



# C4 2.0 HDi Exclusive - 138 cv

**Adult occupant rating** ★★★★★

**Pedestrian rating** ★★★☆☆ **Child Protection rating** ★★★★★

Test Scores: Front 15 (94%) Side 18 (100%) Belt Reminder 2 Overall 35 Pedestrian 22 (61%) Child Protection 42 (86%)

Le nom de Citroën est lié, irrémédiablement, aux développements technologiques. C'est dans les années 1910 qu'André Citroën se fit connaître en développant les engrenages hélicoïdaux — à chevrons— réputés à l'époque pour leur rendement et leur fonctionnement silencieux. Les premières C4 furent produites entre 1928 et 1930. Leur moteur d'une cylindrée de 1600cc développait 30cv. Depuis, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et au travers des Quinze légères, Deuch, ID/DS, Ami, Dyane, GS, SM, CX, XM, ZX, Xsara et autres C numérotées, l'apport technologique de Citroën s'est toujours confirmé.

Le nom de Citroën est aussi, malheureusement, lié à des fabrications de piètre qualité. Cependant, depuis la venue de la nouvelle C4 en 2004, des efforts considérables ont été réalisés par le constructeur français pour



rester sur le marché devenu nettement plus exigeant au fil des décennies. Et c'est tant mieux ! Sans pour autant négliger le moins du monde les essors dans le savoir-faire. Ces dernières années aussi, des accords de coopérations ont été engagés avec d'autres marques automobiles dont celui déjà signalé dans l'article sur la C1 diesel.

Le moteur 2.0 HDi de la voiture testée mérite quelque regard émerveillé. Depuis 1998, les moteurs common rail HDi (high pressure Direct Injection) apportent deux avantages majeurs pour les clients. Ils réduisent sensiblement la consommation et les émissions toxiques tout en améliorant spectaculairement l'agrément de conduite grâce à leur souplesse inhabituelle. La technologie de la rampe commune est développée en collaboration avec Bosch. Une pompe à haute pression alimente le "rail", sous contrôle électronique indépendant du régime du moteur. Cette astuce permet de délivrer une

Berline familiale	
Prix du modèle testé :	<b>27.850</b> euro
Autonomie :	<b>60</b> litres = <b>870</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> :	<b>183</b> gr/km
Couple maxi :	<b>320</b> Nm à <b>2.000</b> tr/min
Puissance maxi à :	<b>4.000</b> tr/min
Poids : 1.275 kg	Cx : <b>0.30</b> SCx : <b>0.641</b>



pression de 1.350 bar dès les bas régimes. L'injection se fait directement dans la chambre de combustion. La pulvérisation fine du carburant, combinée à la qualité optimale du mélange avec l'air, entraîne une vaporisation immédiate.

Les motoristes ont focalisé leur attention ces dernières années, entre autres, sur l'architecture des moteurs. L'optimisation des épaisseurs des parois et leur rigidité accrue grâce à des nervures précises améliorent les vibrations, tant physiques que sonores tant reprochées aux ancêtres diesels patauds et puants des décennies précédentes. Le poids des pièces en mouvement et les frottements internes ont aussi reçu, eux-aussi, leur part de vigilance. Ces moteurs HDi sont reconnus aujourd'hui comme parmi les plus propres du marché.

Ils ont réduit les émissions des CO<sub>2</sub>, CO, NOx, HC (hydrocarbures imbrûlés), particules et fumées. Les futures évolutions concernent la catalyse

des NOx. Gageons que les autres moyens de transport accomplissent les prouesses que les constructeurs automobiles ont déjà réalisées.

La voiture testée s'est montrée à la hauteur de ce que nous lui demandions. Déplacer deux adultes pour des étapes importantes comportant principalement des nationales et des autoroutes. Nous regrettons seulement que le CD du GPS gouverne seulement le Bénélux à défaut de l'Europe entière par DVD. Ce sera vraisemblablement la prochaine évolution. Par contre, nous avons apprécié les phares adaptatifs qui précèdent le regard dans les nuits noires de France et de Suisse. En ville, ce sont les informations graphiques à l'écran qui nous ont le plus aidés dans les manœuvres. Les rappels sonores correctement localisés complétaient l'assistance.

