



C8 2.2 HDi 16V Exclusive



Adieu à l'Évasion. Bonjour le C8. Avec son moteur diesel 2.2 HDi doté du filtre à particules, sa finition Exclusive, le C8 est paré pour une longue traversée de la France avec ses adultes à bord. Des adultes exigeants puisque des réunions difficiles nous attendent. Nous avons besoin d'être reposés pour les aborder.

Question confort, pas de souci à se faire avec Citroën. Le constructeur français se targue, à juste titre, d'offrir le meilleur pour ceux que les longues routes appellent. Les sièges sont dignes d'un salon cossu. Le moteur est puissant et silencieux. Les bruits aérodynamiques idéalement filtrés.

À l'intérieur, le grand monovolume offre de la place. L'accès à bord est facilité par les grandes portes électriquement coulissantes, commandées, entre autres, par la télécommande. Tous les constructeurs n'apprécient pas ce mode d'ouverture qui présente pourtant de nombreux avantages. Et aussi des inconvénients. Pour certains, cela "fait" camionnette. Pour d'autres, il y a conflit entre l'ouverture de la porte et le remplissage de carburant. Toujours est-il que le conducteur peut condamner les ouvertures intempestives depuis le poste de conduite. Une sécurité anti-pincement est prévue à la fermeture des portes coulissantes, tout comme aux quatre vitres électriques et au toit ouvrant. Les deux sièges latéraux reçoivent aisément les sièges Isofix pour enfants.

En ce qui concerne les équipements, Citroën ne lésine sur aucune dotation de sécurité : l'ABS avec amplificateur d'urgence à allumage des feux de détresse et répartiteur de freinage, l'ESP, l'ASR (antipatinage), les airbags frontaux, latéraux et en rideaux, les ceintures à trois points pour tous les sièges répondent à l'appel.

L'instrumentation se décline en trois tableaux de bord. Le principal, en position centrale visible de tous, reprend les cadrans analogiques du compte-tours, du tachymètre ainsi que la carte du GPS soulignée par la jauge à essence et l'indicateur de température du moteur. Un deuxième, plus petit, surplombe le volant regroupant de nombreux voyants d'alertes et les totalisateurs kilométriques. Enfin, le troisième,

Monovolume	
Prix du modèle testé :	31.100 €
TMC :	867 €
TR :	549 €
Autonomie : 80 litres = 1000 km	

en console centrale, regroupe les commandes de la "clim", de la navigation, du téléphone, du chargeur CD et le changement de vitesses. Dommage que le témoin du cruise control soit orange !

Les monovolumes, en général, se distinguent par de nombreux rangements dispersés dans l'habitacle. Un "frigo" de trois litres prend place sous le massif central (juste une petite notation pour ceux qui ont sillonné les routes aux alentours de Clermont-Ferrand). Volontairement, les ingénieurs français ont négligé les tiroirs sous les sièges à l'arrière.



Pour satisfaire la modularité exigée par les clients, les sièges coulissent, indépendamment les uns des autres, sur des rails et peuvent être démontés facilement par un adulte seul.



Optionnellement, deux sièges peuvent être ajoutés en troisième rangée. Le frein à main traditionnellement placé entre les sièges avant se retrouve à gauche du siège du conducteur. Un peu d'adaptation...

Le diesel HDi 2.2 est celui de la C5 qui développe quelques chevaux de moins que la grande berline. Étonnant pour un véhicule de près de 1800 kg. Et pourtant, l'option n'est pas inintéressante ! En privilégiant le meilleur de son couple à moyen régime, ce moteur offre une vivacité respectable tout en limitant les velléités pressées des Fangio peu scrupuleux des autres usagers de la route. Le périple réalisé en décembre, sous des températures aux alentours de dix degrés, des incursions urbaines dans les files, un rigoureux respect des limitations de vitesse, une importante utilisation des autoroutes a démontré l'appétit d'oiseau du C8. Seuls un peu plus de sept litres sont nécessaires tous les cent km. Comme quoi, l'attention des constructeurs à l'aérodynamisme paie !

Ce qui nous a surpris, c'est l'aisance naturelle du C8 dans les ruelles parisiennes. Le très faible rayon de braquage et les rétroviseurs électriquement rétractables y sont pour beaucoup. Les dimensions du véhicule s'apprécient aisément. D'autant plus que le modèle testé était équipé d'une assistance au parking, à l'arrière. Une autre à l'avant aurait été un plus...