



CITROËN C6

LE RETOUR DE L'ÉLÉG

Après quelques égarements de style, la marque française aux chevrons a joliment redressé la barre. Après la rondouillarde C3, la craquante C2 et l'originale C4, c'est au tour de la C6 de nous en mettre plein les yeux. Peut-être faudrait-il maintenant que Citroën repense la dénomination de

ses modèles qui tient plus de la bataille navale que d'autre chose... Fort heureusement, cela ne rend pas la C6 moins élégante pour autant. Longue, elle s'est autorisée une ligne proche d'un coupé accentuée par un porte-à-faux arrière très court. Pour les cinquante ans de la DS, Citroën renoue avec le haut de gamme à la françai-

se. Car c'est bien de cela qu'il s'agit. La C6 veut affronter les Audi, Mercedes et autres BMW sur leurs terres, là où d'autres se sont cassés les dents. Il faut dire que depuis quelques décennies, l'automobile française a moins le vent en poupe que la haute couture ou la gastronomie. La C6 compte sur l'image technique de la marque pour plaire.

Pourtant, point d'innovation ici. Tout l'équipement dont dispose la C6 est soit déjà en série sur d'autres modèles du groupe, soit existe déjà chez la concurrence. Les plus optimistes y verront un signe de sagesse qui devrait assurer la fiabilité de la dernière-née. L'habitacle, spacieux et accueillant souffle le chaud et le froid. On regrettera par exemple l'intégration à la va-vite de l'écran multimédia ou bien la finition très moyenne autour du Neimann. On appréciera par contre les rangements coulissants dans les portières ou l'affichage tête haute.

DOMMAGE...

Côté mécanique, la C6 reçoit pour l'instant deux V6, un 3 litres essence et un 2,7 Hdi. Ici non plus rien de bien neuf puisque ces deux motorisations sont bien connues dans le groupe PSA. Sachez juste que le diesel, développé conjointement avec Ford, est assez réussi et se marie parfaitement avec la boîte automatique à 6 rapports. Mis à





ANCE

part quelques bruits à bas régimes, il éclipsé le moteur essence qui apparaît totalement dépassé par rapport à la concurrence.

Mais là où l'on attendait la C6 au tournant, c'est au chapitre du confort. Équipée d'une suspension pilotée à 16 lois, cette Citroën a été déclarée, par ses concepteurs, comme la référence en la matière. C'est pourquoi nous avons été assez déçu par le filtrage et l'amortissement en ville. Les trépidations ressenties par les occupants et le manque d'absorption de petites déformations ne sont pas à la hauteur des ambitions. De plus, à l'arrière, les bruits de suspensions ne font vraiment pas haut de gamme. Certes, la C6 tient très bien la route mais une Renault VelSatis fait aussi bien et offre un meilleur confort avec une suspension classique. Quant à la direction, elle est tellement assistée à basse vitesse qu'elle manque totalement de consistance.

Si la C6 ne manque pas de char-

me, il semble qu'elle aura bien du mal à soutenir la comparaison avec les concurrentes allemandes qui offrent un plaisir de conduite et un niveau de finition supérieurs à des prix très voisins. La Citroën ne pourra même pas compter sur la supériorité de sa suspension pilotée puisque celle-ci n'apporte pas le gain escompté. Souhaitons-lui quand même de mieux réussir que sa compatriote au Losange.

Didier Robert

REPÈRES

MOTEUR	
Type moteur (position)	V6 24S (transv. AV)
Cylindrée (cm ³)	2946
Puissance maxi (ch à tr/mn)	215 à 6000
Couple maxi (m.daN à tr/mn)	29 à 3750
Mode de transmission	Aux roues avant
Boîte de vitesses	Auto à 6 rapports
Long / Larg / Haut. (mm)	4908/1860/1464
Poids (kg)	1816*
Vitesse maxi (km/h)	230*
1000 m DA	30**2
Consommation CEE (mixte)	11,2 l/100 km
Budget (euros)	41 900

*Données constructeur

SMART FORFOUR BRABUS

Élitiste

À ses tout débuts, la marque Smart incarnait la voiture urbaine moderne. Il faut dire que le concept était à la fois ingénieux et bougrement réaliste. Pourquoi s'encombrer d'une grande voiture alors que la majorité des véhicules circulant en ville ne sont occupés que par une personne ? D'où la naissance d'une micro car, deux places, ne nécessitant qu'un petit moteur sobre, respectueux des préoccupations écologiques actuelles. Son succès mitigé est à mettre en grande partie sur le compte de son prix exorbitant compte tenu de sa maigre polyvalence. Ainsi, la petite est devenue branchée et à la mode pour un microcosme urbain parisien. Pas de quoi rentabiliser une marque à la recherche d'une image. Le constructeur s'est alors frénétiquement lancé dans la multiplication des modèles, d'abord avec les coupé et roadster, à la carrière éphémère, puis avec la forfour. On est bien loin ici du concept original puisque cette dernière, et ses cinq portes, se place dans le segment de la 206. Elle est le fruit d'une collaboration avec Mitsubishi et n'aurait sans doute pas vu le jour sans ce partage d'investissements. La forfour partage donc sa base mécanique avec la Colt. Comme cette dernière, la version la plus puissante Brabus est équipée d'un 1,5 litre turbo. Elle dispose cependant d'une puissance majorée qui atteint 177 chevaux. Tandis que la japonaise laisse un arrière-goût de finition inachevée, la forfour Brabus joue dans un tout autre registre. Y compris celui du prix puisqu'elle est facturée 25 900 euros soit 8000 de plus que la Colt CZT qui, il est vrai, n'est disponible qu'en 3 portes. Heureusement, l'équipement est à la hauteur du tarif, avec une sellerie cuir des plus

agréables, un toit vitré panoramique et une climatisation automatique. À l'extérieur, les grosses roues en alliage, les prises d'air généreuses et l'échappement sport ne laissent aucun doute sur les prétentions de cette super Smart. Les performances sont à la hauteur et la disponibilité du 4 cylindres est très agréable en ville. Ce dynamisme se paye sur l'autoroute où la démultiplication un peu courte est synonyme de niveau sonore élevé. Côté confort, la forfour Brabus est plutôt ferme. C'est notamment perceptible en ville et à basse vitesse. Par contre, avec plus d'énergie, elle semble moins figée sur ses suspensions et devient même étonnante sur mauvaise route. L'adhérence latérale très élevée procurée par les Michelin Pilot Sport donne un sentiment d'efficacité et de plaisir de conduite proches d'un Kart. Personnellement, la forfour Brabus m'a réconcilié avec la marque Smart dont les produits ne m'ont jamais emballé une fois au volant. La finition est très correcte, les performances sont là et le comportement très sain. Il n'y a que le prix qui paraît surréaliste. Ceux qui veulent vraiment se démarquer feront peut-être le sacrifice. Les autres auront le choix entre une Focus ST ou une Golf GTI plus polyvalentes.

D. Robert

REPÈRES

MOTEUR	
Type moteur (position)	4 cyl. turbo (Tr. AV)
Cylindrée (cm ³)	1468
Puissance maxi (ch à tr/mn)	177 à 6000
Couple maxi (m.daN à tr/mn)	23 à 3500
Mode de transmission	Aux roues avant
Boîte de vitesses	Méca à 5 rapports
Long / Larg / Haut. (mm)	3752/1684/1450
Poids (kg)	1090*
Vitesse maxi (km/h)	221*
0 à 100 km/h	6**9
Consommation CEE (mixte)	6,8 l/100 km
Budget (euros)	25 900

*Données constructeur

