



C5 2.0 HDi Break Exclusive - BVA 6v

Lancée en 2005, la C5 a été appréciée par les clients de longue date, ravis à l'image de Citroën. Après la refonte du modèle en 2004, le vent de renouveau insufflé par le constructeur aux chevrons en a incité plus d'un à revoir ses jugements sur la prétendue peu de fiabilité des productions Citroën. La C5 break, bien que gardant son renom de camion de déménagement dû à son seuil bas et sa large ouverture de hayon, a de quoi faire valoir son comportement irréprochable, même lourdement chargée. Faisant appel à son incontournable suspension hydropneumatique et à ses freins puissants, elle propose actuellement un moteur de moindre cylindrée digne de son prédécesseur de deux litres deux grâce à ses rendements à la hausse. Les consommations et les pollutions sont maintenant limitées malgré les prestations équivalentes...

Utilisée par des gloutons de kilomètres, la Citroën C5 séduit par deux de ses points forts : son confort et son tempérament sûr et efficace quelles que soient les conditions de chargement, de météo ou d'itinéraires empruntés. Le roulis que l'on reprochait aux premières C5 a été gommé par les ingénieurs en adaptant les valeurs de l'amortissement. Le long empattement reste cependant l'un des atouts de la majesté indéniable de la C5. Les vitres feuilletées sont de série, uniquement dans la version Exclusive. Les bruits de roulement mécaniques et pneumatiques sont largement estompés, rendant la C5 encore plus silencieuse que ses sœurs moins équipées, pourtant rarement égalées. L'habitacle, malgré ses plastiques rustiques, accueille ses invités dans une atmosphère cossue et spacieuse.

Le moteur deux litres HDi, emprunté à la 407 cousine, est maintenant couplé à une boîte automatique à six vitesses de la nouvelle génération. Les préjugés négatifs vis-à-vis des transmissions automatiques risquent d'être revus : option coûteuse, consommation élevée, performances en retrait, moindre maîtrise de la conduite... Destinée aux véhicules des segments moyen et supérieur, cette boîte présente des démentis imparables... Le contrôle électronique détecte les comportements du conducteur. L'augmentation du nombre de rapports associée aux blocs diesel dont la plage de régime est moins large que celle de ceux fonctionnant à l'essence apporte à la fois de l'agrément de conduite et du dynamisme chers à notre culture européenne. Les boîtes automatiques qui apparaissent sur le marché sont, à la fois, moins énergétivores et moins coûteuses à l'achat que leurs sœurs aînées.

Une innovation précieuse pour Citroën concerne la sécurité nocturne accrue grâce aux projecteurs directionnels au xénon qui éclairent les virages en fonction du braquage des roues. Le phare extérieur tourne jusqu'à huit degrés dans la direction poursuivie alors que l'intérieur atteint un angle de quinze degrés. Les quelque cinquante et une Tucker Torpedo proposaient, en 1949, un projecteur central tournant, actionné directement par la direction.

C'est en 1967 que la Citroën DS innovait avec sa calandre à quatre phares qui fut abandonnée en 1975. Les deux projecteurs intérieurs, d'une intensité exceptionnelle pour l'époque, pivotaient dans le sens du virage grâce à un

agencement de câbles. Le système était loin d'être parfait : l'éblouissement des conducteurs venant en face fut mis en cause ainsi le trou noir entre l'éclairage des grands phares traditionnels et les phares pivotants. Les phares au xénon, réservés au départ aux véhicules haut de gamme, tentent à se généraliser au fil des années. Leur intensité lumineuse moins aveuglante, leur compacité, leur durée de vie en sont les principaux avantages.

Le modèle testé offre toutes les accessoires que l'on attend aujourd'hui d'une routière familiale : les airbags dont celui protégeant les genoux du conducteur, la prise douze volts dans le coffre, la lunette arrière ouvrante, le régulateur-limiteur de vitesse, les aides au stationnement, le lecteur MP3, le tapis de sol réversible moquette et caoutchouc... Le GPS utilise encore pour quelques semaines la technologie du CD.

Les prochaines versions seront équipées d'un disque dur embarqué reprenant au moins les informations d'un DVD qui pourront être complétées à l'avenir, par exemple par téléchargement sur le net !



Break confortable	
Prix du modèle testé :	35.070 euros
Autonomie :	67 litres = 1.040 km
Émission de CO ₂ :	170 gr/km
Couple maxi :	320 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids : 1.649 kg Cx : 0.32 SCx : 0.???	
Puissance/Poids :	60,64 kW/t

