



# C4 2.0 HDi Exclusive bva6 - 136 cv



Citroën nous confiait cette semaine la C4 berline équipée du diesel de deux litres de cylindrée accouplé à une boîte automatique six vitesses. À bord de cette voiture particulièrement homogène, trois adultes sont occupés à préparer leurs interventions au travers de discussions facilitées par le confort, le silence et la tranquillité d'esprit pour le conducteur. Cela, malgré la route particulièrement chargée de cette période de l'année qui voit les vacanciers se déplacer dans tous les sens. Les bouchons ne nous ont pas épargnés lorsque des accidents avaient eu lieu sur la chaussée devant nous. La météo variable nous a fait rencontrer le soleil exigeant l'utilisation du conditionnement d'air tout autant que la pluie battante réclamant l'allumage permanent des phares.

La boîte automatique à six rapports a vraisemblablement largement contribué au plaisir de conduire. Dans les premiers kilomètres, les réflexes typiquement européens de vouloir tout contrôler ont rapidement perdu de leur acuité pour laisser les changements de vitesse s'opérer automatiquement. Loin est le temps des premières automatiques qui ont alimenté les préjugés négatifs à l'encontre de ces systèmes. L'arrivée de l'électronique qui détecte les pensées du conducteur au travers de ses comportements, l'augmentation du nombre de rapports qui correspondent ainsi mieux aux capacités du moteur rendent les boîtes actuelles étonnamment agréables en usage quotidien. Il est bon cependant de noter que le convertisseur de couple réclame de l'énergie pour fonctionner et que ces boîtes restent plus chères à l'achat.

Le principe du « common rail » date des années trente, lorsque des chercheurs de Zurich se sont penchés sur le concept pour des grosses cylindrées, utilisées dans la marine et le chemin de fer. C'est

en 1996 qu'une berline, italienne, équipée du premier diesel à rampe commune était présentée à la presse. La haute pression autorisée par la « rampe —ou sphère— commune » réduisait ipso facto les consommations, et les rejets, d'une vingtaine de pour cent tout en augmentant le plaisir de conduire au gasoil. Auparavant, les conducteurs faisant appel au mazout se faisaient remarquer par la fumée nauséabonde et par le bruit caractéristique qui les accompagnaient. Sur la route, on les repérait de loin et, dans les côtes, ils étaient aussi exaspérants que les Deuchs des années soixante.

Depuis, les déclinaisons de common rail sont nombreuses et les HDi (High Pressure Direct Injection) choisis par Citroën ont conquis le Vieux Continent. Elles ont recours à un système développé par Bosch utilisant une pompe haute pression, indépendante du régime du moteur, qui alimente un « rail » commun à tous les cylindres. La pulvérisation du carburant, particulièrement fine, autorise un mélange idéal avec l'air et par conséquent, une combustion à rendement élevé que l'électronique situe juste au bon moment. L'avantage pour le conducteur est double : agrément de conduite et consommations moindres sont au rendez-vous avec une réduction importante des rejets néfastes !

Le deux litres de la voiture testée s'est contenté d'un peu plus de six litres aux cent alors que nous n'avons pas été attentifs aux consommations. Bien évidemment, le contact était coupé dans les bouchons nous avons veillé à laisser de la place entre le véhicule précédent et nous. Au grand dam de quelques excités qui ne manquaient pas de manifester bruyamment leur désapprobation. Le moteur a récemment vu l'épaisseur de ses parois optimisée, ses nervures en bas de carter rigidifiées

## Berline familiale

Prix du modèle testé :	<b>28.850</b> euros
Autonomie :	<b>60</b> litres = <b>1.000</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> du test :	<b>159</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 :	<b>1.491</b> kg
Puissance/Poids :	<b>67,07</b> kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO <sub>2</sub> :	<b>175</b> gr/km
CO :	<b>0,075</b> gr/km
NO <sub>x</sub> :	<b>0,185</b> gr/km
HC + NO <sub>x</sub> :	<b>0,197</b> gr/km
Particules :	<b>0,003</b> gr/km

et le frottement des segments dans le cylindre réduits. Le poids du bloc, le bruit et les consommations ont ainsi pu être diminués.

La version Exclusive de Citroën propose aussi d'autres aides à la conduite dont on se passera difficilement à l'avenir. Le régulateur de vitesse en est un. Utilisé sur autoroute quand la circulation est fluide, c'est un générateur de tranquillité à lui tout seul. Les commandes au centre du volant à moyeu fixe, en haut à gauche, toujours situées au même endroit, en facilitent l'utilisation. Une seconde fonction, celle de limiteur, sera avantageusement utilisée dans les zones encombrées où les vitesses devraient être scrupuleusement respectées par tous les usagers.

Le NaviDrive, GPS dont la cartographie de l'Europe entière est enregistrée sur un disque dur embarqué est un autre de ces outils qui rendent les déplacements plaisants. L'interface de contrôle a été revue et les menus sont intuitifs. L'affichage de la distance restant à parcourir et de l'heure d'arrivée prévue nous a permis quelques détours, par exemple pour une visite impromptue de château ou pour nous aventurer sur une route départementale plus tranquille. Celle-ci nous aura même fait gagner du temps alors que nous étions avertis d'un accident sur l'autoroute que nous venions de quitter.