



2.2 HDi Exclusive A



Les Citroën sont connues pour leur confort, la souplesse et le silence de fonctionnement, leur habitabilité et leur ligne hors du commun. La C5 privilégie les mêmes valeurs en y intégrant les évolutions de la technologie. Bâtie sur un châssis de familiale, et donc moins chère, la C5 fait pourtant jeu égal avec certaines grandes routières.

Le diesel 2.2 l de la C5 est équipé du filtre à particules dont je vous parlais déjà en 2001. Une solution qui satisfait tous les défenseurs de l'environnement : la consommation est faible en comparaison de celle d'un moteur essence et les rejets dans l'atmosphère sont minimes. Les reprises sont franches et garantissent des dépassements rassurants. Malgré la boîte de vitesse automatique, généralement gourmande, malgré un poids non négligeable (qui dépasse la tonne et demie), la consommation reste contrôlée. Un minimum d'attention et un itinéraire routier et autoroutier permettraient de faire allègrement plus de mille kilomètres avec un plein. D'autant que

la conduite coulée est la mieux adaptée au confort exceptionnel d'une Citroën. La ville et les files grèvent cet optimisme d'à peine un bon litre aux 100.

La boîte de vitesses auto-active (automatique séquentielle) mérite aussi qu'on s'y attarde. L'automobiliste belge semble peu attiré par l'automatisme. Pourtant ! La centrale électronique analyse en permanence le profil de la route et le style de conduite afin de sélectionner les lois de passage des vitesses les plus appropriées. Le but est de réduire le temps de "réflexion" entre deux rapports, que les inconditionnels des boîtes manuelles jugent frustrants. À l'usage, en cas de conduite dynamique ou lors d'une succession de virages serrés, le système rétrogradera et maintiendra le rapport inférieur plus longtemps. Le mode séquentiel permet au pilote de choisir son style de conduite et de raccourcir encore le temps de réflexion de la boîte...



<b>Familiale</b>	
Prix du modèle testé :	<b>29.350 €</b>
TMC :	<b>867 €</b>
TR :	<b>545 €</b>
Autonomie : 68 litres = 850 km	

Les sièges de la C5 sont particulièrement confortables. La place à l'arrière est généreuse ment comptée. Tant pour les genoux des passagers

qu'en ce qui concerne la garde au toit ou la largeur à hauteur des coudes. Dommage peut-être, sans mémoire des réglages électriques du siège avant gauche, le changement de conducteur impose des manipulations qu'il serait pourtant facile d'éviter.

La suspension Hydractive 3 est la prolongation et le perfectionnement de ce que Citroën avait inventé au milieu des années 50. Les endurements des châssis traditionnels sont souvent surpris lors de la première prise en main d'une Citroën. Quelques kilomètres plus tard, l'habitude est prise et les mouvements de compensation inhabituels, et pourtant typiques de la marque aux chevrons, deviennent une nouvelle référence en matière de conduite automobile. En ça, la C5 est la digne héritière des premières ID/DS pionnières en la matière, suivies et améliorées par les GS, CX, BX, XM, SM et autres Xantia... C'est le confort qui prime ! Sur autoroute, quelle voiture pourrait faire jeu égal avec la C5 en matière de confort ? Il n'y a pas photo. Par contre, sur les routes sinueuses, malgré une adaptation de la suspension en mode "sport" qui raffermît les suspensions et compense la prise de roulis, la conduite coulée reste de rigueur.

Le nombre d'accessoires électriques embarqués dans une voiture actuelle est facilité par le multiplexage. Plusieurs informations transitent dans le même câble, ce qui réduit le nombre de câbles et des connexions et par là même, le risque de pannes. Un ensemble d'informations est codé dans un boîtier électronique qui envoie ces informations l'une après l'autre dans un seul fil vers un autre boîtier. Celui-ci redistribue les informations aux éléments concernés : ampoules, surveil-



lance de la pression des pneus, radar de recul, détecteur de pluie... Le trajet en sens inverse est lui aussi facilité. Les différents organes de la voiture peuvent alors communiquer entre eux : une forte pluie déclenchera les essuie-glaces et allumera les feux de croisement. L'engagement de la marche arrière enclenchera l'essuie-glace arrière...

Un prochain article vous permettra de découvrir le système GPS de la C5. La version Exclusive est richement dotée en équipements dont vous trouverez la liste dans la documentation à votre disposition sur simple demande par email.