

Une si belle PROMISE

Après six ans d'attente, nous avons pris le volant de la plus huppée des voitures françaises. Une première rencontre de bon augure.

→ PAR NICOLAS BRIOUZE
→ PHOTOS LAURENT LACOSTE

Il a fallu attendre six ans la transformation du concept-car C6 Lignage en C6 définitive. Et depuis sa présentation en mars à Genève, encore six mois pour en prendre le volant pour un galop d'essai d'une demi-journée. Une longue attente qui n'aura pas été déçue.

Sans avoir ni l'audace ni le génie de celles de la DS, les lignes de la C6 possèdent sans conteste les gènes Citroën et en imposent plus de visu qu'en photo. Parmi les principales originalités, citons les généreuses surfaces vitrées avec des portières démunies d'encadrement, la lunette arrière concave venant mourir sur un couvercle de malle surmonté de feux en virgule. Sans oublier un petit aileron qui se déploie automatiquement, en deux phases, au-delà de 65 km/h puis de 125 km/h, afin de réduire la traînée aérodynamique. De quoi aussi préserver, à l'arrêt, un profil particulièrement fluide qui n'est pas sans rappeler celui de la... CX. Une ligne qui prend le contre-pied des formes massives et parfois agressives des concurrentes d'outre-Rhin ou d'une certaine Renault Vel Satis. Élégante, la C6 se garde d'apparaître provocante ou ostentatoire.

Sans atteindre la qualité de finition d'une Audi ni le raffinement d'une Jaguar, l'habitacle se révèle sobre et de bon goût, mariant formes en demi-lune et matériaux soignés : plastiques "mousse" et incontournables aluminium et bois foncé. Seuls quelques petits caches en plastique dur, d'aspect un peu fragile et sensibles aux rayures, demeurent fidèles à une vieille tradition Citroën. ●●●

**Ni provocante
ni ostentatoire,
juste élégante**





**Commercialisation
décembre 2005**

**NOUVEAUTÉ
CITROËN C6**

V6 HDi EXCLUSIVE - 208 ch

→ 54 600 € → 358 153 F



A l'image de la carrosserie, la planche de bord associe sobriété et bon goût. Mais la finition demeure en retrait des références d'outre-Rhin.



L'ergonomie est soignée, les plastiques agréables au toucher.

●●● L'ergonomie se montre, elle aussi, très soignée, même si certains trouveront le volant un peu trop bas et les boutons encore trop nombreux et petits sur la console centrale. Quant aux généreuses surfaces vitrées, elles procurent une visibilité et une luminosité rares sur une berline contemporaine, chacune des quatre (ou cinq) places offrant une vision panoramique, un peu comme à bord de feu la Renault Avantime.

Autre domaine où le nouveau haut de gamme Citroën concentre tout le savoir-faire de la marque, celui du comportement dynamique. Nous n'en attendions pas moins. Presque aussi maniable et légère à conduire qu'une C4, malgré ses presque 1900 kg, la C6 offre un "toucher de route" unique qui

Châssis perfectionné et suspension Hydractive lui confèrent un comportement et un confort impériaux.

déroutera les non-initiés mais ravira les piqués du Double Chevron. En commençant par une direction exceptionnellement douce et précise, même si certains la trouveront aussi peu informative qu'une console de jeu vidéo par la faute d'un train avant à double triangle et pivot découplé qui permet, comme celui de la Peugeot 407, de séparer les fonctions d'amortissement et de braquage.

Associé à un train arrière multibras et un empattement XXL (2,90 m) sur une plate-forme de C5 allongée, il confère à la C6 une tenue de cap digne de ses meilleures aïeules, SM, CX et XM. L'agilité en plus.

Quasiment neutre à allure normale, la C6 offre un soupçon de mobilité en virage avec un train arrière qui "enroule" scrupuleusement la courbe. Un équilibre tel qu'il semble presque impossible de déclencher l'antidérapage ESP livré en série, sur sol sec tout du moins. Même équilibre au freinage, malgré un toucher de pédale qui surprendra, lui aussi, le non-initié avec une course aussi courte "qu'élastique".

Hormis la relative fermeté des appuie-tête imposée par les normes de sécurité, le confort des places arrière est royal. Réglables électriquement (assises et dossiers), les deux sièges arrière

Un toucher de route qui ravira les piqués du Double Chevron



Electriques, les sièges arrière individuels optionnels sont particulièrement confortables.



MAL VU

➔ Seuls impairs, des boutons trop nombreux et trop petits sur la console centrale et quelques plastiques un peu légers.



BIEN VU

- ➕ L'écran multifonctions est secondé par un affichage "tête haute" de la vitesse et du GPS.
- ➕ Boîte automatique ou séquentielle, avec le choix de la suspension sport ou pilotée.



Le coffre s'ouvre largement et offre un volume d'environ 470 litres.



BIEN VU

- ➕ Ajustable en hauteur, l'accoudoir central avant dissimule un vide-poches et un compartiment réfrigéré.

individuels (option pack Lounge) offrent une ergonomie remarquable. L'habitabilité, très généreuse avec un espace aux jambes de 81 cm, équivaut à celle d'une Jaguar XJ, et coiffe de 2 cm celle d'une Renault Vel Satis. De quoi profiter d'un exceptionnel confort de suspension, juste perturbé, à basse vitesse, par quelques percussions en provenance des pneumatiques taille basse Michelin 245/45 R 18.

Ultime évolution de la fameuse suspension hydropneumatique pilotée (selon seize lois d'amortissement), cette Hydractive parvient pour la première fois à faire totalement disparaître les désagréables mouvements de caisse dont étaient victimes les DS, CX, XM et C5 à l'accélération et au freinage. Sur

notre voiture d'essai, le seul petit mouvement provenait d'un léger jeu dans les... sièges avant! Quant au roulis en virage, il est, lui aussi, réduit à sa plus simple expression, rappelant la fameuse Xantia Activa, la fermeté en moins. Bref, aucun mouvement de caisse n'oblige plus les passagers à perpétuellement dodeliner de la tête pour les compenser.

Au plus grand plaisir également des enfants qui n'auront plus à connaître le goût amer de la Nautamine!

Quant à l'insonorisation, qui n'a pourtant jamais figuré parmi ●●●

CONDUITE *

Cylindrée (cm ³)	2 720
Puissance (ch à tr/mn)	208 à 4 000
Couple (mkg à tr/mn)	44,9 à 1 900
Poids/PTR (kg)	± 1 870/n. c.
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,91x1,86x1,46
Réservoir (l)/autonomie	72/830
Vitesse maxi (km/h)	230
0 à 100 km/h (s)	8"9
400/1 000 m DA (s)	16"3/30"
Pneus de série	245/45 R 18
Pneus de l'essai	Michelin Pilot Primacy

* Données constructeur.

SÉCURITÉ

Crash-test EuroNCAP	n. c.
Efficacité ABS	★★★★★
Efficacité ESP	★★★★★

Équipement

En série: ESP, ABS avec amplificateur d'urgence, 9 airbags (frontaux + genoux conducteur, latéraux AV et AR, rideaux AV et AR), phares et essuie-glaces auto., antibrouillards, régulateur-limiteur de vitesse, phares bi-xénon directionnels, détecteur de sous-gonflage, affichage tête haute, alerte franchissement de ligne AFIL, capot actif, Isofix.

Aucune option.

CONFORT

Confort ville	★★★★★
Confort route	★★★★★
Qualité sono	★★★★★
Espace aux jambes AR (cm)	81
Volume coffre à 5 (l)	± 470

Équipement

En série: suspension active avec contrôle du roulis, transmission auto. 6 vitesses, clim. auto. 2 zones, hi-fi JBL 10 HP avec chargeur et écran couleur, toutes commandes élec., sièges AV et AR élec. chauffants, aide au stationnement AV et AR, GPS couleur à commande vocale, rétros électrochromatiques, vitrage latéral feuilleté, sellerie cuir, boiserie, volant multifonctions, ordinateur, peinture métallisée, jantes alu 18 pouces, alarme.

En option: toit ouvrant élec. (900 €), pack Lounge avec sièges AR individuels élec. (1 300 €).

BUDGET

Prix	54 600 €
Puissance fiscale	13 CV
Conso mixte/CO ₂ (g/km)	8,7/230
Assurance ADASSUR	1 760/686 €
Extension de garantie	n. c.
Prix pneu de série PROFIT	310 €
Agents/concessions France	2 317
Garantie (durée/km)	2 ans/illimité

4,91 m de long et un empattement de 2,90 m.



Elégante et fluide, la silhouette de la C6 n'est pas sans rappeler celle de la... CX.



Comme sur une Porsche 911, un petit aileron aérodynamique se déploie à 65 puis encore plus à 125 km/h.



Les superbes jantes alu de 18 pouces arborent fièrement le double chevron.



Les commandes des sièges avant électriques sont implantées sur les contre-portes. Les bacs de portières, en demi-lune, sont abrités par un auvent coulissant.



●●● Les priorités de Citroën, elle atteint ici un niveau digne des meilleures limousines allemandes. Seule la Jaguar XJ, dotée du même bloc diesel, parvient à faire encore plus silencieux. De surcroît, nous n'avons pas décelé le moindre "rossignol" dans l'habitacle. Une première sur une Citroën (!) qui nous a même laissé penser que cette présérie, loin d'être un "test de fabrication", était peut-être particulièrement soignée. L'avenir nous le dira.

L'insonorisation est telle qu'il est impossible de deviner laquelle des deux uniques motorisations proposées, V6 essence ou diesel, se tapit sous le long capot. Il s'agit en l'occurrence du 2.7 litres HDi biturbo déjà apprécié sur les Peugeot 607 et Jaguar S-Type et XJ. Aussi doux à l'usage qu'à l'oreille, ce bloc se fait totalement oublier en associant onctuosité et efficacité, parfaitement servi par une boîte auto-

matique "intelligente" à 6 rapports et mode séquentiel. Seuls reproches, quelques infimes à-coups en mode sport.

Suffisantes dans l'absolu, les performances de ses 208 ch semblent un peu légères pour rivaliser avec les concurrentes d'outre-Rhin, ne serait-ce qu'en termes de marketing. Mais, comme la DS en son temps, qui n'avait pas la cavalerie la mieux fournie, la C6 fait l'impasse sur les grosses cylindrées, son châssis et sa suspension étant censés lui suffire... D'autant que les objectifs de vente de Citroën demeurent modestes (30 000 unités annuelles), la C6 étant d'abord un modèle d'image, vitrine du savoir-faire technologique de la marque.

Côté équipement, cette finition supérieure Exclusive dispose en série de tout ce que l'on est en droit d'attendre d'un haut de gamme, et même plus. Outre

l'ESP, 9 airbags, dont un pour les genoux du conducteur, des phares bi-xénon directionnels et un détecteur de sous-gonflage, la sécurité y est assurée par un affichage tête haute, une alerte de franchissement involontaire de ligne Afil ou encore un capot "actif" qui amortit le choc en cas de collision avec un piéton. Seul oubli dans ce domaine, aucun radar anti-rapprochement n'est proposé. ●

Ni roulis ni mouvement de caisse intempestif, la C6 sait se tenir

NOTRE AVIS

La C6 hérite des qualités de ses illustres devancières. Et évite leurs tares congénitales: mouvements de suspension, insonorisation bâclée, finition légère... Reste à savoir si la fiabilité sera au rendez-vous. Quant aux tarifs, 54 600 € pour cette version la plus chère (à partir de 41 900 € en V6 essence de base), on les trouvera attractifs ou excessifs en fonction des modèles qu'on lui opposera.

