Essai – DS 5 2.0 BlueHDi 180 : Long courrier à la française

DS est devenue une marque à part entière au Salon de Genève 2015. En même temps a été présenté le restylage de celle connue jusqu'à ce jour comme la Citroën DS5. Sa ligne de concept car roulant est conservée, seule sa calandre change pour afficher l'identité de la nouvelle marque. De nouveaux moteurs prennent aussi place sous le capot, comme le THP 210 ou le BlueHDi 180 testé ici.

- 4 cylindres diesel, 1'997 cm^3
- 180 ch à 3'750 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1'684 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'530 x 1'871 x 1'513
- Conso. mesurée : 6.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 114 g/km (A)
- dès CHF 42'390.-, mod. essayé: CHF 53'520.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

En 2008, Citroën fais le pari inverse de Renault. Plutôt que se lancer en concurrence avec Dacia dans du du low-cost, la marque aux chevrons décide de viser le haut de gamme et ressuscitent l'appellation DS, disparue en 1975. Le but affiché est de, à nouveau, proposer des voitures de luxe à la française. Un pari qui paye et pousse même le groupe PSA Peugeot-Citroën à séparer l'activité de sa gagneuse, exactement 60 ans après son apparition.

A l'extérieur

L'histoire de la grande berline DS débute en 2005 quand est présenté le concept C-SportLounge. Rares sont les études de style qui parcourent tout le chemin de la planche à dessin jusqu'à la ligne de production. 11 ans après, on est bien forcé d'avouer qu'elle est parfaitement dans l'air du temps en mélangeant élégance et sportivité dans un dessin résolument avant-gardiste.

En devenant "DS Automobiles 5", la berline n'a pas beaucoup changé. La seule différence notable se trouve être la face avant revue dans le but intégrer les nouveaux attributs visuels propres à la marque. D'abord les phares Xenon/LED, devenus la signature DS, ainsi que la calandre noire cerclée de chrome ornée du très imposant monogramme DS. J'ai de la peine à m'habituer à cette "bouche" dans le pare-choc, j'ai presque envie de dire qu'elle fait "duck-face", si vous me passez l'expression.

De beaux détails viennent cependant flatter la rétine. Remarquez combien les bas de caisse sont retroussés vers l'intérieur, cela renvoie une impression d'objet très rond posé sur la route. Le mélange des surfaces vitrées noir agrémentées de chrome et la carrosserie blanc nacré renforce le côté Sport Chic de la voiture. Pour moi c'est encore une des voitures qui porte bien le blanc, désormais trop vu dans la production actuelle.

La ceinture de caisse se termine très haut sur le coffre, alors que le toit est lui très bas, cette forme semble élancer la voiture en avant. Le revers de la médaille est de perdre significativement en espace de rangement dans le coffre, ainsi que de place pour les têtes des passagers.

A l'intérieur

L'habitacle de la DS 5 invite au voyage long courrier. Dans ce véritable cockpit, tous les instruments sont à portée du pilote. Répartis entre le volant, la console centrale et le plafond, ils demandent un certain temps pour qu'on en localise chaque fonction. Mais la perfection n'est pas dans l'outrance : impossible de couper le son ou de neutraliser le système Stop&Start en pressant une seule touche.

Visuellement, j'ai immédiatement été séduit par le cuir Nappa noir/blanc, malheureusement très salissant, et l'aspect premium de chaque matériaux. L'assise des sièges reprenant un motif de bracelet de montre invite à s'installer confortablement. Le conducteur a droit à une pléthore de réglages pour sa position de conduite, mais il a vite fait de réduire à quasi néant l'espace derrière lui. De plus, son siège chauffant et massant permettra de très longs trajets avec une fatigue minimum, même de nuit, une fois le tableau de bord éteint.

La forme du volant est perfectible. En effet, en certains endroits il est trop fin, tandis qu'à d'autres le voilà trop épais. De même, bien que leur disposition soit élégante, les boutons devraient avoir des reliefs pour être reconnus au toucher.

Pour une berline de 4m50, les places arrière sont tout juste satisfaisantes : tandis que le dossier est pas mal incliné, l'assise est pratiquement plate. Passé 1m85, votre passager aura aussi la tête qui touche le toit. Enfin, l'absence de poignée au dessus des portes pourrait être rédhibitoire pour certains acheteurs.

L’atout charme de cette voyageuse, c’est la luminosité à l’intérieur de la voiture. Véritable visiospace au format berline, il laisse entrer la lumière du soleil absolument partout. Le toit est partagé en trois lucarnes qui peuvent être fermées individuellement au moyen de trois interrupteurs au plafond. Le coffre aussi est tout vitré, à bord on se sent comme dans un break avec tout cet espace.

Sous le capot

Avec la mise à jour visuelle du modèle, de nouveau moteur ont fait leur apparition sous le capot. Pour notre véhicule d’essai, c’est le plus gros des moteurs diesel qui a été choisi. Le bloc BlueHDi de 2.0 litres équipé d’un nouveau turbo à géométrie variable développe 180 ch, mais surtout 400 Nm de couple disponible dès 2’000 t/min, le tout en faisant moins de bruit dans l’habitacle que la génération précédente. Reste qu’à l’extérieur il n’y a aucun doute : c’est un diesel et cela s’entend.

La boite automatique 6 rapports en est à sa troisième évolution et, bien qu’elle ne soit pas à double embrayage, elle opère avec douceur et progressivité. Avec le levier en position manuelle, les rapports passent sans trop de délais et permettent de profiter du frein moteur en montagne.

Au volant

Pour résumer, la conduite DS, c’est une expérience alliant souplesse et confort avec un soupçon de dynamisme, pour ne pas dire de sportivité. Le couple disponible tout de suite offre de très bonnes reprises tout en se prêtant à une conduite calme et posée. L’accélération est plus en retrait, avec neuf bonnes secondes pour atteindre le 100 km/h à bord d’une voiture pesant près de 1’700 kg. Heureusement, cette masse ne se ressent pas au travers de la direction franche et progressive de la DS 5.

Une voiture de ce type est d’abord faite pour parcourir de nombreux kilomètre sur autoroute. Bien installé dans le cockpit, on peut se concentrer sur la route grâce à l’afficheur tête haute couleur. A vitesse stabilisée, seul le bruit de roulement des pneus hiver vient déranger le calme qui règne à bord. Les bruits de vent sont eux réduits au minimum grâce à l’aérodynamique travaillée de ce concept car roulant. La consommation en profite également, avec 6.2 l/100km pour un long trajet en Suisse, le moteur 2.0 litres est plutôt frugal. Cependant, on est très loin des 4.3 l/100km revendiqués par le constructeur et, en utilisation mixte, on se rapproche des 7 l/100km.

Le châssis n’est pas en reste, grâce à sa rigidité il permet d’entreprendre une conduite même sportive sans craintes. La voiture vire à plat en contenant parfaitement le roulis et en gommant les imperfections de la route. Mais cette berline fait une infidélité à la DS de l’époque. Ne cherchez pas de suspensions hydrauliques, elles ne sont même pas disponibles en option. Or, Citroën les propose sur sa C5, espérons donc qu’elles feront leur retour sur un prochain modèle de la marque.

La DS 5 c’est aussi une voiture adaptée aux déplacements urbains. Bien qu’elle puisse sembler imposante, les grandes surfaces vitrées permettent de voir tout ce

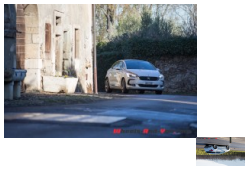
qui se passe autour de la voiture. Assistée par le système de contrôle des angles morts, la circulation inter-file se trouve facilitée.

Seule la vision arrière directe au travers du coffre est massivement encombrée par l'arrête qui sépare le toit de la partie postérieure. La surface restante est tellement faible que c'est un essuie-glace d'à peine 15 cm qui s'emploie à libérer votre vision. La caméra de recul se trouve alors être indispensable pour tout stationnement.

Présents sur toute voiture récente, le Stop&Start est intégré d'une façon didactique à la DS 5. En effet, dans le menu Drive de l'ordinateur de bord s'affiche le temps passé avec le moteur éteint et l'on réalise ainsi combien de carburant peut être économisé. Seulement ce système a un défaut plutôt agaçant. Lorsqu'on essaye de se garer en avant, les roues tout juste arrêtées, le moteur se coupe. Le seul moyen de contourner ceci est de passer par le menu Drive, Options, puis désactiver le mode ECO. On en revient à l'absence constatée de bouton sur le tableau de bord dédié à ce mode.

Alors qu'on voit très bien l'extérieur du véhicule, on ne distingue pas parfaitement ses limites. Vu de l'intérieur, le capot semble se prolonger très loin; en pratique il se termine bien plus vite. Difficile aussi de situer les roues au premier coup d'oeil, j'ai parfois navigué à basse vitesse en croisant les doigts pour que le pire n'arrive pas à chaque trottoir que je devais approcher.

J'ai profité de l'essai de cette nouvelle DS 5 pour partir quelques jours à la montagne. C'est dans les épingles qui montent en station que j'ai, pour la première fois, senti le poids de l'auto, lorsqu'elle ne pouvait pas s'extraire du virage sans repasser en première. J'ai aussi été frappé d'un autre défaut : avoir une grande surface vitrée est un atout, mais pas lorsque cela implique d'ajouter des montants dans le champ de vision. A chaque épingle à gauche, mon regard cherche la route successivement à travers la fenêtre conducteur, la vitre latérale du pare-brise puis enfin le pare-brise, avec l'épais montant qui vient à chaque fois s'inscrire dans le tableau.



Verdict

En limitant les changements apportés à cette nouvelle DS 5, la marque assure la pérennité d'un modèle qui se vendait déjà bien. Aussi belle à regarder que confortable à rouler, cette berline long courrier a de nombreux atouts dans sa manche dans sa version BlueHDi 180 EAT6.

Son habitabilité d'abord, qui permet de déplacer confortablement quatre personnes dans un environnement agréable et très lumineux grâce au toit vitré. Ensuite, les matériaux utilisés sont choisis avec soin et sont aussi agréables à regarder qu'à toucher. Petit bémol toutefois pour l'espace de rangement dans le coffre qui pourrait bien être insuffisant pour quatre adultes.

Le poste de conduite, totalement dédié au conducteur, est un exemple d'ergonomie inspiré de l'aviation. A l'exception de quelques fonctions manquantes, chaque bouton tombe sous les doigts. Enfin, l'afficheur tête haute reprend même les indications de la navigation, on peut ainsi se focaliser sur la conduite.

Les aptitudes dynamiques sont aussi à la hauteur pour le segment, le moteur débordant de couple et la boite automatique très douce sont en adéquation avec l'esprit "salon roulant" de la voiture. Reste que les systèmes embarqués sont restés identiques à ceux de la génération précédente, alors que des aides comme le régulateur de vitesse actif ont fait leur apparition dans d'autres voitures de cette gamme.

<u>Prix et options – DS 5 2.0 BlueHDi 180 S&S Sport Chic</u>

Prix de base : CHF 49’100.-

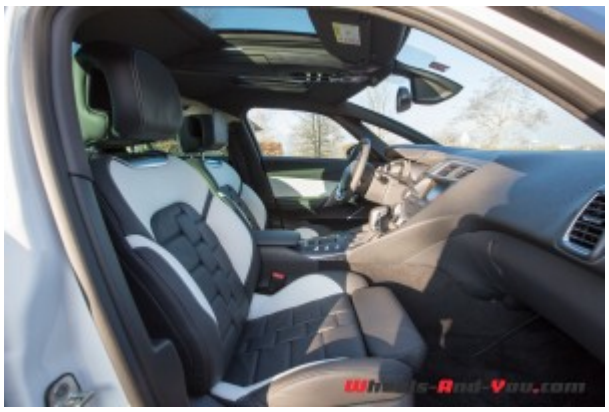
Cuir Nappa Noir/Blanc : CHF 2’300.-

Peinture spéciale Blanc nacré : CHF 1’200.-

Radio numérique : CHF 220.-

Sièges avant chauffants, siège conducteur massant avec réglage lombaire électrique et ajustable en longueur d’assise, mémoire de position conducteur et passager : CHF 700.-

<u>Prix TOTAL : CHF 53’520.-</u>



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

Nos remerciements à DS Automobiles – Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de ce DS 5, ainsi qu’à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour la logistique.

A lire aussi

Essai – DS 3 1.6 THP 165 : Chic, oui. Mais techno ?

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 – DS 3

Présentation – Citroën E-MEHARI

Evènement – Inauguration DS Store Genève

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