



C6 2.7 HDi bva6 - 208 cv



La marque aux chevrons hésitait à soumettre au public une nouvelle routière luxueuse haut de gamme. Dans le passé, Citroën écrivait quelques pages glorieuses dans le domaine des présidentiabiles avec la DS bien entendu, et aussi la XM. La première, mythique, s'est vendue pendant 20 ans (de 1955 à 1975) alors que la seconde, magique, fut vendue durant onze années entre 1989 et 2000. Aujourd'hui, la C6 relève un défi de taille dans un territoire gouverné par les germaniques. D'autres françaises l'ont également tenté, avec un succès pour le moins mitigé. La C6, héritière des avancées technologiques de Citroën, conserve les prestations routières sans faille de ses aînées en ajoutant des moteurs à la hauteur des attentes de la clientèle : coupleux à souhait, fiables et sobres !

La C6 propose une ligne fluide, longue, épurée, originale et se dote d'une lunette étrangement concave, encadrée par les deux blocs optiques boomerang. D'un gabarit impressionnant, elle offre un espace royal aux genoux des passagers du second rang. Celui qui prend place dans le fauteuil arrière droit peut même commander les déplacements du siège avant et profiter pleinement du réglage des assises individuelles autorisant une position plus relax pour l'éventuelle méridienne. Du point de vue du chauffeur, la planche de bord est devenue étonnamment classique pour une Citroën présentant toutefois une finition en hausse par rapport à celle des aînées. Optant pour la formule tout équipée, la C6 Exclusive comprend le GPS dont les cartes sont, dorénavant, embarquées sur un disque dur, les projecteurs directionnels au xénon, le cuir, la climatisation bizona...

L'itinéraire suivi cette semaine transportait deux parents et un petit enfant dans un premier temps et deux adultes au retour dont l'un a joué le rôle de l'homme affairé. Le solde du trajet fut surtout des déplacements intercity avec quatre ou cinq personnes à bord. Le fabuleux moteur conçu en commun entre PSA et Ford, le six cylindres deux litres sept HDi, s'est montré particulièrement sobre pendant ce test où la météo était clémente : huit litres aux cent dans

un silence digne d'un palace luxueux. Cela malgré un poids de plus de deux tonnes en mouvement. Une boîte automatique à six vitesses, seule transmission disponible avec ce moteur, confirme la souplesse et la discrétion à bord. Dommage que le régulateur ne déclenche pas quand on passe du mode D au séquentiel. Toutefois, le rapport manuellement choisi dans les descentes reste verrouillé.

La suspension active et les liaisons au sol renforcent la lignée légendaire des hauts de gamme aux chevrons. Après quelques minutes d'adaptation à la direction, le standing et l'agrément impressionnant sont au rendez-vous. Les sphères hydrauliques sont gonflées d'azote et jouent le rôle de coussins d'air pour amortir les vibrations transmises par la chaussée. Des capteurs et une informatique minutieuse conservent une assiette stable. Deux logiques, au travers de seize modes de gestion, conduisent le calculateur d'amortissement informé quatre cents fois par seconde à chaque roue : le Skyhook favorise le confort quand la voiture reste à hauteur constante. Sinon, le Roadhook privilégie la tenue de route. Des situations particulières comme les nids-de-poule font appel à des routines propres. Un équipement original, inauguré sur la Chevrolet Corvette, conserve toute l'attention du conducteur à sa trajectoire. L'affichage tête haute projette loin devant le pare-brise, au-dessus du moteur, la vitesse et les informations directionnelles du GPS. Le témoin des grands phares y apparaît également. La C6 innove avec la protection des piétons et le capot actif. Des capteurs entraînent son soulèvement en cas de choc frontal avec un piéton. Cette solution a été récompensée lors du crash test Euro NCAP par l'octroi de la note maximale de quatre étoiles.

L'aérodynamisme de la C6 s'adapte en fonction de la vitesse : à 65 km/h, un aileron sur le coffre se manifeste et se déploie totalement à 125 km/h. De même, à partir de 110 km/h, la caisse s'abaisse. Les avantages en matière de tenue de route, de pénétration dans l'air et par conséquent de consommation sont immédiats. Nettement plus chère que toutes les



concurrentes françaises actuelles, la C6 flirte sur le terrain des teutoniques. Celles-ci jouent de la liste des options alors que celle-là propose un niveau d'équipement tout compris où seuls le toit ouvrant et le Pack Lounge permettront au client de se démarquer des autres acheteurs.

Routière luxueuse

Prix du modèle testé :	55.900 euros
Autonomie :	72 litres = 900 km
Émission de CO ₂ du test :	211 gr/km
Couple maxi :	440 Nm à 1.900 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.946 kg
Puissance/Poids :	77,08 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	230 gr/km
CO :	0,162 gr/km
NO _x :	0,206 gr/km
HC + NO _x :	0,251 gr/km
Particules :	0,004 gr/km