

Essai - Citroën C5 Aircross Hybrid 225 : Un SUV qui fait son job avec bonhomie

Lancé en 2018, le Citroën C5 Aircross a subi une petite cure de jouvence au printemps 2022, l'occasion pour Wheels And You d'en prendre le volant. Pour ce faire, nous avons opté pour une motorisation dans l'ère du temps, à savoir un plug-in hybride relativement prometteur selon ses caractéristiques.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'598 cm³
- 225 ch à 5'500 t/min
- 320 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'760 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'500 x 1'970 x 1'690
- Conso. mesurée : 3.8 l/100 km
- Emissions de CO₂: 41 g/km (A)
- dès CHF 32'900.-, mod. essayé CHF 54'480.-

Grand frère du C3 Aircross essayé au printemps 2018, ce C5 Aircross nous propose une recette similaire qui ne peut que faire mouche : un SUV relativement compact mais familial, un look de semi-baroudeur qui plaît et surtout une électrification qui en fait un hybride rechargeable en phase avec la demande et la concurrence.

Cette nouvelle mouture nous propose une transformation aussi bien extérieure qu'intérieure, fait assez rare pour une voiture à mi-carrière. Une plateforme éprouvée sur le cousin Peugeot 3008, un ensemble de moteurs partagés avec ce dernier, mais aussi la nouvelle Peugeot 408 et l'Opel Grandland X, voilà de quoi proposer un SUV sans trop se tromper et sans investir des millions en R&D.

Le Citroën C5 Aircross a tout pour réussir son entrée « électrifiée ». Voyons ensemble comment il se comporte au quotidien.



A l'extérieur

Une longueur de 4.50 m, une bouille sympa et rassurante, mi aventurier, mi crossover urbain tout en rondeurs, il est prêt à affronter tous les trottoirs. Les barres de toit et les fameux Airbumps du concept sont toujours là sur les bas de caisse, avec des inserts façon alu brossé (il existe d'autres finitions).

De profil, le museau est moderne et étiré tout comme la face avant. Les entrées d'air latérales ne sont plus factices et sont agrandies. Les phares adoptent un nouveau design. La signature lumineuse composée de quatre optiques rectangulaires donne un air moderne avec son effet 3D. Le hayon tombe droit et rappelle la silhouette d'un monospace. La nouvelle teinte de carrosserie Bleu Éclipse, associée à des éléments noir laqué, lui va bien.

Notre modèle d'essai est équipé d'un ouvrant panoramique en verre.

Personnellement je ne suis pas fan mais cela apporte beaucoup de luminosité en cette saison hivernale. Notons encore les belles jantes en 19 pouces ART Full Black proposées en option.



A l'intérieur

Il y a du volume dans le C5 Aircross et on s'y sent bien. Le design des sièges est joli et la qualité perçue autant que les assemblages sont très corrects. Pour les assises, l'Alcantara ou le cuir perforé sont disponibles en option. Pour la boîte automatique, plus de levier de vitesses, il est remplacé par une commande de boîte à l'horizontale.

Les places arrière du C5 Aircross sont composées de trois sièges indépendants, coulissants et inclinables, reprenant ainsi l'aménagement d'un monospace de gamme supérieure. Le coffre est plat, carré et d'une belle capacité (580 litres).

Les deux écrans de 8" et 12,3" ont un éclairage bleu un peu trop puissant en termes de luminosité et je n'ai pas trouvé comment en baisser l'intensité. Sur l'affichage central, les informations fournies sont d'un format peu moderne, voire vieillot. L'écran est tactile mais très lent. Je suis étonné de Citroën sur ce point. De plus, à mon goût, il manque un compte-tours derrière le volant. Il y a aussi seulement deux prises USB, une à l'avant et l'autre à l'arrière. Donc globalement, le véhicule n'est pas high-tech, loin s'en faut.



Sous le capot

Le groupe propulseur se compose du moteur à essence 1.6 l PureTech de 180 ch situé à l'avant et d'un moteur électrique de 81,2 kW (équivalent à 110 ch) logé dans la boîte de vitesses automatique. Une batterie lithium-ion de 13,2 kWh (10,8 kWh utiles) trouve sa place sous la banquette arrière. L'ensemble offre un couple combiné de 320 Nm. La boîte de vitesses à 8 rapports, automatique et électrifiée, optimise les passages de vitesse pour améliorer fluidité et agrément de conduite.

La trappe de recharge est située à l'arrière gauche. Elle comprend une diode lumineuse pour suivre le processus de recharge. Ce dernier est aussi consultable à distance sur l'application « My Citroën » et peut être programmé via l'application. Un câble de recharge est caché sous le plancher du coffre. Une charge complète demande 7 heures sur prise domestique classique (8 Ampères) et 2 heures 14 exactement sur une borne 22 kW (32A).

L'autonomie annoncée après rechargement complet affiche 63 km. Pour le test, j'ai sélectionné le mode tout électrique et j'ai parcouru 49 km d'un parcours mixte avec 15 km d'autoroute avant que le moteur thermique ne s'enclenche, soit un peu moins que les 53 km promis du cycle WLTP. Un résultat tout de même correct et dans la moyenne de la concurrence.

En mode hybride, la consommation descend sous les 4,0 l/100 km sur un trajet de moins de 150 km mais s'envole à 8,7 l/100 km dès que la batterie est vide.

L'hybridation ne se justifie donc que si l'on recharge au quotidien. Si l'on fait moins de 45 km par jour, on peut rouler tout électrique et si l'on fait plus, on laisse de côté le mode sport qui n'a pas vraiment d'intérêt pour ce type de véhicule et on roule en mode hybride pour économiser du carburant. Si vous parcourez plus de 100 km quotidiennement, le choix d'une hybride rechargeable ne se justifie sans doute pas.



Au volant

Bien installé dans les larges sièges fermes mais confortables, je trouve vite ma position de conduite qui, par sa hauteur, domine la route. Je configure mes infos d'écran et, comme mentionné précédemment, constate l'absence de compte-tours. Etonnant et frustrant pour moi. La console propose deux sélecteurs : l'un pour sélectionner les rapports avec deux styles de régénération, Drive (position D) et Brake (position B), et le second pour choisir de mode de conduite qui m'offre trois choix : Electrique, Hybride ou Sport.

Lorsque la propulsion est électrique, il n'est pas possible rétrograder avec le frein moteur thermique en actionnant la palette de droite. Seul le système de régénération en position « Brake » s'actionne au levé du pied et fait office de ralentisseur. Pour un arrêt total, il faut donc actionner la pédale de frein. Dès que nécessaire (en forte montée ou lors de certaines manœuvres), le moteur thermique démarre mais avec beaucoup de discrétion. Je n'ai remarqué le passage du mode électrique au mode thermique que via l'affichage du compteur

qui passe du blanc au bleu et vice et versa, le bleu indiquant le tout électrique. Lors du passage d'un système à l'autre, le couple ne semble pas affecté, demeurant dans une plage linéaire, sans doute aux alentours de 300 Nm.

Dans les deux modes « Hybride » et « Electrique », le C5 Aircross offre une conduite douce, calme et reposante. Les suspensions à butées hydrauliques gommement tout. Le confort est d'excellent niveau même si l'amortissement reste ferme sur la bosse. Presque pas de rebond, ça passe en douceur et l'assiette se stabilise. Par contre, le C5 Aircross est haut et sur route sinueuse, il a tendance à prendre du roulis. Il souffre également de sous-virage. Si l'on roule un peu trop vite, le châssis, trop mou, perd de sa rigueur et le train avant devient pataud. Ce n'est pas vraiment agréable mais ce n'est pas gênant non plus, c'est plutôt sécurisant. Le C5 Aircross aime la conduite de « bon père de famille ». C'est ainsi que l'on profite de l'excellente insonorisation et de la sono sans avoir à monter le son.

Rouler en mode tout électrique renforce le silence. Ce mode va très bien avec la conduite coulée. On peut atteindre une vitesse de pointe de 135 km/h dans ce mode. Je regrette d'être limité à une quarantaine de kilomètres et j' imagine déjà un futur C5 tout électrique qui serait, à n'en pas douter, un bon véhicule. Des batteries plus puissantes logées dans le bas du châssis le rendrait plus stable ou tout du moins plus « posé ». Mais j'extrapole, attendons de voir.

Comme dans beaucoup de véhicules actuels, un mode Sport est proposé. Moteurs thermique et électrique développent alors 225 ch combinés. Mais a-t-on vraiment besoin de cette puissance ? Seul côté positif de ce mode Sport, la direction est plus ferme et réduit la sensation de mollesse à l'abord d'un virage. Globalement, ce C5 Aircross fait bien son travail et c'est le mot « confort » qui reste dans ma mémoire une fois la porte refermée et la clef rendue.





Verdict

Très confortable et polyvalent, le C5 Aircross est agréable à conduire dans la vie de tous les jours. Il est idéal pour une famille avec deux enfants. Toutefois, malgré l'appellation Aircross et même s'il existe une option « Grip Control » (système de motricité renforcée), n'attendez pas qu'il vous emmène hors-piste sur des sommets enneigés. Ce n'est pas un 4×4 mais un SUV original, bien insonorisé, qui parcourt les kilomètres de route et d'autoroute sans fatigue.

Avec sa motorisation hybride, ce C5 Aircross est destiné aux personnes qui roulent moins d'une centaine de kilomètres par jour, qui roulent en ville et qui aiment pratiquer l'écoconduite. Selon le kilométrage à parcourir, elles pourront utiliser le mode électrique dont les 110 ch suffisent amplement pour être confortable. Les Citroënistes l'apprécieront car le C5 Aircross contient tout l'ADN maison. Sans être « premier de classe », il est le bon élève qui ne fait pas de bruit.

La question se pose au moment du choix de ce modèle Hybrid 225. Ses reprises sont bonnes mais 150 ch suffisent sur un tel véhicule. Ainsi, la version 180 ch, qui pèse 340 kg de moins, pourrait lui faire de l'ombre. Quant à la concurrence française, Peugeot 3008 et Renault Kadjar en tête, elle s'est déjà taillée une belle part du gâteau. L'Opel Grandland X Hybrid 225 n'est pas loin derrière. A vous de voir et d'essayer pour faire votre choix.



Prix et options - Citroën C5 Aircross Plug-In Hybrid 225 ë-EAT8 Shine

Pack

Prix de base : CHF 47'890.-

Peinture "Bleu Eclipse" : CHF 990.-

Ambiance "Hype Black" : CHF 2'400.-

Chargeur embarqué 7,4 kW monophasé : CHF 400.-

Hayon électrique avec ouverture au pied : CHF 600.-

Toit ouvrant panoramique en verre : CHF 1'500.-

Park Assist 360° : CHF 600.-

Jantes 19" ART Full Black : 100.-

Prix TOTAL : CHF 54'480.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Citroën Schweiz (AC Automobile Schweiz) pour le prêt de ce Citroën C5 Aircross Hybrid 225, ainsi qu'au garage Emil Frey Genève Adrien-Wyss aux Acacias pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Citroën ë-C4 : Des chevrons 100% électriques

Essai - Citroën C3 Aircross PureTech 130 : Du monospace au SUV, de Picasso à Aircross

Premier contact - Citroën C3 Aircross : Le “friendly” SUV urbain

Essai - Citroën Space Tourer : En cas de triplés

Essai - Citroën C3 Pure Tech 110 : Décalée et dans le vent

Technique - Grip Control : Traction optimisée sur Peugeot et Citroën

Essai - Citroën E-Mehari : La renaissance plutôt osée

Premier contact - Citroën C3 : Le best-seller Citroën est de retour

Essai - Citroën C4 Cactus : Une personnalité piquante !

Essai - Citroën DS3 Cabrio Racing : Chevaux et cheveux au vent

Premier contact - Citroën C1 : Ludique et espiègle !

Premier contact - Citroën C4 Cactus : Un Cactus au milieu des tulipes

Essai - Citroën Grand C4 Picasso : L'artiste en serait fier !

Essai - Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

Premier contact - Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

Essai - Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

Essai - Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

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 C5 X

Présentation - Citroën C4 & ë-C4

Nouveauté - Citroën C3

Nouveauté - Citroën C4 Cactus

Nouveauté - Citroën C3 Aircross

Nouveauté – Citroën C5 Aircross

Présentation – Citroën C-Aircross Concept

Nouveauté – nouvelle Citroën C3

Nouveauté – Citroën C4 Picasso et Grand C4 Picasso

Présentation – Citroën E-MEHARI

Présentation – Citroën Aircross

Nouveauté – Citroën DS 5

Présentation – Citroën C4 Cactus Airflow

Présentation – Citroën C-XR Concept

Présentation – Citroën DS 6WR

Présentation – Citroën Cactus

Présentation – Citroën DS3 Cabrio Racing

Présentation – Citroën Wild Rubis

Nouveauté – Citroën C4 Picasso

Nouveauté – Citroën C3

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

