



# Passionnement Citroën

N°7 Avril 2021

LE MAG



## Nouvelle C5 X

### DOSSIER COMPLET



CITROËN

### TECHNOLOGIES DESIGN EXTERIEUR ET INTÉRIEUR LES INSPIRATRICES...



**C3 Aircross  
restylé**



**Nouveauté  
électrique**



retro  
**Ami 6,  
Visa**

**Hommage**

**Robert Opron**

et retrouvez aussi toutes les actualités produits, sport... de la marque

# Le Mas Lachamp

Gîtes et Châlets en Sud-Ardèche à 6km des Vans



**Réservez votre semaine au Mas Lachamp,**

Un ensemble de gîtes et de châlets dans un endroit merveilleux où la beauté de l'Ardèche n'a d'égal que la convivialité du propriétaire

**A partir de 470€ par semaine en été**

**Réservez vite au : 04.75.36.68.58 ou 06.30.93.11.34**

**[www.gites-ardeche-maslachamp.com](http://www.gites-ardeche-maslachamp.com)**



# C5X Enfin !

Celle que nous attendions tous avec attention depuis de longues années, celle qui nourrissait nos espoirs autant que nos craintes, la nouvelle grande berline de Citroën est dévoilée. C5 X vient ainsi couronner la gamme de notre constructeur adoré et, fort logiquement, elle occupe la majeure partie de ce septième magazine de Passionnement Citroën.

Comme pour la dernière C4, nous avons voulu vous offrir le point de vue le plus complet sur cette nouvelle grande Citroën. Outre un article de présentation classique, vous retrouverez dans ce magazine le design extérieur expliqué, une interview du designer intérieur et du chef de projet. Mais aussi une présentation rapide de la longue lignée de grandes berlines qui ont précédé cette C5 X et qui lui passe le relais aujourd'hui.

Dans ce nouveau numéro de Passionnement Citroën le Mag, vous retrouverez également la traditionnelle rubrique actualité, qui s'ouvre aux infos mondiales de Citroën, mais aussi les chiffres de ventes pour le premier trimestre 2021 qui, logiquement, sont meilleurs qu'en 2020.

En 2021, nombre de Citroën fêtent leurs anniversaires et le magazine sera l'occasion de leur rendre l'hommage qui leur convient. Ainsi, dans ce numéro, vous retrouverez deux Citroën qui ont mal démarré leurs carrières mais qui, grâce à un subtil restylage ou à l'arrivée d'une nouvelle version, ont vu leurs ventes décoller pour marquer, aujourd'hui, l'histoire de la marque. Il s'agit des Citroën AMI 6 et Visa.

Je tiens à saluer l'excellent travail de Laurent qui offre au magazine un rendu magnifique,

Bonne lecture à toutes et à tous,

Jérémy





# Passionnement Citroën

LE BLOG

## Le site des passionnés d'une marque **exceptionnelle**

*Passionnement Citroën c'est,  
depuis*

**3 ans,**  
le site le plus complet sur Citroën  
qui présente, au quotidien, **toute  
l'actualité mondiale  
de la marque, les  
ventes mensuelles, les  
nouveauautés, les essais, les  
scoops et tant d'autres...**

Depuis trois ans, via le blog puis le site, Passionnement Citroën poursuit l'objectif de relater l'actualité mondiale de Citroën ainsi que du groupe PSA. Aux côtés des actualités quotidiennes, Passionnement Citroën édite ce magazine, trimestriel, qui offre une nouvelle façon de découvrir l'actualité de Citroën, avec plus de détails, plus de précisions. Passionnement Citroën le Mag c'est aussi des rubriques uniques telles que le point sur les ventes trimestrielles ou les focus sur une des technologies de PSA.



# Passionnement Citroën

LA CHAÎNE

Enfin, Passionnement Citroën c'est aussi une chaîne Youtube qui vous présente des essais vidéo des derniers modèles, des vidéos de présentation de voitures modernes ou historiques ou encore des reportages. Passionnement Citroën c'est donc tout un ensemble de canaux qui vous permet de découvrir toute l'actualité de Citroën. Via le site, le mag ou la chaîne, avec Passionnement Citroën vous avez tout les moyens pour assouvir votre passion pour Citroën.



**P3** **Edito**

**P7** Les agents Citroën nous racontent...

**P8** **Les actualités de Citroën**

**P24** Adieu M. Opron

**P26** Dossier C5 X

28 - Présentation

38 - Technologie

42 - Design extérieur

48 - Design intérieur

52 - C5 Digne héritière

56 - Les influenceuses

**P62** **Dans le rétro :**

62 - Ami 6

66 - Visa

**P70** **Ventes Monde**

**Rédacteur en chef**  
Jérémy Krock

**Conception artistique**  
et réalisation graphique  
Laurent Reynes

En 2021

# optez pour une communication *innovante* **impactante** & RSE

PRODUITS  
FABRIQUÉS EN  
FRANCE



*Système  
fixation*

*Message  
facilement  
échangeable*

Profitez de notre offre

**-10%**

Code Promo  
«Passionnément Citroën»

- Cadres sur-mesure et lumineux pour une visibilité optimale
- Changez vos communications au gré de vos envies grâce à un système de fixation ultra simple
- Fabrication 100% française et dans le respect de l'environnement

Commandes et informations :

[www.affichagevisuel.fr](http://www.affichagevisuel.fr)

**04 78 28 04 90**

Votre agence de communication et d'évènement  
Xcite Event  
39 rue Saint Simon - 69009 Lyon



**Xcite**  
EVENT

## Les JOURS PRO chez les agents Citroën

Citroën est une marque très implantée sur les véhicules particuliers mais également très forte sur les véhicules utilitaires qui représentent 20 % de ses volumes. La marque propose la gamme la plus moderne en étant la seule, avec ses sœurs de PSA, à proposer une version électrique sur l'ensemble de ses modèles.

Les Agents Citroën sont à l'affût pour proposer, aux milliers d'artisans-commerçants, la meilleure solution pour eux en renforçant l'attractivité de Citroën sur ce segment de marché. A l'initiative du garage Brunel situé à Lunel, une opération commerciale est montée, à destination spécifique des professionnels, qui leurs permettent d'avoir des conditions très privilégiées pour le remplacement de leurs véhicules utilitaires.

A ce titre, le bureau du Groupement des Agents de la Direction Régionale de Bordeaux, sous la Présidence de Vincent Brunel, s'est associée à la CAPEB, Confédération de l'Artisanat et des petites Entreprises du Bâtiment, qui permet aux artisans-commerçants du secteur rural, de bénéficier d'offres exclusives et personnalisées en fonction des besoins de chacun. Ainsi, grâce à cette association avec la CAPEB, la direction de Bordeaux est capable de faire bénéficier, à ses clients, de tarifs privilégiés. Cette association est une réelle opportunité pour renforcer l'attractivité de chaque agent Citroën, notamment dans le milieu rural, en faisant bénéficier aux artisans locaux de conditions privilégiées particulière-



ment attractives pour eux afin de répondre aux besoins des Parc d'un à cinq véhicules.

Les Agents Citroën et les professionnels artisans et commerçants partagent les mêmes valeurs qui mettent en avant le contact, la proximité et les compétences. Ainsi, grâce à ces « offres spéciales Pros », les Agents Citroën déploient un ensemble de mesures : des forfaits B to B adaptés aux Pros, la possibilité de payer en ligne, ainsi que la prise de RDV Atelier en Ligne 7j/7 et 24/24. De même, l'Atelier Citroën propose des horaires adaptés aux professionnels en laissant la possibilité de bénéficier de véhicules de courtoisie ou de location mises à disposition par Free2Move Rent pour leur surcroît d'activité.

On le voit, Citroën dispose de la gamme la plus moderne et d'un réseau compétent et étendu apte à répondre aux besoins spécifiques de chaque professionnel notamment chez les artisans-commerçants. Avec les Agents Citroën, la marque se développe sur ce marché pour continuer à accroître ses parts de marché en étant fidèle à son slogan « inspired by pro »



### ë-Berlingo, le ludospace électrique préféré des familles

**C**itroën dévoile la version 100 % électrique du Berlingo en le dotant de l'ensemble moteur et batterie de la dernière ë-C4. Avec cette déclinaison électrique du Berlingo, Citroën est la seule marque, avec Peugeot et Opel, à proposer un véhicule familial 100% électrique offrant habitabilité, modularité et praticité.



Grâce à son moteur électrique, les trajets en Berlingo gagnent encore en douceur d'utilisation grâce à l'absence de vibrations ou de bruit, au démarrage fluide dû un couple immédiatement disponible et l'accélération sans passage de vitesses linéaire. La chaîne de traction électrique amplifie un confort à bord déjà incroyable porté par les assises larges et hautes, la souplesse des suspensions ou encore la douceur de la direction.

Reprenant le moteur de la ë-C4 ainsi que sa batterie, le Citroën ë-Berlingo a une puissance de 136 chevaux pour 260 Nm de couple qui lui permet d'atteindre une vitesse maximale de 135 km/h quel que soit le mode utilisé.

Ces différents modes sont activables via le sélecteur associé à la commande spécifique ë-Toggle :

- **Éco** : Ce mode optimise la consommation d'énergie en diminuant les performances du chauffage et de l'air conditionné sans pour autant les désactiver et en limitant le couple moteur et la puissance à 60 kW/180 N.m,
- **Confort** : Avec une puissance de 80 kW/210 N.m., il permet le meilleur compromis entre l'autonomie et les prestations dynamiques,
- **Sport** : Ce mode délivre la puissance maximale du moteur (136 chevaux) pour plus de performance du véhicule pour améliorer l'agrément ou en cas de charge maximale.

Le Citroën ë-Berlingo dispose d'une autonomie de 280 km en cycle WLTP. A l'instar des modèles proposant la même chaîne de traction électrique, Citroën dote le Berlingo d'un système de récupération d'énergie lors des phases de freinage ou de décélération du véhicule qui peut être renforcée via le bouton B situé sur la console centrale. La batterie, placée sous les sièges et le plancher de chargement du véhicule, n'impacte pas l'habitabilité à bord. Elle est garantie 8 ans ou 160 000 km (pour 70% de la capacité batterie au terme de l'engagement).

Citroën favorise également la recharge en comptant notamment sur le fait que la clientèle de ce type de modèle est

280km d'autonomie  
et 136 chevaux,  
pour des voyages en douceur



souvent propriétaire d'une maison individuelle. Ainsi, une simple prise Green'up permettra de recharger une grande partie de sa batterie pendant la nuit afin de prendre le volant le lendemain en toute sérénité.

Il existe

### 3 possibilités de recharge :

**Charge domestique** nécessitant un câble mode 2 (de série en France) pour un usage à domicile ou sur le lieu de travail ou dans un parking. Ce mode de charge est compatible avec une prise standard de 8A ou une prise renforcée de 16A (boîtier + prise Green'Up), permettant de diviser par 2 le temps de recharge pour obtenir une batterie chargée à 100% en moins de 15h.

**Charge accélérée** privée ou publique nécessitant l'installation d'un boîtier de charge accélérée Wallbox de 3,7 à 22 kW, et un câble mode 3 (en option). Le temps de charge de 0 à 100% est alors de 7h30 (wall Box 7,4kW monophasé) ou 5h (Wall Box 11kW triphasé).

**Charge super rapide** sur borne publique jusqu'à 100 kW avec un câble de mode 4 intégré au chargeur. Permet de charger 80% de la batterie en 30 minutes. Le Citroën ë-Berlingo est au meilleur niveau de son segment en temps de recharge accélérée.

Souvent seul véhicule de la famille, un ludospace se doit être également économe. Citroën promet des coûts à l'usage réduits grâce à des frais d'entretien diminués de 30% par rapport aux versions thermiques permis par une absence de vidange, de filtre à air, de filtre à carburant, d'huile de boîte, etc. De plus, le budget carburant est maîtrisé puisque le ë-Berlingo consomme en moyenne 18 kWh aux 100 km, soit un coût de 3 €.

Le style extérieur n'évolue pas si ce n'est la grille de calandre qui est fermée et reçoit des motifs géométriques en formes de chevrons. Les ponctuelles colorées se dotent, comme pour toutes les Citroën électrifiées, d'une couleur Anodised blue propre à ces versions L'habitacle du ë-Berlingo n'évolue pas également, il propose toujours trois sièges arrière, une habitabilité et une modularité exceptionnelle, la batterie n'ayant aucun impact. La planche de bord reçoit un combiné d'instrumentation numérique de 10 pouces associé à une vision tête haute. L'écran multimédia, lui, reste sur une taille de 8 pouces. Le ë-Berlingo abandonne la commande de boîte auto via un bouton rotatif pour adopter la nouvelle commande de boîte des modèles PSA éternelle par la dernière C4. Le nouveau Citroën ë-Berlingo est proposé en deux longueurs M et XL proposant jusqu'à 7 places et sera disponible, en concession, au second semestre de l'année.



*Finie la boîte de vitesse. Bienvenue au bouton rotatif.*



# Les Actus

## Citroën

### ë-Berlingo Van

### L'utilitaire qui allie

### praticité, confort

### et sobriété



Après les Jumper et Jumpy, Citroën présente le nouveau ë-Berlingo van permettant de proposer l'ensemble de sa gamme utilitaires avec une version électrique. A l'image de la version familiale, le Citroën ë-Berlingo reprend la chaîne de traction électrique de la nouvelle C4 soit un moteur de 136 chevaux associé à un batterie de 50 kWh pour un autonomie allant jusqu'à 275 kilomètres.

Disponible dans les deux tailles M et XL, le Citroën ë-Berlingo conserve les atouts du Berlingo thermique. Ainsi, il offre une grande longueur de chargement grâce à la possibilité d'escamoter le siège passager dans la Cabine Extenso libérant jusqu'à 3,09 m en Taille M et 3,44 m en Taille XL.

Avec une largeur utile entre les passages de roues de 1,23 m, ë-Berlingo Van peut transporter deux Euro palettes l'une derrière l'autre. Son volume utile, inchangé par rapport à la version thermique, offre 3,3 m<sup>3</sup> (XS sans Cabine Extenso®) et jusqu'à 4,4 m<sup>3</sup> (XL avec cabine Extenso®). La charge utile jusqu'à 800 kg et la charge remorquable jusqu'à 750 kg sur

toutes les versions, se situent au cœur des besoins des professionnels dans cette catégorie.

Comme la version familiale, le ë-Berlingo Van propose trois solutions de recharge dont une charge super rapide permettant de charger 80% de la batterie en 30 minutes. Cependant, une simple prise Green'up permet de faire la recharge d'une grande partie de sa batterie pendant la nuit pour être opérationnel pour une journée de travail.

**Avec 275 kilomètres d'autonomie,** le Citroën ë-Berlingo répond quasiment à l'ensemble des besoins de déplacements des professionnels et leur offre les portes ouvertes aux centres villes qui, de plus en plus, restreignent l'accès aux seuls véhicules électriques.

Pour aller plus loin et accompagner ses clients, Citroën propose pour ë-Berlingo Van une offre de recharge sur mesure, incluant les

## **Application Free2Move disponible,**

*pour faciliter la recharge et le stationnement (en France) en proposant l'accès à plus de 220 000 bornes, ou en permettant de planifier le meilleur trajet selon l'autonomie du véhicule et les stations de recharge présentes sur le parcours (en intégrant pauses de recharge, temps total de la recharge, type de prise, moyen d'accès à la station...).*



dispositifs (prise standard et prise renforcée Green'Up ou Wallbox) et l'installation à domicile ou sur le lieu de travail. La Marque a sélectionné des partenaires recommandés pour chaque pays européen ; pour la France, il s'agit de ZEBorne et Zeplug. Ces solutions sont accessibles aux particuliers et aux professionnels, aussi bien aux logements individuels qu'aux habitats collectifs.

L'intégration de la batterie n'empiète pas sur le volume de chargement ou l'habitabilité. Le Citroën ë-Berlingo ne fait aucun compromis sur la modularité et les rangements. Il propose également la cabine Extenso, une innovation signée Citroën qui offre trois vraies places à l'avant avec une place centrale qui est plus large, et une grande modularité qui se traduit par différentes configurations possibles selon les besoins. La cloison d'arrêt est munie d'une trappe pour le transport de charges longues facilité grâce au siège passager escamotable. Le siège passager est également relevable pour libérer un espace de chargement plus important et le dossier du siège central, une fois rabattu, fait office de bureau mobile avec sa tablette écrivain orientable intégrée. Enfin, l'habitacle de ë-Berlingo Van offre 113 litres de rangements astucieux et

ergonomiques répartis dans l'habitacle.

Le Citroën ë-Berlingo s'offre quelques exclusivités par rapport aux versions thermiques avec les traditionnelles pages «Énergie» pour gérer les spécificités électriques telles que le flux d'énergie, les statistiques de consommation ou encore l'activation de la charge différée. Mais, surtout, le nouveau Citroën ë-Berlingo se dote, en option, d'un combiné d'instrumentation numérique personnalisable de 10 pouces qui est associé à une vision tête haute.

La production du Citroën ë-Berlingo débutera en février dans l'usine espagnole de PSA à Vigo, il arrivera en concessions dans le courant du second semestre 2021. Avec le ë-Berlingo, Citroën est en ligne avec ses objectifs de proposer 100% de sa gamme utilitaire avec une version électrique, seul constructeur à le faire en Europe avec l'ensemble des marques sœurs du Groupe PSA.





## Citroën transforme le C3 Aircross

Trois ans et demi et 330 000 exemplaires après sa présentation, le C3 Aircross passe par la case restylage afin de relancer sa carrière, mise à mal avec le renouvellement des Renault Captur et Peugeot 2008. Et c'est une réelle surprise que Citroën fait avec le restylage de son SUV urbain. Alors que nous nous attendions à un restylage mineur comme celui de la dernière C3, Citroën a fait le choix d'un changement majeur.



*La nouvelle face avant, plus affirmée confirme une montée en gamme.*

Pour adopter la nouvelle identité étrennée par la C3 et la nouvelle C4, La marque aurait pu se contenter d'un restylage mineur mais elle fait le choix d'un changement majeur avec une face avant totalement métamorphosée qui fait indéniablement oublier l'aspect jouet du C3 Aircross tout en l'éloignant de la berline C3.

### Une face avant transfigurée

Avec ce restylage, Citroën indique avoir voulu changer l'attitude ludique du C3 Aircross pour engager une montée en gamme et mettre en avant un caractère plus affirmé, plus mature correspondant aux attentes du marché. Depuis C4, Citroën a décidé d'affirmer davantage son style, on peut dire que la marque n'a pas lésiné sur le C3 Aircross pour lui donner un aspect nettement plus déterminé que le

précédent.

La face avant concentre ainsi la majeure partie des changements où l'intégration de la nouvelle identité visuelle se fait de façon nettement plus musclée. Les projecteurs, dorénavant 100% LED s'affinent et apportent encore plus de clarté et de sécurité. Le C3 Aircross dispose également d'une nouvelle grille avec un motif géométrique inédit reprenant la forme de chevrons mais, ici, disposés verticalement. Un nouveau sabot gris argent, intégrant des inserts colorés, renforce la robustesse pour offrir au C3 Aircross une face avant avec plus de structure. Ces changements permettent de relever la perception de hauteur du capot pour rendre le C3 Aircross plus moderne, plus expressif et plus robuste. Avec ces changements, le C3 Aircross change de statut dans la catégorie des SUV urbains où il affirme davantage encore son style unique et ses qualités indéterminables que ce restylage vient renforcer.



*Nouveau pack Anodised Orange, sabot gris et décor de persiennes simplifié*

## Une personnalisation moins étendue

À l'inverse de la C3, Citroën réduit les possibilités de personnalisation du C3 Aircross lors de son restylage. Avec 70 possibilités contre 91 précédemment, le C3 Aircross réduit donc le champ des possibles même s'il conserve un large avantage face à ses concurrents dans ce domaine. Trois nouvelles couleurs viennent renforcer le nuancier du C3 Aircross restylé qui comporte, au total, 7 couleurs, soit une de moins qu'auparavant. Les nouvelles couleurs Kaki Grey, le Voltaic Blue et le Blanc Banquise remplacent les Breathing blue, Rouge Pepper et Spicy Orange. Le toit peut toujours être de couleur différente avec un choix entre blanc et noir. Fidèle à son habitude, Citroën propose des packs color qui viennent égayer le C3 Aircross et permettre d'en

configurer un à sa personnalité. Sur les quatre packs disponibles, deux sont tout nouveaux. Appelés Anodised Orange et Anodised Dark Blue, ils viennent renforcer les pack color avec des éléments plus originaux et très graphiques situés aux extrémités latérales du sabot avant, sur les coques de rétroviseurs et sur la vitre de custode. Cette dernière connaît d'ailleurs une évolution également puisque les traditionnelles persiennes sont complétées par une nouvelle forme, plus cubique, sur les pack Color Polar White et Anodised Orange.



*Une allure plus virile, moins d'arrondis, un capot plus haut, pour une nouvelle silhouette plus barouzeuse*





A l'intérieur, là aussi conformément à son habitude, Citroën propose différentes ambiances optionnelles qui souligne la montée en gamme que Citroën a voulu faire pour le C3 Aircross.



Quatre ambiances intérieures sont disponibles qui ont toutes leur identité pour répondre aux envies et attentes de tous :

- L'ambiance série, épurée et sobre, propose un garnissage de sièges gris associé à un décor de planche de bord gris texturé.
- L'ambiance Urban Blue, exprimant modernité et bien-être à bord, mêle subtilement, dans le plus pur esprit sportswear, un textile bleu et un tissu effet cuir bleu, une bande transversale en haut des dossiers disposant d'un motif à chevrons et un bandeau de planche de bord en tissu effet cuir bleu.
- L'ambiance Metropolitan Graphite, cossue et trendy, mêle un tissu effet cuir graphite à un tissu gris chiné, associés à une bande transversale en haut des dossiers d'aspect bois clair texturé et un bandeau de planche de bord en textile chiné gris.
- L'ambiance Hype Grey, raffinée, propose une confection mêlant cuir gris vert et tissu effet cuir noir, un bandeau de planche de bord en cuir gris vert, les bandes transversales en haut des dossiers reprenant un motif à chevrons.

A noter, un détail d'importance : Les ambiances Metropolitan Graphite et Hype Grey disposent de la nouvelle surpiqûre caractéristique de Citroën, unique sur le marché, qui se traduit par une série de chevrons stylisés. Celle-ci déjà disponible sur C4 apporte un cachet incroyable et offre un rendu formidable. Avec ce restylage, Citroën insiste beaucoup sur la montée en gamme que la marque a souhaité apporter au C3 Aircross, signe que les rumeurs de Low Cost n'ont que peu d'importance.



## Peu de changements dans le reste de l'habitacle

Comme pour la C3, Citroën apporte les sièges Advanced Comfort lors du restylage du C3 Aircross qui devraient lui permettre d'offrir un confort de très haut niveau et de renforcer son avance par rapport à ses concurrents. Ils sont disponibles dans les ambiances intérieures optionnelles.

La planche de bord n'évolue pas si ce n'est l'adoption d'un nouvel écran tactile de 9 pouces en remplacement du 7 pouces de l'actuel. Si cette dimension n'est pas courante dans la gamme PSA, il faut chercher du côté de la Chine pour avoir un écran de telle dimension sur le C4 Aircross. Autre nouveauté : une nouvelle console centrale fait son apparition qui offre un grand rangement accessible depuis les places avant comme les places arrière. Occultable par un rideau coulissant, cette nouvelle console participe à la montée en gamme du C3 Aircross en affichant un look plus soigné.

Pour le reste, aucun changement n'apparaît avec ce restylage. Le C3 Aircross conserve les atouts qui sont les siens avec une habitabilité et une modularité poussée qui le distingue de ses concurrents. Les technologies d'aides à la conduite n'évoluent pas avec 12 aides dont le Top Rear vision qui permet de retranscrire, sur l'écran tactile, l'environnement arrière de la voiture. On retrouve également le Park Assist, le Grip Control associé au Hill Assist Descent ainsi que l'Active Safety Brake ou la commutation automatique des feux.

## La nouvelle gamme du C3 Aircross restylé

Concrètement, la gamme s'articule toujours autour des mêmes moteurs et des mêmes niveaux de finitions qu'auparavant. Le C3 Aircross restylé voit ses tarifs augmenter de 350 € mais cela comprend les projecteurs leds dorénavant de série. Les finitions Live et Feel ne sont disponibles que pour les motorisations essence, la gamme des moteurs puretech démarre donc à 18 850€ pour le Puretech 100 en finition Live jusqu'à 27 200€ pour le Puretech 130 EAT6 en finition Shine Pack.

Du côté des motorisations diesel, la gamme débute à partir de 22 800 € directement avec la finition Feel Pack et le moteur HDi 110 jusqu'à 28 650€ pour le HDi 120 en finition Shine Pack.

Globalement, peu de changements dans les équipements selon les finitions à l'exception des lève vitres électriques avant et arrière désormais disponible en finition Shine Pack alors qu'ils étaient disponibles dès la Feel Pack auparavant. De même, l'accoudoir central passe de Shine à Shine Pack.

A noter que la série spéciale C-series reste disponible en adoptant les modifications esthétiques du restylage, elle aussi connaît une augmentation de 350€ et démarre dès 23 200€.

Le nouveau Citroën C3 Aircross fera son entrée dans les concessions au mois de Juin 2021.



*Citroën dote son C3 Aircross de nouveaux atouts pour lui permettre de continuer sa route face à la concurrence*



# Les Actus Citroën

## Le Citroën ë-Jumpy nommé utilitaire de l'année aux Trophées l'Argus 2021 des familles

Les Trophées  
**L'argus** 2021  
leboncoin  
GRUPE

LE VÉHICULE UTILITAIRE



Après avoir été récompensé par les membres du jury I-VOTY du titre de « International Van Of The Year 2021 » en décembre dernier, Citroën ë-Jumpy reçoit aujourd'hui le Trophée de l'Argus de « l'Utilitaire de l'année 2021 ». Un prix qui complète et renforce le succès commercial de Jumpy qui en France était sur le podium des vans compacts avec 15,2% de part de marché en 2020. Ce titre revêt une importance particulière puisqu'il est décerné par un jury mixte composé de journalistes, d'experts en valorisation ou de professionnels, particulièrement impliqués dans les problématiques du véhicule utilitaire. Il souligne une nouvelle fois la volonté qu'a Citroën de coller aux nouvelles exigences des professionnels en termes de produit et de services.

Le Citroën ë-Jumpy est la réponse aux nouveaux enjeux de mobilité pour ces professionnels et artisans. Il apporte une grande polyvalence d'usage et une solution

concrète et facile pour accéder aux zones urbaines réglementées, tenir les engagements de réduction d'émissions de CO2 des flottes, et s'adapter aux nouvelles activités comme la livraison du dernier kilomètre engendrée par l'explosion du e-commerce. L'ambition de Citroën avec ë-Jumpy est de proposer une offre adaptée pour chacun grâce à la grande diversité de sa gamme, et de leur offrir encore plus de sérénité au quotidien grâce aux bénéfices de l'électrique qui viennent compléter les qualités reconnues de Jumpy.

Ce trophée récompense également l'expertise des équipes du réseau Citroën et ses Business Centers qui accompagnent les clients professionnels dans leurs projets de mobilité en développant des solutions sur mesure en termes de choix de véhicule, de mode d'acquisition, de gestion de flotte et d'optimisation du coût à l'usage.

Vincent Cobée, Directeur général de Citroën, déclare « *L'ensemble des équipes Citroën est très fier de ce Trophée « Utilitaire de l'Année 2021 » décerné à ë-Jumpy. La version électrique de Jumpy apporte aux entreprises de toutes tailles des solutions concrètes aux nouveaux enjeux de mobilité. Au-delà du produit, ce trophée récompense la relation de confiance que nous avons su construire au fil des années avec ces professionnels en quête d'une mobilité efficace et responsable. Notre ambition est de faire preuve d'innovation dans nos produits ainsi que nos services afin de leur apporter plus de facilité et de bien être dans leur quotidien au travers de solutions taillées sur mesure. Ce titre décerné par un jury de journalistes experts appuiera l'ambition commerciale que nous avons pour ce modèle.* »

# Citroën lance le Jumpy C-series aux Pays-Bas

dans le reste  
du monde...

Alors que la série spéciale C-series se contentait d'être apposée sur les C3, C3 Aircross et C5 Aircross voire sur le C4 Cactus en Argentine, Citroën dévoile, aux Pays-Bas, le Jumpy C-series qui est commercialisé depuis la mi-février.



La version C-series est disponible sous la forme de Pack d'une valeur de 2 500€, installation comprise, et fait bénéficier aux clients d'un avantage de 4 175 € d'équipements.

Le package C-series comprend :

- Marchepieds latéraux (noirs ou aluminium)
- Barres de toit (noires ou aluminium)
- Plaque de protection avant avec incrustation rouge (noir ou aluminium)
- Diffuseur arrière (noir ou aluminium)
- Protection d'entrée arrière avec logo C-SERIES (noir)
- Rayures sur le côté (noir / rouge)
- Accents rouges autour des phares antibrouillard
- Panneaux de portes avant et portes latérales coulissantes recouvertes de cuir (en combinaison avec Double Cabin)
- Accents rouges sur les grilles de ventilation du tableau de bord
- Étui de poker en cuir avec des accents rouges (en combinaison avec une transmission manuelle)
- Tapis de sol avec logo C-SERIES et surpiqûres rouges
- Logo C-Séries pour les portes latérales (gauche et droite)
- Sellerie cuir (commande fermée: 2/3 places, cabine double: 5/6 places)

Le pack C-series pour le Citroën Jumpy est disponible sur les versions Club ou Driver avec un choix de variantes de carrosserie M, XL et XL avec Double Cabine. Toutes les variantes de moteurs sont disponibles, y compris le ë-Jumpy 100% électrique.

« Avec la Citroën Jumpy C-SERIES, nous lançons une version unique qui véhicule les valeurs de la marque Citroën sur tous les fronts. Des looks uniques, des matériaux raffinés et une forte concentration sur le confort. C'est ce qui caractérise le Jumpy C-SERIES. C'est à juste titre une voiture de fonction pour les connaisseurs. »

Antoine Burguière, Directeur général de Citroën Pays-Bas

## Citroën AMI remporte le Prix Microcar de l'année aux GQ Awards



La petite Citroën AMI commence bien l'année en remportant le titre de «Microcar de l'année» aux GQ Car Awards 2021. Après avoir déjà été récompensée par le «Disruptor Award» du magazine Top Gear dans le magazine BBC Top Gear Electric Awards 2020, AMI continue de faire tourner les têtes ces derniers temps parmi les experts de l'industrie et le public.

AMI est une réponse audacieuse aux enjeux de l'environnement et de l'avenir de la mobilité urbaine. Solution de mobilité 100% électrique, zéro émission et rechargeable en seulement trois heures sur une prise électrique standard, AMI est une solution moderne conçue pour aider à apporter la mobilité à tous.

Les GQ Car Awards, produits en association avec Michelin, sont une célébration annuelle de l'excellence automobile. Attendus avec impatience chaque année, les prix mettent en lumière les véhicules qui ont ouvert la voie à l'innovation et au design cette année-là.

« Le constructeur automobile le plus véritablement avant-gardiste au monde connaît une renaissance créative, et l'AMI reconnecte la marque avec des ancêtres abordables, mais extrêmement charismatiques, comme la 2CV. Habituellement, un constructeur automobile facture une fortune pour son produit halo, mais on pourrait dire que c'est l'inverse ici. »

Jason Barlow, rédacteur en chef de GQ.

« J'ai été ravi d'apprendre que GQ a nommé Citroën Ami comme « Microcar de l'année ». Ami est une excellente solution de mobilité qui reçoit toujours des regards admiratifs chaque fois que quelqu'un l'emporte sur la route. C'est encore un autre exemple des développements que nous entreprenons chez Citroën pour que notre gamme soit ludique, passionnante et accessible à tous. Alors que nous concluons nos décisions finales concernant l'arrivée d'Ami au Royaume-Uni, j'invite les clients intéressés à nous aider dans notre prise de décision, en enregistrant leur intérêt. »

Eurig Druce, directeur général de Citroën UK.

Bien que cela n'ait toujours pas été confirmé pour le Royaume-Uni, Citroën a lancé un formulaire «Register Your Interest» pour AMI afin d'évaluer les niveaux d'intérêt public en vue d'une éventuelle introduction sur le marché britannique.

dans le reste  
du monde...



## Citroën lance le C5 Aircross en Inde

**Deux ans après l'annonce du retour de la marque en Inde, Citroën vient de dévoiler son premier véhicule avec le C5 Aircross qui aura la lourde charge de lancer la marque dans ce nouveau challenge.**

Comme nous le savions déjà, le C5 Aircross est assemblé dans l'usine de Thiruvallur en Inde sur la base de kits envoyés de France. Il est donc assemblé localement et n'est pas une version spécifique à l'Inde puisqu'il reprend tous les équipements derniers cris du C5 Aircross dont ses suspensions à doubles butées hydrauliques et ses sièges Advanced Comfort qui, sans nul doute, lui permettront de devenir le SUV le plus confortable sur le marché indien.

Le Citroën C5 Aircross sera doté du seul moteur 2.0 BlueHdi de 180 chevaux associé à la boîte EAT8. Il sera proposé en deux versions, Feel et Shine, ainsi qu'en quatre coloris Pearl White, Cumulus Grey, Tijuca Blue et Perla Nera Black, les trois premières étant disponibles avec un toit bi-ton.

Le Citroën C5 Aircross a été lancé le 7 avril dernier sur le marché indien mais la marque a ouvert les réservations dès début Mars avec un acompte de 50 000 roupies soit 525€. Pour toutes réservations entre le 1er Mars et le 6 Avril, Citroën proposait un forfait d'entretien complémentaire de 5 ans et 50 000 ki-

lomètres pour chaque client devant prendre livraison de la voiture avant le 30 juin. L'entretien gratuit comprendra le remplacement des pièces spécifiées dans le calendrier d'entretien du véhicule, mais ne couvrira pas les pièces d'usure telles que les pneus. Le C5 Aircross sera livré avec une garantie standard de 3 ans, ainsi qu'une assistance routière.

Après plus d'un mois de réservation qui ont débouché sur plus de 1 000 pré-commandes, signe que le C5 Aircross est attendu, Citroën démarre, enfin, la commercialisation de son grand SUV sur le marché indien en dévoilant la gamme ainsi que les tarifs définitifs.

Le Citroën C5 Aircross sera proposé en deux finitions FEEL et SHINE équipé d'un seul moteur diesel de 180 chevaux. La finition FEEL est découpé en deux propositions selon que le C5 Aircross est équipé d'un toit bi-ton ou non.

**Les tarifs sont les suivants :**

**FEEL :**

**2 990 000 roupies soit 33 820 €**

**FEEL (bi-ton) :**

**3 040 000 roupies soit 34 380 €**

**SHINE (mono-ton ou bi-ton) :**

**3 190 000 roupies soit 36 000 €**



A l'occasion du lancement commercial, Citroën lance sa stratégie confort 360° pour l'Inde. Cette stratégie repense l'ensemble de la possession d'une voiture pour faciliter au maximum la vie des clients. Ainsi, Citroën lance Citroën Future Sure pour les clients indiens. Ce pack complet permet aux clients de posséder une Citroën avec un paiement mensuel simple de 49 999 roupies soit 562€ qui comprend une valeur de reprise garantie sur le SUV C5 Aircross. Le forfait comprend également l'entretien courant, une garantie prolongée, une assistance routière et un financement jusqu'à 5 ans.

Le réseau comprend d'ores et déjà dix concessions situées dans les principales villes d'Inde et mise sur la stratégie phygitale qui permet un échange complet et fluide entre internet et les concessions. De plus, Citroën lance l'achat en ligne 100% direct du SUV C5 Aircross. Des clients dans plus de 50 villes indiennes situées en dehors du réseau de concessionnaires seront couverts par cette initiative en ligne directe et pourront commander directement à l'usine. Un site Web dédié au commerce électronique avec un parcours transparent pour la sélection des financements, des assurances, des forfaits

d'entretien annuel, une garantie prolongée ainsi que la reprise de la voiture existante est disponible. Les clients seront soutenus par un parc dédié aux essais routiers, un conseiller en vente électronique, une démonstration de produit virtuelle et une installation de livraison à domicile.

### **Pour le réseau après-vente, Citroën lance L'Atelier Citroën, qui propose des services uniques:**

- *Diagnos tics à distance pris en charge par une garantie complète et une disponibilité à 100% des pièces pour garantir aux clients une expérience de propriété sans stress.*
- *Un service de réparation mobile qui améliorera la présence et la disponibilité pour les clients. Ce système permet de couvrir la majorité des réparations courantes au plus près des clients.*
- *Ces services seront soutenus par un service d'assistance routière pan-indien, qui atteindra les clients dans les 3 heures dans la majorité des endroits à travers le pays.*

# Citroën lance le C5 Aircross en Inde

dans le reste du monde...



## A l'occasion de ce lancement, Vincent Cobée a déclaré

L'ensemble de ces mesures représente la Promesse de Service Citroën qui favorise le confort dans l'ensemble de ses produits et services. Pour renforcer le lien entre la marque et les consommateurs, tout en faisant preuve de transparence, Citroën lance en Inde la service Citroën Advisor qui permettra de noter les voitures, les services ainsi que le réseau.

Le lancement en Inde du nouveau SUV Citroën C5 Aircross est un moment très fier pour nous tous chez Citroën. Le SUV Citroën C5 Aircross va définitivement au-delà des attentes du marché, répondant à tous les besoins en termes de design, de confort, d'espace, d'équipement et de groupe motopropulseur. Son succès international et sa technologie moderne satisferont certainement les clients indiens, qui ne méritent rien de moins qu'un produit de classe mondiale. Le SUV Citroën C5 Aircross établira notre marque en Inde et mettra en valeur ce dont Citroën est capable. Avec ce lancement, Citroën ouvre un nouveau chapitre en Inde et vous pouvez vous attendre à beaucoup d'action dans les prochains mois, avec la révélation du premier véhicule de notre nouvelle famille de voitures du segment B.



## La Citroën C3 Rally2 brille sur les routes du Monte Carlo

Les pilotes des C3Rally2 se sont révélés dans la catégorie face à une redoutable concurrence. Leurs performances ont une nouvelle fois mis à l'honneur l'expertise et l'expérience de Citroën Racing. Le développement ininterrompu des équipes de Satory et les équipes – équipages et teams – ont fait de ce coup d'envoi de la saison 2021 un vrai succès.

La C3Rally2 a fait preuve d'une fiabilité exceptionnelle dans toutes les conditions et notamment lors des changements climatiques de ce Monte Carlo. La neige, la glace et la pluie n'ont pas eu raison de la polyvalence et la constance de la voiture, cinq d'entre elles pointant dans le top 10 de la catégorie RC2 !

Bien que certains aient plongé dans les profondeurs après une saison 2020 compliquée, les concurrents du RC2, membres de la #C3Rally2Family ont pu profiter du support technique et des experts météorologiques mis à leur disposition par Citroën Racing pour affron-

ter toutes les conditions. Eric Camilli a eu du mal à trouver son rythme dès les premières étapes mais il a su trouver la solution pour, étape après étape, hausser le ton lui permettant de décrocher une 3e place en WRC2.

**Pour leur premier Monte Carlo au volant d'une Rally2, Sean Johnston et Alex Kuhrani ont joué la sécurité et grâce à leur expérience en rallye, ils ont gagné en confiance et en rythme dans des conditions variées. Ils terminent 5e.**

Le WRC3 a offert un match palpitant entre les trois premiers :



Yoan Rossel, Yoann Bonato et Nicolas Ciamin, chacun poussant au maximum sa C3Rally2 pour une victoire de spéciale. Yoann Bonato, pilote du CHL Sport Auto et son copilote Benjamin Boulloud ont décroché quatre temps scratch. Yoan Rossel et Benoît Fulcrand (Santéloc Racing Team) en ont comptabilisé quatre. Rossel a quant à lui réussi à creuser l'écart après sa victoire dans l'ES10, lorsque Bonato et Ciamin ont subi une crevaison. Nicolas Ciamin de l'équipe Belge DG Sport, a mis la pression sur les deux leaders avec ses cinq temps scratch et a montré des performances exceptionnelles, dont une incroyable 7e place au classement général dans l'ES12. Les trois Français au volant des C3Rally2 signent

## ILS ONT DIT...

“ Ce Rallye Monte-Carlo était extrêmement compliqué, dans des conditions difficiles. Nous avons obtenu un résultat d'ensemble vraiment excellent et qui montre que la C3Rally2Family travaille, comme d'habitude, très bien ensemble. Avoir toutes les voitures à l'arrivée est un exploit en lui-même mais sans aucun problème de fiabilité ni technique est encore mieux. Le choix des pneus, jamais évident au Monte Carlo, a été collectif et toujours avisé. Nous avons des résultats concrets avec la troisième place d'Eric Camilli, qui a peu roulé l'année dernière et a fait une prestation remarquable. Il faut souligner aussi le triplé en WRC3 de Yohan Rossel, Yoann Bonato et Nicolas Ciamin. Un triplé qui met en lumière la C3Rally2 mais aussi les différents réglages, pilotes.”

**Didier Clément,**  
Responsable de la Compétition  
Clients Citroën Racing

“ On a pris du plaisir sur cette première manche. Le résultat n'est pas mal. On aurait évidemment aimé plus mais un an sans rouler on ne pouvait pas faire mieux. Le temps qu'il nous fallu pour nous mettre dans le rythme, il était déjà trop tard. Nous avons perdu beaucoup de temps notamment dans les conditions très boueuses. Ce n'est pas facile de trouver le temps de rouler donc prochain rendez-vous en Croatie ou au Portugal.”

**Eric Camilli,**  
Sports & You – WRC2

le triplé en WRC3. Pour sa première apparition hors compétitions en Belgique, le duo Davy Vanneste et son copilote Kris D'alleine ont acquis une incontestable expérience sur une étape du championnat du Monde des Rallyes et sur un Monte Carlo. Ils ont défendu leur 6e place en WRC3 tout au long de l'épreuve. L'équipage G.Car Sport, Giacomo Ogliaro et Lorenzo Grnai ont également affiné leur expérience sur la scène du WRC en se battant pour garder un rythme soutenu tout au long du rallye.

“ L'objectif en arrivant au Rallye Monte-Carlo était de gagner et j'ai réussi ! Je suis très content de notre performance et de ce que nous avons pu prouver. Il y a encore des axes de progrès à faire évoluer avec mon ingénieur et toute l'équipe. Nous sommes prêts ! Je suis heureux de bénéficier du soutien et de l'expérience de Citroën Racing pour trouver les bons réglages. Etre en tête après la première manche est toujours mieux et j'ai hâte de voir ce qui nous attend.”

**Yohan Rossel,**  
Saintéloc Racing Team –  
WRC3



# ADIEU Monsieur

## Robert Opron

1932 - 2021



Robert Opron est né le 22 février 1932 à Amiens et, très vite, il sait qu'il veut être artiste et que son expression sera le dessin. Il démarre sa carrière en 1952 comme dessinateur industriel et connaîtra même une expérience d'architecte en signant un bâtiment abouti pour la Compagnie des Sucreries.

En 1954, il dessine des cockpits

est tellement aboutie qu'elle sera réalisée à l'échelle 1 et exposée lors du salon de l'automobile de Genève en 1959.

Après cette expérience, il est chargé de transformer la Simca Vedette en voiture présidentielle, qui donne naissance à la Chambord décapotable présidentielle.

En 1961, Robert Opron quitte Simca lors de la dissolution du bureau de design et devient directeur de

d'avion pour la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord et conçoit le poste de commandes du Nord 2501. Au bout de 4 ans de carrière, il entre chez Simca grâce à un de ses amis et signe la Simca Fulgur, voiture du futur pour le journal de Tintin.

style chez Arthur Martin. Au bout de deux ans, Robert Opron répond à une petite annonce mystérieuse faisant état de la recherche d'un créateur de forme pour un grand groupe industriel. Robert Opron raconte ainsi son entrée chez Citroën *"Évidemment, j'ai écrit avec quelques copains et nous avons été convoqués au quai André Citroën. C'était une fin de matinée, je m'en souviens très bien, nous avons présenté nos dossiers et le chef du personnel tenait à ce que je rencontre Bertoni le jour même. Il était en essais sur les pistes de la Ferté, j'ai donc eu rendez-vous à 16 heures de la même journée. Je me suis présenté un peu en avance au gardien de la rue du Théâtre. C'était un environnement noir et crasseux, il y avait un petit gorbis et derrière, un local avec une table à dessin et deux vieilles chaises, c'est la vérité ! On m'a demandé d'attendre là. Vers 16 heures une voiture est arrivée et j'ai vu en sortir un type trempé de sueur et habillé d'un short, c'était Bertoni. Il m'a demandé ce que je venais faire ici, je lui ai expliqué que j'avais répondu à une annonce."*

Après une première rencontre difficile avec Flaminio Bertoni, Robert Opron signe son contrat chez Citroën où il aura pour tâche



Simca Fulgur



Citroën Ami 6 break



Citroën DS présidentielle



Citroën SM Opéra

de dessiner le break Ami 6. Puis est choisi, en 1964, comme le successeur de Bertoni, mort subitement. Après l'ère Bertoni, une nouvelle ère s'ouvre pour Citroën qui saura rester originale. Après avoir conçu la DS présidentielle, Robert Opron travaille sur le Projet F puis est mis à rude épreuve dans le restylage de la DS en réussissant, avec comme seuls changements le dessin des ailes et des phares, à moderniser la DS. Sous son ère, de grandes Citroën verront le jour telles que l'AMI 8 et la GS mais, surtout, les CX et SM dont il signera la version initiale mais également la berline Opéra ainsi que la cabriolet Mylord, tous deux réalisés chez Chapron.

L'annonce de Citroën était prémonitrice, la marque cherchait un créateur, elle trouva en la personne de Robert Opron non seulement un créateur mais le successeur de Flaminio Bertoni et le père de nombreuses Citroën qui ont su marquer leurs époques.

Robert Opron s'est éteint le 29 mars 2021 dernier à l'âge de 89 ans. Passionnément Citroën fait ses sincères condoléances à sa famille.



Citroën DS restylage

Au rachat de Citroën par Peugeot, Robert Opron part chez Renault. « Il fallait que je change d'air. De plus, la personnalité de Bernard Hanon me plaisait beaucoup. J'avais été impressionné par sa volonté, son amour de l'automobile et sa culture. C'est un homme avec lequel on a l'impression de pouvoir faire de grandes choses et, à l'époque, c'était très tentant. » indiquait-il. Pour la Régie Renault, il signera les 9, Fuego, 21, la 25 ainsi que la première version de l'Espace.

Il claque la porte de Renault en 1986 et rejoint Fiat où il est nommé Directeur du design en charge de la prospective et est à l'origine des Alfa Romeo SZ et RZ. Il prend sa retraite en 1992 tout en continuant de dessiner notamment pour Ligier avant de réellement prendre sa retraite en 2001.



Renault Fuego



Renault 25

Dossier Spécial C5 X

# **Le retour. de Citroën**

**en haut de gamme**





## Une nouvelle stature

Après plusieurs années d'attente, et de questionnement, Citroën revient sur le devant de la scène du segment D. Une proposition décalée comme toujours, mais convaincante à ce niveau. Découvrez notre dossier complet.

## C5 X

L'alliance  
de la berline  
et du break

Le segment des berlines supérieures, segment D, est en grande difficulté depuis quelques années dû au succès des SUV qui grignotent, petit à petit, les parts de marchés jusqu'à représenter 50 % des ventes. Ce segment reste néanmoins important pour Citroën qui propose une nouvelle grande berline pétrie d'audace et de caractère avec C5 X.

C5 X c'est l'alliance d'une berline et d'un break teinté d'éléments SUV. Un patchwork réussi qui regroupe le meilleur de chacun des mondes pour offrir une proposition unique sur un segment classique, en mal de renouvellement. Avec sa nouvelle grande berline, Citroën fait le choix de proposer, en une seule carrosserie, deux voitures répondant aux besoins de chacun tout en apportant de l'audace, du style. Il y a quelques temps, Citroën indiquait vouloir réinventer les berlines, elle l'a montrée avec la dernière C4 et le prouve ici avec C5 X qui fait le choix d'un mélange parfait entre la berline statutaire et le break dynamique.

### Ligne audacieuse, silhouette nouvelle, une pure Citroën

A n'en pas douter, C5 X est une Citroën. Audacieuse, innovante, disruptive, aérodynamique, ce nouvel élément d'une longue lignée de grandes berlines est fidèle à ce que l'on attend d'une grande Citroën et digne de ses prédécesseures.

*Des dimensions proches de l'ancienne C5, mais des proportions différentes pour une silhouette équilibrée.*



*Des touches de chrome, des feux stylisés, des formes travaillées, Citroën est de retour dans le haut de gamme*

## De grandes roues mais une hauteur contenue

Citroën mélange habilement les codes des berlines et des breaks avec C5 X. Mais ses grandes roues Tall&Narrow de 720 mm chaussée de jantes de 19 pouces sur la plupart des versions, ses passages de roues habillés de plastiques et un point de vue œil supérieur de 4 à 7 cm par rapport à ses concurrentes lui apportent incontestablement un air de SUV même si, en vrai, sa hauteur contenue ne la classe pas du tout dans ce segment. Pour faire simple, les possesseurs de berlines retrouveront leurs berlines, les acheteurs des breaks savoureront l'espace et la praticité du coffre tandis que les amateurs de SUV retrouveront le sentiment de sécurité donné par une position de conduite surélevée. Le meilleur des mondes en soi et une vraie invitation au voyage...



S'étirant sur 4m80, la nouvelle C5 X s'inscrit au cœur du segment D avec un empattement de 2,785m et une hauteur de 1,485m soit, peu ou prou, les mêmes dimensions que la précédente C5. D'ailleurs, C5 X poursuit la lignée des C5, contrairement à ce qu'annonçaient les rumeurs, et y ajoute un « X, signe du croisement entre la berline et le break et symbole de la filiation avec les Xm, CX ou encore le concept CXpérience » indique Alexandre Cazeaux, chef de projet de C5 X. CXpérience, ce fabuleux concept de 2016, nous le retrouvons ici en

filigrane dans les lignes de C5 X. Son côté lisse, épuré, le galbe du hayon, la signature lumineuse en V, CXpérience a inspiré C5 X qui ne se gêne pas pour reprendre, également ici et là, des détails suggérant les précédentes grandes Citroën.

C5 X c'est donc la nouvelle grande berline de Citroën et, incontestablement, on a à faire avec une berline élancée, longue, large et dotée d'un long capot. qui offre un coffre pensé pour plaire notamment à la clientèle européenne friande de polyvalence. D'un volume de 545 litres

et jusqu'à 1 640 litres lorsque la banquette est rabattue, le coffre de C5 X a été conçu dans l'esprit des breaks, autant dans ses dimensions que dans son traitement exclusif avec rails de coffre, ouverture large et fonctionnelle, seuil bas et parois rectilignes. Berline et break, Citroën n'hésite pas à proposer un hayon sur ce segment très traditionnel, un hayon motorisé qui dispose d'une fonction mains libres pour ne pas être pris au dépourvu au moment de son ouverture ou de sa fermeture, les bras chargés.



*Un tendelet de coffre, solidaire du hayon, facilite le chargement et dégage une ouverture optimale.*



*Les feux arrière sont imposants, s'étirent sur le flanc et apportent du dynamisme au profil.*

## Un profil décalé mais séducteur

*Sur l'arrière, C5 X fait apparaître une chute de pavillon élancée, proche du break dynamique voire du shooting brake,*





## Un intérieur Lounge à la gloire des chevrons

Citroën a énormément soigné les détails de C5 X. C'est flagrant à l'extérieur où, selon le point de vue, C5 X affiche une personnalité différente, c'est tout aussi flagrant à l'intérieur qui fourmille de détails travaillés. En entrant, on découvre un dessin de planche de bord digne de l'esprit de la nouvelle C4 qui reprend le principe d'un combiné d'instrumentation numérique, ici de 7 pouces, tout comme l'ensemble écran et aérateurs très proche de celui de sa petite sœur à qui C5 X reprend les commandes de climatisation manuelles. Cette planche de bord très semblable et agréable à l'oeil se pare de matériaux qui reprennent le bandeau en slush de C4 mais ici davantage moussé, le plastique de la coiffe de planche de bord se fait lui aussi plus haut de gamme. Haut de gamme, Citroën ne s'en cache pas, la marque répond aux codes du segment D à l'intérieur avec la présence de décor bois sur la planche de bord et les contre-portes, très élégant, et souligné de leds. Les mêmes leds font le tour de la console centrale, lui donnant un effet flottant du plus bel effet.

« Les clients du segment D recherchent du subtil, du discret et du distinctif. Si l'habitacle n'est pas aussi coloré qu'une C3, il fourmille de détails très travaillés et centrés sur les chevrons. Du haut de gamme avec une spécificité, une touche très Citroën, tels étaient les objectifs » décrit Alexandre Cazeaux pour l'intérieur de C5 X.





## Esprit Lounge, l'invitation au voyage

Et des chevrons, il y en a partout. Sur le bandeau de la planche de bord, qui reprend le motif de C4, sur le bandeau effet bois qui s'inspire du bois présent dans CXpérience, sur les bandeaux des sièges voire même jusqu'aux enjoliveurs d'enceintes qui reprennent le thème des chevrons. Et Citroën persiste et signe jusqu'à doter le cuir des sièges ventilés, de micro-perforations formant des chevrons... Citroën marie respect des codes et audace, statut et style, le tout avec sens et équilibre bien loin des excentricités de certains.

C5 X représente l'aboutissement du programme Advanced Comfort de Citroën qui, au-delà des sièges et des suspensions, fait du confort mental une exigence. Pour cela, Citroën a traité l'habitacle de C5 X dans un esprit Lounge grâce à sa planche de bord horizontale qui élargit l'habitacle sans être encom-

brante, grâce à son espace habitable exceptionnel notamment à l'arrière où C5 X propose le meilleur espace aux genoux, grâce à la luminosité de l'habitacle avec la surface vitrée à 360°, chère à la marque, qui peut être complétée par un toit ouvrant panoramique, grâce au silence généré par les vitres avant et arrière au traitement acoustiques.

Fleur de la marque, C5 X se devait d'être à la pointe de la technologie. Aussi, reposant sur la dernière évolution de la plateforme EMP2 dite EMP2v3, C5 X propose des technologies de premier plan. Elle reçoit le nouveau système multimédia de PSA qu'elle diffuse sur son écran de 12,3 pouces Haute Définition (10 pouces sur l'entrée de gamme), un écran idéalement placé, très réactif et intuitif. La nouvelle C5 X arbore aussi une vision tête haute qui se passe de lame pour afficher les éléments directement sur le



*Le thème du chevron est omniprésent dans l'habitacle. Du bandeau de la console, au siège en passant par le décor bois, Citroën décline son emblème.*

d'angle mort longue portée, le Rear Cross Traffic Alert, qui détecte un danger à proximité lors d'une marche arrière, la Top 360 Vision qui facilite les manoeuvres en affichant sur la tablette tactile l'environnement extérieur, ou l'accès et démarrage mains libres Proximity qui verrouille et déverrouille automatiquement les portes lorsque le conducteur s'approche du véhicule ou s'en éloigne.

## Espace, lumière, silence, soin, détails et technologie

C5 X propose un habitacle typiquement Citroën, bien dans son temps, très soigné et rempli de détails très travaillés.

Bref, un habitacle qui respire le haut de gamme avec justesse, élégance, raffinement et qualité tout en nuances et en subtilité



pare-brise, dans le champ de vision du conducteur. C5 X propose également un assistant doté d'une reconnaissance vocale naturelle, efficace et facile à utiliser, qui comprend ce qu'on lui dit, qui répond aux questions et exécute les commandes, à l'instar de l'assistant personnel proposé sur 19\_19 Concept. C5 X se dote d'une évolution du Highway Driver Assist qui combine le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go et l'aide au maintien dans la voie : le conducteur n'a ainsi plus besoin de gérer la vitesse ou la trajectoire, le véhicule prenant en charge l'ensemble de ces fonctions. De nombreux autres dispositifs facilitent la vie au quotidien, tels que la surveillance



**Dans la droite ligne**  
*aérodynamique*  
des grandes Citroën



Il ne peut y avoir de grandes Citroën sans une suspension innovante et C5 X est fidèle à cette règle. Aussi, la marque dote sa grande berline d'une nouvelle suspension active qui s'appuie sur les désormais bien connues doubles butées hydrauliques, ici associées à des amortisseurs pilotés selon trois modes. Concrètement, cette nouvelle suspension est

associée exclusivement à la motorisation hybride rechargeable de 225 ch et lie ses modes de fonctionnement à ceux de l'hybride. Ainsi, si le conducteur enclenche le mode sport de l'hybride, alors la suspension sera réglée en mode sport, s'il enclenche le mode confort, alors la suspension sera réglée automatiquement sur le mode confort, etc.. La

nouvelle suspension active Advanced Comfort renforce l'efficacité du travail des Butées Hydrauliques Progressives en relâchant davantage encore les suspensions en lignes droites pour survoler la route et offrir un meilleur maintien de caisse et une efficacité décuplée, notamment en virages. **Le meilleur des mondes, encore une fois...**



*Seule la version hybride, bénéficie de cet insert en guise de signature*

Bien dans son époque, l'hybride rechargeable doit représenter la majorité des ventes





## Du côté des motorisations

Citroën fait le choix de ne pas proposer de moteurs diesel pour se concentrer uniquement sur des moteurs essence et une version hybride rechargeable de 225 chevaux pour le moment, celle-ci devant représenter la majorité des ventes. De même, la nouvelle C5 X ne sera disponible qu'en boîte automatique EAT 8. Six teintes de carrosseries et cinq ambiances intérieures permettront aux clients de se concocter une C5 X à leurs goûts en ayant l'assurance d'avoir toujours harmonie, soin du détail et qualité au rendez-vous.

On le voit, C5 X est la digne héritière d'une longue lignée de grandes Citroën. Par son audace, son style, sa ligne nouvelle, sa technologie, C5 X est la parfaite descendante de ses aïeules à qui elle fait de subtils rappels, ici ou là, dans sa carrosserie ou son habitacle. Ainsi, la surface vitrée à 360° avec une custode arrière qui remonte légèrement fait irrémédiablement penser à la Xm, les petites stries sur la vitre de custodes rappellent la BX, son long capot et son côté lisse comme un galet suggère la CX. Ces petits rappels à l'héritage Citroën font entrer C5 X dans cette grande lignée, digne de ses aïeules, fière de ses origines, une pure Citroën qui vous garantit de longs et agréables moments à contempler sa ligne, à être étonné de ses détails, à observer ses proportions et ses différentes personnalités.

## Notre avis

**Comme elle l'avait fait avec C4, Citroën fait du pur Citroën avec sa nouvelle grande berline. Audacieuse, habitable, soignée, la nouvelle C5 X est une vraie invitation au voyage, un voyage que la marque promet très confortable dans une totale sérénité. La Citroën C5 X a fait sa première apparition mondiale, en Chine, au salon de Shanghai. Assemblée exclusivement en Chine, elle fera son début de carrière là bas avant d'arriver en Europe en début d'année prochaine.**

# C5 X Les technologies



## Highway Driver Traffic Alert

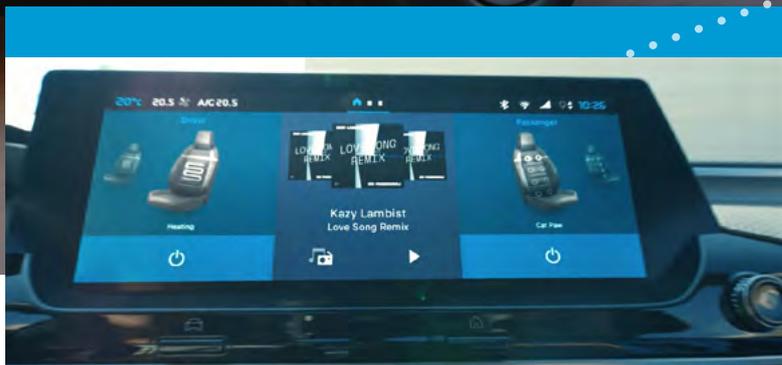
Stop & Go et l'aide au maintien dans la voie : le conducteur n'a ainsi plus besoin de gérer la vitesse ou la trajectoire, le véhicule prenant en charge l'ensemble de ces fonctions.

La conduite semi-autonome dite de niveau 2 équipe déjà le C5 Aircross ainsi que la C4 chez Citroën. Mais sur C5 X, le système connaît une évolution majeure qui combine le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction



## Extended Head-up Display

Auparavant diffusé via une lame transparente, la vision tête haute évolue sur C5 X pour être directement projeté dans le pare-brise à une distance d'environ 4 mètres du conducteur. Les informations telles que la navigation, la vitesse, les messages d'alertes, les morceaux écoutés ou appels reçus sont projetées sur une diagonale de 21 pouces soit plus de 53 centimètres.



## My Citroën Drive Plus

La nouvelle C5 X inaugure, chez Citroën, la nouvelle interface de l'ex-PSA. Grâce à une interface conçue comme un smartphone avec système de widget personnalisable, le nouvel ensemble multimédia embarqué dans

C5 X s'affiche sur un écran de 12 pouces HD (10 pouces sur les versions d'entrée de gamme). Le système dispose d'une reconnaissance vocale naturelle, efficace et facile à utiliser, un assistant personnel qui comprend ce qu'on lui dit, qui répond aux questions et exécute les commandes.

Les préférences de réglages et d'affichage se chargent automatiquement à l'entrée de l'utilisateur dans le véhicule et une logique de personnalisation permet à tout un chacun d'ajuster le contenu à ses besoins.

Pour que le système et sa cartographie soient toujours au meilleur niveau, les mises à jour se feront via le cloud en temps réel.

## Evolution de la suspension pour un confort de première classe

### Suspension active Advanced Comfort

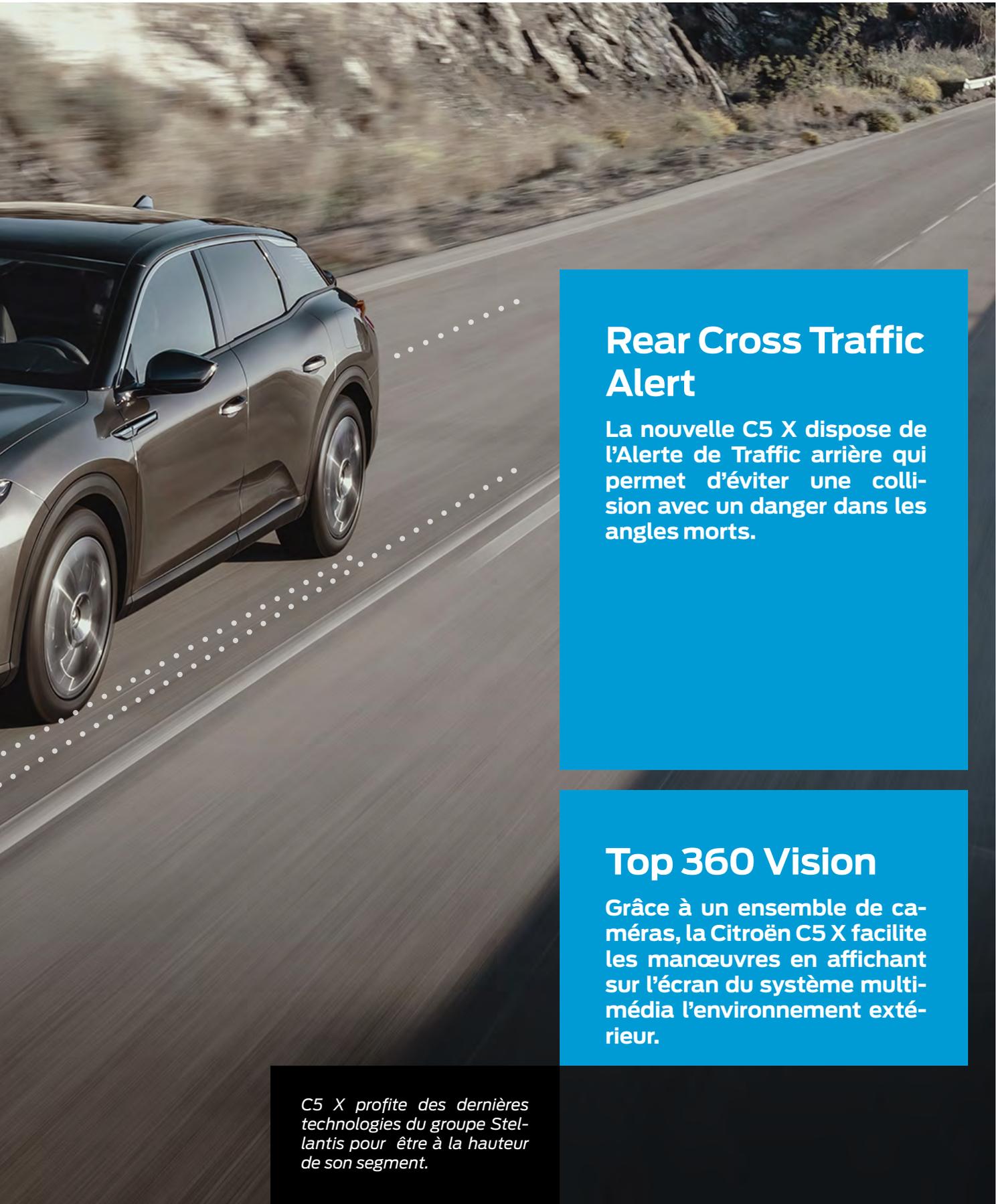
Nouvelle évolution de la suspension à doubles butées hydrauliques de Citroën, la suspension active Advanced Comfort combine les Butées Hydrauliques Progressives et l'amortissement piloté, ce qui permet de bénéficier :

- Du confort des Butées Hydrauliques Progressives
- D'un maintien de la caisse renforcé par la suspension pilotée électronique

Le fait de combiner ces deux technologies permet d'améliorer le confort en allant plus loin dans les bénéfices des Butées Hydrauliques Progressives sans contrepartie sur le maintien de caisse.

La raideur des amortisseurs est pilotée par calculateur électronique qui modifie continûment le comportement de chaque amortisseur en quelques millisecondes.

La suspension active Citroën Advanced Comfort propose 3 typages différents ( normal, confort et sport) combinés aux modes de fonctionnement des versions hybrides rechargeables qui seront les seules à pouvoir en disposer. Le pilotage de la suspension renforce l'efficacité du travail des Butées Hydrauliques Progressives en relâchant davantage encore les suspensions dans les phases roulantes pour survoler la route et offrir une efficacité décuplée, notamment en virages.



## Rear Cross Traffic Alert

La nouvelle C5 X dispose de l'Alerte de Traffic arrière qui permet d'éviter une collision avec un danger dans les angles morts.

## Top 360 Vision

Grâce à un ensemble de caméras, la Citroën C5 X facilite les manœuvres en affichant sur l'écran du système multimédia l'environnement extérieur.

*C5 X profite des dernières technologies du groupe Stellantis pour être à la hauteur de son segment.*

# Dossier Spécial C5 X

Interview

**Alexandre Cazeaux**  
*Chef de projet C5 X*

## De quand date le projet ?

*L'engagement de projet a été donné il y a trois ans et demi auxquels il faut rajouter les avances de phase propre à chaque projet.*

## Quels étaient les objectifs du projet ?

*Dans le groupe Stellantis, nous raisonnons maintenant en voitures mondiales, vous ne trouverez plus de modèles spécifiques à tel ou tel marché. Les voitures sont pensées pour le monde, l'enjeu avec C5X était de concilier l'appétence des clients chinois pour les berlines aux consommateurs européens avide de break et de polyvalence. Nous ne souhaitions pas proposer deux types de carrosserie différente, c'est pourquoi nous avons imaginé cette nouvelle silhouette qui propose à la fois une vraie berline statutaire mais aussi un break dynamique.*

## Pourquoi le nom C5 X ?

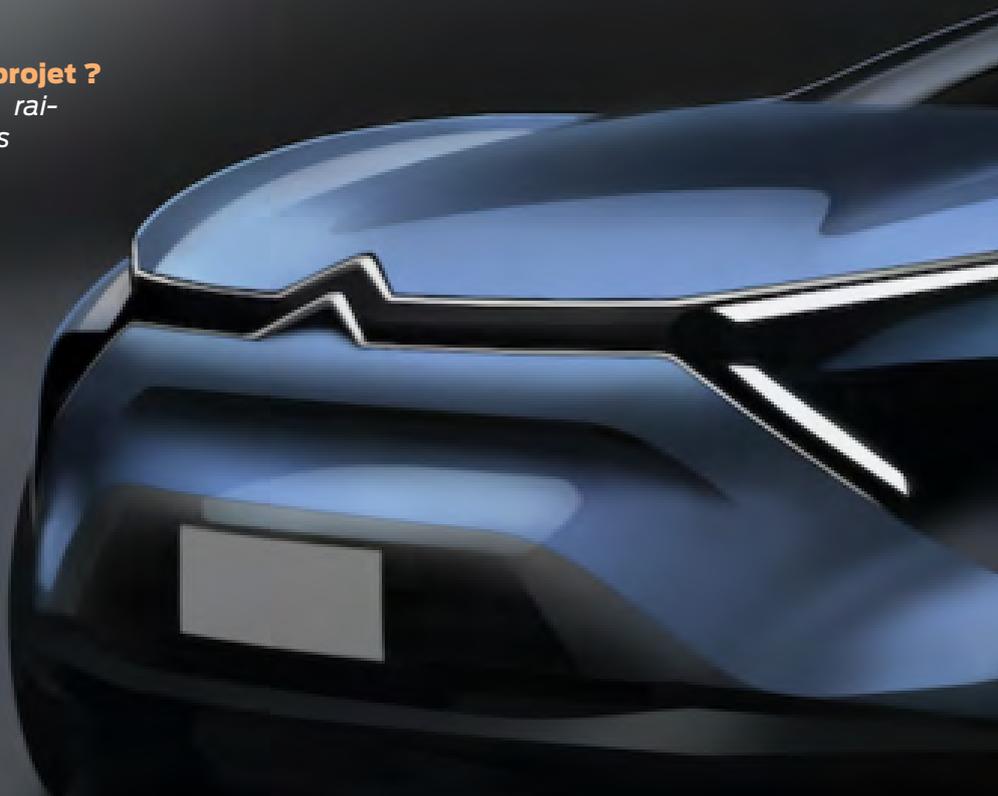
*Il est paru naturel pour nos clients qu'il y ait une continuité de routière du segment D avec le nom C5. On a rajouté le X qui signale le côté crossover entre berline et break tout en faisant un clin d'oeil aux précédentes grandes Citroën (Xm, CX) ainsi qu'à CXpérience.*

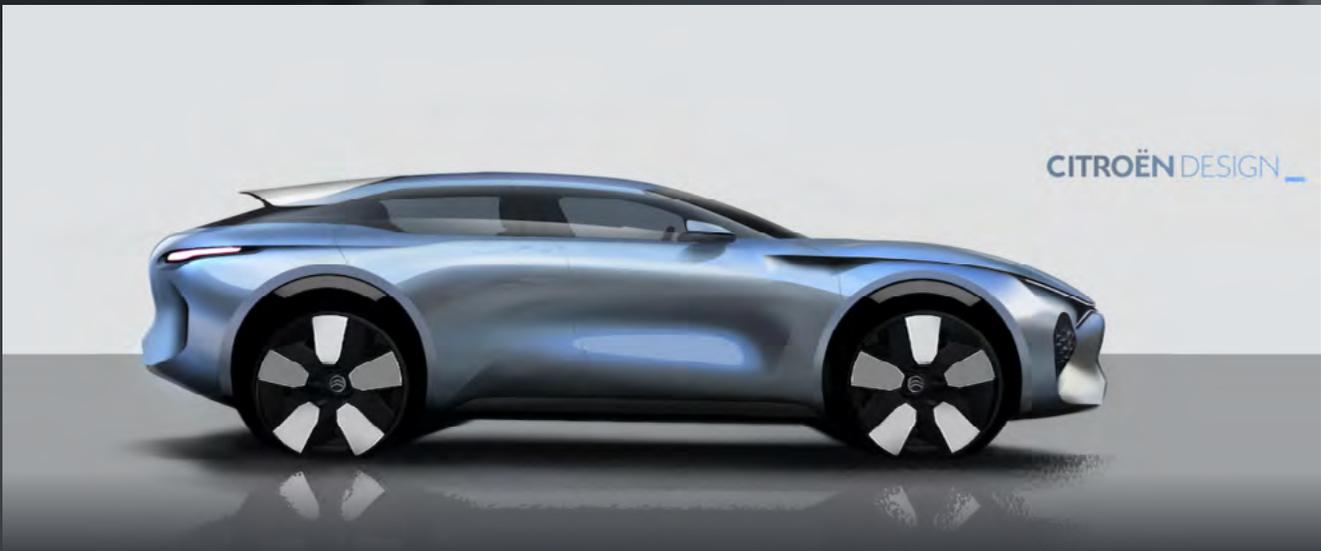
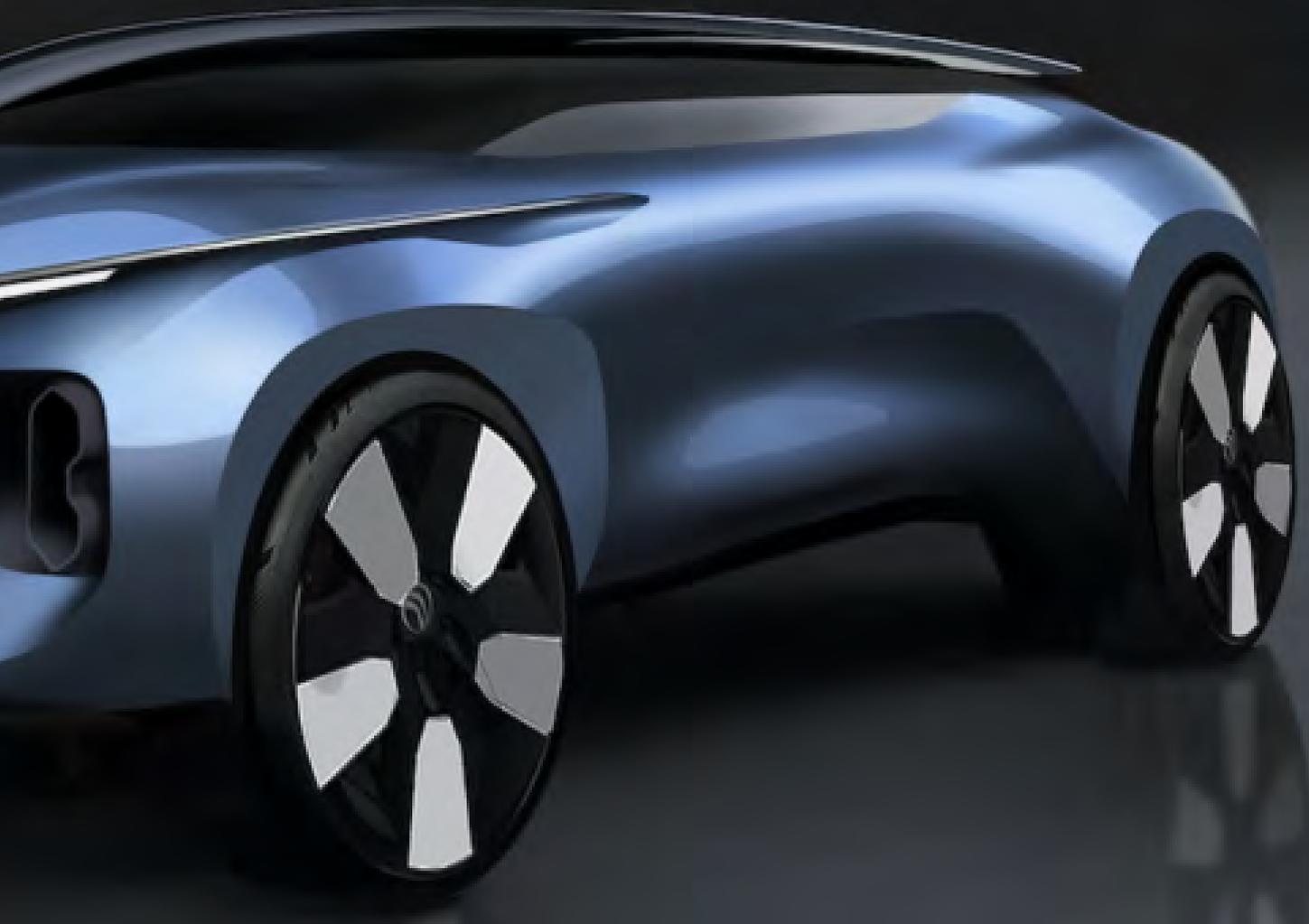
## C5 X sera vendue en Europe et en Chine mais fabriquée exclusivement en Chine, pourquoi ?

*La Chine est le premier marché mondial pour les berlines du segment D avec un volume de ventes trois fois supérieur à l'Europe. Ce sera le premier marché pour C5 X, il était donc naturel qu'elle y soit fabriquée. D'autant plus qu'il n'était pas possible, vu les volumes, de la fabriquer en Europe et en Chine. Les prestations et la conception sont faites en France tandis que le développement et l'industrialisation a été fait en Chine. Cette fabrication implique de légères contraintes.*

## Quelles sont ces contraintes ?

*Cette fabrication en Chine nous a conduit à faire une gamme relativement simple avec moins d'options par niveaux. Globalement, C5 X est une voiture peu chargée en option.*







**N'avez-vous pas peur que les clients chinois soient déroutés devant l'originalité de C5 X ?**

*Vous savez, les clients chinois du segment D ont en moyenne 35 ans soit une vingtaine d'années de moins que les clients européens. Ils sont en recherche d'autres silhouettes et de modernité. Dans les tests que nous avons fait, C5 X est perçue immédiatement comme une berline haut de gamme. Alors c'est vrai qu'elle dispose d'un hayon, qui pouvait paraître incongru sur une berline en Chine il y a quelques*

*années. Mais c'est sans compter sur les SUV qui ont conquis, là bas comme partout ailleurs, 50 % du marché et tous les SUV ont un hayon, ce n'est donc plus un problème pour les consommateurs chinois. Enfin, le marché chinois est un marché qui devient rapidement mature et les clients sont à la recherche d'autres silhouettes.*

**Quelle type de concurrence visez-vous avec C5 X ?**

*On ne résume pas par concurrence mais plutôt par type de clientèle. Avec C5 X, on va toucher les clients fidèles de*

*la berline traditionnelle qui en sont à leur deuxième voire troisième voiture et qui recherchent quelque chose de nouveau tout en gardant ce qu'ils aiment dans les berlines.*

*De même, avec C5 X, on s'adresse également aux fans de breaks désireux d'avoir de la place dans le coffre mais aussi un style plus dynamique.*

*Enfin, C5 X va également toucher une partie des clients de SUV grâce à sa caisse surélevée et à sa position de conduite plus*



haute, de 4 à 7 cm par rapport aux berlines du segment.

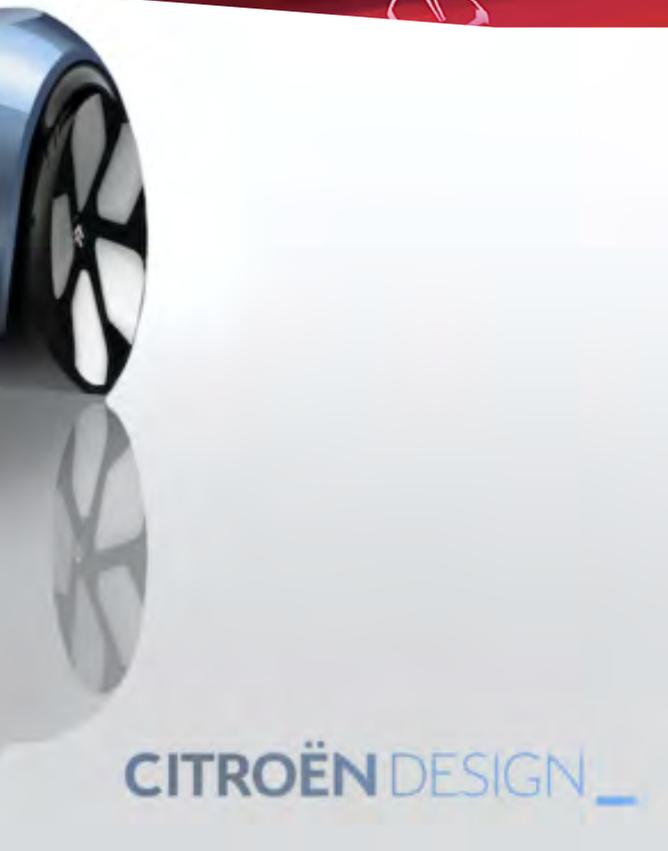
### **Qu'apporte la suspension active Citroën Advanced Comfort ?**

Depuis trois ans, Citroën déploie ses suspensions à double butées hydrauliques qui ont permis aux modèles de la marque d'afficher le meilleur confort, dans la droite ligne de notre héritage. Avec C5 X, nous avons souhaité aller encore plus loin avec la suspension active Citroën Advanced Comfort. Le principe est d'associer les doubles butées hydrauliques que nous

connaissons à des amortisseurs pilotés qui vont réagir selon trois modes, confort, normal et sport. Avec cette évolution de la suspension, on va permettre à la voiture d'être encore plus souple en ligne droite, avec un vrai effet tapis volant, tout en tenant mieux la caisse dans les virages. En somme, on réunit, avec cette suspension, le meilleur des deux mondes.

### **Pourquoi réserver la suspension active aux modèles hybrides ?**

Nous pensons que la version hybride fera le volume le plus élevé et nous avons souhaité augmenter le confort proposé par cette version hybride. Enfin, la suspension agira différemment selon le mode de conduite choisi en hybride. Que ce soit en mode, normal, confort ou sport, la suspension s'adaptera immédiatement à la commande.



# Le design extérieur expliqué par Frédéric Angibaud

Designer extérieur Citroën

## Le spoiler

*Le becquet de coffre n'est, lui, là que pour le style, il n'a pas d'effet aérodynamique. Il est là car il permet d'avoir une ligne de toit plus grande nécessaire pour le segment D. On l'a très travaillé pour qu'il prolonge visuellement le toit, rende la voiture plus dynamique par l'effet aérien qu'il a dans son creusé intérieur*



## La partie arrière

*Elle a été le plus difficile, un vrai challenge, car les contraintes de capacité nécessite un volume important. Aussi, nous avons traité cette partie avec beaucoup de soins pour diminuer, autant que possible, la lourdeur que les contraintes imposaient. C'est pourquoi nous avons des feux qui remontent loin sur les flancs, des méplats sur les roues qui débordent loin sur le porte à faux et qui viennent réduire l'épaisseur. Ces méplats travaillent avec la ligne qui suit le feu pour diminuer visuellement le porte à faux. De même, les nécessités des breaks imposaient une découpe de hayon droite et un seuil bas. Nous avons joué sur le modelé du hayon et le pare choc pour atténuer ces contraintes.*

*Enfin, la présence du becquet, nécessaire pour l'appui aérodynamique et qui est un élément très travaillé, a rendu complexe la réalisation de la partie arrière. Nous l'avons traité en le faisant le plus fin possible et en le traitant en noir ce qui l'intégrait à la lunette arrière.*





### La « persienne » sur la custode arrière

Chez Citroën, on aime que nos voitures soient en mouvement. On a suggéré ce mouvement notamment lorsque l'on regarde la voiture de 3/4 avant, vous remarquez que les lignes dans la vitre de custode suggère le mouvement, voire l'air qui passe. Mais, si vous regardez attentivement, vous voyez que les lignes rejoignent les lignes des feux arrière pour créer une continuité.



### L'élément sous le rétroviseur avant

Les projecteurs et notamment la ligne chromée se prolonge visuellement pour rejoindre l'élément de décoration situé sous le rétroviseur. Les premiers sketches amenés une vraie ligne pour que ces deux éléments se rejoignent mais nous avons souhaité la pureté et donc enlevé la ligne pour uniquement la suggérer en alignant la ligne de chrome de l'élément avec celle des projecteurs.



### L'aérodynamisme

Outre la présence du becquet arrière, l'aérodynamisme a été au cœur du design et son influence est très forte. Le dessous de caisse est totalement caréné, la garde au sol légèrement surélevée permet un meilleur écoulement d'air. Mais sa manifestation la plus forte, hors le becquet, se fait avec les méplats sur les passages de roues. Ils ne sont pas là que pour le style mais, si vous regardez attentivement, vous remarquerez que ces méplats sont réellement droits, parfaitement plans ce qui permet de favoriser le passage de l'air. Grâce à l'ensemble de ces artifices, C5 X dispose d'un Cx de 0,29 et d'un Scx de 0,67, soit de très bonnes valeurs pour la catégorie.



# Dossier Spécial C5 X

Interview

**Diogo Jo**

Designer intérieur C5 X



## Quelles ont été vos inspirations pour le design intérieur de C5 X ?

Notre inspiration principale était l'esprit du voyage et le confort ultime. L'idée était d'exprimer le bien-être et la sérénité à l'intérieur. Nous nous sommes aussi inspirés de quelques éléments clé de CXperience concept, comme le contraste de surface entre des volumes doux et des éléments plus sharp. Pour ces éléments sharp, nous avons eu une approche design produit. D'autres éléments, comme des volumes simples, un cockpit horizontal et des lignes fluides inspirés des concept cars ont été ici interprétés et dessinés différemment, pour créer une atmosphère chaleureuse et un cockpit accueillant. Une autre idée clé a été de créer cet effet flottant de la partie centrale de la planche de bord, au-dessus du décor, pour apporter de la légèreté et de l'élégance au cockpit. Nous avons créé le même effet sur le décor de console centrale, au-dessus des pads gainés.

## Quels étaient les objectifs de l'intérieur de C5 X ?

L'objectif principal était de créer un intérieur élégant et chaleureux, visant à prioriser l'espace et le confort pour tous les passagers.

## Le segment D est un segment difficile, comment fait-on pour y intégrer l'esprit Citroën ?

L'esprit Citroën, c'est la simplicité et l'innovation. Et pour le segment D, nous avons combiné cela avec l'élégance et une approche haut de gamme. A travers la confection Advanced Comfort des sièges et l'espace XXL à l'arrière, nous nous sommes également focalisés sur le niveau de confort et les aspects fonctionnels pour offrir la meilleure expérience Citroën pour un client de ce segment.



**La planche de bord est dans la droite ligne de celle de C4 mais elle se différencie par un effet de prolongation sur les portes avant. Pourquoi avoir voulu créer cet effet (très agréable au demeurant) ?**

*Cet élément améliore la sensation d'espace et apporte un traitement haut de gamme à la planche de bord. Par ailleurs, nous voulions appliquer sur cette zone l'aspect bois 3D avec motifs chevrons du concept CXperience pour qu'il soit bien mis en valeur, en particulier avec l'éclairage d'ambiance qui vient du centre de la planche. L'intérieur de C5 X partage le même ADN que les autres modèles Citroën, c'est très important d'avoir une homogénéité pour la Marque. Cependant, l'intérieur de C5 X a son propre caractère et son propre thème de style, avec plus de statut, et ce décor contribue véritablement à créer cette différenciation.*

**Comment avez-vous interprété les codes du segment D ?**

*Le segment D est un segment assez conservateur, dominé principalement par les marques allemandes. Pour sortir du lot nous avons décidé d'avoir une approche unique, plus avant-gardiste. Par exemple, le nouvel écran tactile 12" est bien intégré avec les aérateurs centraux, ce qui crée un élément high-tech assez iconique.*

*Un autre exemple, le combiné qui est traité de façon originale avec une glace fumée incurvée qui donne un look moderne et harmonieux. Un autre aspect important sur lequel nous avons particulièrement travaillé, c'est l'intégration des textures et des matières. Nous avons conçu le cockpit de façon à créer des terrains de jeux variés pour l'équipe couleurs et matières, pour exprimer différentes atmosphères. Par exemple, le décor qui court du tableau de bord aux portes, qui se décline sous différentes formes selon les ambiances. La partie*

# Dossier Spécial C5 X



CITROËN DESIGN \_

*centrale de la planche de bord est faite d'un matériau slush moelleux, avec un grain motif chevrons spécifiquement créé pour Citroën, disponible dans deux harmonies.*

*Concernant le motif chevrons, c'est un détail unique que nous avons appliqué sous différentes formes : grain de planche de bord, motif graphique sur le décor aspect bois, surpiqûres sur les sièges et les médaillons de panneaux de portes, et à une plus grande échelle sur les haut-parleurs des portes. Cette attention aux détails rend cet habitacle unique et avant-gardiste par rapport à la concurrence.*

*Nous avons aussi divers éléments en chrome et noir brillant qui donnent de la richesse et de l'élégance à cet intérieur.*

*La console est gainée de deux pads latéraux qui offrent du confort au conducteur et au passager avant au niveau des jambes. Un décor noir brillant intègre un rangement fermé et la commande de boîte automatique. Cette intégration donne un sentiment haut de gamme.*

*Avec C5 X nous avons un mix de différentes silhouettes, et nous avons comme à l'extérieur appliqué le meilleur de chaque monde dans notre cockpit.*

*Par exemple, le tableau de bord a un thème horizontal, une approche purement berline. Cependant, pour apporter une attitude plus crossover nous avons décidé d'y intégrer des aérateurs latéraux verticaux. De même, pour le coffre, nous avons eu une approche station wagon avec des rails sur le plancher qui allongent et facilitent le chargement.*

# Esprit voyage & confort ultime



## Couleurs et matières

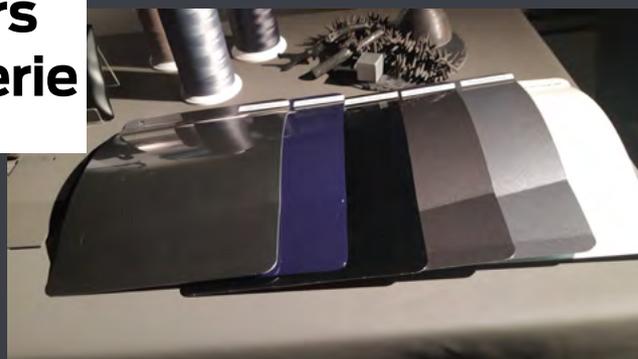
Un travail d'orfèvre sur C5 X

*En découvrant une nouvelle voiture en photos, on ne se rend pas toujours compte de l'énorme travail qu'il y a derrière. C'est encore plus vrai dans les dernières Citroën qui, même en vrai, ne nous dévoile pas si facilement les très nombreux détails dont elles regorgent.*

C'est le cas pour cette nouvelle C5 X qui, au-delà de l'étonnement que son concept et son design provoque, nous surprend et attise notre curiosité pour découvrir la quantité de détails et le soin apporté à la conception de la nouvelle grande berline de Citroën.

Grâce à Chie Yanagisawa, responsable couleurs et matières du programme E43 qui a donné naissance à C5 X, voici un petit guide pour expliquer les détails de son habitacle.

### Les couleurs de carrosserie



Conformément au segment D, les couleurs de carrosserie de la nouvelle C5 X sont très traditionnelles, le segment n'aimant pas les couleurs trop flashy. Aussi, six teintes de carrosserie sont disponibles sur C5 X toutes métallisées à l'exception de la couleur blanc qui est, elle, nacrée. Le bleu magnétique, seule couleur qui sort du trio noir-gris-blanc, est véritablement superbe car elle donne beaucoup de reflets à C5 X.



## Un décor bois inspiré de Cxpérience

*Le concept Cxpérience a énormément inspiré la nouvelle C5 X, jusqu'à lui inspirer en partie son nom. Mais le fabuleux concept de 2016 a aussi légué à C5 X de multiples éléments de l'habitacle dont les décors bois présents sur les versions les plus hautes et qui reprend la trame inauguré par Cxpérience.*

*Ainsi, que ce soit dans le décor bois de la planche de bord ou sur la bande de tissu présent sur le dossier des sièges, C5 X*

*reprend le motif et le décor bois de Cxpérience pour le réinterpréter dans une version compatible avec l'industrialisation.*

*Globalement, les choix de couleurs et matières de C5 X reprennent les codes attendus sur le segment D, le jaune du concept était impossible. Chie Yanagisawa a donc veillé à reprendre le raffinement que proposait Cxpérience en la rappelant au travers de touches subtiles disséminées ici ou là et notamment sur ce décor bois.*

# Dossier Spécial C5 X

Avec C5 X, Citroën voulait répondre aux prestations attendues sur une berline de segment D en y apportant une touche Citroën. Cette touche, forcément particulière, s'est faite, outre le style, par l'apport des chevrons qui sont omniprésents dans l'habitacle et avec lesquels, on sent que la marque a voulu jouer en les interprétant et réinterprétant chaque fois que l'occasion se présentait.

## Le cuir des sièges

Si sur les versions d'accès et de milieu de gamme, les sièges de C5 X reprennent le design en gélules des C3 et C4, ceci afin de faire une cohérence de gamme, la nouvelle grande berline inaugure, sur les versions haut de gamme, un nouveau dessin de gélule dans lequel les chevrons sont présents. En effet, grâce à des micro-perforations de différentes tailles percés dans le cuir, les motifs des chevrons apparaissent pour offrir un effet très qualitatif.

## Surpiqûres

Apparu sur la troisième génération de C4 ainsi que sur le C3 Aircross restylé, les coutures reprenant les motifs chevrons devenant une signature emblématique de Citroën et sont, naturellement, repris sur C5 X. Cette surpiqûre, qui a demandé beaucoup d'études pour parvenir à une industrialisation, apporte beaucoup de cachet à l'intérieur de C5 X et renforce sa différence.

## Bandeau des sièges

Sur l'ensemble de la gamme C5 X, les sièges seront équipés de bandeau dans la partie supérieure des dossiers, à l'image des autres modèles de la gamme Citroën. Mais ici, segment D oblige, les bandeaux sont tous très travaillés pour présentés, chacun, des motifs en chevrons.

Couleurs et matières

Sièges

# Des chevrons partout

*Citroën proposera, sur C5 X, cinq ambiances intérieures qui n'ont, pour le moment, pas été dévoilées. Il n'est pas possible de connaître quelles seront ces ambiances même si on en connaît une avec les photos de présentation. En effet, les versions supérieures disposeront des sièges ventilés reprenant les motifs en chevrons, les bandeaux de sièges en tissu effet bois ainsi que le haut des dossiers dans une teinte claire.*

*Le cuir noir était indispensable dans une berline du segment D, c'est un classique sur ce segment qui ne peut être détourné sous peine de ne pas vendre sa voiture. Citroën respecte donc les attentes de la clientèle mais propose, quand même, une légère différenciation avec le haut des dossiers qui proposent une autre teinte de cuir, qui pourrait être semblable à la teinte de carrosserie. Ce côté légèrement décalé contribue au cachet que dégage l'intérieur de C5 X.*

## Planche de bord

*Sur C5 X, les matériaux sont valorisants avec une coiffe de planche de bord moussée et un bandeau, situé devant les passagers, qui reprend le matériau dit en slush de la dernière C4 avec le même motif à chevrons. Ici, le matériau semble un peu plus souple mais, surtout, il offre une autre teinte plus claire et qui a demandé beaucoup d'efforts. L'intérieur propose, sur les versions d'entrée de gamme, des éléments gris aluminium sur les contre portes qui s'habilleront de tissu...avec des motifs en chevrons.*



## En conclusion

*Même si Citroën a déjà dévoilé beaucoup d'éléments de sa nouvelle C5 X, il reste à découvrir les ambiances intérieures qui promettent, toutes, des détails extrêmement soignés pour donner à cette nouvelle grande Citroën des intérieurs conformes au segment D, qualitatif tout en proposant une atmosphère unique propre à la marque. Mené depuis fin 2016, le travail sur les couleurs et matières de C5 X a été colossal pour, à la fois, respecter les codes d'un segment très traditionnel, tout en étant conforme à la différence de Citroën.*

# Digne héritière

## C5 X

Ne l'appellez plus E43 ni future grande berline mais C5 X, une berline du segment D qui prend la suite de la lignée des C5 née en 2001. Si C5 X s'appelle comme cela c'est parce que cela semblait naturel pour les clients qu'elle perpétue cette lignée de grandes Citroën, le X étant un ajout pour rappeler de prestigieuses Citroën telles que la CX, Xm ou autres mais aussi le concept Cxpérience. Citroën C5 X prend donc la suite de la saga C5, saga que je vous propose de retracer ici



### 2001 Naissance de la C5

La première génération de C5 a la lourde tâche de remplacer, à la fois, la Xantia et la Xm dont la remplaçante se fera attendre quelques années de plus. Elle inaugure chez Citroën la nouvelle nomenclature qui met fin aux noms pour revenir à un classement composé de la lettre C et d'un chiffre, qui indique le niveau de gamme. De par son positionnement double (déjà !), la Citroën C5 étonne par ses dimensions (4m62 de long, près de 20cm de plus que la Xantia) ainsi que par sa ligne, trop sobre, de classique tricorps tout en offrant un hayon fort pratique.

Cette première génération de C5 inaugurerait un nouveau concept de berline (déjà!!), appelée berline haute, et qui combinait les avantages de la berline ainsi que du monospace, segment star au début des années 2000. Cette nouvelle silhouette de berline haute garantissait une habitabilité exceptionnelle. La Citroën C5 avait le privilège d'inaugurer la dernière évolution de la suspension hydractive qui lui permettait d'offrir un confort incroyable ainsi que le multiplexage, une première pour la marque.



### 2004 La phase 2 pour plus de caractère

Sa trop grande banalité à sa sortie, même si sa version break était plus originale avec ses fins feux verticaux, vaudra à la marque de lui offrir un restylage, conséquent, et rapide puisqu'il intervient assez rapidement dès 2004.

Ce restylage transfigure la C5 en la dotant d'une toute nouvelle face avant inspirée par la C4, hayon et feux arrières totalement redessinés en forme de boomerang. L'intérieur change moins et est doté d'une toute nouvelle console centrale, le tout avec une finition mieux soignée. Le restylage permet également à la C5 de bénéficier de nouveaux équipements technologiques tels que l'alerte de franchissement de ligne ou encore les phares au xénon. Ce restylage permettra de sauver la carrière de la première C5 avec une production de 720 120 exemplaires fabriqués, ce qui, au regard du segment D aujourd'hui, est une excellente performance.



720 120 exemplaires



## 2008 une deuxième génération qui fait table rase

Préfigurée par le splendide concept C5 Airscape, la deuxième génération de Citroën C5 est présentée, en première mondiale, le 15 janvier 2008 au salon de Bruxelles.

Très différente de la première génération, la deuxième Citroën C5 s'étire de trois centimètres de long, 8 centimètres de large tout en perdant près de 2 centimètres de haut. Le poids s'affiche également en baisse permettant des émissions de Co2 en baisse d'au minimum 5%.

Si la première C5 était une classique tricorps à hayon, la deuxième C5 opte pour une carrosserie réellement tricorps avec une malle d'une capacité de 439 litres, toujours secondé par un break qui, lui, profite d'un coffre de 505 litres.

Avec un style autrement plus sexy que la première génération, des qualités largement reconnues comme son compromis confort-tenue de route exceptionnel ou son habitabilité au sommet, la C5 connaît un début de carrière sur les chapeaux de roues en devenant la première berline familiale vendue en France en 2009 en intégrant le Top 20 des ventes. Mais ces belles ventes vont vite décliner pour qu'elle sorte du Top 100 dès 2013 et finir à 4 000 unités en 2016, dernière année plein de commercialisation.

La deuxième génération de C5 innove encore sur la suspension puisqu'elle est la première voiture à offrir deux types de suspensions différentes. En effet, si la C5 « 1 » avait l'hydractive, la C5 « 2 » dispose sur les versions de base d'une classique suspension à ressorts tandis que les versions hautes conservent la suspension hydractive.



Dès 2010, la Citroën C5 reçoit un très léger restylage qui lui apporte des feux à leds à l'avant et des surfaces dites à cristal à l'arrière. En 2012, une nouvelle évolution apparaît avec l'apparition des nouveaux chevrons et une face avant plus expressive ainsi que de menus changements jusqu'à l'annonce de la fin de carrière de la C5.

En effet, Citroën annonce mettre fin à la deuxième génération de C5 le 8 Juin 2017 mettant un terme à une carrière de quasiment dix ans en Europe mais aussi à la dernière Citroën dotée d'une suspension hydropneumatique.

Alors que la C5 est arrêtée en Europe, elle poursuit sa carrière en Chine avec un énième restylage, bien plus conséquent, qui lui fera adopter une toute nouvelle face avant, des feux arrière redessinés dans le style du C5 Aircross ainsi qu'un nouveau pare-chocs arrière. A cette occasion, la C5 reçoit une face avant dans la droite ligne des dernières Citroën et notamment de la C6, exclusivement vendue en Chine. L'intérieur adopte une toute nouvelle planche de bord, plus horizontale ainsi qu'une instrumentation numérique. Les technologies sont également mises à jour avec l'aide au maintien dans la voie, l'alerte de précollision, la vision à 360°, la détection des angles morts ainsi que le freinage automatique. Malgré cela, les ventes de la C5 ne décollent pas en Chine et Citroën stoppe la production en 2020 en attendant l'arrivée de E43 soit la C5 X.

La production totale s'élève à 430 000 exemplaires pour les versions européennes, fabriquées dans l'usine de Rennes, et 200 000 exemplaires pour la version chinoise.

430 000 exemplaires





## 1989 Citroën Xm

Après près de six ans d'études sous le code Y30, Citroën dévoile le 23 mai 1989 son nouveau haut de gamme qui prendra la succession de la CX.

Sa ligne, dessinée par Bertone, lui donne un aspect de flèche et lui confère un excellent Cx de 0,28. Outre une ligne originale qui la démarque totalement de ce que faisait la concurrence notamment grâce à la présence d'un large hayon, la Citroën Xm innove avec une surface vitrée gigantesque (3,25m<sup>2</sup>) alors que C5X propose 4,38m<sup>2</sup>. Surtout, la surface vitrée faisait tout le tour de la voiture pour offrir une visibilité parfaite, vitrage que l'on retrouve sur C5 X. La Citroën Xm, c'est aussi le véhicule qui

comporte le plus grand nombre de vitres puisque sur sa Xm, Citroën proposait pas moins de treize vitres au total en incluant la double lunette arrière qui cloisonnait les occupants arrière du coffre.

La Citroën Xm innovait également du côté de la suspension en inaugurant la suspension hydractive qui permettait de proposer deux lois d'amortissement pour un compromis confort-tenue de route optimal.

Malgré un début très correct, la carrière de la Xm va vite souffrir des nombreux problèmes électroniques qui, malgré une résolution rapide, entacheront l'image de la Xm qui ne s'en relèvera pas. Épaulé par l'arrivée d'un break en 1991, la Xm connaît un restylage en 1995 qui la verra recevoir un tout nouveau tableau de bord beaucoup plus moderne et qualitatif que le précédent. Elle



recevra également l'évolution de la suspension hydractive, dite hydractive2, que la Xantia avait inaugurée auparavant. En 1997, la Xm reçoit des équipements modernes tels que les airbags frontaux et latéraux mais sa fin de carrière approche et, dès 1999, sa gamme est réduite avec la suppression de la version break, souffrant trop de la concurrence du break Xantia. La fabrication de la Xm cessera définitivement en Juillet 2000 après 333 405 exemplaires.



333 405 exemplaires.

## 1974 Citroën CX

Présentée le 28 août 1974, la nouvelle CX tient la vedette sur le stand Citroën au salon de l'automobile de Paris où elle a la lourde tâche de succéder à la mythique DS.

Disponible en deux motorisations, de 102ch et 112ch, la Citroën CX est proposée à partir de 25 785 francs soit 20 652€ actuels jusqu'à 30 768 Francs soit 24 650€ actuels.

Pour remplacer la DS dans la gamme Citroën, la CX ne manque pas d'atouts puisqu'elle reprend la suspension hydraulique, réduit la consommation, propose une meilleure habitabilité malgré une longueur réduite et propose un meilleur confort global. Ces atouts sont inclus dans une robe moins originale que la DS mais tout aussi charismatique avec son long capot et ses trois grandes glaces latérales.

Élue voiture de l'année, la Citroën CX se voit aussi remettre le trophée de la Voiture Européenne de l'année et reçoit également le prix de la sécurité et celui du style.

Dès 1975, les ventes de la CX dépassent les 100 000 unités preuve de l'adhésion du public à sa ligne et

qu'elle répond parfaitement à la succession de la DS. En 1976, Citroën présente le break CX qui est agrandi de 25 cm par rapport à la berline. Doté d'un grand coffre, le break CX dispose de l'atout ultime grâce à son assiette constante permise par la suspension hydraulique.

En Juillet 1985, soit neuf ans après sa présentation, Citroën présente la CX série 2 qui bénéficie de retouches esthétiques, d'un habitacle modernisé et de nouvelles motorisations. Ce restylage permet à la CX de franchir le cap du million d'exemplaires vendus le 30 octobre 1987. La carrière de la CX va s'arrêter en 1989 avec l'arrivée de la nouvelle Xm qui met fin à la vente des berlines, celle des breaks continuant jusqu'en 1991 sous l'appellation CX evasion. Au total, 1 041 560 CX ont été produites dont 128 185 breaks.

1 041 560 exemplaires



## XM

*C'est à la Xm que l'on doit le vitrage à 360° devenu un gimmick du design Citroën. Ce vitrage caractéristique qui apporte une grande visibilité et un maximum de lumière dans l'habitacle se retrouve, dans la gamme, sur le C3 Aircross. Cet effet à 360° permet à C5 X d'offrir 4,04m<sup>2</sup> de vitrage comprenant un toit ouvrant panoramique vitré de 0,37m<sup>2</sup> soit 1,5 fois plus grand que ceux proposés habituellement. De la Xm, la nouvelle C5 X reprend également la forme de la vitre de custode qui remonte après la porte arrière pour créer du dynamisme.*



## C5 X

# *Les influenceuses*

Malgré un héritage particulièrement flamboyant, Citroën n'est pas adepte de moderniser une icône pour espérer réussir. La marque compte sur l'innovation et le style pour surprendre encore tout en se démarquant de la concurrence interne et externe. Pour autant, Citroën ne se prive pas pour faire, de façon subtile, de petites références ici ou là à ses devancières ou à des concepts passés. Ainsi, la nouvelle C5 X regorge de petites attentions au passé de la marque que nous vous proposons de découvrir ici.



## Numéro 9

*Avec numéro 9, Citroën fait sensation en 2012 lors du salon de Pékin, lieu de sa présentation. Longue de 4,93m, DS numéro 9 surprend par sa ligne rappelant celle d'un shooting brake. C'est justement avec ce thème que DS numéro 9 a inspiré C5 X avec la présence d'un hayon, d'un becquet de toit ajouré et le choix de proportions étonnantes. Le concept DS numéro 9 apparaît également au travers de la ligne de chrome au dessus du vitrage latéral ou encore sur les deux lignes de la vitre de custode.*



## CXpérience

*En 2016, Citroën fait de nouveau sensation avec la présentation du concept CXpérience, concept qui prouvera la justesse du nouveau langage de style inauguré par le C4 Cactus en 2013. Les formes simples, sans ligne de carre, les rondeurs de CXpérience font merveille. C5 X s'inspire très clairement de C5 X pour plusieurs éléments mais on retrouve ses lignes rondes mais musclées, son côté dynamique mais sans agressivité. Notez également que CXpérience proposait une ligne de chrome au dessus des vitres que C5 X reprend. Le concept transparaît également à l'intérieur où le bandeau de planche de bord reprend le motif du bois de CXpérience.*





Il était une fois ...

## Citroën AMI 6

**A la fin des années 1950, Citroën engage les recherches sur un nouveau véhicule dont l'objectif sera de combler l'écart, gigantesque, entre la DS et la 2Cv. Pour des raisons de coût, le projet AM, pour automobile milieu de gamme, fait l'impasse sur les technologies de la DS pour reprendre la plateforme de la 2CV.**

Le cahier des charges impose que la future Citroën soit confortable et ne doit pas dépasser une longueur de 4 mètres. Reprenant la base de la 2Cv, il est donc impossible aux ingénieurs d'étirer l'empattement qui se voit confronter à une autre demande, émanant du patron de Citroën Pierre Bercot. Ce dernier refuse que la future AMI6 soit un véhicule dit utilitaire, en réalité à hayon. Il faut donc trouver des trésors d'ingéniosité pour aboutir à concevoir un véhicule tri-corps dans un tout petit gabarit tout en reprenant une base existante. C'est alors que Flaminio Bertoni, génial créateur des 2cv, Traction et DS, propose d'inverser la lunette arrière pour offrir aux passagers arrières une descente de toit qui leur permettent de ne plus baisser la tête pour s'asseoir dans la voiture. Ce choix impose une carrosserie atypique en forme de Z qui, si elle offre l'avantage d'une excellente accessibilité et évite à la neige de s'accumuler, est plutôt difficile à porter. Mais cette lunette arrière si étrange n'était pas la seule innovation



stylistique de ce projet AM puisque celui-ci propose un avant très particulier composé d'un capot plongeant et d'optiques carrées chromées qui lui a valu le terme, peu glorieux, de crapaud. Basé sur la plateforme de la 2CV, le projet AM ne peut en reprendre le moteur car le poids de sa carrosserie est trop important. Aussi, les ingénieurs de Citroën





# 1961-1969

## 1 039 384 exemplaires

**La carrosserie atypique due à la lunette inversée permettait une bonne accessibilité à l'arrière**

décident de modifier le moteur en augmentant sa cylindrée à 602 cm<sup>3</sup>, ceci afin de rester dans la classe fiscale des véhicules 3CV. Avec une puissance de 22cv, le moteur permet une vitesse de pointe de 110 km/h ce qui, à l'époque, était une bonne performance. De la 2Cv, la future AMI6 reprend également les quatre freins à tambour avec un diamètre de 220mm pour les freins avant soit légèrement plus grands que ceux de la deuxche. Enfin, la suspension reprend le principe inauguré par la 2 Cv avec des ressorts horizontaux latéraux comprimés grâce à un système de liaison aux roues par tirants. L'amortissement est assuré par quatre frotteurs. Les quatre roues travaillent indépendamment. Un batteur à inertie (ou stabilisateurs à masse) est présent sur chaque roue et un système d'interaction élastique entre la suspension avant et arrière complète le système.

L'AMI 6 est présentée le 26 avril 1961 dans la ville d'Amsterdam aux Pays Bas. L'origine de son nom est multiple : certains indiquent que Citroën a accolé le chiffre 6 en référence à la motorisation devenant formant AM SIX puis AMICI soit AMI en Italien. D'autres font état d'un nom plus banal qui signifie Automobile de Millieu de gamme. L'AMI6 reprend le meilleur de la 2cv à savoir sa rusticité et sa robustesse qu'elle associe au meilleur de la DS grâce à sa finition plus soignée et au volant monobranche, sièges moelleux ou encore poignées de portes et de commandes. D'abord fabriquée dans l'usine Panhard d'Ivry sur Seine, la Citroën AMI6 va inaugurer la toute dernière usine de la marque située à Rennes la Janais laquelle fabrique, aujourd'hui, le C5 Aircross. Si la voiture séduit par son confort et son habitabilité, elle peine à convaincre les clients avec son style particulier, surtout comparé à ses concurrentes bien plus pratiques. Si les premiers mois sont encourageants, la demande baisse dès 1963 et oblige Citroën à réagir.

En juin 1963, les frotteurs sont remplacés par quatre amortisseurs hydrauliques télescopiques qui ne nécessitent plus de réglages périodiques. Ce système à quadruple effet (ressorts, amortisseurs, batteurs et interaction élastique Av/Ar) atteindra un niveau de suspension particulièrement performant qui sera complété sur l'Ami 8 par l'ajout d'une barre anti-dévers avant limitant l'effet de roulis dans les courbes.



**Une face avant particulière qui lui valut le surnom de crapaud**





## L'AMI6 fait le break

Malgré son désamour pour les breaks, perçus comme des véhicules utilitaires, Pierre Bercot doit se résoudre à proposer un break sur l'AMI6 qui se révèle moins pratique que ses concurrentes de par sa lunette arrière inversée qui interdit toute notion de polyvalence d'usage. Ainsi, le break AMI 6 fera son apparition dès le salon de Paris de 1964 en reprenant un dessin d'Heuliez qui avait dessiné et conçu un break sur la base de l'AMI6 dès le mois d'août 1962. Le break, nettement plus classique sur le plan du style, se montre également bien plus pratique grâce à son hayon et à son volume de coffre en hausse. Et Citroën va être ravi des chiffres de ventes du break AMI6 qui sauve carrément la carrière de la voiture. Bien aidé par une concurrence moins forte, le break représente déjà 2/3 des ventes d'AMI6 dès 1965 lui permettant même de devenir la voiture la plus vendue en France en 1966.

## Une carrière courte mais en continuel développement

C'est aussi en 1966 que Citroën passe l'équipement électrique de l'AMI6 en 12 volts au lieu de 6 précédemment, permettant l'installation d'un alternateur en lieu et place de la dynamo.

En 1967, Citroën fait évoluer La face avant qui intègre des doubles optiques ronds et une calandre à barrettes horizontales. Les roues se parent d'enjoliveurs Gala identiques à ceux de la 2cv AZAM Export. A l'intérieur, la sellerie est spécifique tandis que le coffre est garni des moquettes. Ces modifications sont réservés aux breaks et équiperont la

## En 1967, un restyling modernise la face avant de l'Ami 6...



berline un an plus tard.

Début 1968, les feux arrière sont redessinés, deviennent multifonction et regroupés sur un bloc de forme trapézoïdale qui sera, par la suite, sur les 2cv 4 et 2cv 6. En mai 1968, le moteur évolue et passe de 22ch à 28 ce qui marquera l'ultime évolution technique de l'AMI6 avant son remplacement par l'AMI8.

La Citroën AMI6 berline quitte la scène en 1969 à l'occasion de la commercialisation de l'AMI 8 tandis que le break continue sa carrière en attendant l'arrivée du break

**AMI8.** Sur les huit ans de carrière du modèle, la production s'élèvera à 1 039 384 exemplaires dont 555 398 breaks et 483 986 berlines, chose assez rare pour être soulignée, le break s'est donc davantage vendu que la berline sur une période plus courte de seulement quatre ans, c'est dire si Citroën a eu le nez creux en sortant ce dérivé.

## En 1968, Citroën s'attaque à l'arrière



Il était une fois ...

Dans le  
**Rétro**

# CITROËN VISA II LA REVANCHE



*Citroën relance la carrière de la Visa seulement 3 ans après son lancement*

Dans les années 1970, Citroën cherche à répondre aux Renault 5 et Peugeot 104 avec une voiture qui se placerait, dans la gamme au-dessus de la 2cv tout en remplaçant, en partie, l'AM18. Le projet, compliqué par une première étude avec Fiat avant le rachat par Peugeot, donne naissance, en mars 1978, Citroën à la Visa qui re-

**prend la plateforme de la Peugeot 104.**

Devant son style particulier, les clients restent dubitatifs et le démarrage de la carrière de la Visa est, pour le moins, compliqué. En effet, la 2cv se vend mieux que la Visa, il est donc décidé de restyler, rapidement, la nouvelle venue afin qu'elle redresse sa carrière.

C'est ainsi qu'en Mai 1981, Citroën présente la Visa 2 dont la principale différence se situe sur la face avant où l'affreux bouclier cède la place à un style nettement plus classique avec une

calandre, à lamelles, séparée du bouclier. Les autres modifications esthétiques sont plus légères et se concentrent sur les feux arrière qui sont redessinées. On compte également un intérieur renouvelé, plus sobre, de nouveaux enjoliveurs ainsi que de nouvelles teintes de caisse.

Ces quelques modifications transforment le physique de la Visa et les yeux du public vers elle. Ainsi, très rapidement, la production double, Citroën va régulièrement animer la gamme de la Visa à travers nombre de séries spéciales ou de versions vitaminées.



*Un faciès plutôt compliqué pour la Visa série 1*



**Citroën va régulièrement animer la gamme de la Visa à travers nombre de séries spéciales ou de versions vitaminées.**

1978-1988

1 254 390 exemplaires

## Série Chrono 1982

Et, il y a une série spéciale qui compte sur la Citroën Visa, c'est incontestablement la série Chrono. Présentée dès 1982, elle développe une puissance de 93 ch le tout enrobé dans une décoration spécifique. Vendue à partir de 55 000 francs soit 17 245 Euros actuels, la Visa Chrono était limitée à 1 000 exemplaires. Mais, devant le franc succès rencontrée par cette série spéciale, Citroën décide, en 1983, de fabriquer 1 500 exemplaires supplémentaires pour répondre à la demande. Ces versions sont encore plus puissantes puisqu'elles proposent un moteur de 1 434 cm cube présentant une puissance de 143 chevaux.



## Série Découvrable 1983

En 1983, Citroën dote la Visa d'une originale version découvrable 4 portes, surprenante version fabriquée chez Heuliez en s'insérant sous la Peugeot 205 cabriolet. Cette version, vendue au tarif de 56 500 francs (soit 17 715€ actuels) rencontrera un certain succès sur ce marché de niche mais quittera le catalogue deux ans après sa présentation seulement. Elle connaîtra une descendance en 2003 avec la commercialisation de la C3 Pluriel.



## Série GT 1983

Toujours en 1983, la Visa reçoit une série GT destinée à séduire les amateurs de voitures sportives moins exubérantes que la Visa Chrono. Doté d'une puissance de 80 chevaux, elle s'affiche à un tarif nettement plus compétitif puisqu'elle est vendue 47 900 Francs soit 15 019 € actuels. Cette version GT reçoit un logo spécifique sur le logo et sur la custode arrière ainsi qu'un liseré qui ceinture la carrosserie.



## Il était une fois ...

Dans le  
**Rétro**

*Cette phase 2 permet de doubler les ventes de la VISA*



En mars 1984, Citroën présente la Visa Diesel qui reçoit le moteur de la Peugeot 205. Celui-ci impose de monter un train avant plus large qui va nécessiter d'installer des protections plastiques sur les passages de roues pour recevoir ce train avant plus large.

C'est en Octobre 1984 que la Visa va donner naissance à son plus célèbre dérivé avec la présentation de la Citroën C15 qui vient remplacer l'Acadiane dans la gamme Citroën. Cette déclinaison utilitaire qui reprend le même principe depuis la 2Cv fourgonnette à savoir l'ajout d'un caisson à haut volume derrière les portes avant va être fabriquée jusqu'en 2005.



*Le dérivé utilitaire connaît une carrière jusqu'en 2005.*



## GTI 1985

En 1985, la Visa reçoit une version GTi dotée d'un moteur de 1600 cm pour une puissance de 105 chevaux. Vendue à des prix attractifs (78 400 Francs soit 21 630€ actuels), elle permet à la Visa d'affronter des concurrentes plus chères mais aussi plus modernes qui fait que la Visa est certes moins chère mais aussi moins performante, a une moins bonne tenue de route ainsi qu'une finition et un équipement dépassés. Cette version GTi sera néanmoins célèbre grâce à la publicité de lancement historique où la Visa va se retrouver catapulté d'un porte-avions pour réapparaître sur un sous marin....Les publicités à grands spectacles de Citroën étaient nées.

Elles continueront avec la toute dernière AX avec sa bien connue publicité Révolutionnaire. L'arrivée de l'AX au catalogue en 1986 rend en-



core plus difficile la carrière de la Visa qui voit disparaître les versions sportives. Elle continuera sa carrière jusqu'en Septembre 1988 où la dernière Visa est produite. En 10 ans d'une carrière pour le moins mouvementée, quelques 1 254 390 exemplaires auront été produits, soit des scores corrects malgré un début de carrière extrêmement difficile.

## Quelques retouches pour un design plus vendeur



# Ventes Mondiales

## 1<sup>er</sup> trimestre 2021



Marché Auto RUSSE

	2020	2021	%
Citroën	839	870	3,69
Peugeot	1 050	1 625	54,76
Opel	20	271	1255
<b>Stellantis</b>	<b>2 613</b>	<b>3 402</b>	<b>30,20</b>
Marché	376 180	363 970	-3,25

Marché Auto BRÉSIL

	2020	2021	%
Citroën	4 788	3 059	-36,11
Peugeot	3 446	4 637	34,56
<b>Stellantis</b>	<b>110 690</b>	<b>144 600</b>	<b>30,64</b>
Marché	532 532	497 913	-6,50

Marché Auto CHINE

	2020	2021	%
Citroën	2 396	4 525	88,86
Peugeot	3 989	12 087	203,00
DS	61	86	40,98
<b>Stellantis</b>	<b>6 446</b>	<b>16 698</b>	<b>159,04</b>
Marché	2 898 915	5 076 000	75,10

Marché Auto JAPON

	2020	2021	%
Citroën	1 145	1 729	50,90
DS	189	232	22,75
Peugeot	3 916	5765	47,22
<b>Stellantis</b>	<b>10 164</b>	<b>13 128</b>	<b>29,16</b>
Marché	1 148 454	1 196 823	4,2

Marché Auto ARGENTINE

	2020	2021	%
Citroën	2 619	3 117	19,01
Peugeot	5 193	8 207	58,04
DS	113	204	80,53
<b>Stellantis</b>	<b>20 891</b>	<b>30 428</b>	<b>45,65</b>
Marché	86 417	109 493	26,70

Marché Auto AUSTRALIE

	2020	2021	%
Citroën	60	34	-43,33
Peugeot	486	446	-8,23
<b>Stellantis</b>	<b>3 015</b>	<b>3 779</b>	<b>25,34</b>
Marché	233 361	263 648	12,98

### Marché Auto EUROPE

	2020	2021	%
Citroën	109 690	117 010	6,70
Peugeot	168 719	195 514	15,90
DS	12 070	9 291	-23,00
<b>Stellantis</b>	<b>554 456</b>	<b>604 629</b>	<b>9,00</b>
Marché	<b>2 480 186</b>	<b>2 560 330</b>	3,20

### Marché Auto ROYAUME UNI

	2020	2021	%
Citroën	9 152	8 605	-5,98
Peugeot	15 053	15 705	4,33
DS	717	415	-42,12
Vauxhall	26 841	24 826	-7,51
<b>Stellantis</b>	<b>60 385</b>	<b>53 778</b>	<b>-10,84</b>
Marché	<b>483 557</b>	425 525	-12,00

### Marché Auto ALLEMAGNE

	2020	2021	%
Citroën	12 340	10 309	-16,50
Peugeot	12 631	12 978	2,70
DS	805	454	-43,60
Opel	37 161	41 661	12,10
<b>Stellantis</b>	<b>84 240</b>	<b>87 385</b>	<b>3,73</b>
Marché	<b>701 362</b>	<b>656 452</b>	-6,40

### Marché Auto FRANCE

	2020	2021	%
Citroën	39 759	45 434	14,27
Peugeot	72 953	85 323	16,96
DS	7 305	5 786	-20,79
Opel	11 313	10 380	-8,25
<b>Stellantis</b>	<b>141 092</b>	<b>158 992</b>	<b>12,69</b>
Marché	364 679	441 792	21,15

### Marché Auto BELGIQUE

	2020	2021	%
Citroën	6 818	6 115	-10,31
Peugeot	8 679	10 216	17,71
DS	649	539	-16,95
Opel	6 639	5 761	-13,22
<b>Stellantis</b>	<b>28 029</b>	<b>25 732</b>	<b>-8,19</b>
Marché	127 416	119 237	-6,42 %

### Marché Auto ITALIE

	2019*	2020	%
Citroën	27 660	24 239	-12,37
Peugeot	33 567	31 328	-6,67
DS	824	1 078	30,80
Opel	30 360	19 367	-36,21
<b>PSA</b>	<b>225 159</b>	<b>180 411</b>	<b>-19,87</b>
Marché	538 044	446 978	-16,93

\* L'Italie a fait le choix de comparer les ventes par rapport à 2019, en raison d'une base de comparaison biaisée en 2020 suite aux confinements

# Prochain numéro

Passionnement Citroën

LE MAG

Juillet 2021

#8



Dans le prochain numéro de Passionnement Citroën, un comparatif spécial sera consacré aux essais de la dernière Citroën C4 pour savoir quelle version est la meilleure. Tous les moteurs essence ont été à l'essai avec les deux offres de boîtes de vitesse disponible pour désigner quelle C4 essence est la meilleure.

Le N°8 marquera également la fin du premier semestre de 2021 et sera l'occasion de renouer avec la traditionnelle interview du directeur du commerce France de Citroën. Nous pourrons revenir avec lui sur ce début d'année 2021 et notamment les chiffres de ventes de C4 qui démarre sa carrière dans un contexte de crise sanitaire qui dure à laquelle s'ajoute une pénurie de composants électriques qui ralentit la production et donc les livraisons.



Enfin, dans le prochain numéro de Passionnement Citroën le mag, une petite surprise vous attend avec la découverte d'une nouvelle et très intéressante déclinaison d'AMI...

**En attendant, je vous donne rendez vous sur le site ainsi que sur la chaîne Youtube pour tout suivre de l'actualité mondiale de Citroën.**

**Rendez vous fin juillet pour le huitième numéro !**

[www.passionnement-citroen.com](http://www.passionnement-citroen.com)



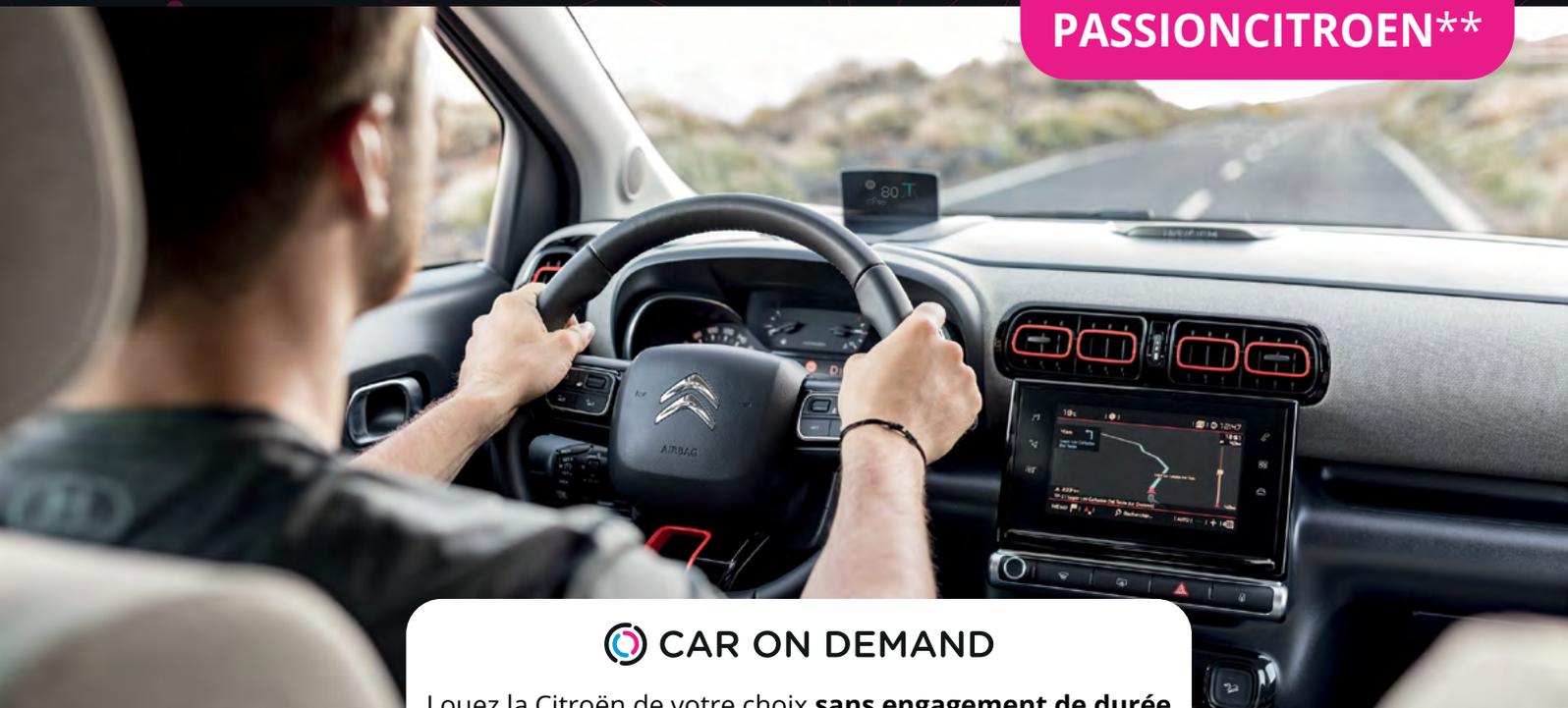
# Votre CITROËN en abonnement mensuel sans engagement de durée



WITH  
**FREE2  
MOVE**

Besoin d'une voiture pour 1 jour, 1 mois ou un an ?  
Free2Move répond à tous vos besoins de mobilité courte,  
moyenne et longue durée

Code:  
**PASSIONCITROEN\*\***



## CAR ON DEMAND

Louez la Citroën de votre choix **sans engagement de durée**



**Citroën C5 Aircross**  
130 Feel Diesel BVM  
à partir de  
**490€/mois\***



**Citroën C3 Feel**  
à partir de  
**270€/mois\***



**Citroën C3**  
Aircross Shine  
à partir de  
**305€/mois\***

\*sous réserve d'éligibilité et à partir de 12 mois de location  
\*\* code à transmettre lors de votre échange avec nos conseillers

Trouvez la solution de location la plus adaptée à vos besoins en appelant nos conseillers  
au **+33 (0)1 76 36 15 25** ou en consultant notre site [www.free2move.com](http://www.free2move.com)