

LA CITROËN C5 X : UNE FAMILIALE HYBRIDE ORIGINALE !

écrit par Luc Vandersleyen



Citroën nous avait présenté, en 2016, au Mondial de l'Automobile de Paris, un concept-car CXperience, qui était une étude pour une nouvelle grande Citroën qui devait remplacer la C5. Ce concept annonçait déjà une hybridation possible et une suspension originale. Il aura fallu attendre 5 ans pour que la Citroën C5 X fasse son apparition en restant très fidèle au concept. Bien sûr, si l'avant garde les lignes du concept, l'arrière est un peu modifié pour avoir un coffre utilisable. Cette Citroën C5 X, qui est un peu plus haute avec ses roues de 19 pouces se révèle être un mélange de crossover coupé et de break. En plus, elle est construite en Chine où elle est vendue depuis 2021 tandis qu'elle n'est arrivée en Europe qu'en 2022.







PRESENTATION DE CETTE CITROËN C5 X 225 HYBRID ë-EAT8 :

La carrosserie originale de cette Citroën C5 X repose sur la plateforme EMP2 allongée du Groupe Stellantis avec à l'avant des jambes MacPherson et à l'arrière un essieu de torsion avec une suspension à butées hydrauliques en combinaison avec des amortisseurs adaptatifs, qui sont de série sur cette version hybride. Le moteur thermique est un 4 cylindres de 1598 cc Euro 6D de 132 kW (180 ch) à 6000 tr./min avec un couple de 250 Nm à 1750 tr./min, tandis que le moteur électrique synchrone à aimant permanent a une puissance de 81 kW (110 ch) et un couple de 320 Nm. L'ensemble offre 225 ch (165 kW) avec un couple 360 Nm. La batterie lithium ion a une puissance de 100 kW et une capacité de 12,4 kWh. Elle est placée à l'arrière de l'essieu arrière et pèse 118 kg. Ce sont les roues avant qui sont motrices. Cette C5 X est aussi proposée avec un essence 1.2 PureTech de 130 ch. Toutes les C5 X dispose de la boîte

automatique EAT8. A noter que cette nouvelle Citroën n'est pas proposée en version intégrale de 360 ch ou en variante 100% électrique.









ET L'HABITACLE DE CETTE CITROËN C5 X 225 HYBRID e-EAT8 ?

L'habitacle de notre C5 X est moderne, numérique, mais assez classique. On retrouve un combiné d'instrument numérique assez simplifié et un grand écran central tactile de 12 pouces qui permet d'accéder aux différentes fonctions grâce à une dizaine d'icône, mais aussi à un balayage latéral. Sous ce dernier, on retrouve des boutons physiques pour le réglage de la climatisation et du confort et sur la console centrale, nous trouvons les boutons de commande de la boîte, du mode de conduite et le frein à main. Le volant, à 3 branches possède aussi une série de boutons bien disposé. Le tableau de bord est couvert sur le dessus de produits de qualité bien ajusté, mais on retrouve dans le bas de l'habitacle beaucoup de plastique. Avec notre version haut de gamme, nous disposons de sièges de type **Advanced Comfort**, qui se sont révélés très confortables avec de nombreux réglages. Nous disposons aussi d'un **affichage**

tête haute et d'un toit ouvrant électrique. A l'arrière, les passagers disposent de **beaucoup de place pour leurs jambes**, mais ne disposent que de 2 prises USB-C. La banquette est confortable et les espaces de rangement sont corrects. **Le coffre** est assez profond et **propose 545 litres** pour les bagages et en rabattant les dossiers, on arrive à **1.640 litres**. Malheureusement, il n'y a pas d'emplacement pour les câbles de recharges. Bien sûr, sous le plancher du coffre, il y a le subwoofer du système hifi, qui est en option.















EN ROUTE AVEC CETTE CITROËN C5 X 225 HYBRID 8-VT :

Batterie chargée à 100% nous disposons de 32 km en autonomie électrique. On démarre en douceur avec le moteur électrique et dans ce cas l'affichage se fait en bleu devant nous. Tant que nous roulons **en ville, nous évoluons avec le moteur électrique** qui se recharge à chaque décélération ou freinage. Sur routes et autoroutes, aux vitesses autorisées, on roule toujours partiellement en électricité, et on arrive à parcourir 24 km. Après se sera majoritairement l'essence en fonction de la planéité de la route. **Le confort est de bon niveau**, mais on ne retrouve pas le confort des suspensions hydropneumatiques d'antan. **Avec ses 225 ch, notre Citroën hybride, batterie chargée, se montre assez vive** sans qu'on puisse vraiment parler de dynamisme, même en mode sport, car **sa direction se montre trop légère** et, les roues avant motrices perdent leur adhérence. En roulant de manière plus coulée, les réactions de

notre C5 X se montrent, dans l'ensemble, prévisibles et sécurisantes. **Batterie vide, le moteur thermique de 132 ch peine à entraîner cette grosse berline de 1797 kg à vide.** Et si le relief de la route est plus accentué, la consommation augmente rapidement. **Cette hybride demande à être rechargée très régulièrement** et est **idéale pour de petits trajets quotidiens.**









LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CETTE CITROËN C5 X HYBRID ë-EAT8 ?

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons parcouru quelque **760 km** et nous avons consommé, en moyenne **5,7 l./100 km**, mais aussi des **consommations électriques** qui ont été de **24,4 à 34,9 kWh/100 km** avec une **autonomie électrique** de **24 à 38 km** alors que le constructeur en annonce **63 km** et une **autonomie du moteur thermique** de **640 km** lorsque la batterie est régulièrement chargée.

D'autre part, cette grande Citroën C5 X a pu garder des tarifs assez démocratiques, puisque la version thermique **1.2 PureTech 130 à boîte EAT8** est proposée à **34.070 Euros**. Cependant notre **C5 X Hybrid Shine Pack ë-EAT8** est vendue au prix de **52.820 Euros**. Ce qui fait une fameuse différence. En plus, il y a encore quelques options :

- Teinte Amazonite Grey : 750,00 Euros
- Intérieur Hype Adamantium : 950,00 Euros
- HiFi system : 400,00 Euros
- Câble pour Wallbox : 360,00 Euros
- Chargeur 7,4 kW : 400,00 Euros
- Toit vitré ouvrant élect : 1.300,00 Euros

Soit un total de 4.160,00 Euros. Notre Citroën C5 X Hybrid Shine Pack e-EAT8 coûtait donc, 56.980,00 Euros.

TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2478,00€	2478,00€	46,23€
Taxe de circulation annuelle	296,60€	296,60€	146,16€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen