Essai – Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

Mai 2012. François Hollande se mue en VRP Citroën en descendant les Champs-Elysées à bord d'une Citroën DS5 Hybrid4 lors de sa prise de pouvoir. Coup de pub inespéré ! Devenue dès ce jour LE fleuron de l'industrie automobile française, il était temps que nous nous penchions sur son cas.

- 4 cylindres diesel, 1'997 cm^3
- 200 CV à 3'850 t/min
- 450 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses mécanique robotisée, 6 rap.
- Vitesse maxi : 211 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1'735 kg
- Conso. mesurée : 7.2 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 99 g/km (A)
- dès CHF 55'900.-
  modèle essayé : CHF 65'300.-

Texte : Jérôme Marchon / Photos : Claude-Alain Ferrière, Jérôme Marchon

---

On connaît la DS5 1.6 THP 200 que nous avions essayée il y a quelques mois. On connaît aussi le Peugeot 3008 HYbrid4 dont mon confrère nous a gratifié d'un essai récemment. Prenez les deux, mélangez-les – au shaker, pas à la cuillère – et vous obtiendrez la DS5 Hybrid 4

Alors que personnellement j'avais littéralement adoré la version 1.6 THP 200, tant pour ses qualités dynamiques qu'esthétiques, voyons donc si Citroën ne nous vend pas du « flan » (sic !) en associant son « break-SUV-monospace-coupé-berline » à la sauce politiquement correcte de l'hybride.

A l'extérieur

Aucune différence notoire avec les autres modèles de la famille n'apparaît, si ce n'est le petit monogramme distinctif apposé sur les portières avant ainsi que les seuils de portes (éclairés). Pour le reste, la DS5 Hybrid4 conserve cette ligne magistrale qui ne ressemble en rien à ce qui se fait tant chez Citroën qu'ailleurs dans la production automobile actuelle et qui nous avait subjugués lors de nos deux essais précédents. Break ? SUV ? Monospace ? Coupé ? Berline ? Il est vrai qu'avec ses vitres additionnelles entre le pare-brise et les portières avant la DS5 rappellent les monospaces familiaux. L'arrière tronqué s'inspire des coupés et le hayon est repris des breaks. Toutes ces carrosseries semblent habiter dans les lignes de cette Citroën qui fait se retourner bon nombre de têtes sur son passage.

Il est vrai que certains jugent le dessin trop torturé ou caricatural, allant même jusqu'à la qualifier de « bling-bling » avec ses « sabres » chromés sur les ailes, un comble pour François H., président « normal » ! Sommet de la gamme DS, elle se veut « m'as-tu vu » et l'assume pleinement. Personnellement je reste admiratif et conquis. Originale jusqu'au bout des boulons, elle ne ressemble ni à une Allemande, ni à une Anglaise et ni à une Italienne, mais les designers ont réussi le tour de force de puiser l'essence de chacune de ces origines pour nous concocter un cocktail détonnant. Une réussite.

A l'intérieur

Welcome on board ! Je confirme avec joie les impressions de mes deux confrères

ayant précédemment essayé la DS5. La qualité de présentation est purement et simplement au-delà de tout ce que l'on a connu à bord d'une Française durant les vingt dernières années. C'est cossu, soigné, les placages sont en vrai aluminium et le cuir des sièges de vraiment bonne facture. Je regrette cependant le choix d'une multitude de plastiques différents pour les interrupteurs et autres commandes ou aménagements, qui nuit un tantinet à l'unicité de l'agencement.

Parlons-en justement de l'agencement. Certaines commandes comme les vitres électriques au centre sont peu commodes. Celles logées au plafond, me rappelant ma bonne vieille Alfa Romeo 75, sont fort peu pratiques, mais heureusement secondaires, tandis qu'il faut faire preuve d'une bonne adresse pour atteindre les petits boutons rectangulaires sur la console centrale. La place qu'occupe cette dernière réduit considérablement l'espace pour les occupants avant malgré un pare-brise plongeant dégageant une surface égale à celle de la cour d'honneur de l'Elysée, malheureusement trustée par la massive planche de bord et qu'il est impossible d'exploiter, faute de rangements cachés. Alors certes l'atmosphère est celle d'un cockpit d'avion de chasse, accentuée par les deux hublots occultables séparément au-dessus des têtes du conducteur et son passager. Mais l'impression d'être engoncé dans l'habitacle est réelle, qui plus est avec une ceinture de caisse ascendante qui réduit au strict minimum les surfaces vitrées. La visibilité générale, surtout vers l'arrière et le côté pratique de larges ouvrants vitrés auront été sacrifiés sur l'autel de l'esthétique. Soit. Mais gare aux claustrophobes !

Sur le plan du confort, la DS5 remporte tous les suffrages. Un score de maréchal ! Le maintien des sièges est parfait, la position de conduite se trouve avec aisance. Petite attention sympathique : le volant à méplat. Outre donner un petit air sportif à cet intérieur, il s'avère fort utile à l'entrée et la sortie de l'habitacle, évitant de devoir se contorsionner pour passer autour de la couronne. Bon point ! Comme quoi parfois, design et praticité peuvent vivre en cohabitation.

A l'arrière, les places accueilleront trois adultes sans crainte. Par contre, le coffre de la version Hybrid4 se voit amputé d'environ 145 litres en raison de la présence des batteries Ni-MH plutôt volumineuses. Avec donc 325 litres restants – soit quasi la même chose que la Lexus CT 200h – et un espace utile qu'empiète les contours torturés de la carrosserie, le coffre de la DS5 Hybrid4 ne fait guère mieux qu'une grosse citadine ou une petite compacte. Aïe ! Un peu short pour une familiale. Certes il reste la possibilité de rabattre la banquette arrière.

Sous le capot

La DS5 Hybrid4 hérite donc du même ensemble propulseur que la Peugeot 3008 HYbrid4, à savoir : un bloc diesel de 1’997 cm3 développant 163 CV emmenant les roues avant et un moteur électrique de 37 CV aux roues arrière. Nous avons donc, sur le papier, un alléchant 200 CV cumulé pour un couple maxi de 450 Nm. Et comme sa cousine sochalienne, la DS5 Hybrid4 propose la molette avec les modes « Sport », « Auto », « 4WD » et « ZEV » (tout électrique) pour choisir le mode de propulsion voulu.

Malheureusement, toute cette débauche de technologie est sacrément gâchée par la présence d’une boîte de vitesses robotisée à six rapports qui mériterait d’être destituée sans autre forme de procès. Je m’interroge encore aujourd’hui sur la raison pour laquelle Citroën a opté pour ce système loin d’être abouti chez eux alors qu’au catalogue figure la version diesel « simple » équipée d’une boîte automatique à convertisseur classique, éprouvée et fiable, convenant certainement mieux à notre « limo présidentielle ». A aucun moment cette transmission robotisée ne s’est montrée à la hauteur de ses ambitions : hésitante, réagissant à contretemps et de manière saugrenue, soit hyper lentement ou alors de manière brusque tout d’un coup et générant des à-coups, il m’a été impossible de m’en accommoder au cours des 2’600 km de notre essai. En mode manuel au moyen des palettes au volant ce n’est guère mieux, si ce n’est que c’est le chauffeur qui dirige les opérations. Et encore ! Dans les lacets encombrés des cols alpins demandant toutes les ressources moteur, en jonglant entre premier, deuxième et troisième rapports, le calculateur s’est d’un coup figé ne m’autorisant plus aucun changement et me laissant me débrouiller avec l’auto bloquée sur le second rapport jusqu’au sommet… Non, vraiment, tout l’agrément apporté par le confort et le châssis de l’auto se voit purement et simplement saboté par cette boîte indigne. A tel point même que les 200 CV annoncés ne m’ont guère impressionnés à l’utilisation, comparativement à la 1.6 THP 200 qui affiche la même puissance et une vigueur impressionnante.

Au chapitre de la consommation, le constructeur annonce une moyenne mixte utopique à 4.1 l./100 km qu’il nous a bien évidemment été impossible de confirmer. Cependant, avec une moyenne à 7.2 l./100 km le résultat est plutôt bon sans être véritablement extraordinaire, sans compter que le poids de l’auto est

plutôt conséquent, 1’735 kg, prenant environ 200 kg d’embonpoint en raison du système de propulsion hybride.

Au volant

La DS5 Hybrid4 ne déroge pas à la règle. C’est une excellente routière, sécurisante. Son poids conséquent péjore l’agilité en comparaison avec la version 1.6 THP 200 en la rendant plus pataude dans les enchaînements. La direction, souple et directe est un régal. Le toucher de la pédale des freins est en outre étonnamment franc pour une auto hybride à récupération d’énergie.

Par contre, là où la DS5 surprend c’est la fermeté de son amortissement. Inhabituel chez Citroën ! Malgré une monte en 18’’ devenue quasi la norme de nos jours, les irrégularités de la chaussée se font sèchement ressentir. Peut-être serait-il judicieux d’opter pour une monte 17’’ mais au détriment de l’esthétique cette fois-ci.

Pour le reste, cette DS5 se montre à la hauteur en toutes circonstances, montrant un poil plus de sous-virage à la limite en raison de son poids accru, mais elle saura par contre gérer avec maestria le roulis. Enfin, la possibilité d’opter pour le mode « 4WD », soit quatre roues motrices, apportera un plus en termes de sécurité et de ressenti sur chaussée à l’adhérence précaire.

Verdict

Citroën (et le groupe PSA) semblent tenir le bon bout en termes d’hybridation avec leur système diesel-électrique. Consommation contenue, possibilité de rouler à l’électricité seule sur les parcours urbains, c’est très bien pour autant que l’on ne s’attarde pas trop sur la polémique des rejets de Nox. Par ailleurs, l’architecture moteur thermique sur l’avant, l’électrique sur l’arrière permet de proposer en bonus une transmission intégrale à moindre coût et en économisant (tout est relatif) du poids. Implanter ce système sur le haut de gamme de la marque est judicieux, permettant d’ajouter une touche « techno » à un assortiment déjà intéressant du point de vue stylistique. Malheureusement le gros point noir de la DS5 Hybrid4 reste sa transmission, archaïque et indigne du

segment « Premium » visé par la marque. C'est réellement dommage car cette Citroën demeure autrement une réelle réussite sur tous les points. Reste à voir maintenant de quelle manière la gestion électronique complexe du système Hybrid4 se montrera fiable au fil des ans. On a un quinquennat à disposition…

Prix et options – Citroën DS5 Hybrid4 200 So Chic

Prix de base : CHF 55'900.-

Peinture métallisée : CHF 1'000.-

Alarme et supercondamnation : CHF 750.-

Projecteurs directionnels Xenon bi-fonction et lave-projecteurs : CHF 1'250.-

Pack sécurité : CHF 800.-
(Alerte de franchissement involontaire de ligne, feux de route automatiques)

Pack eMyWay : CHF 1'500.-
(Système de navigation écran couleur 7'', mémoire interne, affichage de la limitation de vitesse, présentation des voies à suivre en cas de carrefour complexe, Bluetooth avec fonction de streaming audio, aide au stationnement avant et arrière, caméra de recul(

Garnissage des sièges cuir Club Rouge, confection Bracelet : CHF 4'100.-
(Sièges avant électriques et chauffants, siège conducteur massant avec réglage lombaire électrique, volant cuir Club avec surpiqûres, surtapis avant et arrière)

Prix total : CHF 65'300.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette Citroën DS5 Hybrid4 200 So Chic.

A lire aussi

Essai – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une main de fer dans un gant de velours

Premier contact – Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

Essai – Citroën C3 : Tutti rikiki, mais elle a tout d'une grande !

Reportage – 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

Premier contact – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une nouvelle Déesse est née

Essai – Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

Essai – Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai – Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Nouveauté – Citroën DS3 Cabrio

Présentation – Citroën Numéro 9

Genève 2012 – Citroën C4 Aircross

Genève 2012 – Citroën DS4 Racing Concept

Présentation – Citroën DS4 Racing Concept

Nouveauté – Citroën C1

Nouveauté – Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 – Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 – Citroën DS5

Genève 2011 – Citroën DS4

Genève 2011 – Citroën DS3 Racing

W.A.Y.

W.A.Y.

Hybrid 4
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

TRAF.
MEDIA
NAV
RADIO
ADDR. BOOK
SET UP
W.A.Y.

HDI 16

AUTO
SPORT
Hybrid
ZEV
4WD
R
N
A
M

26°c
La 1ere
20:26
AUTO
Zero emission
Satellites visibles : 6
455 m

POWER
ECO
CHARGE
CRUISE
PAUSE
READY
60 km/h
6.5 l/100
668 km
009816 km
668.6 km
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 147 286
W.A.Y.

GE 147 286
W.A.Y.

W.A.Y.

60 km/h
6.5 l/100
668 km
009816 km
668.7 km
START
STOP
26°C
qui
20:32
AUTO
Zero emission
Satellites visibles : 7 450 m
1 2 3 4 5 6 LIST
TA INFO
BAND
SOURCE
AUTO
A/C
A/C MAX
20
20
W.A.Y.

SOS
W.A.Y.

12
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
W.A.Y.

+
2
1
Int
0
W.A.Y.

W.A.Y.

Hybrid 4
W.A.Y.