

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

*Nous l'avons découverte en primeur à l'automne dernier sur les belles petites routes du sud de la France. Il est temps maintenant de prendre le volant plus longuement de la nouvelle Citroën DS5, en version 1.6 THP 200, la dernière interprétation Premium du constructeur français.*



- 4 cylindres turbo, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 200 CV à 5'800 t/min
- 275 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.2 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Conso. mesurée : 8.1 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 155 g/km (D)
- dès CHF 46'560.-  
modèle essayé : CHF 56'960.-

---

Nous l'avons déjà dit et vous devez l'entendre à tout va, la ligne DS de la marque Citroën est un immense succès. Il y a deux ans lors de son lancement, c'était un sacré pari de mettre en production une gamme en parallèle de l'existante, un cran au-dessus niveau finition, visant ainsi une nouvelle clientèle et orientant la marque vers de nouveaux marchés, plus haut de gamme. Plus de 200'000 voitures vendues après, l'exercice est une réussite totale et à voir le nombre de DS3 et DS4 que nous croisons sur la route, plus l'attrait pour les modèles plus conventionnels de la gamme C, l'image de Citroën a changé en bien, voire très bien. Donc maintenant avec la DS5, il n'y a pas de raison de stopper cette lancée, bien au contraire ! Le produit étant très attirant, on peut même imaginer que la progression va continuer dans le bon sens. Mon collègue était déjà revenu de Nice conquis après un bref avant-goût, à mon tour maintenant de partager quelques jours avec une DS5 et ainsi vous faire découvrir plus en détail cette belle Française.

### ***A l'extérieur***

Oui, l'adjectif « belle » utilisé est purement un goût personnel, mais il faut reconnaître que cette nouvelle Citroën DS5 dégage quelque chose d'assez spécial. D'ailleurs tout au long de mon essai, j'ai été surpris d'entendre à multiples reprises des commentaires positifs à son égard et plusieurs personnes, certes souvent des conducteurs de Citroën, sont venues m'interpeller pour me poser des questions. Donc esthétiquement réussie ou simplement différente, cette DS5 ne laisse pas indifférent. Tiens d'ailleurs, encore un petit avis personnel, si la gamme DS n'a aucun lien de parenté avec la mythique voiture du même nom, la DS5 pourrait tout à fait en être la réinterprétation moderne. Mais encore fois, cela ne tient qu'à moi. Revenons sur la ligne, à mi-chemin entre un break et une berline avec hayon, elle s'affiche fièrement avec un air de concept-car. Ce qui est bien logique puisque elle s'inspire directement du concept C SportLounge présenté en 2005. Je dirais même que ce dernier était un peu plus sage, la face avant moins agressive et l'ensemble plus en rondeur. Pour la DS5, la calandre chromée avec les doubles chevrons, surmontée du logo DS, montre clairement son affiliation à

la gamme Premium du constructeur. Sous les phares acérés soulignés de la signature LED, les arches intégrant les clignotants et les anti-brouillard me font penser à un requin, accentuant le caractère affirmé de la voiture. Le capot nervuré, relativement court, est orné de chaque côté par un bandeau, appelé « sabre » par le constructeur, qui relie l'optique avant au montant de pare-brise. En détaillant ces attributs, chromés sur cette version Sport Chic, je reste un peu septique mais combiné à l'ensemble de la voiture ils lui donnent encore plus d'élégance, surtout avec la teinte grise Galena de notre véhicule d'essai, tout en lui conférant une impression de longueur très importante. Son toit relativement bas avec une ligne fuyante tel celui d'un coupé et une largeur assez imposante ajoute à cette impression de grandeur. Les ailes arrière galbées, les belles jantes 19" de série sur le modèle essayé et le petit béquet de toit apportent une touche de sportivité qui se retrouve aussi dans le dessin des sorties d'échappement profilées avec le bas de caisse. Les feux arrière, aussi issus du concept C SportLounge, en forme de boomerang et avec une partie inférieure concave, sans être totalement aspirés comme sur la Ferrari FF, complètent la ligne dynamique de la DS5. La petite lunette arrière est la suite logique du sublime toit vitré dont la composition en multiple éléments donne une image futuriste qui convient parfaitement à la DS5. Je m'attarde encore sur la voiture et en y réfléchissant encore et encore c'est peut-être dans la catégorie coupé quatre portes qu'il faudrait classer cette DS5 à l'image d'une Mercedes CLS envers qui la française n'a pas à rougir tant son dessin est somptueux.

## ***A l'intérieur***

Raffinement et originalité se retrouvent aussi à bord de la DS5. La porte à peine ouverte, je découvre les magnifiques sièges en cuir Club de couleur Fauve dont la finition « bracelet de montre » est du plus bel effet. En plus d'être plaisant à l'oeil, ils sont très confortables avec une assise réglable à souhait et même une fonction massage pour le conducteur. Les touches d'aluminium mat se marient parfaitement avec celles bouchonnées de la partie centrale et les différents matériaux utilisés, tous de très bonne facture. Le volant à méplat offre une bonne prise en mains, les compteurs aux formes seventies combinés avec un rendu moderne et un affichage tête haute venant se loger dans la casquette de tableau de bord créent une ambiance alliant tradition et innovation. La console centrale s'inspire de celle d'un avion avec une partie inférieure dont les différents boutons

commandent tout ce qui se trouve en-dessous de la ligne du tableau de bord et une partie haute, très fuselée et située dans le plafond, qui intègre les commandes des éléments supérieurs du cockpit. Bien installé au poste de pilotage, on se sent comme un pilote de ligne annonçant à ses passagers de boucler leur ceinture et leur souhaitant un agréable voyage à bord du vol DS5. Et il le sera à coup sûr car aussi bien pour le commandant que pour ses passagers tout est fait pour offrir un confort maximum. Les places arrière permettent d'accueillir sans peine trois adultes et le coffre offre suffisamment de contenance pour les bagages de chacun. Nous retrouvons aussi toutes les dernières technologies en termes d'équipements, soit le GPS avec vision 3D, une sono HiFi Denon (en option), le téléphone Bluetooth, la caméra de recul, etc. Le ciel de toit vitré offre une luminosité à bord très agréable. Ce dernier est composé de trois parties disposant chacune d'un store électrique qui se ferme de manière indépendante. La vie à bord, agrémentée d'un éclairage d'ambiance, est vraiment cossue, très luxueuse, tout en ayant un air légèrement futuriste comme la ligne de la voiture en fait, à croire que nous sommes installés dans la première classe dans un vaisseau spatial.

### ***Sous le capot***

Vous allez rire, ça fait depuis le début de mon article que je vous parle de haut de gamme et un fois le capot avant soulevé, vous êtes face à un petit quatre cylindres 1.6 l. ! Oui oui vous avez bien lu, le moteur qui permet à cette DS5 de se mouvoir est d'une cylindrée de précisément 1598 cm<sup>3</sup> et ne dispose que de quatre cylindres auxquels un turbocompresseur a été greffé. Il développe la puissance de 200 CV à 5'800 t/min pour un couple de 275 Nm dès 1'700 t/min. C'est en fait le même qui équipe la Citroën DS3 Racing et la Peugeot RCZ. D'ailleurs lors de ces deux essais, j'avais été conquis par cette motorisation qui correspondait parfaitement tant au côté sportif de la petite bombe aux doubles chevrons qu'au côté coupé grand tourisme de la petite lionne de Sochaux. Mais dans le cas de la DS5, je suis en présence d'une grande voiture visant plutôt le confort et le luxe avant la sportivité. Du coup je rêvais d'un gros V6, voire d'un V8, quitte à ce qu'il soit diesel s'il faut vraiment garder une image politiquement correcte. Quoi que... Vous ne m'en voudrez pas non plus d'imaginer, sous les traits d'une DS5, une version moderne de la mythique Citroën SM, à l'époque motorisée par un V6

Maserati, mais qui opterait cette fois pour le V8 Corvette, du fait du récent partenariat avec GM et qui balancerait toute sa puissance sur les roues arrière exclusivement, bien évidemment. Bon très bien, j'arrête de délirer et je reviens à ma voiture d'essai, la DS5 1.6 THP 200. Même constat de surprise pour la transmission, le type de voiture correspondrait plus à une boîte automatique, mais il s'agit bien de la boîte manuelle six rapports comme sur la DS4 essayée à l'automne dernier par mon collègue qui était aussi équipé du quatre cylindres 1.6 turbo de 200 CV. D'ailleurs la définition exacte du modèle, 1.6 THP 200, est la même pour les deux voitures et les caractéristiques techniques identiques en tous points. Mais encore une fois, la petite sœur de la DS5 a une taille et une image qui est plus en adéquation avec ce moteur. Si les premières impressions étaient en relation avec le choc de la découverte d'une si petite motorisation, je reconnais qu'après plus de 2'000 km en compagnie de cette DS5, mon avis final en est tout autre. Rageur et performant, le quatre cylindres turbo répond totalement aux besoins de la voiture. S'il sait se montrer relativement discret sur autoroute, il peut aussi dévoiler son côté piquant une fois les petites routes atteintes. Les montées en régime sont franches, les reprises correctes même dans les rapports supérieurs, la sonorité sympathique en conduite soutenue. Du coup je me suis surpris à attaquer fort malgré l'encombrement de la voiture et son image cossue. Niveau consommation le choix du petit moteur amène tout son sens. Le constructeur nous annonce une valeur mixte de 6.7 l./100km et sur la totalité de mon essai, j'ai calculé une consommation moyenne de 8.1 l./100km tout en sachant que je n'ai pas hésité à solliciter cette DS5. C'est un résultat très correct pour une voiture de la taille de la DS5 et sur un trajet exclusivement autoroutier, il est facile d'abaisser cette moyenne d'un litre, voire plus. D'autre part, la Citroën DS5 est disponible avec d'autres motorisations, un essence plus modeste (156 CV) et deux diesel (112 CV et 163 CV), mais il existe surtout une version Hybrid4 (200 CV) équipée d'un diesel couplé à un moteur électrique, le tout avec une transmission intégrale, que Wheels And You vous proposera prochainement à l'essai.

### ***Au volant***

Une position de conduite agréable et une facilité de prise en main, il est temps de voir si l'habituelle marque de fabrique Citroën, à savoir un excellent comportement routier, est au rendez-vous. Je ne vous ferai pas attendre plus

longtemps : oui c'est bien le cas. La DS5 est une Citroën dans toute sa splendeur. Je pense d'ailleurs que c'est grâce à sa tenue de route et son châssis performant que le moteur 1.6 THP 200 trouve tout son intérêt. Relativement ferme, accentué encore par les jantes 19" à taille basse, cette DS5 avale le bitume avec une efficacité impressionnante. La voiture ne prend quasiment pas de roulis, elle ne sous-vire pas et il n'y a qu'en cas de forte accélération sans tenir fermement son volant qu'on ressent quelques effets de couple typiques d'une traction avant puissante. Même sur revêtement humide la motricité est bonne et la puissance passe bien au sol. Vous l'aurez compris, ces excellentes aptitudes sur la route ont largement contribué à me faire apprécier la motorisation qui équipe notre voiture d'essai. Indépendamment de cela, en conduite moins sportive, la DS5 s'avère aussi une bonne élève. Malgré sa taille relativement imposante, 4.53 mètres de long et 1.87 mètres de large, elle est très maniable et agile permettant sans peine d'évoluer en milieu urbain. Une fois sur l'autoroute, le confort prend le dessus et vous pourrez accumuler les kilomètres en toute quiétude. Il n'y a que sur routes bosselées ou en cas de mauvais revêtement que la dureté due aux grandes roues mets un peu à mal votre confort. Il serait intéressant de l'essayer avec une taille de jante inférieure tout en sachant que cela sera au détriment de l'esthétique de l'ensemble, voire de l'agilité en conduite « sportive ». Si le dessin de cette française se veut avant tout gracieux et élégant, son moteur et surtout son comportement routier lui confèrent du dynamisme et de la sportivité, une main de fer dans un gant de velours ! Je noterai encore que même de nuit il est agréable de conduire cette DS5 avec des feux xénon directionnels très performants.

## ***Verdict***

Globalement différente, voire décalée, cette Citroën DS5 s'intègre dans le paysage automobile actuel avec beaucoup de prestance et d'innovation. C'est presque un ovni quand on y en pense tellement elle est originale. Remarquez qu'il s'agit là aussi, en quelque sorte, d'un retour aux sources pour Citroën, nous ayant toujours, jusqu'à la fin des années 80, surpris tant au niveau technique qu'esthétique. Une fois de plus le constructeur aux doubles chevrons nous propose un produit innovant avec en plus une qualité et une image haut de gamme pour un prix de départ de CHF 41'250.- pour la version 1.6 e-HDi 110 en finition Chic. Notre voiture d'essai, la DS5 1.6 THP 200 en finition Sport Chic débute elle à CHF 52'260.-. Certes la clientèle suisse est beaucoup attachée à

l'image d'une marque, d'où le succès des voitures allemandes dans notre pays. Mais à force de persévérer dans le bon sens, le vent pourrait bien tourner. Depuis mon essai je constate d'ailleurs que je croise de plus en plus de Citroën sur nos routes, le signe d'un changement peut-être. En tout cas, élégance et raffinement, plus un moteur dynamique, font de cette DS5 1.6 THP 200 un savant mélange de beauté et de sportivité qui m'a ravi.

### **Prix et options - Citroën DS5 1.6 THP 200 Sport Chic**

**Prix de base : CHF 52'260.-**

**Peinture métallisée : CHF 1'000.-**

**Système HiFi DENON : CHF 900.-**

**Pack Sécurité : CHF 800.-**

(alerte de franchissement involontaire de la ligne de seconde génération, feux de route automatiques)

**Garnissage des sièges cuir Club Fauve, confection Bracelet : CHF 2'000.-**

(sièges avant électriques et chauffants ajustables en longueur d'assise, siège conducteur massant avec réglage lombaire électrique, ajustable en longueur d'assise, volant cuir Club avec surpiquûres, surtapis avant et arrière)

**Prix TOTAL : CHF 56'960.-**

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette Citroën DS5 1.6 THP 200.

**A lire aussi**

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

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.



W.A.Y.



W.A.Y.



















