

APERÇU TECHNIQUE

Prix et modèles

Voiture d'essai: Citroën C5 3.0 V6 automatique; berline, 5 portes, 5 places; 47 000 fr. (véhicule testé: 51 900 fr.)

Gamme: 2.0 SX (36 600 fr.) à 3.0 V6 aut. (47 000 fr.)

Motorisations: 2,0 l (100 kW/138 ch) à 3,0 l (152 kW/207 ch)

Données techniques

Moteur: transversal à l'avant, 6 cylindres en V, 24 soupapes, 2 × 2 arbres à cames en tête (courroie), 2946 cm³, 15,0 ch fiscaux, 152 kW/207 ch à 5500/min, 285 Nm à 3750/min

Transmission: traction, boîte aut. à 4 rapports
Poids en kg (incl. conducteur de 75 kg): dès 1555 (voiture d'essai, 1625), total admissible 2020; charge tractable, 1400

Sécurité

Airbags: frontaux (2), latéraux (2) et rideaux (2) de série

Assistance au freinage: de série

Options

Peinture mét: 600 fr.

Boîte aut.: 2000 fr.

Capteurs de recul: 800 fr.

Sellerie cuir: 2300 fr.

Garantie

1 an
2 ans assistance routière
Garantie anti-rouille: 12 ans (sous cond.)
Note TCS ★☆☆☆☆

Performances

	sec.
0-100 km/h	8,8
en 4 ^e :	
de 60 à 80 km/h	2,3
de 60 à 100 km/h	4,8

Maniabilité

Braquage (∅): 12,6 m
Tours de volant: 3

Importateur

Citroën Suisse SA
27, route des Acacias
1211 Genève
tél. 022/308 01 11
fax 022/342 60 42



www.citroen.ch

Le souffle du renouveau

Test: Citroën C5 3.0 V6 Exclusive aut.



Une ligne élancée mais plutôt discrète pour la berline Citroën C5.

La berline C5 est l'une des pièces maîtresses du redéploiement de la marque Citroën. A la trappe les dégaines avant-gardistes de jadis: la ligne donne dans la discrétion. Seule la hauteur conséquente du pavillon fait ressortir la C5 du lot. Elle n'en véhicule pas moins les valeurs propres à Citroën dont la fameuse, et toujours confortable, suspension électro-hydraulique ainsi qu'une habitabilité des plus généreuses. Mais la grande Citroën, qui assume pour l'instant la double succession de la Xantia et de la XM, se distingue avant tout par un rapport prix/équipement/puissance qui laisse tout sauf de marbre.

La Citroën C5 partage le souci d'habitabilité en vogue dans la catégorie moyenne. Elle figure même dans le peloton de tête. Les passagers arrière ne

diront pas le contraire, qui se voient offrir trois vraies places, une grosse garde au toit et un espace aux jambes considérable. Le plancher plat n'est pas étranger à ce sentiment d'espace que l'on retrouve aussi à l'avant où les sièges judicieusement dimensionnés s'avèrent de bon confort. Tout cela sans sacrifier la capacité du coffre, l'un des plus volumineux du segment. On notera aussi l'agencement recherché des rangements.

En authentique Citroën, la C5 inaugure la troisième génération de la suspension Hydractive qui régule automatiquement la hauteur du véhicule. Les adeptes de ce système piloté par un bloc électro-hydraulique ne seront pas déçus: la C5 surfe littéralement sur la chaussée pour garantir un amortissement supérieur à la moyenne.

Une authentique grande routière dont on attendait néanmoins davantage de finesse sur les petites inégalités en usage urbain. Détail non négligeable, la garde au sol peut être relevée pour franchir des portions de route dégradées à une vitesse inférieure à 10 km/h.

Conformément au style de la voiture, la finition intérieure est dominée par la sobriété. Pas d'excès de raffinement mais des matériaux d'honnête facture, sans plus. La planche de bord aux contours étudiés arbore un éclectique mélange de plastique, de faux bois et d'alu (commande de boîte). Fantaisiste, la graduation de l'instrumentation nuit à la lisibilité. Une affaire d'accoutumance.

Appréciations

habitacle	★★★★☆
confort	★★★★
équipement	★★★★
performances	★★★☆☆
comportement	★★★★☆
sécurité	★★★★☆
prix	★★★★☆

L'une des forces de la C5 réside dans son équipement de série. On y retrouve l'héritage de la Peugeot 607, à l'image de l'enclenchement automatique des phares et des détecteurs de sous-gonflage des pneus. La version Exclusive ne

**voiture
spacieuse**

**comportement et
confort élevés**

**agrément
et efficacité moteur**

**rapport
prix/équipement**

laisse guère de désirs inassouvis: phares au xénon, vitres électriques à commande séquentielle, climatisation bizona, régulateur de vitesse, radio à commande au volant, pare-soleil dédoublés, filet de coffre, trappe à skis. Dans ce tableau fort complet, on stigmatisera toutefois le pessimisme de l'ordinateur de bord et la présence d'un antique bouchon d'essence à clé. Assez facile à actionner au demeurant. Sous le capot, le V6 français de 3 litres et ses 207 ch



La suspension Hydractive 3 tient compte de la vitesse ainsi que de la configuration de la chaussée.

confirmer l'agilité moyenne de la C5. Une mention particulière pour le freinage avec assistance d'urgence parfaitement dosable et progressif. Moins dignes d'éloges, la direc-

bouchon d'essence à clé

véhicule difficile à manœuvrer

boîte automatique à 4 rapports

lisibilité de l'instrumentation

désagréables. Contrairement à Renault, Citroën s'est contentée d'une boîte automatique à 4 rapports. Si ce choix est discutable sur le plan technologique, le fonctionnement de cette transmission donne entière satisfaction. Le système auto-adaptatif suit intelligemment les pulsions du conducteur. Le tout généralement en douceur.

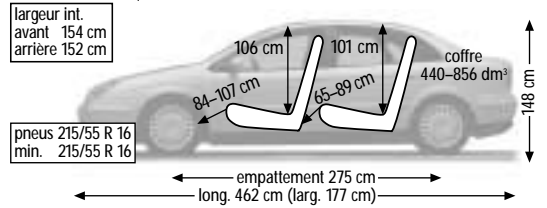
Comme le veut la tradition, le confort de la suspension Hydractive n'interfère nullement sur la tenue de route. Le comportement de la C5, qui vire quasiment à plat, est remarquable de stabilité et permet des vitesses élevées en virage. Subsiste une certaine lourdeur d'évolution venant

tion assez légère et surtout le diamètre de braquage élevé qui fait de la C5 une voiture carrément encombrante en manœuvre. Ajouter à cela une partie arrière non discernable qui rend les capteurs de recul (option) quasi indispensables. Cela mis à part, la C5 est dotée d'un équipement sécuritaire conforme au standard actuel.

La Citroën C5 ne révolutionne certes pas les canons automobiles. Toujours est-il qu'elle affiche un équilibre enviable – et certainement enviable – dans sa catégorie.

Ce test est diffusé dans l'émission *MotorShow TCS*. Programme détaillé en rubrique «club & membres».

EXCLUSIVITÉ TCS



Insonorisation ★★☆☆

60 km/h	60 dB(A)
80 km/h	63 dB(A)
120 km/h	70 dB(A)

Coûts

Intervalles des services

entretien	heures	main d'œuvre (fr.)
30 000 km/24 mois	1,7	223.-
60 000 km/48 mois	1,8	236.-

Contrôle antipollution

contrôle seul	0,5	101.-
avec petit service	0,3	74.-
avec grand service	0,3	74.-

Coût main d'œuvre sur 100 000 km

10 000 km/an	11,2	1867.-
15 000 km/an	8,1	1114.-

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fixes	fr./mois variables
10 000	126	726.-	325.-
15 000	97	726.-	488.-
20 000	83	726.-	651.-
30 000	68	726.-	976.-
40 000	61	726.-	1301.-

Tarif horaire pour calcul TCS: 131 fr. (OFS) / agences Citroën 95 à 150 fr.

Evaluation écologique

monoxyde de carbone (CO) ★★☆☆☆
hydrocarbures (HC) ★★☆☆☆
oxydes d'azote (NOx) ★★☆☆☆

La teneur des gaz d'échappement est évaluée au banc d'essai du LFEM (Dübendorf) selon le nouveau cycle européen ainsi qu'à 100, 115 et 130 km/h.

Consommation ★★☆☆☆



Consommation sur banc d'essai (cycle CE 99/100)

	urbain	inter-urbain	mixte
TCS	15,5	7,4	10,4
usine	14,5	7,6	10,2

Tableau comparatif

Les tests publiés par Touring sont disponibles dans les agences TCS ou sur Internet (www.tcs.ch)

	Citroën C5 3.0 V6 Excl. aut.	Opel Omega 2.6i V6 Comf. aut.	Renault Laguna 3.0 V6 24V aut.	Rover 75 2.5 V6 Classic aut.	Volvo S60 2.4 aut.
Prix (fr.)	47 000.-	47 000.-	44 800.-	48 050.-	43 350.-
Cylindrée (cm ³)	2946	2597	2946	2497	2435
Puissance (kW/ch)	152/207	132/180	154/210	130/177	125/170
Couple max. (Nm/min)	285/3750	240/3400	280/3750	240/4000	230/4500
Consommation (l/100 km)	10,4	11,5 ¹⁾	10,1 ¹⁾	10,7	9,4 ¹⁾
Bruit int. à 120 km/h (dBA)	70	71 ³⁾	69 ⁶⁾	68 ⁷⁾	70
Frais kilométriques (fr./km ²⁾)	-.97	-.98	-.94	1.01	-.91
Frais d'entretien ³⁾	★★★★★	★★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★★
Pièces de rechange ⁴⁾	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★★
Test Touring	11/2001	2/2000 ⁵⁾	8/2001 ⁶⁾	15/1997 ⁷⁾	—

¹⁾ données de l'importateur ²⁾ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ³⁾ sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel) ⁴⁾ comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif ⁵⁾ Opel Omega 2.2i Caravan Comfort aut. ⁶⁾ Renault Laguna Grandtour Initiale 3.0 V6 24V aut. ⁷⁾ Rover 75 2.5 V6 Celeste

On peut retirer jusqu'à cinq exemplaires gratuitement dans les agences. Le livre «Tests autos» du TCS contient de nombreux tests et des informations utiles.

Technique et environnement, Emmen

Actuel: no. 3181 du 14.6.2001

touring 10/01, Doctech, Index 616