

Citroën C5 Aircross

Un confort bluffant...

Dans un segment C-SUV des plus convoités, la marque aux chevrons ne pouvait pas faire l'impasse sur sa présence. La concurrence féroce devra donc affronter un nouveau venu aux dents longues, le C5 Aircross. Essai dans le Désert d'Agafay aux portes de Marrakech.

Le C5 Aircross était 'la' star du stand Citroën lors du dernier Mondial de l'Auto. Déjà commercialisé en Chine, le public européen le découvrait pour la première fois. Les acheteurs sont tombés sous le charme puisqu'une vente sur trois, lors du salon, concernait le nouveau SUV alors qu'il n'était pas encore commercialisé... Il faut dire qu'il en impose avec sa face avant qui respire la robustesse. Le C5 Aircross reprend l'architecture lumineuse à deux étages, signature actuelle de la marque. Aggressives, les optiques fumées, dans le prolongement de la calandre, disposent de projecteurs LED sur les versions huppées tandis que le capot plat dispose de deux nervures sculptées. En bas de bouclier, les écopes de refroidissement peuvent être personnalisées par des touches de couleurs tout comme les Airbump en bas des portières. Accrochée à ses grandes roues de 720 mm de diamètre, sur des jantes de 17 à 19 pouces, la caisse dispose d'une garde au sol de 23 cm. Homogène, le nouveau SUV s'étire sur 4,50 m et, sur son profil, on

apprécie le traitement chromé qui court autour des vitrages en formant un C au niveau de la custode fumée. Là encore la Citroën veut imposer une certaine qualité perçue. Protection de roues et barres de toit complètent le tableau du parfait SUV. A l'arrière, le bouclier remontant comporte les fausses canules d'échappement et les feux arrière, également à LED, proposent un design 3D. 30 combinaisons de personnalisation combinant les teintes, le toit bi-ton, ou les inserts de couleurs sont proposées.

VIE À BORD

L'intérieur cosu de notre véhicule d'essai, en version Shine, propose une atmosphère chaleureuse avec des parties beiges qui contribuent à illuminer l'habitacle. La large console centrale accueille le bouton de démarrage, le magnifique levier de commande de boîte auto ou encore le sélecteur du Grip Control (option). Prises USB et 12V ainsi qu'un emplacement pour recharger votre smartphone par induction sont également au

programme. Les sièges ont bénéficié (comme le petit frère Cactus) du brevet Advanced Comfort (mousse à densité revue) et peuvent être chauffants. La version Europe du C5 Aircross dispose de trois sièges escamotables et coulissants sur 15cm contrairement à la version chinoise dotée d'une banquette classique. Tout cela au bénéfice du volume de chargement (580 à 720 l) ou à l'espace aux jambes. La modularité d'un monospace dans un SUV...

Le C5 Aircross ne manque pas d'air avec ses gros aérateurs en deux parties. Au centre, ils encadrent l'écran multimédia de 8" (navigation, caméra de recul, Mirror Screen...) Écran numérique aussi devant le conducteur. Il peut se personnaliser à votre guise. Sur sa dalle de 12 pouces, vous pourrez afficher soit la vitesse, la navigation ou encore la visualisation du régulateur adaptatif... A ce sujet, le nouveau Citroën embarque une vingtaine d'innovations technologiques comme : le freinage d'urgence avec détection piétons, l'alerte de franchissement de ligne ou la lecture des panneaux désormais



légion sur ce segment. On peut rajouter l'alerte somnolence du conducteur ou le Coffee Break Alert qui vous conseille une pause au bout de 2 heures de route. Enfin le Highway Driver Assist, conduite autonome de niveau 2, permet au conducteur de déléguer sa conduite à l'électronique de la voiture. Seul impératif, garder les mains sur le volant.

SUR LA ROUTE

Des puissances de 130 ou 180 ch sont disponibles en essence ou en Diesel. Notre essai s'est porté sur les blocs 180 ch, en essence puis en Diesel, couplés à

la boîte auto EAT8 avec palettes au volant. Nous avons eu beaucoup de plaisir de conduite. La tenue de route s'est révélée remarquable avec, peut-être, une meilleure accroche du train avant au bénéfice du moteur Diesel, peut-être due au poids du moteur et au couple de 400 Nm (250 pour l'essence). Citroën a équipé son dernier bébé de suspensions à 'butées hydrauliques progressives' pour un meilleur confort. En alternant bitume et pistes caillouteuses marocaines, nous avons été bluffé à plusieurs reprises par le confort de roulage. Les irrégularités de la route sont gommées même à vitesse

soutenue. L'effet tapis volant vanté dans le dossier de presse est donc au rendez-vous... On rajoutera que pour l'insonorité les vitres latérales sont en verre feuilleté. Start, Live, Feel et Shine composent les finitions du nouveau porte étendard de la marque qui voit ses tarifs s'échelonner de 24 700 € (essence 130 BVM6 Start) à 39 150 € (Diesel 180 EAT8 Shine). Le constructeur annonce une version hybride rechargeable à venir en 2020. Avec 225ch, elle pourra parcourir 50 km en tout électrique. Le C5 Aircross est fabriqué à Rennes.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

