



C4 1.6 HDi Exclusive bmp6 - 110 cv



En 2006, lors du Salon international de New York, le groupe MidWay attribua à la C4 le « World Car design of the Year », distinction réservée au véhicule combinant des qualités d'esthétisme et d'innovation tout en respectant les contraintes industrielles de production. Les nouvelles recommandations pour préserver notre environnement imposent aujourd'hui de choisir nos moteurs avec rigueur. Les thermiques resteront vraisemblablement majoritaires dans les prochaines années. Au cours des dernières décennies, le diesel a connu un taux de pénétration exceptionnel. Sa légendaire solidité, ses consommations réduites, son couple qui procure des accélérations intenses dès les bas régimes ont été sans doute les critères qui ont guidé de nombreux acheteurs vers le gazole.

Les progrès réalisés par les ingénieurs lors de la conception et la fabrication de leurs moteurs doivent être salués. Après une longue période de gros moulins de camion bruyants, fumants et poussiés, il y a quelque trente ans, en 1974, sortait la première petite diesel allemande de cylindrée identique à celle de la C4 récemment testée. Elle affichait alors à peine huit cents kilogrammes sur la bascule, atteignait le cent quarante kilomètres à l'heure et annonçait une consommation théorique de six litres et demi aux cent. Sa puissance et son couple s'élevaient à cinquante chevaux et une centaine de Nm. Aujourd'hui, avec un appétit moins vorace, les mêmes cylindrées animent avec une puissance et un couple largement doublés, des véhicules pesant pratiquement le double. Ceux-ci réalisent des vitesses de pointe qui feraient exploser tous les radars sur les bords des autoroutes.

La C4 Exclusive récemment testée disposait du petit diesel de seize cents centimètres cubes, offrant quand même cent dix chevaux, couplé à la boîte manuelle pilotée à six rapports. La météo quasi estivale nous a permis d'atteindre des consommations étonnantes pour cet équipage de presque quatorze quintaux. Le respect des limitations de vitesse et les trajets importants réduisant les mises à température du moteur expliquent assurément les chiffres réalisés. Sans négliger le moins du monde l'influence de la boîte manuelle pilotée à six vitesses qui invite naturellement à une approche cool et anticipative de la route. Cette trans-mission demande que l'on s'y adapte et que l'on respecte de lever le pied lors des

passages de rapports. En conduite sereine, cela se fait facilement. Lorsqu'on adopte un tempérament plus dynamique, les palettes au volant permettront de choisir soi-même le moment de changer de vitesse afin de synchroniser les mouvements.

L'équipement complémentaire comprend le GPS à écran couleur dont les cartes seront dorénavant enregistrées sur un disque dur, l'aide au stationnement et le filtre à particules. Celui-ci est une des principales causes de pannes dans les nouveaux diesel. Théoriquement, environ tous les milliers de kilomètres, une régénération brûle les particules récoltées lors d'un parcours d'une bonne dizaine de minutes à vitesse stabilisée. L'utilisateur qui conduit régu-lièrement en ville, pour de courts trajets, avec des arrêts fréquents aux feux rouges risque de se voir contraint à la halte forcée à cause d'un pot d'échappement obstrué. Les effets bénéfiques du FAP sont d'ailleurs faibles dans ces circonstances puisqu'il n'est efficace qu'à température.

À l'avenir, le FAP électrique, déjà breveté, grillera les particules grâce à un branchement sur la batterie. En attendant, certains filtres fonctionnent avec des additifs qui autorisent des régénérations moins fréquentes et plus rapides. Les logiciels de maintenance embarqués en diminuent également les exigences. Deux autres sources de pannes plus récurrentes existent encore chez les diésélistes roulant en ville : la vanne EGR (Exhaust Gaz Recirculation) et les injecteurs. Nous en reparlerons dans un prochain article. La différence des tarifs à la pompe, le nombre de kilomètres parcourus annuellement, les charges supplémentaires telles que les assurances, les entretiens ou le prix plus élevé à l'achat doivent aussi guider l'acheteur lors de son choix.

Au-delà de ces considérations, la C4 berline cinq portes se place au niveau de ses principales rivales avec une finition et une qualité perçue exemplaires. Nous n'avons pu lui reprocher que le dessin inhabituel des assises et des dossiers des sièges avant conçus pour accepter les maxicosy. Un creux se manifeste dans la région des lombaires qui nécessite la pose d'un coussin pour assurer un confort sans reproche. Étonnante, l'idée d'un siège pour bébé à la place du conducteur !

Berline familiale

Prix du modèle testé :	27.750 euros
Autonomie :	60 litres = 1.250 km
Émission de CO ₂ du test :	128 gr/km
Couple maxi :	240 Nm à 1.750 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.368 kg
Puissance/Poids :	58,48 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	120 gr/km
CO :	0,119 gr/km
NO _x :	0,218 gr/km
HC + NO _x :	0,240 gr/km
Particules :	0,002 gr/km

