



Berlingo X-TR 1.6 HDi bvm5 - 92 cv



Il est loin le temps où il suffisait de remplacer un ou deux morceaux de carrosserie d'une fourgonnette par une fenêtre pour en faire un véhicule familial atypique. L'Union européenne et ses décrets ont mis de l'ordre dans ce qui était toléré sur les routes et c'est tant mieux. Les constructeurs ont aussi écouté les utilisateurs dont beaucoup déclinent les offres de berlines, de grands monovolumes ou de sportives pour s'orienter vers les breaks surélevés qui intègrent aujourd'hui un style frondeur, un confort et une finition inimaginables il y a quelques années, une suspension, un freinage et une sécurité améliorés. Le Berlingo est leader sur le marché des utilitaires évolués depuis 1996. Citroën compte bien le rester.



Convivial, pratique, familial, le Berlingo l'est toujours. Le modèle X-TR testé cette semaine offre un look pseudo 4x4 sans en avoir les attributs énergétivores. Il voit sa garde au sol rehaussée, ses roues chausser des quinze pouces, ses suspensions renforcées, une plaque de protection sous le moteur, les canalisations de frein et de carburant... Quatre teintes métallisées, un intérieur unique qui joue sur les gris foncé et beige et le volant de cuir complètent les particularités de la X-TR. Le point le plus important en matière de motricité concerne le différentiel à glissement limité sur les roues avant.



Le différentiel est un système qui autorise les roues d'un même essieu à tourner autour de leur axe à des vitesses différentes. En virage, c'est nécessaire puisque la roue intérieure tourne moins vite que l'extérieure. Sur sol glissant, le couple est entièrement transmis au pneu qui patine. Lorsqu'une roue est dans la boue et l'autre sur le tarmac, le véhicule est immobilisé. Le glissement limité à vingt-cinq pour cent proposé par Citroën permet de s'en sortir dans ces situations sans éprouver le coup de raquette qu'un passage à cinquante pour cent aurait induit. Il eût été croustillant d'essayer ce système sur neige pour en évaluer les caractéristiques. Le mois de juin à la météo si clémente ne nous a pas fait ce cadeau-là.

Une autre nouvelle intéressante avec le Berlingo équipé du petit diesel de seize cents centimètres cubes de cylindrée, c'est la consommation étonnante que nous

avons atteinte. Les itinéraires pratiqués nous ont conduits en ville principalement, sur des nationales et des régionales et relativement peu sur autoroute. Tenant compte du fait que la surface de pénétration dans l'air est particulièrement importante, nous avons respecté scrupuleusement toutes les limitations de vitesse, même les aberrantes. Il y a des zones trente qui mériteraient d'être reconsidérées à certaines heures. Dans ces conditions, le Berlingo aura bu un petit quatre litres et demi aux cent. Une conséquence immédiate concerne les faibles rejets dans l'atmosphère, limités à environ cent vingt-cinq grammes de CO₂ par kilomètre. Il est évident que ces valeurs sont à revoir à la hausse quand vous rejoindrez le chalet montagnard de vos amis ou que vous prendrez part à la corrida que l'on rencontre parfois sur nos routes.

De plus en plus de voitures utilisent aujourd'hui un lave-glace projetant son liquide en éventail sur le pare-brise. Cette solution peut, dans certaines circonstances, se montrer dangereuse parce qu'elle aveugle momentanément le conducteur. Avec le Berlingo, Citroën a choisi quatre jets, deux à deux. Le résultat est aussi efficace en matière de nettoyage et s'avère plus sécurisant. Le confort, subtil mélange de pneus à flancs importants, d'amortisseurs calibrés pour rouler à vide au chargé et de fauteuils dignes de ce nom, reste dans la lignée des Citroën. Regrettons peut-être, pour trouver à redire, la largeur aux épaules des deux places arrière ! Signalons aussi que la roue de rechange traditionnelle est logée sous le coffre, accessible de l'extérieur.

L'impression d'espace, la modularité et le sens pratique ont la part belle dans l'aménagement intérieur. Les portes latérales coulissantes et l'ouverture des fenêtres portefeuille, le seuil de chargement à bonne hauteur, le volume disponible, les tablettes aviation et les coffrets dans le plancher sont des atouts qui raviront les familles avec des petits enfants. Enfin, l'équipement du Berlingo X-TR comprend, entre autres, l'ABS, la direction assistée, les airbags frontaux, l'airco, les rétroviseurs extérieurs chauffants, les fixations ISOFIX, les lève-vitres avant électriques, le radioCD, l'allumage automatique des phares et leur extinction retardée...

Break surhaussé

Prix du modèle testé :	18.850 euros
Autonomie :	60 litres = 1.300 km
Émission de CO ₂ du test :	122 gr/km
Couple maxi :	215 Nm à 1.750 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.315 kg
Puissance/Poids :	41,83 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	143 gr/km
CO :	0,292 gr/km
NO _x :	0,213 gr/km
HC + NO _x :	0,258 gr/km
Particules :	0,022 gr/km

