



1.8 16V SX



La nouvelle C5 est arrivée et elle a fière allure avec ses proues et poupes remodelées. Le nouveau logo intègre les traditionnels chevrons dans une calandre horizontale, sertie entre deux lignes chromées joignant les projecteurs en forme de boomerang. Le coffre est inédit avec ses deux blocs optiques, eux aussi en forme de boomerang. La nouvelle C5 hérite des avancées technologiques présentées avec la C4. Le modèle testé en reprenait quelques-unes.

Un voyage en Helvétie devait déplacer, pendant six jours, trois collaborateurs pour des réunions dans diverses entités du groupe. Des sessions diurnes, des transferts en fin de journée et deux trajets de près de six cents kilomètres pour rejoindre la Suisse et en revenir. Je m'inquiétais auprès de Monsieur Lion, responsable des relations de presse de Citroën, quant à la tenue de route de la diligence dans les paysages enneigés... Sa réponse fut brillante ! « Une Citroën reste une Citroën et se passe bien des attributs

de type "pneus neige" ou "chaînes". » Le carrosse fut brillant à son tour sur les routes verglacées. Avec une monte traditionnelle, le moteur de 1800 cc nous a, chaque fois, mené à bon port. Peu pugnace sans pour autant être poussif, ce bloc propulseur a le mérite de favoriser une conduite tranquille, pourtant rapide. Loin des comportements répréhensifs de certains conducteurs en mal de paix intérieure.

Toutes les C5 sont équipées de la suspension Hydractive 3, de la réfrigération

Grande routière

Prix du modèle testé :	23.550 €
TMC :	123 €
TR :	218 €
Autonomie : 65 litres = 800 km	



automatique, des airbags rideaux, frontaux, latéraux et de colonne de direction, de l'ABS et de l'ESP, de la direction assistée variable, du verrouillage centralisé avec télécommande, de lève-vitres électriques munis de l'antipincement, d'un ordinateur de bord et de projecteurs antibrouillard intégrés.

Le modèle testé proposait également les rétroviseurs extérieurs rabattables, le rétroviseur extérieur passager intégré en marche arrière et l'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière. La planche

de bord regroupe pas moins de quarante-trois boutons de commande sur une surface de vingt centimètres sur vingt de la console centrale. Pendant la journée, les icônes sont très lisibles et la nuit, l'éclairage renvoie une parfaite uniformité. Quelques heures de route corrigent la situation. Comme quoi, les habitudes se prennent vite. À ce sujet, si les Citroën précédentes demandaient une accommodation au style de conduite, la nouvelle C5, tout en offrant la même qualité de confort routier, a enfin perdu ces caractéristiques qui les rendaient insolites.

Citroën a toujours fait profiter ses modèles de technologies efficaces sur la route. Les nouvelles venues apportent, elles aussi, leur lot de nouveauté. De prochains articles vous permettront de les passer en revue. Certains gestionnaires de flottes de sociétés ont opté pour le cruise control et le confort qu'il apporte dans les longs trajets sur autoroutes peu encombrées et pour la boîte automatique qui générerait une conduite plus souple.

