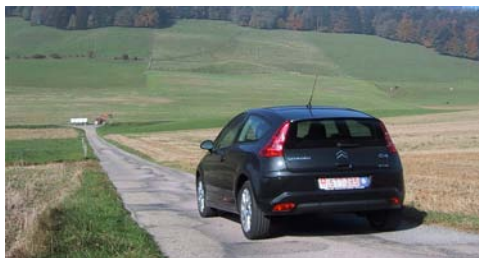
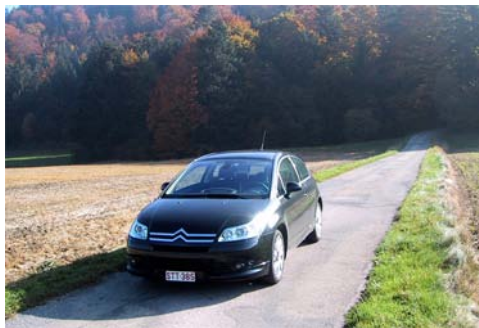




C4 2.0 HDi VTS - 138 cv



Noir Obsidien ! L'obsidienne est une roche éruptive de couleur sombre, ayant l'aspect du verre, dont on fait des bijoux. Il y a de quoi s'esbaudir devant la carrosserie de la C4 VTS ! Tout de noir vêtue, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, la C4 Diesel VTS impose avec ses lignes tendues et rognées au hayon. La C4 coupé est un modèle unique dans la gamme des C4 reprenant cependant la face avant commune aux C4 trois et cinq portes. Citroën l'a redessiné en intégrant les chevrons dans les deux lignes horizontales chromées. Les deux portes latérales, enchâssées dans la faible hauteur de pavillon, sont spécifiques du Coupé, longues, lourdes, avec deux arrêts intermédiaires pour faciliter les introductions dans l'habitacle.

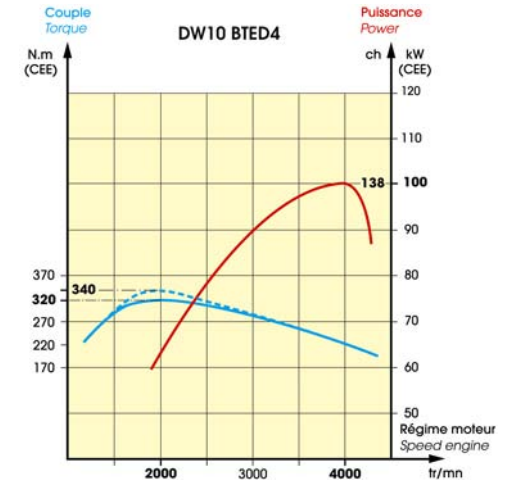
Les grandes jantes en alliage de dix-sept pouces confèrent à la ligne une stabilité qui se confirme sur route, même à des vitesses exclusivement tolérées sur certaines portions d'autoroute allemande. Manifestement, Citroën a revu la C4 en veillant à la perfection de la finition. Le Coupé C4 prodigue sa confiance retrouvée dans son design tout autant que dans le plaisir que l'on savoure en la conduisant.

Dans ce début d'automne clémente, aux températures presque estivales et aux paysages ensoleillés dans leur environnement fauve, nous partons sur les itinéraires d'Helvétie. Nous chargeons le coffre gigantesque de nos bagages, documents, ordinateurs et projecteurs, réservant l'habitacle aux trois adultes et les

quelques collations. Sachant que nous faisons tous les trois plus d'un mètre quatre-vingt-cinq, nous craignons l'entrée du condamné à l'arrière. Que du contraire, le dossier se rabat et le siège du passager s'avance largement pour laisser la place nécessaire à l'accès. Le confort à bord est étonnant pour une sportive. Les loies d'amortissement ont été affermies sur la VTS, facilitant la conduite dynamique. Le train avant accrocheur et la direction à assistance électrohydraulique rendent cette voiture plaisante au quotidien.

Le volant révolutionnaire du C4, à moyeux fixe, intègre un airbag spécifiquement performant pour le pilote, recèle de nombreuses commandes dont celles du régulateur de vitesse et de l'autoradio. Légèrement en retrait, le compteur numérique passe au rouge à l'approche du sursrégime. À droite, les sélecteurs de la climatisation sont placés fort bas, surmontés par celles de l'autoradio. Leurs deux écrans de contrôle sont quelconques en regard du combiné central, futuriste, qui reprend le tachymètre, le solde d'autonomie sur le plein, les compteurs totalisateur et partiel et les témoins de température et de réserve de carburant ainsi que les loupettes de bon fonctionnement du véhicule.

Le moteur de cette VTS est le diesel qui offre des performances et des consommations étonnantes grâce, sans doute, à l'excellente boîte de six vitesses. Les autoroutes allemandes nous ont vus franchir allègrement le cap des deux cents kilomètres par heure. Moins de dix secondes sont nécessaires pour atteindre les cent kilomètres à l'heure. Sur l'ensemble du parcours fait d'autoroutes, de départementales, de quelques viros montagnards et de quelques files à l'entrée des villes, nous sommes restés aux alentours des cinq litres et demi aux cent. La température modérée à l'extérieur nous a permis d'économiser l'airco



Coupé com pact sportif

Prix du modèle testé : **25.240** euros
 Autonomie : **60** litres = **1.030** km
 Émission de CO₂ : **153** gr/km
 Couple maxi : **320** Nm à **2.000** tr/min
 Puissance maxi à : **4.000** tr/min
 Poids : **1.450** kg Cx : **0.28** SCx : **0.680**
 Puissance/Poids : **68,97** kW/t

et la conduite était inconditionnellement respectueuse des conditions de circulation et des limitations de vitesse.

Le modèle dont nous disposions comprenait, en outre de l'impressionnante donne de série, du toit panoramique et des aides au parking avant. Ces deux éléments s'ajoutent à l'ordinateur de bord, le cruise control, les ABS, REF (répartiteur électronique de freinage) et AFU (aide au freinage d'urgence), aux capteurs de pluie et de luminosité, à la fermeture condamnation des portes en roulant, à la détection de sous gonflage des pneus, à la boîte à gants réfrigérée, au parfumeur d'ambiance, au volant réglable en hauteur et en profondeur pour n'en citer que quelques-uns. Les puristes regretteront que le bouchon de réservoir soit à clef. Toutefois, les passages à la pompe sont tellement peu fréquents...