

Citroën C4 Aircross



Le baroudeur est dans le pré

En 2007, le Citroën C-Crosser et son cousin 4007 chez Peugeot, fruits d'une alliance avec Mitsubishi, débarquaient timidement sur le marché des SUV. Aujourd'hui, l'ensemble des acteurs s'engouffre dans ce segment très en vogue. PSA réitère donc sa collaboration avec le constructeur aux diamants, spécialiste des transmissions intégrales, afin de présenter un Crossover plus dynamique et aux lignes actuelles. Vérfions cela dans le Beaujolais au volant du Citroën C4 Aircross.

Dès la conférence de presse, le ton est donné. Frédéric Banzet, directeur de la marque affirme que C4 Aircross est une « vraie » Citroën. En effet la marque aux chevrons s'est impliquée dès le début du projet et cela se retrouve sur les lignes qui reprennent les codes actuels de la gamme. On reconnaîtra aisément cette Citroën avec ses feux leds verticaux qui cernent une large prise d'air surmontée d'une imposante calandre chromée. Le regard acéré assure une certaine confiance et donne à la face

avant robustesse. Les flancs tirés et dynamiques courrent jusqu'aux feux arrières retombants reprenant, eux aussi, le coup de crayon maison. Il faut noter que seul les portières, le pavillon et le pare-brise sont communs à ce trio franco-japonais. Avec ses 4,34m, l'ensemble est très homogène avec des proportions équilibrées au niveau des porte-à-faux. L'empattement de 2.67m profitera à l'habitabilité.

Passons à bord. Si le volant porte la

marque de fabrique du constructeur français, l'ensemble de l'habitacle, notamment la planche de bord, est identique pour les trois constructeurs et respire les standards du pays du soleil levant. Toutefois, les commandes sont bien placées et l'équipement satisfaisant. On peut noter, suivant le niveau de finition, la clim auto, l'accès et démarrage sans clé, une caméra de recul, appréciée lors des manœuvres urbaines ou escapades campagnardes, ainsi qu'un système multimédia regroupant le GPS, le lecteur CD/DVD et les infos radios dont les décibels seront rendus par un caisson de basses. ABS, ESP, Airbags et autres aides à la conduite font parties de la dotation de série. Un large toit panoramique vient apporter un peu de lumière dans un habitacle peu coloré.

Nous choisirons le moteur 1.6 HDI associé à une boîte manuelle à 6 rapports pour ce premier galop d'essai. Cette motorisation très satisfaisante représentera le cœur des ventes. Durant les premiers kilomètres nous laissons les 115 chevaux s'exprimer



sagement sur les roues avant (2WD). La direction assistée électrique se montre douce et précise et est énergivore que si le volant est actif. Nous apprécions le stop & start de série lors des brefs arrêts citadins. Mais qui dit baroudeur dit forcement transmission intégrale. La route détrempée autour des célèbres vignobles nous incite à enclencher le mode 4WD. Celui-ci permet d'harmoniser la puissance entre l'avant et l'arrière suivant la configuration du terrain. Une chaussée enneigée ? On passe la molette sur

LOCK et jusqu'à 70% du couple sera confié sur l'essieu arrière. Toutes ces opérations sur la transmission peuvent s'effectuer en roulant en restant bien au sec... Pour plus de virilité vous pourrez opter pour l'autre diesel de la gamme, un 1.8 de 150ch nippon dont le surplus de puissance n'a pas été forcement significatif lors de notre essai, par rapport au 1.6 HDI maison.

Si seul le look aventurier vous intéresse, sachez que C4 Aircross est également disponible en 2 roues motrices avec ces moteurs diesel mais également avec un 1.6 essence de 115ch.

Fabriqué au Japon aux côtés du Mitsubishi ASX et du Peugeot 4008, C4 Aircross voit ses tarifs s'échelonner de 23200€ (1.6i 115ch 4X2 attraction) à 37200€ (1.8 HDi 150ch 4X4 exclusive).

Texte et photos © Thierry ANDRE