



C6 2.2 HDi bvm6 - 163 cv



Digne descendante de ses prestigieuses aînées DS, CX et SM, la C6 se démocratise quelque peu en adoptant un bloc diesel moins taxé pour glaner quelques rouleurs aux longs cours dans des sphères moins ministérielles que celles du deux litres sept HDi ou du trois litres essence. Cinq mille euros de différence, ça justifie de faire l'impasse sur le filtre à particules, le déflecteur piloté, le capot actif, l'assistance variable en continu de la direction en fonction de la vitesse et d'accepter une boîte manuelle à six rapports et des roues de dix-sept pouces. D'autant que la ligne superbe, digne d'un coupé quatre portes, le confort, le plaisir de conduire et les performances environnementales sont au rendez-vous.



Les quatre cylindres fabriqués sur le site industriel de Trémery au nord de Metz, disposent de deux turbos à géométrie fixe agissant en parallèle et de façon séquentielle. Cette solution réduit le temps de réponse du turbo tout en offrant un couple de trois cent septante newtons-mètres constants dès quinze cents tours par minute. Seul le premier compresseur fonctionne sous les deux mille sept cents tours, moment où s'enclenche le second pour les régimes plus élevés. Deux arbres d'équilibrage amenuisent encore les vibrations déjà mesurées du moteur. Étonnamment, ce propulseur délivre des prestations à peine en retrait de celle du V6 HDi, le velouté en moins. Le changement de vitesse dirige les six rapports avec précision et douceur.



Au premier contact, on regrettera les dimensions modestes des rétroviseurs, unique détail auquel il faudra bien s'habituer. Cela mis à part, le silence à bord, le confort, la tenue de route, le dessin et la finition du tableau de bord, l'onctuosité des commandes, en un mot, la cohérence de l'ensemble en matière de moelleux se montre diablement efficace. Veillez à négocier, lors de l'achat de votre palace à quatre roues, l'adaptateur qui permet d'utiliser, avec vos transformateurs existants, les prises douze volts qui sont étrangement profondes. Seule, celle à l'entrée du coffre autorise les embouts classiques.

La C6 mélange à la fois l'austérité, la rigueur ainsi que l'originalité et l'élégance des formes, des matériaux et

des ajustages et des équipements disponibles. L'aide au stationnement avant et arrière définit clairement les limites de la voiture. Le frein à main électrique s'enclenche d'un doigt et exige le pied sur la pédale centrale pour se libérer. Les projecteurs directionnels au xénon scrutent la route dans les virages. L'alerte de franchissement involontaire de ligne, facilement débrayable, fait inmanquablement vibrer le fauteuil du conducteur lorsque le clignoteur n'est pas actionné auparavant. La vision tête haute reprend la vitesse et les informations schématiques de l'itinéraire en cours. La console centrale, imposante s'il en est, et les commandes au volant contrôlent la radio, le GPS, le chauffage, le téléphone, le limiteur et le régulateur de vitesse... Tiens ! Celui-ci fonctionne en quatrième, cinquième et sixième... mais pas dans les trois premiers rapports !

Le trajet que nous avons réalisé avec trois adultes à bord suivait principalement des voies rapides, empruntées, civisme oblige en respectant les limitations réglementaires. La C6 nous a permis de converser sans difficulté et de préparer les interventions professionnelles que nous ferions lors des étapes. L'habitacle proposait l'espace suffisant pour que chacun y trouve son confort. La faible hauteur du coffre au volume appréciable pourtant, nous a imposés de disposer quelques bagages à l'intérieur. Il est vrai que nous étions en route pour une semaine avec deux ordinateurs, un rétroprojecteur et deux vidéoprojecteurs.

Les quelques rares inconditionnels des ID-DS qui prennent le volant de la C6 retrouvent les sensations et les prises de roulis typiques de ces ancêtres. Elles induisent un style de conduite particulier, anticipatif, nécessaire pour confirmer le confort onctueux des passagers. Cette approche autorise cependant les déplacements dynamiques abordés du bout des doigts. Le châssis paraît rivé sur des rails et même quand on provoque des changements d'appuis rapides, la stabilité de l'attelage reste parfaitement sereine. Un bouton permet de choisir le mode sport qui durcit l'amortissement et facilite les sollicitations de l'ESP. Celui-ci intervient à bon escient, sans être envahissant.

Routière luxueuse

Prix du modèle testé :	50.650 euros
Autonomie :	72 litres = 900 km
Émission de CO ₂ du test :	199 gr/km
Couple maxi :	370 Nm à 1.500 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.895 kg
Puissance/Poids :	63,32 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	175 gr/km
CO :	0,150 gr/km
NO _x :	0,188 gr/km
HC + NO _x :	0,197 gr/km
Particules :	0,001 gr/km

