

LE CITROEN C5 AIRCROSS de 2ème GENERATION EN VERSION DE BASE : 1.2 Hybrid 145 DCS6 Max :

écrit par Luc Vandersleyen



CITROEN a lancé son C5 AIRCROSS en 2018 et d'emblée, il a été adopté par les familles. Il a reçu un **face-lift** en 2021 et la 2^{ème} **génération** est arrivée à **l'automne dernier** (2025). Il n'était évidemment pas facile de remplacer un véhicule qui avait trouvé son public, mais STELLANTIS a cependant opté pour un **nouveau style**. La première génération avait un design en rondeur, alors que maintenant les **lignes** sont **plus tendues**. Les **arêtes** sont plus **vives** et l'**ensemble** est plus « **anguleux** ». Ainsi, la signature lumineuse avant est en carré et les **feux arrière**, composés de 3 points, sont **très originaux** avec **des parties** qui **dépassent** largement **au-dessus des ailes**. Bien sûr, c'est un des nombreux véhicules de STELLANTIS et il reprend la **plateforme** « **STLA-Médium** » utilisée sur certains véhicules du Groupe comme le JEEP Compass, que nous avons essayé récemment ou, encore, les Peugeot 3008 et 5008 ou l'Opel Grandland. Le JEEP COMPASS avait, d'ailleurs, la même motorisation. Conçue pour les véhicules 100% électriques, elle est très polyvalente et convient, aussi, aux **moteurs thermiques**, comme le **1.2 Hybrid 145**. Avec cette nouvelle génération, l'empattement gagne 6 cm. Ainsi, le C5 Aircross gagne 16 cm en longueur pour arriver à 4,65 m avec une largeur de 1,94 m et une hauteur d'1.69 m. Il n'existe plus en version 7 places. Avec ses belles dimensions, son coffre a une capacité de 651 l qui peuvent aller à 1700

litres, banquette rabattue.







PRESENTATION DE NOTRE CITROEN C5 AIRCROSS 1.2 Hybrid 145 DCS6 Max :

On l'a vu, cette version d'entrée de gamme utilise le fameux **moteur thermique 3 cylindres, d'1,2 litre de 100 kW (136ch) et 230 Nm avec une hybridation légère qui comprend un moteur électrique de 21 kW (28ch) 48V avec une petite batterie de 0,43 kWh.** Ensemble, ils arrivent à **145 ch.** L'**habitacle apparaît très premium avec des lignes horizontale et verticales,** qui lui donnent un **style très « Zen ».** Les **finitions sont de qualité et ne manquent pas d'élégance.** Devant le conducteur, le combiné d'instrument de 10 pouces est très complet et lorsque l'indication de la vitesse apparaît en bleue, vous savez que vous êtes en mode électrique. Certes pour peu de temps. En plus, il y a un affichage tête haute. Le grand **écran central vertical de 13 pouces en diagonale, descend en douceur sur la console centrale.** Un beau tissu recouvre la partie inférieure du tableau de bord ainsi que les contre-portes. La console

centrale comprend le petit levier de vitesse (cher à Stellantis), les modes de conduite et une zone de recharge par induction ainsi que de nombreux rangements ouverts ou fermés sur 2 niveaux. Bien sûr, il reste **quelques boutons physiques pour le réglage de la climatisation ou de la radio**. Ici, l'écran est assez **intuitif** et l'**ergonomie** est **correcte**. Bien sûr, **Citroën** s'est fait connaître depuis très longtemps pour son **confort**. Ainsi, nous avons des **sièges Advanced Comfort**, avec mousse différenciées suivant les différentes zones, qui maintiennent parfaitement. La **suspension**, elle, se compose, de série, de **butées hydrauliques progressives**, avec doubles butées à l'avant et simple à l'arrière pour mieux absorber compression et détente. Bien sûr, à l'avant, nous avons des pseudo McPherson et à l'arrière un essieu multibras. La **banquette arrière, très confortable**, aussi, offre aux passagers plus de place pour leurs jambes. En plus, les dossiers sont réglables en inclinaison. Et les 2 places extrêmes sont chauffantes. Cependant, cette banquette est, désormais, monobloc. Du côté du confort acoustique, si nous avons peu de bruit de roulement ou d'air, on entend notre petit moteur 3 cylindres dont la musique n'est pas la plus harmonieuse. Il n'empêche cela reste très raisonnable.













EN ROUTE AVEC NOTRE CITROËN C5 AIRCROSS 1.2 Hybrid 145 DCS6 Max :

Parfaitement installé sur notre siège, nous pouvons démarrer après avoir poussé sur le bouton « Start » et sélectionné D ou R sur le sélecteur de transmission. **Notre C5 démarre en douceur** et immédiatement le petit moteur thermique se met en route. D'emblée, **nous apprécions le grand confort « CITROËN »** et notre SUV **se faufile dans la circulation urbaine avec facilité**. La visibilité est **excellente** et nous pouvons compter sur les **bonnes caméras** pour les manœuvres de stationnement. Les **palettes au volant**, nous permettent de gérer la régénération sur 3 niveaux et nous offrent, aussi, un frein moteur. **Sur les petites routes**, nous constatons quelques **mouvements de caisse** dès que nous augmentons le rythme, notamment dans les virages serrés et au freinage. Cependant, **rien de grave**, la C5 garde sa trajectoire et la direction est bien calibrée. Nous avons privilégié le mode normal. Le mode éco n'apporte rien et le

mode Sport est moins confortable, mais pas plus rapide. **Sur autoroutes**, nous avons entre les mains **une routière**, qui peut rouler sans problème aux vitesses autorisées. Et, cela, avec un confort exceptionnel. Bien sûr, les performances restent limitées avec un passage de 0 à 100 km/h en 11,2 secondes... Signalons, aussi que notre C5 Aircross 1.2 145 pèse 1629 kg et en charge, peut arriver à 2100 kg.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE C5 AIRCROSS 1.2 Hybrid 145 DCS6 Max :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 5,8 l/100 km** et n'avons fait que de très courts trajets en électricité. Nos émissions de CO₂ étant comprises entre 121 et 126 g/km. Notre **autonomie maximale** était **de l'ordre de 900 km**. Du côté de son prix, **notre C5 AIRCROSS 1.2 Hybrid 145 DCS6 Max coûtait 40.090 Euros**. Bien sûr, il y avait quelques options :

- Toit bi-ton Noir Perla Nera : FF : 350 Euros
- Kit dépannage pneumatiques : FF : 20 Euros
- Pare-brise chauffant : FF : 550 Euros
- Toit ouvrant panoramique : FF : 1.200 Euros

Total des options : 2.120 Euros

Le prix de notre véhicule d'essai était, donc, de 42.210 Euros.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	609,90€	402,55€	264,75€
Taxe de circulation annuelle	243,41€	243,41€	186,45€

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen