

AGE NOUVELLE C5



UNE VOITURE "À LA CARTE"

Dans l'habitacle, le volant, dont le moyeu fixe est gorgé de boutons (sensé en faciliter l'accès), demande des doigts de prestidigitateur. Le tableau de bord est tourné vers le conducteur. Bonne surprise, il est possible de choisir entre deux types de sièges : "bien-être" et "dynamique", tous deux équipés de flancs caricaturaux, trop proéminents.

La vraie révolution, c'est que, pour la première fois, Citroën propose deux types de suspen-



sion. Sur les deux premiers niveaux de finition, l'hydropneumatique maison est remplacée par une métallique plus économique, en théorie, mais qui reste très confortable. Associée aux sièges "bien-être", l'hydractive reste la meilleure en tenue de route en procurant un confort très valable : elle effleure l'asphalte tout en agrippant la route.

Quatre niveaux de finitions vous permettront de maîtriser votre budget. Le niveau de base "Attraction" est bien fini, presque irréprochable, mais austère. En motorisation, il est accessible à partir de 23.600 euros pour la version HDi 110 CV. À l'autre bout du spectre, vous trouverez les versions "Exclusive", dont le niveau d'équipement n'a rien à envier à ses concurrentes. Mais pour y accéder, il vous faudra déboursier, hors options, au minimum 30.950 euros pour le HDi 138 ch et sa boîte mécanique, et jusqu'à 37.950 euros pour le moteur de 208 CV et sa boîte auto, hélas, obligatoire. Ce n'est pas de trop pour tracter les 1766 kg, à vide, de cette version. Ces prix ne varient guère par rapport à l'ancienne C5, ce qui est remarquable compte tenu du saut qualitatif !

UN HAUT NIVEAU D'EXIGENCE

Les versions diesel ont reçu une série de nouvelles motorisations dont le plus étonnant est peut-être le "petit" HDi (110 CV) qui offre, en entrée de gamme, un dynamisme correct à une voiture pesant à vide plus d'une tonne et demie. Il lui permet de ne consommer que 7,3 l/100 et d'émettre moins de 150 g de CO₂/km. Ce surpoids interdit toutefois à la C5, même dans les motorisations supérieures, d'offrir des performances flatteuses.

Citroën n'a pas mégotté sur la sécurité passive avec, d'entrée de gamme, sept airbags. La C5 peut aussi être équipée en option du système NaviDrive qui contacte automatiquement Citroën Urgence en cas de choc. Pour s'imposer sur le marché Premium, le constructeur a également porté ses efforts sur l'acoustique. Le travail s'est concentré sur l'aérodynamisme et l'isolation phonique avec un feuilleté acoustique de série sur le pare-brise. La nouvelle C5 est moins efficace et performante, mais infiniment plus séduisante d'aspect que l'ancienne C5. En s'inspirant de ses concurrentes germaniques tant sur le plan de l'esthétique que sur celui de la qualité, elle peut confirmer le retour des chevrons sur le marché Premium. Ce sera essentiellement à vous, chefs d'entreprise, d'en décider !

■ GUILLAUME ROUL

EN CHIFFRES...

EQUIPEMENT

Nouvelle Citroën C5 HDi 110 FAP Confort/Leader

PUISSANCE MAXI	80 kW à 4000 tr/mn
POIDS A VIDE	1503 kg
V.MAX	190 Km/h
CONSO. NORMES	7,3 l/4,7 l/5,6 l
EMISSIONS DE CO ₂ (CYCLE MIXTE)	149g/km
TVS (EN EUROS)	1490
PRIX TTC (EN EUROS)	23.600

Il existe une C5 spécialement étudiée pour les entreprises, dite "Leader". Elle bénéficie de tous les équipements de la finition confort avec peinture nacrée ou métallisée, plus un pack automatique, c'est-à-dire l'aide au stationnement avant, la mesure de place disponible et le rétroviseur intérieur électrochrome.