



Citroën C5 AIRCROSS

Dans un segment C-SUV des plus convoité, 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...

Coup de crayon

Le C5 Aircross reprend l'architecture lumineuse à deux étages, signature actuelle de la marque. Les optiques fumées, dans le prolongement de la calandre, disposent de projecteurs LED. En bas de bouclier, les écopes de refroidissement peuvent être personnalisées par des touches de couleurs comme en bas des portières. Sur des jantes de 17 à 19", 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 au niveau de la custode fumée. À l'arrière, le

avec des parties beiges qui contribuent à illuminer l'habitacle. Les sièges ont bénéficié du brevet Advanced Comfort et peuvent être chauffants. Les passagers arrières disposent de trois sièges escamotables et coulissants sur 15 cm. Tout cela au bénéfice du volume de chargement (580 à 720 litres) ou à l'espace aux jambes. La planche de bord dispose d'un écran de 8" pour la navigation et la duplication du smartphone, qui chargerà par induction. Écran aussi devant le conducteur. Personalisable, il affiche la vitesse, le GPS ou encore le régulateur adaptatif...



bouclier accueille les faux échappements et les feux, également à LED, proposent un design 3D. Protection de roues et barres de toit complètent le tableau du parfait SUV.

Vie à bord

L'intérieur cossu de notre version « Shine », propose une atmosphère chaleureuse

Le nouveau Citroën embarque une vingtaine d'innovations technologiques comme : le freinage d'urgence avec détection piétons, l'alerte de franchissement de ligne, la lecture des panneaux ou encore l'alerte somnolence conducteur.

Sur la route

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. La tenue de route s'est révélée remarquable avec, peut-être, une meilleure accroche du train avant au bénéfice du moteur Diesel. Citroën a équipé son dernier bébé de suspensions à « butées hydrauliques progressives » pour un meilleur confort. En alternant bitume et pistes caillouteuses, nous avons été bluffés à plusieurs reprises par le confort de roulage. Les irrégularités de la route sont gommées même à vitesse soutenue. On rajoutera que pour l'insonorité, les vitres latérales sont en verre feuilleté. À partir de 24 700 €.

Une rubrique de notre correspondant
Thierry ANDRE