navigation ou encore la caméra de recul. En dessous, trois boutons D, R et N gèrent la boîte pilotée.

Passons à l'arrière. La berline peut emmener cinq passagers confortablement. On pourra être surpris par l'absence d'ouverture des vitres, seuls des compas pourront faire rentrer un peu d'air. Le dossier de la banquette est fixe mais peut s'incliner sans toutefois former un plancher plat. Le coffre s'ouvre lui sur une capacité de 358 litres.

La marque aux chevrons a doté sa petite dernière d'un équipement complet avec, dès le premier niveau, l'aide au démarrage en côte, le ré-



gulateur / limiteur, les rétroviseurs à réglages électriques, les prises USB et 12V et bien sûr, la tablette tactile. Au niveau supérieur, nommée Feel, on a droit à la climatisation, aux barres de toit, aux anti-brouillards avec éclairage d'intersection ou encore le volant en cuir. La version Shine se hisse en haut de la famille et rajoute les jantes alliages, l'allumage des feux, essuie-glace et clim automatique, l'aide au stationnement arrière couplé à la caméra de recul, la navi-

gation ou encore les vitres latérales surteintées. Le Park Assis, pour vous garer sans toucher le volant, est disponible en option.

Citroën poursuit sur sa lancée en proposant, sur les versions essence, un moteur 3 cylindres de 1,2 litre, nommé PureTech. Il se décline en trois puissances, 75, 82 et 110ch. Nous avons pu essayer ce dernier en avant première avant sa commercialisation dans quelques mois. Côté consommation, notre périple en terre hollan-

daise, particulièrement plate, nous a permis de réaliser une moyenne de 5,61 / 100 Km. Pour les diesels, on retrouve le 1,6 e-HDi de 92ch, qui peut recevoir la boîte robotisée ETG6, avec palettes au volant, et le tout nouveau BlueHDI de 100ch.

En essence le C4 Cactus est proposé à partir de 13 950 € (75ch) jusqu'à 21 400 € (110ch Shine Edition). Pour les Diesel, préparez un chèque de 18 900 € (Live) ou un de 22 400 € (Shine).

Texte / Photo © Thierry ANDRE

LES JOURS CONSO
MISQUÀ ANO DE



www.citroen-carstore.fr

CITROËN C4
PureTech 130 S&S