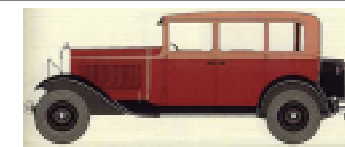




C5 1.6 HDi SX Break



Après avoir passé une semaine avec la berline C5 propulsée par le V6 de 3.0 litres, nous partons à nouveau vers les neiges du pays de Guillaume Tell dans le break C5 doté du petit diesel de 1600cc. Il est entendu cette fois-ci que notre objectif sera d'analyser les consommations de l'engin sur longs trajets, effectués pour deux tiers sur les autoroutes dont les limitations de vitesses varient entre 110 et 130 km/h. Sauf pour certains tronçons suisses, qui eux plafonnent à 80 km/h dans les tunnels. Nous avons aussi de la ville, de la montagne et des petites routes pour dix pour cent de l'itinéraire. Les résultats sont magiques.

La première impression confirme celle déjà vécue au volant du V6, c'est qu'il est facile de respecter les limitations de vitesse tant la conduite naturellement adoptée est cool et relax. Pourtant, le 1600 sait se montrer vigoureux dans ses accélérations, endurant même aux allures pourchassées par les copains du "p'tit Nicolas". Le confort et le

silence sont appréciés tout au long du trajet. Par tous dans le break. Le poste de pilotage est le même que celui de la berline, à la finition SX près, et le volume arrière s'est fait discret.

Depuis cinquante ans, un des arguments de vente mis en évidence par commerciaux des doubles chevrons est la suspension hydro-pneumatique. Le grand break C5 l'utilise également. De plus, un interrupteur dans le coffre permet de modifier le seuil de chargement d'environ quinze centimètres pour préserver les vertèbres de l'homme de peine. Cette solution d'amortissement présente d'abord, cela s'entend, un avantage pour la tenue de route. L'efficacité de comportement est remarquable. Sur sols glissants, et nous en avons rencontré, le train avant se montre parfois pataud. L'ESP

de la nouvelle génération et le CBC (régulation du freinage en virage) confirme au véhicule son caractère sous vireur rassurant. La hauteur de caisse constante est le deuxième avantage de l'hydropneumatique Citroën. Quelle que soit la charge !

En remodelant la face avant, les ingénieurs français, évitons encore le terme de stylistes, tentent de séduire une part plus importante du marché. Parions cependant que les arguments qui orientent les regards des clients vers Citroën sont plus du ressort de la qualité de vie à bord et de la sécurité que de l'esthétique... pourtant plus affirmée pour le break que pour la berline.

Et aussi le plancher plat du coffre équipé d'un tapis réversible, plastique lavable d'un côté et moquette de l'autre. Les assises arrières rabattables et la lunette à ouver-

ture indépendante contribuent à la facilité d'utilisation au quotidien. Dommage que les loupottes du coffre soient placées si bas... Une seule valise et c'est la nuit noire !

Le moteur HDi de 1600cc nous semblait un "petit" moteur pour une si grande carcasse. Il a étonné à plus d'un point. Sa faible cylindrée combinée à un coefficient Cx constant de 0,32 en fait un modèle d'économie de carburant, et par conséquent de rejets toxiques dans le milieu. D'autant qu'il est équipé d'un filtre à particules. Le niveau sonore est parfaitement contenu et les prestations sont dignes du carrosse. Ce "petit" diesel sera vraisemblablement la version la plus vendue en Belgique. Les 110cv et les 240Nm sont en effet un choix raisonné pour emmener famille et bagages en tout confort sans se faire remarquer... Précisons que le trajet autoroutier s'est réalisé au prix d'un chouïa de plus que cinq litres aux cent. Et que la promenade s'est faite au prix d'à peine 5,6 l/100km.

Break

Prix du modèle testé : **26.050** €

TMC : **123** €

TR : **277** €

Autonomie : 66 litres = 1.100 km

