

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

Innovante de par ses lignes résolument différentes, la « série » DS attire les regards. C'est dans l'arrière-pays niçois que Citroën nous a permis de découvrir la « grande dernière » : la DS5. Est-elle issue de la même lignée ?



- 4 cyl., turbo, 1'598 cm³
- 200 CV à 5'500 - 6'800 t/min
- 275 Nm à 1'700 - 4'500 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. mixte : 6.7 l./100km
- Emissions de CO₂ : 155 g/km (B)
- dès CHF 40'000.-

Texte et Photos : Xavier Bais

Fortement inspiré du Concept-car C-SportLounge dévoilé en 2005, Citroën le

décline désormais en version routière en l'actualisant et le « Déessisant ». Nous avons déjà pu apercevoir la bête en avant-première lors du salon de Shanghai au printemps dernier.

Esthétique

Dessiné par Frédéric Soubirou le même designer qui avait enfanté la DS3, on est de suite subjugué par une ligne divine. Pas vraiment un coupé, ni un break, ni un monospace, même si la position de conduite est haute, la DS5 est inclassable. Basée sur la plateforme 2 de chez PSA (Peugeot 3008 et Citroën C4 Picasso) et plus courte (4,53 m) de 25 cm par rapport à la C5 berline, l'œil perçoit pourtant une voiture longue. Comment cela est-il possible ? D'une façon originale : une ceinture de caisse haute, une ligne effilée par l'adjonction de deux fines pièces monobloc en finition chromée brillante ou fumée partant du haut des phares avant pour remonter jusqu'aux vitres avant formant une sorte de crosse de hockey et que les designers maison nomment le « sabre ». De profil, ils abaissent le capot et l'étirent jusqu'aux portières avant. Une réussite. D'une bonne largeur (1,85 m), on retrouve sur la face avant la généreuse entrée d'air, signe commun aux versions DS, intégrant la calandre aux chevrons chromés et des feux avant soulignés de LED. La poupe s'éloigne du concept originel de 2005 mais gagne en modernité et fluidité avec un style très DS. Pour moi elle est encore plus belle que sa sœur DS4, mais j'aurais bien vu une version sans le becquet arrière. Les tendances stylistiques et la gestion des flux d'air me contredisent. L'intérieur, dans la version Sport Chic, associée à l'option pack cuir Club travaillée à la façon d'un bracelet de montre, se révèle bien fini avec un certain raffinement dans les détails. Avec des commandes intuitives «toggle switches», l'affichage tête haute, son toit astucieux intégrant trois « occultants », cette ambiance typée cockpit d'avion est agréable et valorisante. On s'y sent rapidement bien. Je me suis même mis à rêver de retrouver, au moins dans cette version sport, un petit cache rouge à relever afin d'actionner le push start façon Mirage F1, ou pour revenir sur la route, Lamborghini Aventador.

Sous le capot

Dans cette catégorie premium, sans pour autant proposer de grosses cylindrées,

un judicieux choix de motorisations s'offre à nous : pour les versions essence nous avons le THP 155 CV, avec un couple de 240 Nm dès 1400 tr/min en boîte de vitesses automatique à six rapports et le THP 200 CV, essayé ici, offrant un couple de 275 Nm dès 1700 tr/min en boîte manuelle, elle aussi à six rapports. Pour les versions Diesel, Citroën propose le HDi 110 CV, avec 270 Nm à 1750 t/min en boîte à six vitesses mécanique et le HDi 160 CV avec lui 340 Nm de 2000 à 3000 t/min, avec à choix la boîte manuelle ou automatique. Enfin, signe des temps, une version hybride nommée Hybrid4 composée d'un moteur diesel placé à l'avant - le 2.0 l. HDi de 163 CV - et à l'arrière, logé sous le coffre, un moteur électrique de 37 CV est proposée. La puissance cumulée atteint les 200 CV et le couple maximum est de 450 Nm.

Sur la route

J'appréhendais le départ qui se faisait en ville à travers des petites rues. Mais bien que la voiture soit large et certainement aidé par une position de conduite idoine, la DS5 passe partout. De plus, elle braque remarquablement bien. L'angle et le toucher de volant sont à mon goût, mieux « tarés » encore me semble-t-il que sur la DS4. La version essence Sport Chic THP 200 sera notre première version d'essai. J'ai retrouvé ce moteur turbocompressé de 200 CV que je connaissais bien pour l'avoir testé sur la DS4. Pas de surprise donc, si ce n'est qu'il me semble encore plus en adéquation avec ce châssis. Associé à une boîte manuelle à six vitesses précise, dont le levier est ergonomique et agréable, j'étais fin prêt pour gravir les quelques célèbres cols de l'arrière-pays niçois. Le couple correct de 275 Nm dès 1700 t/min nous a permis d'enrouler à bon rythme les montées, parfois, pour le plaisir, en poussant les régimes. En haussant le ton, quelques rares effets de couple sur le train avant se font sentir à l'accélération franche en sortie d'épingle. La voiture est rivée au sol et vire plus à plat qu'une C5, souveraine. Alors certes, sur routes très défoncées, cette version (chaussée quand même en 19 pouces) nous renvoie dans le bas du dos les trous en formation. On sent d'ailleurs plus la route que sur la version diesel ou Hybrid4 (cette dernière bénéficiant d'un train arrière avec un système d'amortissement spécifique à multi-bras pour des raisons d'implantation du système électrique). Mais rien d'inconfortable sur route normale à un rythme moins soutenu. A chacun de choisir sa version selon ses désirs. Sans vraiment révolutionner la manière de conduire, la DS5 est très agile et dans certaines épingle il faut se remémorer que

nous ne sommes pas dans une courte DS3 mais bien dans une berline. Quand arrive la descente, on arrive à placer la voiture sur la trajectoire idéale juste sur les freins qui jamais n'ont montré de faiblesse. Doser le freinage est un réel plaisir. On se prend même au jeu d'accélérer plus fort avant un virage juste pour avoir à freiner et sentir mordre les pinces sur les 340 mm de diamètre des disques entraînant une douce mais profonde décélération. La version Hybrid4 est nettement moins typée sport même si le mode existe. Plus souple, on sent de suite l'embonpoint par rapport à une version essence. Mais le couple du diesel seul ou associé à celui du moteur électrique - on culmine à 450 Nm - selon le mode de fonctionnement, compense largement ce surplus de poids. Il faut se lancer avec le moteur thermique et jouer de l'accélérateur pour flirter sur la vague du rechargement des batteries. On se prend vite au jeu d'autant que la boîte pilotée à six rapports offre un confort remarquable grâce à l'apport du moteur électrique qui compense les ruptures de couple. Avec la DS5 Hybrid4 est une toute autre philosophie ; on rentre dans un monde plus en douceur où se marient la technologie et le luxe à la française composé de beau cuir pleine fleur, d'inserts en alu travaillé artistiquement ou pleins d'autres détails que seul Citroën sait présenter. Ici la notion de premium prend tout son sens.

Verdict

Le premier contact est positif. C'est vraiment une DS. Elle émoustille les sens que ce soit celui de la conduite, celui de l'œil ou du toucher, fait de plus en plus rare chez les constructeurs généralistes actuels. La DS5 propose suffisamment de versions et motorisations pour satisfaire les besoins de chacun. Nul doute que le pari osé de Citroën est en passe d'être gagné.

Prix et principales options - Citroën DS5

Au moment où nous publions cet article, les détails sur la Citroën DS5 pour le marché suisse ne sont pas connus avec précision et seront dévoilés lors d'une présentation en première suisse durant le salon Auto Zürich 2011. Mais nous savons déjà que les prix de base varieront entre CHF 40'000.- et CHF 62'000.-, et que la version Hybrid4 sera disponible à partir de CHF 50'000.- environ.

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

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette Citroën DS5.

A lire aussi

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 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.







U.A.Y.

