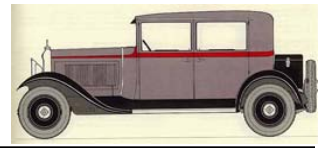




C5 3.0 V6 Exclusive



Que de chemin parcouru ! Depuis 1928, date de sortie de l'AC6 et de l'AC4, plus communément appelées C6 et C4, Citroën a fait évoluer ses modèles avec plus ou moins de bonheur. Aujourd'hui, la C5 est une voiture atypique en ce sens qu'elle vient s'inscrire entre les deux segments M2 (Moyenne supérieure) et H (haut de gamme). Là où elle se sent à l'aise sans concurrence. Au cours des dernières années, la qualité de fabrication a fait une solide avancée, laissant espérer le, le temps des sempiternels tracasseries oubliées. Confort exceptionnel, habitabilité inhabituelle, coffre au volume majestueux, moteur V6 onctueux aux sonorités discrètement présentes, boîte automatique auto-adaptative à commande séquentielle... tout est là pour le bien-être et la sérénité dynamique sur la route.

Sans gagner le moindre concours d'élégance, la C5 offre une hauteur imposante qui permet à chacun de trouver ses aises. À l'avant comme à l'arrière, les utilisateurs ont de la place pour les jambes. La garde au toit est respectable pour tous. Les rangements sont nombreux et volumineux. Citons seulement le compartiment

réfrigéré de la boîte à gants dont le couvercle sert aussi aux lunettes, au stylo et aux post-it. Les pare-soleil réservent aussi leurs rangements utiles pour celui qui pratique les autoroutes françaises. Les souches des péages et la carte bancaire ont aussi leurs rangements idoines.

La suspension hydractive de Citroën en a fait la renommée et la légende de confort associée. La troisième génération confirme l'avance technologique du constructeur français depuis 1955, date de sortie de la première DS. Cette suspension s'adapte d'elle-même au profil et à l'état de la route ainsi qu'au style de conduite et à la vitesse. Ainsi peut-on limiter les consommations sur autoroute par exemple, en diminuant la valeur SCx, et descendre le centre de gravité en améliorant la stabilité du véhicule. Malgré toutes ses aides à la conduite sécurisée, étonnamment, au volant de la C5 V6, je me suis

Grande routière

Prix du modèle testé : **36.670 €**
 TMC : **2.478 €**
 TR : **629 €**
 Autonomie : 66 litres = 550 km

naturellement senti invité à respecter les limitations de vitesse.

Le freinage est à l'envi. Avec les dangers qu'il représente pour les véhicules qui suivent et qui utiliseraient toujours

les systèmes classiques. C'est inquiétant parfois de voir certains conducteurs inconscients s'approcher dangereusement derrière une voiture de la nouvelle génération. Un coup de frein à l'avant ...et bardaf ! C'est l'embarquée ! Prévisible pourtant ! Il est encore des automobilistes qui n'ont pas intégré que les avancées technologiques des dernières années imposent à tous un minimum d'attention. Et d'adaptation aux situations.

Une boîte électronique de servitude intelligente utilise des capteurs et les avantages du multiplexage. Parmi les aides à la conduite, un capteur de pluie gère le fonctionnement des essuie-glaces en même temps que les feux de

croisement s'allument ou s'éteignent en fonction des conditions météo ou lors d'un passage dans un tunnel.

Deux capteurs, l'un dirigé vers l'avant du véhicule et l'autre vers le ciel, identifient la nuit, le passage dans un tunnel ou sous un pont. Dans le dernier cas, les phares ne s'allumeront pas. Dans les deux premiers, oui ! En cas de pluie, une succession de balayages du pare-brise commandera l'allumage des phares.

Dotée du moteur essence de trois litres, avec une architecture V6, la C5 testée se démarque de ses sœurs équipées de quatre cylindres. Le niveau global de finition et d'équipements offre des prestations de confort et de silence qui lui permettent de tenir la dragée haute à ses concurrentes du segment supérieur, toutes nettement plus lourdes pour la bourse de l'acheteur.

Le raffinement de l'habitacle et le velouté du moteur transforment un banal déplacement en source de plaisir.

