



C8 2.2 HDi Exclusive - 130 cv

Monovolume

Prix du modèle testé :	38.380 euro
Autonomie :	80 litres = 920 km
Émission de CO ₂ :	232 gr/km
Couple maxi :	314 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.783 kg Cx : 0.32 SCx : 0.870



Jusqu'à présent, en Belgique, les moteurs diesel avaient la cote pour les moyens et les gros rouleurs. Depuis quelques mois, les prix à la pompe présentent des différences si faibles entre l'essence et le gasoil qu'il devient indispensable que l'acheteur fasse une rapide estimation de ses réels besoins. Il est évident que l'évolution des rendements des diesels mène à une moindre consommation pour les successeurs des arrières-petits-enfants de Rudolph. L'efficacité à bas régime fut encore améliorée ces dernières années par l'injection directe à très haute pression, par rampe commune par exemple. La technologie HDi, mise au point par PSA, assure une pulvérisation constante, continue, turbulente du gasoil et améliore sensiblement le couple à bas régime, les nuisances sonores et l'agrément de conduite par rapport aux premiers moteurs diesels.

Actuellement, les diesels produisent nettement moins de CO₂ que les moteurs atmosphériques et l'adjonction d'un filtre à particules, comme le propose le C8, atténue considérablement le

problème des suies nauséabondes. La qualité du carburant disponible aux stations service, la recirculation des gaz brûlés ont également fait évoluer la situation vers une moindre pollution pour répondre aux conditions des normes Euro4 relatives au CO₂. De meilleurs rendements du moteur sont atteints grâce à des températures élevées. Celles-ci produisent à la fois moins de CO₂ et plus de NO_x dont les diminutions sont plus difficiles à résoudre. Ces NO_x, sous l'effet des ultraviolets, se dégradent en quelques heures pour former de l'ozone, gaz à la fois irritant et nuisible en basse altitude et indispensable à haute altitude.

Les véhicules roulant au diesel sont plus chers à l'achat. Leur complexité impose une fabrication solide pour résister aux contraintes internes importantes. Au-delà de la garantie de deux ans, les entretiens nécessitent une attention particulière à des pièces essentielles comme les filtres, injecteurs, pompes... De nombreux utilisateurs qui sont venus au fil du temps au diesel n'en démontent cependant plus. Le confort de conduite dû principale-

ment au couple à bas régime devient une seconde nature qui impose ipso facto la réponse diesel lors d'un nouvel achat. Question d'agrément à coût mesuré, le C8 offre un produit qui ravit, encore aujourd'hui, de nombreux adeptes. Un filet de gaz et l'élasticité du 2.2 HDi fait le reste... Quelle souplesse !

Le parcours suivi lors de cet essai nous a fait découvrir, avec des pneus d'été neufs, les pentes enneigées et peu dégagées (restrictions budgétaires) du Jura. La traction aura été suffisante pour parcourir les itinéraires prévus. Pour le reste, les routes étaient détrempées. Avec trois personnes à bord, la consommation est restée largement sous les huit litres aux cent, la sixième vitesse expliquant sans doute cela. La position surélevée au volant de la Citroën se révèle confortable et offre une vision de la route exemplaire. Une habitude à prendre : le frein à main se situe entre le siège du conducteur et sa portière.

Les portes arrière coulissent toutes les deux automatiquement, commandées, soit par la

télécommande, soit par un bouton au-dessus du pare-brise, soit encore par un autre situé à l'arrière sur le montant entre les portes avant et arrière. En ville, c'est assurément pratique, rassurant. D'autant que la large ouverture facilite l'accès aux places de la troisième rangée. Les sièges coulissent, se plient, se retournent aisément par un adulte. La disposition des fauteuils se fera en fonction des besoins du voyage. Dans notre cas, les bagages prenaient peu de place et l'accent fut mis sur les aises des passagers.

Le tableau de bord est facile à appréhender pour l'hypermétrope de service. Les cadrans sont rejetés au milieu du tableau de bord, parfaitement lisibles par tous dans l'habitacle. Le système GPS utilise encore la technologie du CD qui impose un disque pour chaque pays, à moins de se contenter des grandes artères autoroutières. Le changement de vitesse tombe parfaitement sous la main. Malgré les imposants montants de fenêtres à l'avant, la visibilité et la luminosité étaient au rendez-vous.