



C4 Coupé 1.4 E VTR



Fabriquée à Mulhouse, la C4 aux chevrons métamorphose les Citroën et renoue avec les objectifs d'innovations technologiques chères à André. La qualité et la précision de fabrication en prime. Les exigences de la clientèle ont été entendues et le résultat est surprenant. La C4 est proposée en deux carrosseries, la berline et le coupé. La plateforme partage de nombreuses pièces avec la 307 de chez Peugeot. Le coupé testé est à vocation sportive. Sa ligne est dynamique, agressive avec son hayon descendant tronqué et sa lunette en deux parties. Avantage contre intuitif, les voitures dans le rétroviseur sont coupées au droit des phares. Finis les éblouissements intempestifs, sans pour autant perdre de vue les suiveurs...

Le volant à moyeu fixe surprend au premier abord. Seul le cerceau suit le mouvement des roues. Le cœur comprend les commandes centrales qui restent fixes (radio et régulateur de vitesse) et l'airbag asymétrique de grande contenance protège davantage le thorax. La planche de bord est épurée et étonnamment fonctionnelle, lisible dans tous les cas de figure de la météo. Les écrans sont répartis juste au-dessus du

volant, au milieu du tableau de bord pour la radio et sur la planche de bord au centre pour les compteurs. La C4 est aussi une des rares voitures à atteindre un Cx de 0.28. Associé à une surface frontale limitée, il contient facilement les consommations.

Pour peu que vous restiez attentifs aux économies de carburant, il vous sera aisé de rester loin sous les sept litres aux cent. Le moteur de la voiture testée, le 1400 cc essence, répond déjà aux futures normes Euro IV. Pêchu de seulement 92 cv, il n'a rien d'agressif et avantage plutôt la conduite paisible et anticipative en distillant son couple maximum aux alentours de 3.300 tr/min. Sans craindre non plus les accélérations quand elles sont de rigueur. Le train avant participe à une tenue de route sans faille.

En cas d'urgence, le freinage de la C4 sera stupéfiant d'autant qu'il maintient la voiture dans son cap. Le compromis choisi pour la suspension donne un touché de la route et un confort étonnants. Au volant, on se sent immédiatement à l'aise.

Citroën a repris ce qui se faisait de meilleur dans le segment des berlines compactes, en a fait une synthèse homogène. Voilà des arguments pour séduire le client potentiel.

Des ingénieurs se sont enfin mis à la place des différents conducteurs de l'auto et ont réfléchi au confort et au plaisir de chacun. Une petite patte se déploie des dossiers des fauteuils avant pour retenir la ceinture de sécurité à portée de main. Élémentaire et efficace !

À l'intérieur, les rangements sont nombreux et bien

disposés. Vide poches intégré au siège, porte canettes, range lunettes, boîte à gants, crochet pour sac à main, il y en a à l'envi. L'habitacle simplifie la vie dans la voiture, instinctivement. Il ne faut pas longtemps pour se sentir à l'aise, comme chez soi. Les principaux équipements de la C4 sont le régulateur de vitesse, l'ordinateur de bord, les vitres avant et les rétroviseurs électriques, le volant réglable en hauteur et en profondeur... La banquette arrière, classique, se rabat en deux parties 60/40 laissant un volume de chargement appréciable.

Certaines marques conservent, par devers elles, une image de marque qui leur collent à la peau. Il vous suffit de citer le nom du constructeur pour voir apparaître soit un sourire d'envie, soit un rictus abusé sur le visage de votre interlocuteur. Citroën a vécu son passé de qualité de montage pour le moins perfectible. Les choses ont évolué. Certains journaux se sont même plu à classer les différentes marques en fonction de leur fiabilité. Des croyances ont besoin d'être remises au goût du jour quant à la crédibilité à apporter aux constructeurs.

Coupé
 Prix du modèle testé : **16.350 €**
 TMC : **62 €**
 TR : **183 €**
 Autonomie : 60 litres = 900 km

