

Le Citroëniste

N° 6 Août 2026

DOSSIER 30 ans
Berlingo

scoop



**Nouvelle
2CV**



**INTERVIEW
XAVIER CHARDON**

Éditorial : le souffle du renouveau pour notre marque de cœur

Je suis particulièrement ravi de vous présenter ce sixième numéro d'Être Citroëniste, une édition qui n'était initialement pas programmée mais qui s'est imposée d'elle-même face à la formidable densité de l'actualité qui a rythmé la vie de notre marque fétiche au cours des trois derniers mois. Loin des rumeurs et des incertitudes, le récent plan stratégique FaSTLANe 2030 dicté par le groupe Stellantis a suscité de vifs débats quant au positionnement exact de la marque, mais notre analyse démontre que Citroën en ressort pleinement renforcée, forte d'une vision à long terme enfin clarifiée et sécurisée pour les années à venir. Ce plan historique a notamment permis d'officialiser le retour tant espéré de la mythique 2 CV, un monument du patrimoine populaire mondial que nous mettons en lumière à travers nos premières illustrations exclusives.

Dans cette même dynamique de célébration, nous fêtons le trentième anniversaire d'un autre pilier incontournable de la gamme, le Citroën Berlingo, qui constitue tout naturellement le grand dossier de ce numéro à travers une rétrospective complète de ses trois générations successives et l'analyse de ses trois concepts fondateurs. Vous découvrirez également les essais détaillés des ë-C3 Aircross et ë-C5 Aircross dans leurs configurations Grande Autonomie, deux véhicules cruciaux qui prouvent la capacité unique de la marque à concilier une autonomie généreuse et une accessibilité financière remarquable, sans jamais faire le moindre compromis sur le style audacieux ou sur le confort de roulement légendaire. Nous vous invitons donc à plonger dans ces pages denses, pensées pour nourrir votre passion et éclairer les ambitions futures des chevrons.

En marge de ces grands dossiers, nous vous proposons de découvrir en exclusivité le tout nouveau C3 Aircross dans sa version Collection, une déclinaison particulièrement soignée et récemment dévoilée. Enfin, pour clore ce numéro en beauté, Xavier Chardon, directeur général de Citroën, nous a accordé une interview exclusive dans laquelle il apporte des réponses franches et stratégiques aux questions cruciales que tous les passionnés se posent aujourd'hui.



SOMMAIRE



• Les actualités :

- Plan FaSTLANe 2030 : le plan de la raison Page 5
- Le Retour de la 2 CV Page 12
- Citroën C3 Aircross Marine Nationale Page 21
- Citroën C3 Tonic Page 29

• Dossier spécial 30 ans Citroën Berlingo :

- Citroën Berlingo30 Page 38
- Citroën Berlingo Van First Page 43
- Berlingo 1 - Le pionnier Page 48
- Berlingo Berline Bulle Page 52
- Berlingo Coupé de Plage Page 54
- Berlingo Grand Large Page 56
- Berlingo 2 Page 58
- Berlingo 3 Page 63

• Essais :

- Citroën ë-C5 Aircross Grande Autonomie Page 67
- Citroën ë-C3 Aircross Collection Page 78

• L'interview :

- Xavier Chardon Page 91



Un studio graphique
qui ne se prend pas pour dieu
mais qui a du chien !

Vous avez besoin :

**Identité graphique / logo /
projet print & digital / website**

Nous sommes à **votre écoute !**



www.godordog.com

La publication officielle du nouveau plan stratégique FaSTLAne 2030 par le groupe Stellantis a immédiatement suscité d'intenses débats au sein de la communauté automobile et chez les observateurs de la marque aux chevrons. D'un côté, l'annonce spectaculaire du retour programmé de la légendaire Citroën 2CV a provoqué un enthousiasme certain, ravivant l'ancrage populaire et l'audace conceptuelle qui définissent le constructeur depuis sa fondation par André Citroën. D'un autre côté, la classification administrative de Citroën au sein de la catégorie des marques dites régionales a fait naître de réelles inquiétudes quant à une éventuelle perte de substance technologique ou un désengagement international. Face à ces interprétations divergentes, il convient d'analyser froidement les faits pour en dégager la substantifique moelle. Comment ce nouveau plan industriel va-t-il concrètement impacter Citroën dans ses structures, ses ambitions géographiques et le renouvellement de ses modèles ? Éléments de réponses détaillés à travers toutes les informations officielles disponibles



FASTLANE 2030

The background is a dark blue gradient with faint, glowing blue lines. The text 'FASTLANE 2030' is centered horizontally. The 'A' in 'LANE' is replaced by the Stellantis logo, which consists of a circle of white dots of varying sizes arranged in a ring.

FaSTLANe 2030 : Un plan rationnel pour Stellantis ?

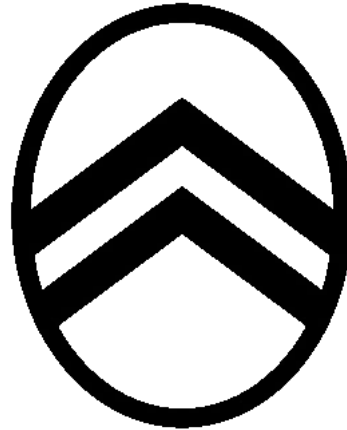
La labellisation « marque régionale » : décryptage d'une stratégie globale

La terminologie employée par la direction de Stellantis requiert une mise en perspective rigoureuse pour éviter les contresens industriels qui viendraient ternir l'image de la marque. Intégrer le pôle des marques régionales ne signifie en aucun cas que Citroën est reléguée au rang de marque secondaire ou de constructeur low-cost, un amalgame trop souvent formulé de manière hâtive par les analystes de surface. Dans l'organisation du groupe, cette catégorisation définit en réalité l'ordre d'attribution initial des innovations, tout en garantissant en parallèle un accès intégral aux immenses banques d'organes technologiques communes du géant automobile.

Concrètement, les marques qualifiées de premières, à l'image de Peugeot, Fiat, Ram ou Jeep, étrenneront systématiquement les toutes nouvelles générations de plateformes modulaires, de motorisations électrifiées de pointe et d'interfaces multimédias complexes. Toutefois, Citroën bénéficiera directement de ces avancées technologiques majeures dans un second temps, maximisant ainsi l'effet d'échelle et la fiabilité de composants déjà éprouvés à grande échelle sur des millions de véhicules. Pour le client final, cette approche se traduit par une réduction drastique des défauts de jeunesse et par un positionnement tarifaire nettement plus compétitif, sans pour autant sacrifier la modernité des prestations offertes.

Sur le plan de la présence géographique, ce label régional n'implique

nullement un repli frileux sur les frontières historiques du marché européen. La feuille de route réaffirme au contraire les ambitions mondiales de l'entreprise, qui continuera de déployer son offensive commerciale sur des territoires clés à forte croissance où l'identité des chevrons possède une véritable résonance historique. L'Amérique du Sud demeure un pilier central de cette expansion internationale, portée par le succès des récents modèles locaux spécifiquement développés dont le Citroën Basalt pour répondre aux exigences des consommateurs brésiliens et argentins.



La zone Afrique et Moyen-Orient constitue un autre vecteur majeur de croissance où le constructeur consolide ses positions industrielles et commerciales, notamment grâce à des installations de production optimisées qui permettent de s'adapter à la demande locale. La question spécifique du marché asiatique, et plus particulièrement de l'Inde, n'a certes pas fait l'objet de précisions chiffrées ou de tableaux d'objectifs exhaustifs dans les documents cadres de Stellantis, mais les perspectives y restent largement ouvertes. La coentreprise Dongfeng Citroën a d'ailleurs d'ores et déjà officialisé le développement futur de nouvelles silhouettes spécifiquement adaptées à ces marchés orientaux, confirmant que le rayonnement des chevrons conserve une dimension authentiquement internationale et refuse de se cantonner à un rôle de simple acteur continental.

La nouvelle plateforme STLA One regroupe les anciennes en une seule capable de représenter jusqu'à 2 millions de voitures par an.



Une gamme profondément remaniée et élargie d'ici 2030

Si l'annonce du retour de la nouvelle 2CV sous une forme résolument contemporaine a focalisé l'attention médiatique et fait battre le cœur des passionnés d'histoire automobile, le plan FaSTLAne 2030 recèle des engagements produits bien plus larges pour structurer l'offre globale. Stellantis prévoit l'introduction de trois nouveautés majeures qui viendront enrichir le catalogue officiel d'ici la fin de la décennie actuelle. Outre la réinterprétation moderne de la 2CV, qui s'annonce déjà comme le manifeste stylistique et philosophique de la marque pour les années à venir, Citroën introduira deux nouveaux modèles entièrement développés sur la plateforme modulaire SmartCar.

Selon les projections logiques du marché et les besoins de renouvellement des segments clés, cette architecture particulièrement compétitive et polyvalente servira de base technique pour concevoir la future remplaçante de la C4 actuelle, ainsi qu'un tout nouveau SUV compact destiné à renforcer la présence de la marque sur les segments les plus porteurs et les plus rentables du marché mondial.

- La réinterprétation de la 2CV : un véhicule électrique populaire, minimaliste et ultra-confortable, fidèle à l'esprit de sa devancière de 1948.
- La remplaçante de la C4 : une berline compacte réinventée sur la plateforme SmartCar, optimisant l'espace à bord et l'efficacité énergétique.
- Un nouveau SUV compact qui pourrait reprendre la succession du C4 Picasso

L'horizon 2030 ne se limitera pas à ces trois lancements inédits qui font saliver la communauté. L'intégralité du portefeuille actuel fera l'objet d'un renouvellement cyclique profond, passant par des restylages d'envergure et des mises à niveau techniques destinés à harmoniser l'identité visuelle et l'approche ergonomique de la marque. Cette transition d'envergure implique que la physionomie des concessions Citroën en 2030 n'aura plus grand-chose en commun avec la situation observée en 2026, marquant une rupture salubre vers une modernité épurée.

L'un des indicateurs les plus probants de cette ambition industrielle réside dans l'allongement de la gamme de véhicules particuliers, qui comptera sept modèles distincts d'ici 2030, contre seulement cinq actuellement si l'on exclut le ludospace Berlingo de ce décompte purement automobile. Cet élargissement ciblé permettra à Citroën d'atteindre une couverture de marché de 50 % en Europe, soit un bond stratégique spectaculaire de 15 points de pourcentage par rapport à son positionnement actuel, offrant ainsi une réponse adaptée à une typologie de clients nettement plus vaste.

Le pilotage de DS Automobiles : un retour aux sources managérial

L'un des volets les plus surprenants et les plus passionnants du plan de restructuration globale de Stellantis concerne la réorganisation interne des structures de direction, matérialisée par la reprise en main opérationnelle de la marque DS Automobiles par les équipes de direction de Citroën. Cette décision scelle une forme de retour aux sources institutionnel particulièrement symbolique, faisant écho à l'époque antérieure à 2014, année où la ligne DS avait été érigée en entité totalement indépendante sous l'impulsion de la direction générale d'alors. Le concept de marque de spécialité évoqué dans les orientations stratégiques de FaSTLANe 2030 demeure pour l'instant assez flou dans l'esprit du grand public, et sa définition exacte n'a pas été pleinement détaillée par les cadres du groupe, laissant place à de nombreuses spéculations techniques.

Pour autant, cette mutualisation managériale ne doit absolument pas être interprétée comme une fusion pure et simple des identités de produits ou comme une dilution du prestige de l'une dans le pragmatisme de l'autre. Le plan de produit distribué par Stellantis mentionne explicitement le lancement d'un nouveau modèle DS positionné sur le segment C avant l'échéance cruciale de 2030. Cette précision fondamentale démontre que les deux gammes de véhicules conserveront des trajectoires commerciales, des philosophies de conception et des chartes stylistiques bien distinctes.



L'autre annonce majeure : le retour de DS chez Citroën

Le nouveau DS N°7

CONCLUSION

Au terme de cette analyse approfondie des documents officiels, il apparaît clairement que la marque aux chevrons ressort objectivement renforcée et redynamisée par la mise en œuvre opérationnelle du plan FaSTLANe 2030 de Stellantis. Loin des craintes initiales d'un dépérissement programmé de sa gamme ou d'une perte d'identité face à la concurrence interne, le constructeur bénéficie d'une feuille de route ambitieuse caractérisée par un élargissement historique de son offre automobile globale. En atteignant une couverture de marché fixée à 50 % sur le continent européen, Citroën se repositionne enfin à armes égales face à des concurrents généralistes d'envergure internationale, affirmant sa singularité stylistique.

Le retour programmé de l'emblématique 2CV agira comme un puissant vecteur d'image et de sympathie, capable de capitaliser sur l'affection profonde du public tout en incarnant de manière concrète la vision d'une mobilité électrique accessible, maligne et dépourvue d'arrogance technologique. Enfin, le choix stratégique de placer à nouveau la marque DS Automobiles sous la supervision managériale directe de Citroën vient réparer une forme d'anomalie historique qui peinait à masquer ses faiblesses structurelles. Cette gouvernance unifiée permet aux chevrons de se réappropriier pleinement la légitimité de leur patrimoine le plus prestigieux, en jetant des ponts mémoriels naturels vers l'héritage d'excellence et d'avant-garde des lignées légendaires de la DS originelle de 1955 et de la mythique SM à moteur Maserati.





Passionnément
CITROËN

TOUT L'UNIVERS PASSIONNÉMENT CITROËN

Un écosystème complet au service de la passion automobile. Retrouvez toute l'actualité, nos vidéos exclusives et vos magazines dédiés à l'univers des chevrons.

Le Site Web



La Chaîne YouTube



Le Magazine



2CV IS BACK



Le retour de la 2 CV, l'annonce majeure du plan faSTLAne

Il est des dates qui s'inscrivent d'emblée dans les annales de l'histoire automobile comme les points de départ de véritables séismes industriels et culturels. Le communiqué publié le 22 mai 2026 fait incontestablement partie de ces moments de bascule. Lorsque la direction de Stellantis a choisi de lever le voile sur les grandes orientations de sa nouvelle feuille de route stratégique, baptisée FaSTLANe 2030, la plupart des observateurs du marché s'attendaient à y découvrir une litanie classique d'arbitrages financiers, de rationalisations de plateformes et d'objectifs de rentabilité purement comptables.

Pourtant, l'annonce a instantanément basculé dans une tout autre dimension, provoquant une immense vague d'émotion et un enthousiasme sans précédent chez les fidèles de la marque aux chevrons et, plus largement, chez tous les amoureux de l'automobile universelle. Au cœur de ce plan d'une ambition rare, Citroën se voit officiellement confier une mission hautement symbolique, une responsabilité presque historique : redonner ses lettres de noblesse à l'automobile populaire en la rendant à la fois accessible, épurée et audacieuse.

Le constructeur français ne s'est pas contenté de tracer de simples perspectives de croissance pour les décennies à venir. Il a officialisé ce que beaucoup de puristes considéraient depuis des lustres comme un rêve chimérique, une utopie définitivement enterrée par les contraintes de la modernité : le développement rigoureusement secret d'une toute nouvelle Citroën 2CV. En braquant ce coup de projecteur totalement inattendu sur la descendance de la légendaire « deuche », la marque rallume la flamme d'un monument de notre patrimoine collectif et s'apprête à démontrer que le progrès automobile n'a de sens que s'il est partagé par le plus grand nombre.



Le projet e-cars : la reconquête industrielle d'un segment a déserté par la concurrence

Pendant de longs mois, les rumeurs les plus folles et les spéculations de couloir allaient bon train concernant les travaux menés par Stellantis dans sa volonté de revenir sur le segment A. Les indices convergeaient tous vers l'existence d'un retour de véhicules urbains ultra-accessibles, successeurs notamment de la Citroën C1. Le groupe s'est appuyé sur la future catégorie de véhicules dite M1E, proposée par l'Union Européenne, consciente de la perte de millions de voitures accessibles. Il faut dire que le segment A, cette catégorie historique des petites citadines économiques a été, au cours des dernières années, presque totalement abandonnée par la quasi-totalité des constructeurs automobiles mondiaux, pris au piège par l'explosion des coûts de production liés aux technologies de batteries et par le durcissement drastique des normes d'homologation européennes.

La présentation officielle de la stratégie globale FaSTLANe est venue transformer ces intuitions de passionnés en une certitude industrielle majeure : le lancement à grande échelle du projet E-Cars. Ce programme d'envergure inédite choisit d'unir de manière intime les destins et les savoir-faire de Citroën et de Fiat autour d'une vision que l'on peut qualifier de profondément humaine de la technologie automobile. L'acronyme retenu pour baptiser cette alliance, loin de se résumer à une simple trouvaille de communicants, pose en réalité les quatre piliers fondamentaux d'une véritable charte philosophique pour l'avenir de la mobilité : Européen, Émotionnel, Électrique et Écologique.

C'est précisément cette dimension « émotionnelle » qui marque la rupture la plus nette avec la production automobile contemporaine, une production trop souvent jugée austère, interchangeable et excessivement rationnelle. Pensé sur le sol européen pour répondre aux attentes concrètes des conducteurs du quotidien, ce projet industriel a logiquement reçu un soutien institutionnel appuyé de la part de la Commission Européenne. Les instances de Bruxelles ont en effet salué la pertinence d'un tel programme pour préserver et dynamiser l'emploi industriel sur le Vieux Continent, tout en offrant une impulsion décisive à la transition énergétique grâce à des véhicules zéro émission parfaitement adaptés aux déplacements urbains et périurbains quotidiens.

Pour donner une substance concrète à cette ambition, Antonio Filosa, président-directeur général de Stellantis, a tenu à rappeler que ce concept de petite voiture innovante et abordable s'enracine de manière organique dans l'ADN historique de la marque française. Citroën s'appuie ici sur des décennies de génie créatif ininterrompu dédié à l'architecture des véhicules compacts, malins et élégants. La future Citroën 2 CV sera fabriquée, probablement en Italie, aux côtés d'une future version Fiat, et probablement d'autres marques, permettant de réduire les coûts.

En capitalisant sur des partenaires technologiques triés sur le volet pour le développement de moteurs et de batteries de nouvelle génération, Stellantis entend prouver qu'une citadine électrique moderne peut parfaitement conserver une âme authentique tout en bénéficiant de délais de mise sur le marché extrêmement courts.



Citroën avait déjà présenté une réinterprétation de la 2 CV en 2009 avec RévoltE, déjà 100% électrique mais pensée pour être bienmoins accessible que les 15 000€ envisagée aujourd'hui.

Le réveil du mythe sacré : la surprise de la deuche du vingt-et-unième siècle

La véritable déflagration de cette annonce réside toutefois dans la confirmation solennelle de la silhouette qui portera ce projet. Une première image officielle, savamment travaillée pour jouer avec les ombres et la pénombre, a été dévoilée, laissant deviner des galbes incomparables, des volumes évocateurs et une cambrure de toit que n'importe quel passant identifierait en un quart de seconde comme l'empreinte génétique de la mythique Citroën 2CV. Les déclarations conjointes des équipes de direction du constructeur se sont montrées d'une clarté absolue, tenant immédiatement à rassurer la communauté des collectionneurs et des puristes : cette future itération ne sera en aucun cas une simple opération de marketing nostalgique, une de ces rééditions néo-rétro superficielles qui se contentent d'habiller une base technique moderne d'un costume d'autrefois.

Il s'agit au contraire d'une réinterprétation fidèle, profonde et contemporaine de la philosophie qui avait présidé à la naissance du modèle originel en 1948. Les ingénieurs se sont replongés dans le célèbre cahier des charges de la Toute Petite Voiture (TPV) de l'entre-deux-guerres, ce monument d'intelligence conceptuelle qui exigeait une voiture capable de transporter quatre personnes et un panier d'œufs à travers un champ labouré sans en briser un seul, le tout avec un confort souverain et une économie d'usage absolue. Transposer cette quête d'essentiel, cette légèreté et cette polyvalence paysanne aux exigences routières, sécuritaires et environnementales de l'année 2026 constitue un

défi esthétique et technique tout simplement vertigineux pour les studios de design.

L'effervescence au sein du monde automobile est d'autant plus intense que Xavier Chardon, le directeur général de Citroën, a d'ores et déjà fixé un jalon capital sur le calendrier en donnant rendez-vous au public pour le mois d'octobre prochain. Cette échéance confirme à demi-mot que la marque aux chevrons profitera de l'exposition médiatique planétaire du prochain Mondial de Paris pour exposer un concept-car manifeste. Ce prototype très abouti permettra de découvrir de manière concrète les arbitrages stylistiques et les innovations technologiques majeures qui guideront cette deuche réinventée pour le nouveau siècle.

Dans une déclaration qui fera date, Xavier Chardon a résumé la philosophie de ce projet avec des mots empreints d'une grande force : *« Réinventer la 2 CV de demain est un défi et une responsabilité immenses. La 2 CV d'origine n'a jamais été conçue pour devenir une icône. Elle l'est devenue parce qu'elle offrait plus de liberté aux gens. La nouvelle 2 CV perpétuera cet esprit — non pas par nostalgie, mais en réinventant sa simplicité et son accessibilité pour le monde d'aujourd'hui. Électrique. Essentielle. Abordable. Humaine. Tout comme l'originale a autrefois démocratisé la mobilité, la nouvelle 2 CV réenchamera la mobilité en électrique pour une nouvelle génération grâce à un modèle très désirable. Le retour de la 2 CV n'est pas simplement le retour d'un nom légendaire. C'est le retour d'une idée audacieuse et optimiste du progrès. Une idée profondément Citroën. »*



En 2000, Citroën planchait déjà sur une nouvelle 2 CV avec cette étude appelée 2 CV 2000 qui n'a jamais été présentée au public. C'est en 2019, aux célébrations du centenaire, que Citroën l'exposa pour la première fois.

Nos illustrations de la future 2 CV





Illustration : godordog.com

L'horizon 2028 : l'équation économique d'une véritable révolution à moins de 15 000 euros

Le calendrier de déploiement industriel fixé par Stellantis prévoit l'arrivée officielle des premiers modèles de série sur nos routes pour le courant de l'année 2028. Pour mener à bien sa mission historique de démocratisation de la technologie, le constructeur s'apprête à frapper un grand coup en annonçant un positionnement tarifaire sans aucun équivalent dans la production occidentale contemporaine : un prix de vente ciblé sous la barre symbolique des 15 000 €. Un tel effort sur les coûts permettra à la marque de structurer une gamme d'une cohérence absolue en termes de mobilité électrique accessible, venant ainsi combler de façon magistrale le vide à la fois technique, tarifaire et affectif qui séparait jusqu'alors le petit quadricycle urbain Ami de la récente berline polyvalente ë-C3.

En attendant le déploiement de cette future icône, il convient de souligner que la marque dispose déjà d'arguments de poids sur le marché, notamment avec la version à autonomie urbaine de la ë-C3 qui apporte une réponse pragmatique, immédiate et concrète aux problématiques de déplacement quotidien rencontrées par des milliers de foyers. Cependant, la future Citroën 2CV se verra investie d'une charge émotionnelle et d'une responsabilité commerciale d'une tout autre envergure. Elle devra administrer la preuve irréfutable qu'il est encore parfaitement possible en Europe de concevoir et de fabriquer une automobile abordable, attachante et dotée d'une forte personnalité, sans pour autant consentir le moindre compromis sur les standards modernes de sécurité passive, d'habitabilité et d'autonomie réelle. Plus qu'une simple nouveauté de catalogue, elle se profile comme le porte-étendard

d'une liberté de déplacement retrouvée, capable de réconcilier définitivement la passion de l'objet automobile avec les impératifs de la transition écologique.

L'officialisation du retour de la Citroën 2CV sous les traits d'une citadine 100 % électrique et résolument populaire s'inscrit comme l'une des initiatives les plus audacieuses et les plus stimulantes de cette décennie automobile. Ce projet hors norme, que la plupart des sceptiques du secteur jugeaient techniquement irréalisable face aux contraintes économiques actuelles, est en passe de devenir une réalité routière concrète. L'attente des passionnés sera de courte durée puisque les formes du concept-car précurseur seront dévoilées dès cet automne, traçant la route vers une commercialisation industrielle planifiée pour 2028. En redonnant une descendance à son icône absolue, Citroën démontre avec panache que son avenir électrique ne se construira pas dans l'effacement de son passé, mais s'écrit au contraire avec cette même audace créative et cette même foi dans le progrès humain qui ont forgé sa légende.



Citroën C3 Aircross Marine Nationale : un baroudeur en mission

L'histoire de la marque aux chevrons est jalonnée de collaborations mémorables et de véhicules extraordinaires qui ont marqué l'imaginaire collectif, depuis les autochenilles des mythiques Croisières jusqu'aux déclinaisons utilitaires chargées de soutenir les services publics. Aujourd'hui, cette longue tradition de polyvalence et d'engagement citoyen franchit une nouvelle étape particulièrement spectaculaire à l'occasion d'un anniversaire historique. Pour célébrer dignement les quatre cents ans de la Marine nationale, Citroën a choisi de lier son destin créatif à celui de cette institution d'élite à travers un partenariat d'envergure nationale. Si cette alliance inédite s'est d'abord matérialisée de manière concrète dès le 30 mai dernier par une participation active du constructeur automobile aux journées d'apprentissage et de cohésion intitulées "Jeunesse & Territoires au large", elle prend désormais une dimension d'ingénierie majeure. Les deux entités viennent en effet de lever le voile sur un show-car totalement exclusif développé sur la base technique de la toute nouvelle génération du SUV C3 Aircross. Cet objet de design unique incarne visuellement et techniquement les valeurs de résilience, d'esprit d'équipage et de secours d'urgence qui unissent les marins et les concepteurs de la marque automobile française.



La genèse d'un projet hors norme : quand la terre rencontre la mer

C'est au cœur même des studios de création de la marque, au sein du centre de design de Citroën basé à Vélizy, que ce projet singulier a vu le jour au terme de plusieurs mois d'un travail collaboratif intense. Imaginé en concertation étroite avec les officiers et les équipes techniques de la Marine nationale, ce show-car a été développé avec l'intention limpide de donner un visage concret, moderne et profondément ancré dans le réel à ce partenariat institutionnel. Ce véhicule a été pensé par les designers comme une véritable passerelle symbolique entre le monde terrestre et l'univers maritime, unissant deux institutions françaises qui partagent depuis des décennies le sens aigu du service rendu à la population et la protection des citoyens. Pour servir de support à cette exploration stylistique et technique, le choix de la toute nouvelle génération du Citroën C3 Aircross s'est imposé comme une évidence absolue aux yeux des ingénieurs.

Ce choix ne doit rien au hasard tant l'architecture de ce SUV compact se prête nativement aux transformations les plus audacieuses. Avec ses proportions généreuses, sa garde au sol rehaussée et sa silhouette cubique affirmée, le modèle de série offre une sensation de robustesse naturelle qui constituait la toile de fond idéale pour cette exécution militaire. De plus, sa capacité unique sur le segment à loger jusqu'à sept personnes dans une longueur maîtrisée de seulement 4,40 mètres en fait un vecteur d'évacuation ou de transport de troupes particulièrement agile et rationnel. En déclinant ce modèle grand public, disponible en plusieurs énergies et reconnu pour son accessibilité, en un véritable baroudeur des situations extrêmes, Citroën démontre la polyvalence de

sa plateforme technique et réaffirme sa volonté d'accompagner toutes les vies actives, y compris les plus exigeantes sur le terrain des opérations de sauvetage.





LA MARINE NATIONALE FÊTE SES 40 ANS

L'art du détail extérieur : une cuirasse taillée pour l'aventure et la mission

Dès le premier regard, cette exécution exclusive impose une présence physique incontestable qui dicte ses intentions opérationnelles avec une immense clarté stylistique. Le travail effectué sur la carrosserie traduit une immersion totale dans les codes esthétiques des navires de la flotte française, à commencer par l'application d'une peinture exclusive appelée bleu tempête. Ce bleu profond, subtilement satiné, a été spécifiquement sélectionné pour sa capacité à évoquer les teintes changeantes de l'océan Atlantique ainsi que le camouflage des bâtiments de surface. Par un jeu de contraste saisissant, le pavillon du véhicule adopte une teinte gris clair brillant qui rappelle immédiatement le sillage d'écume laissé par les navires à haute vitesse ainsi que la couleur caractéristique des superstructures navales. Les boucliers avant et arrière ont été entièrement redessinés par les équipes de Design pour afficher des lignes verticales et horizontales exacerbées, augmentant considérablement l'impression visuelle de protection face aux obstacles.

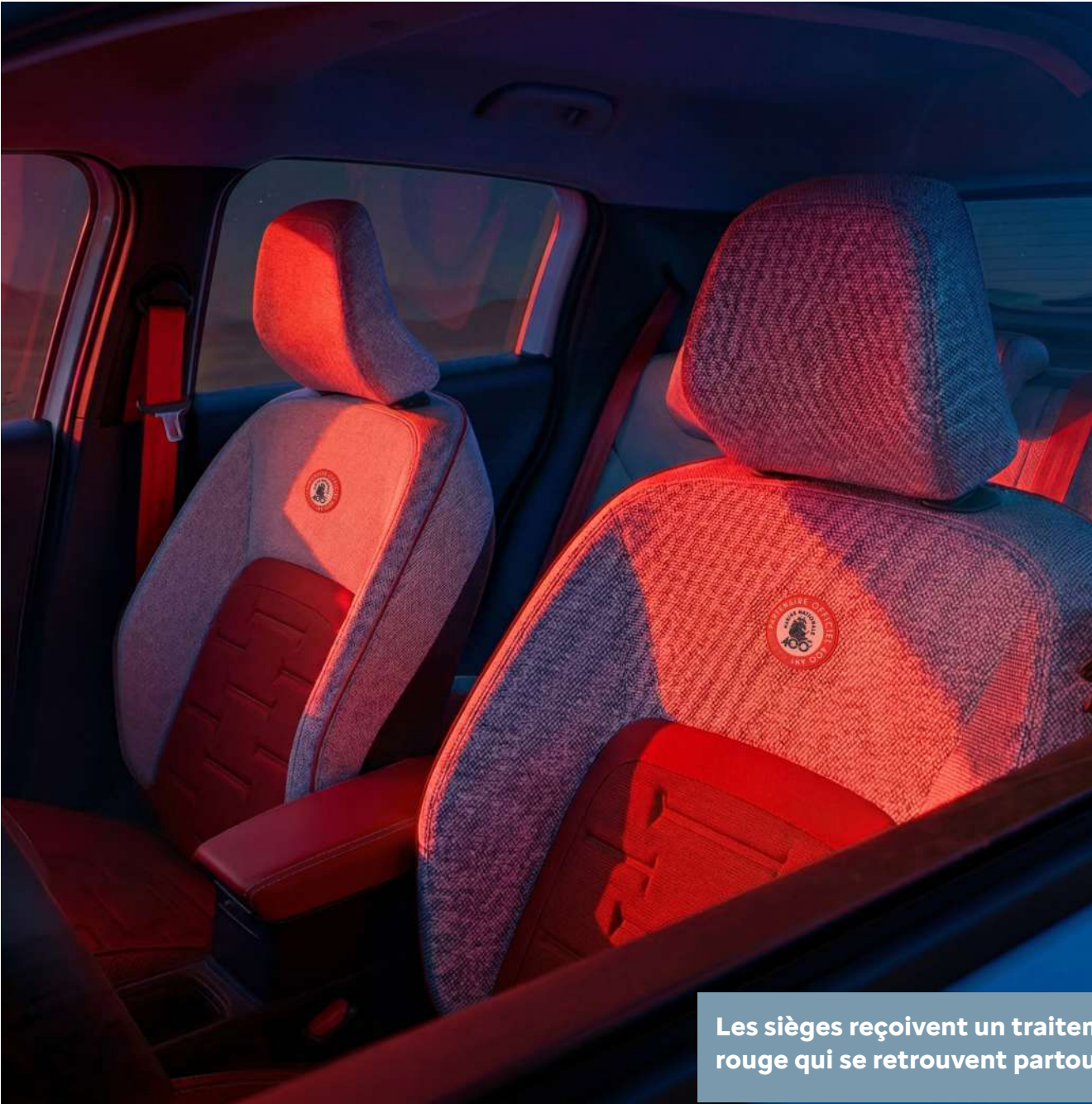
Les détails de finition pullulent sur cette carrosserie et témoignent d'un sens du détail qui ravira les observateurs les plus pointus. Les projecteurs antibrouillards intégrés au bouclier avant reçoivent un traitement à lamelles horizontales qui évoque de façon directe la cinématique des anciennes lampes à signaux utilisées par les marins pour communiquer en alphabet morse d'un bâtiment à un autre lors des phases de silence radio. Pour garantir des capacités de franchissement optimales lors des interventions côtières ou sablonneuses, le véhicule repose sur des voies élargies et des jantes de 17 pouces spécifiques, enveloppées par

d'impressionnants pneus crantés de 275 mm de section qui confèrent au SUV une assise au sol d'une stabilité à toute épreuve.

Sur le pavillon, un robuste rack de toit en acier noir texturé a été développé spécifiquement pour transporter le matériel lourd des plongeurs d'épave ou des nageurs de combat de la Marine. Le motif de ce panier de toit intègre des découpes laser en forme de chevrons qui reprennent fidèlement le dessin des insignes de grade portés par les quartiers-maîtres et les seconds maîtres sur leurs uniformes. Les crochets d'attelage traditionnels ont quant à eux été remplacés par de véritables taquets d'amarrage forgés, semblables à ceux que l'on trouve sur les ponts des navires, tandis que des sangles de couleur InfraRed se substituent aux habituels clips colorés personnalisables du modèle de série. Cette livrée historique est parachevée par l'intégration d'un large sticker commémoratif sur les portières et d'une magnifique cocarde tricolore flanquée d'une ancre de marine sur le montant de custode arrière.

Une immersion sensorielle : l'habitacle et le secret technologique des sous-marins

L'ambiance intérieure de ce show-car prolonge avec une intensité dramatique remarquable l'univers technique développé sur la carrosserie, en transposant les contraintes de la vie à bord des navires de guerre dans l'espace confiné de l'habitacle. Les designers ont réalisé un travail de recherche approfondi sur les textures et les flux lumineux afin de créer une expérience sensorielle inédite pour les occupants. La signature colorielle InfraRed, devenue l'emblème visuel des créations



contemporaines de la marque, se déploie avec parcimonie sur le logo central du volant et sur les surpiqûres des garnitures, créant un lien esthétique immédiat avec les éléments fonctionnels extérieurs. Cependant, c'est une fois la nuit tombée que cet habitacle révèle sa véritable signature technologique et poétique.

Les ingénieurs ont équipé l'ensemble des contre-portes et du mobilier de bord d'un système d'éclairage d'ambiance nocturne diffusant une lumière rouge profond et opaque. Cette mise en scène est une transposition directe des conditions de vie opérationnelles à bord des sous-marins en mission. Dans ces submersibles, l'utilisation exclusive d'une lumière rouge durant les phases nocturnes est indispensable pour préserver la vision nocturne des marins de quart aux périscopes et aux sonars, tout en permettant à l'équipage de conserver un repère biologique fiable concernant le rythme circadien jour/nuit.

Pour optimiser cette mise en scène, le tissu technique gris clair qui recouvre la partie supérieure des dossiers de sièges a été enrichi d'un traitement réfléchissant breveté, capable de diffuser cette clarté rouge d'une manière homogène et feutrée dans tout l'habitacle. Les assises bénéficient de la technologie de confort postural propre à la marque, avec des mousses à haute densité embossées d'un motif géométrique en vagues, tandis que des écussons spécifiques réalisés en PVC souple viennent sceller l'exclusivité de cette dotation. Enfin, un fin liseré bleu, blanc et

Les sièges reçoivent un traitement particulier avec un habile mélange de blanc et de rouge, du rouge qui se retrouve partout...un indice sur une arrivée prochaine en série ?

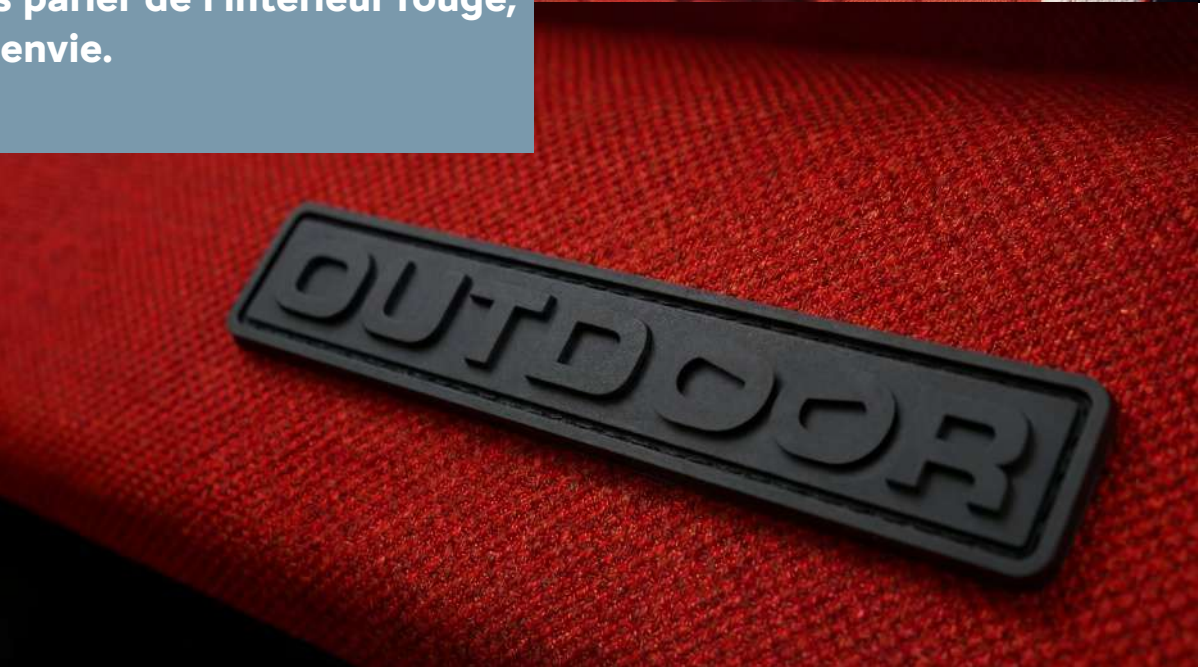


rouge parcourt l'intégralité de la planche de bord épurée, apportant la touche finale d'élégance républicaine à un habitacle qui célèbre l'esprit de corps et la cohésion nationale.

Le partenariat historique initié entre le constructeur automobile français et la Marine nationale trouve sa plus belle expression dans la révélation de ce show-car basé sur le C3 Aircross. En exacerbant les lignes protectrices du SUV d'origine et en y intégrant des éléments de finition d'une minutie d'orfèvre, les équipes du design ont donné naissance à un véhicule transfiguré, prêt à affronter les environnements les plus hostiles au service de sa mission de protection civile. Cette réalisation spectaculaire scelle de la plus belle des manières une fusion naturelle entre la rigueur du monde maritime et la créativité légendaire de Citroën, prouvant de fait que l'automobile moderne conserve toute sa capacité à s'inspirer de récits héroïques pour faire vibrer le cœur des passionnés tout en honorant quatre siècles d'histoire militaire et technique.



De nombreux détails personnalisés pour le showcar C3 Aircross Marine Nationale. Du hook sur le bouclier avant, au Roof Rack reprenant le motif à chevrons sans parler de l'intérieur rouge, ce C3 Aircross donne envie.





Nouvelle Citroën C3 Tonic : l'électrique judicieuse

Une nouvelle impulsion électrique : la citadine aux chevrons s'offre une déclinaison exclusive

Le paysage automobile contemporain assiste à une accélération sans précédent des stratégies d'électrification, un domaine au sein duquel Citroën entend bien jouer les premiers rôles en bousculant les conventions établies.

Après avoir captivé l'attention des observateurs avec la révélation du C3 Aircross Marine Nationale, la marque française confirme sa dynamique commerciale exceptionnelle en dévoilant une proposition inédite sur le segment des citadines. Cette nouvelle offensive se concentre de manière exclusive sur la mobilité zéro émission avec l'introduction de la Citroën C3 Tonic. Loin d'être une simple déclinaison supplémentaire au sein d'un catalogue déjà bien structuré, cette série spéciale apporte une multitude de surprises esthétiques et techniques méticuleusement calibrées. Pour le magazine Être Citroëniste, cette annonce est l'occasion idéale de plonger dans les rouages d'une stratégie de produit particulièrement fine, qui mêle habilement l'optimisation des coûts, le respect d'un héritage historique mémorable et une volonté farouche de démocratiser la technologie électrique sans jamais renier le plaisir visuel ni le confort.

L'art du positionnement : une insertion chirurgicale pour maximiser la compétitivité

Pour appréhender toute la subtilité de cette nouvelle mouture, il s'avère indispensable d'analyser la structure de la gamme actuelle de la citadine française. Celle-ci repose traditionnellement sur un triptyque de finitions clairement défini par le constructeur : l'essentielle et très accessible version You, le cœur de gamme Plus et enfin la variante coiffant la gamme baptisée Max. C'est précisément au cœur de cet échiquier commercial que vient s'insérer la nouvelle série spéciale C3 Tonic, se positionnant de manière chirurgicale entre les finitions You et Plus. Cette manœuvre marketing ne relève pas du hasard, elle répond à une équation économique complexe à laquelle font face de nombreux acheteurs désireux de basculer vers l'énergie électrique.



En s'appuyant sur l'architecture technique et tarifaire de la version d'accès, la déclinaison Tonic s'enrichit de plusieurs attributs technologiques et de confort directement empruntés au niveau supérieur. L'objectif global de cette démarche est limpide : proposer aux clients une alternative nettement moins dépouillée que le modèle d'entrée de gamme, tout en contenant les coûts de fabrication pour maintenir un prix de vente extrêmement compétitif. Dans un marché de la citadine électrique de plus en plus disputé, où chaque euro compte,

cette capacité à offrir un juste milieu se révèle être une arme de conquête redoutable, permettant de dynamiser l'ensemble de la gamme tout en renforçant le pouvoir d'attraction de la marque auprès d'un public particulièrement exigeant sur le rapport entre le prix et les prestations offertes.

Une esthétique extérieure réorientée : le retour des codes identitaires et de l'audace chromatique

Sur le plan stylistique, la Citroën C3 Tonic affirme sa forte personnalité à travers des choix graphiques audacieux qui la distinguent immédiatement dans le flux de la circulation urbaine. Alors que la charte de personnalisation de la gamme standard limitait jusqu'à présent les configurations de toit bi-ton aux teintes traditionnelles noire ou blanche, cette série spéciale s'affranchit des règles et introduit une combinaison inédite. Les acheteurs peuvent désormais opter pour un toit teinté en Rouge Alden, une nuance vibrante qui vient contraster de manière spectaculaire avec deux teintes de carrosserie majeures, à savoir le Blanc Banquise ou le Noir Perla Nera. Pour les amateurs de classicisme, le pavillon Noir Perla Nera reste évidemment disponible, garantissant une élégance plus conventionnelle mais tout aussi valorisante.

En associant ce pavillon Rouge Alden à la teinte de carrosserie blanche, la C3 Tonic fait un honneur vibrant à la troisième génération de C3, dont la configuration de lancement blanc à toit rouge était devenue un véritable emblème stylistique à travers le monde. L'autre évolution majeure de cette silhouette concerne un choix architectural subtil qui ne manquera pas de faire réagir les passionnés d'histoire automobile. Lors de la





En reprenant la teinte de carrosserie blanc associé au toit Rouge alden, la quatrième génération se approche davantage de la précédente C3 dont la couleur de lancement reprenait ce style. La rapprochement est encore magnifiée par l'ajour du bandeau noir sur le montant de pare-brise, spécificité de Citroën.



conception de cette nouvelle mouture, les designers avaient initialement acté la fin des habillages noirs appliqués sur le montant de pare-brise, communément appelé montant A. Contre toute attente, la déclinaison Tonic opère un retour en arrière mûrement réfléchi en intégrant un sticker noir sur le montant A. Cet adhésif, loin d'être un simple artifice, permet d'unifier visuellement la surface du pare-brise avec les vitres latérales, recréant l'illusion d'un pavillon flottant. Ce procédé graphique rapproche subtilement la nouveauté de sa devancière directe tout en s'inscrivant pleinement dans l'héritage stylistique moderne de la marque aux chevrons.

L'exclusivité de cette carrosserie se niche également dans une série de détails soignés, à l'instar des célèbres Color Clips interchangeables qui font la renommée du modèle. Pour cette édition Tonic, ils adoptent une nuance exclusive Yellow Lemon positionnée spécifiquement sur le bouclier avant, apportant une touche de couleur à la fois fraîche, jeune et résolument acidulée. Pour parfaire cette allure d'aventurière urbaine, la

marque intègre de série des barres de toit longitudinales ainsi qu'un béquet arrière profilé, deux éléments esthétiques directement chipés aux finitions supérieures. Enfin, l'exclusivité de cette version est scellée par l'apposition d'un badge Tonic inédit sous les rétroviseurs latéraux, arborant un style abstrait et géométrique qui signe l'identité unique de cette série.

La vie à bord et la mise à niveau numérique : le confort sans compromis

Si l'enveloppe extérieure séduit par son dynamisme, c'est en ouvrant les portières que l'on mesure pleinement l'intérêt de cette série spéciale, puisque l'habitacle de la C3 Tonic vient directement corriger ce que d'aucuns considéraient comme le principal point faible du modèle d'accès. La finition You se passait en effet de véritable système d'infodivertissement centralisé, confiant la navigation et la gestion des médias au seul smartphone de l'utilisateur, installé sur une station d'accueil dédiée. La version Tonic résout définitivement cette problématique en intégrant de série le grand écran tactile couleur central de 10,25 pouces.

Cette interface technologique moderne et particulièrement ergonomique transforme radicalement la vie à bord en offrant une compatibilité totale avec les protocoles Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Les occupants peuvent ainsi dupliquer instantanément l'environnement de leur téléphone, accéder à leurs applications de navigation connectée en temps réel et piloter leurs listes de lecture musicales en toute simplicité. Au-delà de cet apport technologique devenu indispensable au quotidien, l'ambiance intérieure gagne significativement en chaleur et en raffinement grâce à l'adoption de l'insert textile de la planche de bord, une pièce de tissu virtuelle issue de la finition Plus qui vient habiller l'horizontalité de l'habitacle. Ce choix de matériaux souples permet de rompre la monotonie des plastiques rigides traditionnels, rehaussant la perception de qualité globale et s'inscrivant pleinement dans la philosophie du confort global propre à l'ADN des chevrons.



Les configurations techniques et l'économie d'usage : une flexibilité énergétique sur mesure

Fidèle à ses principes de liberté et de pragmatisme, le constructeur français n'enferme pas sa série spéciale dans une configuration technique unique et laisse au client la possibilité de choisir sa motorisation en fonction de ses habitudes de conduite réelles et de ses contraintes budgétaires. La C3 Tonic se décline ainsi à travers deux configurations de batteries distinctes :

- La variante Autonomie urbaine intègre une batterie d'une capacité de 30 kWh, développée spécifiquement pour répondre aux besoins des conducteurs circulant principalement dans les agglomérations et leur périphérie. Cette configuration permet d'afficher une autonomie maximale de 206 km selon le cycle mixte WLTP, une valeur qui peut s'élever jusqu'à 293 km dans le cadre d'une conduite exclusivement citadine grâce au système de récupération d'énergie au freinage. Affichée au tarif particulièrement affûté de 21 090 €, cette version se positionne comme l'une des offres les plus compétitives du marché.
- La variante Autonomie confort, dotée d'un accumulateur de 44 kWh, s'adresse quant à elle aux automobilistes à la recherche d'une plus grande polyvalence. Son rayon d'action atteint 309 km en cycle mixte WLTP et culmine à 440 km en environnement urbain, offrant ainsi une sérénité totale lors des déplacements plus lointains. Cette polyvalence est renforcée par une capacité de charge rapide en courant continu atteignant 100 kW, ce qui permet de récupérer une autonomie substantielle en un minimum de temps lors des arrêts sur les bornes du réseau autoroutier. Cette déclinaison est quant à elle proposée au prix de 24 550 €.

Cette grille tarifaire extrêmement agressive démontre la volonté de la marque de maintenir une accessibilité sans équivalent. Cette offensive intervient à un moment charnière où le marché des citadines électriques s'apprête à accueillir de sérieuses concurrentes, notamment la nouvelle Renault Twingo électrique, imposant au constructeur d'occuper le terrain de manière préemptive.

Une conclusion évidente : la citadine électrique par excellence

En fin de compte, l'introduction de la Citroën C3 Tonic s'impose comme une réponse industrielle et commerciale d'une remarquable intelligence. En identifiant avec précision les attentes des consommateurs contemporains, le constructeur a su concevoir une version intermédiaire qui élimine les frustrations liées à l'absence d'écran multimédia sur l'entrée de gamme, tout en préservant le portefeuille des acheteurs. Plus qu'une simple mise à jour, cette série spéciale insuffle une énergie nouvelle à l'ensemble de la gamme en combinant des technologies de connectivité modernes, une flexibilité mécanique remarquable grâce au choix des batteries et une personnalité visuelle affirmée qui rend hommage aux grandes heures de la marque. Face à une concurrence qui s'organise et se densifie de mois en mois, les chevrons confirment de la plus belle des manières leur statut de pionniers de la mobilité électrique populaire, prouvant qu'accessibilité financière peut parfaitement rimer avec fierté et plaisir de conduite au quotidien.



**Découvrez la C3
Tonic en vidéo
sur Youtube**



En reprenant l'écran multimédia et le bandeau tissu de la finition Plus, la Citroën C3 Tonic renforce ses atouts tout en restant hyper accessible, 700€ de plus seulement que la finition You !

DOSSIER SPÉCIAL : Les 30 ans du Citroën Berlingo





Trente ans d'audace pour le pionnier des ludospaces

En 1996, Citroën bousculait l'industrie automobile en créant le Berlingo, inventant ainsi le segment des ludospaces. Trente ans plus tard, cette icône est devenue une véritable marque dans la marque, au point de se hisser en 2025 à la deuxième place des ventes mondiales de Citroën, juste derrière l'indétrônable C3. Cette performance commerciale est d'autant plus remarquable que la version destinée aux particuliers a dû composer avec une transition électrique imposée durant une grande partie de l'année. Pour célébrer cet anniversaire exceptionnel, Être Citroëniste vous propose un grand dossier spécial retraçant l'épopée de ce modèle hors norme. De ses trois générations successives à ses trois concepts novateurs présentés au Salon de Paris en 1996, jusqu'à son actualité la plus récente, vous découvrirez comment le Berlingo a su préserver, à travers les décennies, son précieux ADN de liberté et de modularité.

Citroën Berlingo30 : une série spéciale anniversaire



L'année 2026 s'impose d'ores et déjà comme un millésime particulièrement riche en célébrations majeures pour le constructeur aux chevrons, qui s'apprête à honorer plusieurs pages glorieuses de son histoire contemporaine. Parmi ces anniversaires remarquables, un jalon incontournable se distingue avec le trentième anniversaire du Citroën Berlingo, un véhicule polyvalent qui a su transcender son simple statut de modèle pour s'imposer, au fil des décennies, comme une véritable marque dans la marque. Afin de célébrer dignement cette saga industrielle et commerciale hors du commun, la marque lance une édition spéciale exclusive, fort logiquement baptisée Berlingo 30. Cette déclinaison inédite, disponible à la commande depuis le 1er juin, promet d'associer les forces historiques de ce caméléon automobile à une dotation technologique et de confort particulièrement attractive, parfaitement calibrée pour séduire les clients les plus exigeants.

Le style extérieur : une silhouette iconique réinventée avec une élégance exclusive

Pour apprécier la pertinence stylistique de cette série limitée anniversaire, il convient de se pencher sur la métamorphose plastique opérée par les équipes du design Citroën, qui ont su injecter une bonne dose de modernité sans pour autant dénaturer la silhouette monocabine originelle. En rupture totale avec les lignes purement utilitaires d'autrefois, le Berlingo 30 affirme sa différence esthétique par le biais d'attributs discrets mais hautement identitaires, à commencer par le badge exclusif « 30 » délicatement apposé sur le montant du fenestron avant, témoignant de trois décennies de maturité et d'évolution constante au service des utilisateurs. Cette signature visuelle subtile s'accompagne d'une dotation de série particulièrement valorisante, incluant des jantes en alliage léger de 16 pouces baptisées « Chaves » qui adoptent pour l'occasion une superbe finition noire brillante, conférant ainsi au profil du ludospace une assise visuelle à la fois robuste, contemporaine et moderne.

Le traitement des surfaces vitrées a lui aussi fait l'objet d'un soin jaloux puisque cette édition intègre des vitres arrière et une lunette surteintées, un choix technique qui ne se contente pas d'isoler l'habitacle des regards indiscrets mais contribue activement à dynamiser le profil global de la voiture en créant un contraste saisissant avec la peinture de carrosserie. Afin d'offrir une personnalisation en parfaite adéquation avec la sensibilité esthétique de chaque acheteur, Citroën décline cette série anniversaire à travers une palette restreinte mais hautement qualitative de quatre teintes de carrosserie élégantes, comprenant le très pur Blanc Kaolin, le technologique Gris Acier, le profond Noir Perla Nera et le lumineux Bleu Kiama qui souligne à merveille les reliefs de la face avant redessinée. Disponible à la fois sur la carrosserie standard M et sur la version allongée XL, le Berlingo 30 conserve cette face avant expressive, caractérisée par la nouvelle signature lumineuse de la marque et le logo ovale réinterprété, démontrant avec brio qu'un véhicule à vocation familiale et logistique peut tout à fait revendiquer une personnalité stylistique affirmée, chic et séduisante au milieu du trafic urbain.

L'espace intérieur : le temple absolu du confort postural et de la modularité partagée

C'est toutefois en ouvrant les larges portes latérales coulissantes que cette série spéciale déploie ses arguments les plus percutants en matière de qualité de vie à bord, un domaine où le constructeur français n'a de leçon à recevoir de personne tant son expertise historique demeure inégalée. Le Berlingo 30 introduit ainsi pour la première fois de manière aussi accessible les célèbres sièges Citroën Advanced Comfort®, une innovation technologique majeure qui repose sur l'utilisation d'une

Analyse financière de la série spéciale :

positionnée de manière extrêmement judicieuse entre les finitions Plus et Max, l'édition Berlingo 30 s'affiche à un tarif public réclamant un supplément de 1 650 € par rapport à la finition Plus. Pourtant, l'analyse détaillée du catalogue révèle qu'elle intègre pas moins de 2 650 € d'équipements optionnels valorisants, ce qui se traduit de manière purement mathématique par un avantage client net de 1 000 € à l'avantage de l'acheteur.

Détail des tarifs publics TTC (valables au 1er juin 2026) :

Silhouette M (Longueur standard, 5 places) :

- Essence 110 ch Boîte Manuelle : 27 800 €
- Diesel 100 ch Boîte Manuelle : 28 400 €
- Diesel 130 ch Boîte Automatique : 31 300 €
- ë-Berlingo Électrique 136 ch (Batterie 54 kWh) : 38 700 €

Silhouette XL (Longueur allongée, 5 places / 7 places en option) :

- Diesel 130 ch Boîte Automatique : 32 100 €
- ë-Berlingo Électrique 136 ch (Batterie 54 kWh) : 39 500 €



Découvrez le Berlingo30
en vidéo

mousse à haute densité de structure associée à une couche de mousse d'accueil épaissie en surface, garantissant un moelleux incomparable et un maintien postural irréprochable qui transforment radicalement l'expérience des longs trajets autoroutiers pour le conducteur et ses passagers. En digne héritier d'une lignée dédiée au bien-être, l'habitacle rejette toute forme de compromis en proposant trois véritables sièges individuels et escamotables en deuxième rangée, offrant à chaque occupant le même espace aux jambes, la même largeur aux épaules et le même niveau de confort d'assise, une configuration royale qui relègue les banquettes traditionnelles au rang de lointains souvenirs.

La polyvalence ne se mesurant pas uniquement au confort des assises, l'architecture intérieure du Berlingo 30 exploite chaque millimètre carré disponible avec une ingéniosité qui force le respect, mariant une luminosité exceptionnelle à une profusion de rangements intelligents disséminés dans tout l'habitacle. Que l'on s'oriente vers la silhouette M ou vers la variante XL, le volume de chargement s'avère tout simplement gargantuesque, permettant d'engloutir sans le moindre effort des valises volumineuses, du matériel de loisir ou les courses d'une famille nombreuse grâce à un seuil de chargement bas et rectiligne idéalement conçu. L'ergonomie du poste de conduite a elle aussi été transfigurée par rapport aux générations précédentes, affichant une présentation soignée où les matériaux robustes s'associent à une position de conduite surélevée particulièrement rassurante, offrant une visibilité périphérique parfaite qui permet d'appréhender la route avec une sérénité absolue, que l'on soit un professionnel en tournée ou une famille en route vers les vacances.

Les équipements de série et la grille tarifaire : un avantage client décisif au service de la liberté de choix

En matière de technologie embarquée et d'aides à la conduite, la série spéciale Berlingo 30 réalise un véritable bond en avant en intégrant de série des équipements technologiques habituellement réservés aux segments supérieurs, à commencer par un grand écran tactile central haute définition de 10 pouces qui centralise toutes les fonctions d'infodivertissement contemporaines. Ce dispositif de pointe se trouve harmonieusement épaulé par un combiné d'instrumentation numérique



lui aussi étendu à 10 pouces placé directement sous les yeux du conducteur, offrant un affichage clair, personnalisable et hautement graphique de toutes les informations de marche essentielles. Pour parfaire cette dotation particulièrement généreuse, Citroën dote son ludospace d'un volant chauffant gainé de cuir de toute beauté, de rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement pour faciliter le stationnement en milieu urbain, ainsi que du système de sécurité active et de stationnement basé sur la caméra de recul avec technologie Top Rear Vision, offrant une reconstitution fidèle à 180 degrés de l'environnement arrière de la voiture.

Fidèle à sa promesse historique de liberté et de pragmatisme commercial, Citroën propose cette édition anniversaire à travers l'intégralité des motorisations de sa gamme moderne, permettant à chaque utilisateur de sélectionner l'énergie la plus adaptée à ses besoins cinématiques réels. L'offre mécanique s'ouvre ainsi en essence avec le performant bloc trois cylindres 1.2 de 110 chevaux associé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports, idéal pour les parcours périurbains, tandis que les rouleurs intensifs se tourneront légitimement vers les motorisations diesel BlueHDi, disponibles en version 100 chevaux avec boîte manuelle ou dans une variante de 130 chevaux couplée d'office à l'excellente boîte de vitesses automatique à huit rapports EAT8. Enfin, la transition énergétique est magistralement portée par la déclinaison 100% électrique ë-Berlingo, qui développe une puissance de 136 chevaux (soit 100 kW) et embarque une batterie de 54 kWh de dernière génération, assurant une souplesse de fonctionnement remarquable et un silence de cathédrale en ville.



Conclusion : trois décennies de succès et un avenir commercial plus radieux que jamais

En célébrant ses trente années d'existence ininterrompue, le Citroën Berlingo confirme sa trajectoire absolument exceptionnelle au sein du paysage automobile européen et mondial. Plus qu'un simple modèle à succès commercial, il demeure le symbole vivant, le pionnier incontesté et la référence absolue du concept de ludospace, une formule magique qu'il a su faire évoluer avec un brio constant pour rester en parfaite adéquation avec les attentes mouvantes des utilisateurs professionnels et des familles modernes. Désormais fort d'une gamme de motorisations à nouveau totalement décloisonnée, qui associe harmonieusement l'essence, le diesel de pointe et l'électrique à haute efficacité, le roi incontesté de l'ingéniosité dispose de tous les atouts techniques et esthétiques nécessaires pour maximiser sa visibilité dans le réseau de concessions de la marque. Cette série anniversaire Berlingo 30 arrive à point nommé pour soutenir la dynamique commerciale de ce véhicule capital, qui consolidait déjà sa place stratégique de deuxième meilleure vente mondiale de la marque en 2025, et s'apprête à reconquérir de précieuses parts de marché face à une concurrence accrue.





Le paysage automobile mondial subit une mutation profonde sous l'impulsion de nouveaux acteurs agressifs. Si l'arrivée des constructeurs asiatiques sur le marché des véhicules particuliers annonce de grands défis, ces concurrents déploient désormais leurs ambitions sur le secteur stratégique des véhicules utilitaires légers. Ils y importent les mêmes recettes, à savoir des risques majeurs de déstabilisation liés à des tarifs extrêmement compétitifs. Face à cette offensive qui menace ses positions de leader, et pour répondre aux besoins en constante évolution des professionnels, la marque aux chevrons orchestre une riposte d'envergure. Citroën présente le nouveau Berlingo Van First, une déclinaison conçue pour préserver son hégémonie commerciale tout en garantissant un coût d'exploitation optimal aux artisans et aux gestionnaires de flottes.

Le contexte économique et l'offensive de la concurrence

Pour comprendre la genèse du Berlingo Van First, il s'avère indispensable d'analyser les mutations économiques qui bousculent le budget des professionnels. Au fil de ses trois générations successives, le modèle s'est considérablement enrichi, adoptant des technologies de pointe, des aides à la conduite issues des berlines et des prestations de confort autrefois réservées aux véhicules particuliers. Si cette montée en gamme a séduit une large clientèle, elle a également entraîné une hausse mécanique des prix de vente catalogue.

Or, les entrepreneurs, les artisans indépendants et les gestionnaires de grandes flottes font face à des défis budgétaires sans précédent. L'inflation des coûts de l'énergie et la nécessité de rationaliser les investissements contraignent les acheteurs à une vigilance de chaque instant. De nombreux professionnels se retrouvent ainsi pénalisés par les tarifs actuels, ne pouvant plus accéder aisément aux finitions supérieures du modèle phare de Citroën sans fragiliser leur trésorerie.

À cette réalité économique interne s'ajoute une pression concurrentielle extérieure inédite. Les constructeurs chinois déploient désormais leurs gammes de véhicules utilitaires légers sur le sol européen. Leur argument principal repose sur des grilles tarifaires hautement compétitives, capables de faire hésiter les acheteurs les plus fidèles aux marques traditionnelles. Pour Citroën, l'enjeu s'avère vital. Le segment des véhicules utilitaires représente plus de 30 % des ventes totales de la marque française. Au sein de



cet écosystème, le Berlingo Van s'impose comme le pilier incontournable en captant à lui seul 52 % de ces volumes en 2025. Face à un tel péril, la marque ne pouvait pas rester sans réagir. C'est désormais chose faite avec le Berlingo Van First qui s'annonce bien plus que comme une simple version d'entrée de gamme.

Le Berlingo Van First : une offre complémentaire et ciblée

Le constructeur français adopte une approche pragmatique en positionnant le Citroën Berlingo Van First au cœur de son catalogue. Ce modèle se présente comme une offre complémentaire majeure au sein de la gamme actuelle, et non comme une vulgaire version dépouillée qui viendrait dévaloriser l'image de ses utilisateurs. L'objectif consiste à proposer une alternative intelligente qui élimine le superflu technologique pour se concentrer exclusivement sur l'efficacité brute demandée par la réalité du terrain.

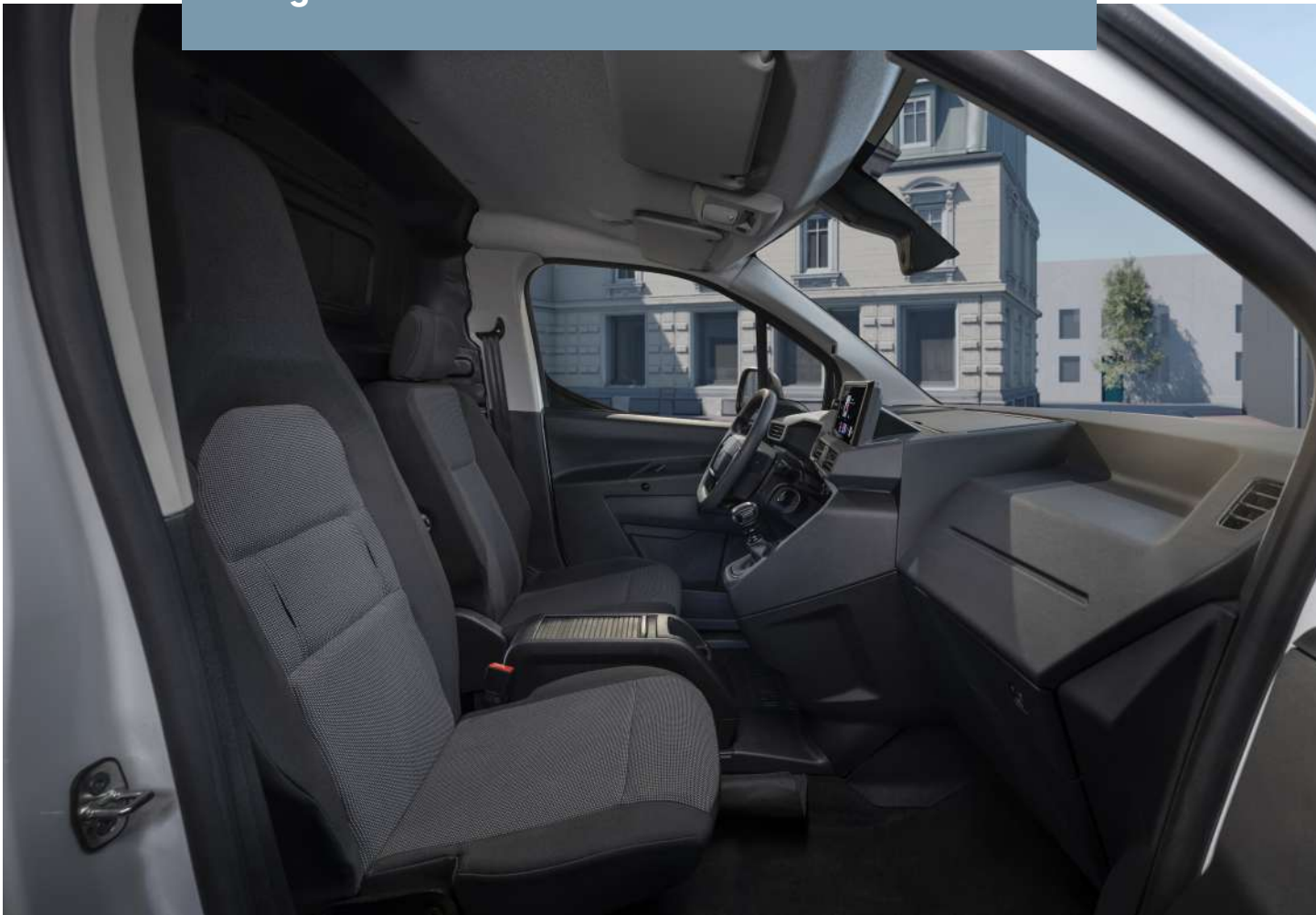
Le Berlingo Van First bénéficie d'une toute nouvelle face avant, spécifiquement redessinée pour cette déclinaison. Elle intègre un nouveau bouclier avant robuste qui réinterprète les codes stylistiques contemporains de Citroën en les simplifiant au maximum. Cette approche permet de réduire les coûts de fabrication tout en renforçant l'aspect protecteur et la robustesse de la fourgonnette. C'est un choix judicieux pour affronter les contraintes des chantiers et des livraisons urbaines intensives. Ce design extérieur affirme la fiabilité du véhicule, prêt à endurer des conditions intensives sans que la moindre rayure sur un plastique brut ne devienne un drame financier. C'est à l'intérieur de l'habitacle que les transformations les plus profondes ont été opérées.

La liste des équipements disponibles témoigne de cette volonté de coller aux exigences du terrain :

- La **Dashbox** (disponible dès 2027) : elle proposera des compartiments fermés intégrés à la planche de bord et un porte-gobelet ergonomique.
- La **Moduconsole** centrale : amovible, elle se fixe entre les deux sièges pour offrir un espace de rangement supplémentaire.
- Le **Drive Drawer** : un tiroir sécurisé dissimulé sous le siège du conducteur pour abriter des documents confidentiels.
- La configuration **Moduwork** : elle permet d'accueillir trois personnes à l'avant tout en conservant une trappe de charge traversante.
- Une **prise de courant** 220 V : elle vient parfaire cet habitacle en permettant la recharge directe de l'outillage électroportatif.



Une planche de bord et des panneaux de portes spécifiques à cette version Van First ont été réalisés, on ne les retrouvera pas sur les autres versions du Berlingo Van.



Un habitacle entièrement repensé pour l'efficacité des professionnels

En ouvrant les portières, on découvre un environnement de travail profondément remanié. Les ingénieurs ont développé une nouvelle planche de bord ainsi que de nouveaux panneaux de portes dédiés à cette version. Cet aménagement privilégie une ergonomie rigoureuse, des commandes physiques faciles à manipuler et des matériaux durables, faciles à entretenir d'un simple coup d'éponge. L'architecture repose sur une étude statistique précise : les professionnels circulent seuls à bord de leur utilitaire dans environ 80 % des situations. Citroën a donc capitalisé sur cette réalité pour maximiser l'espace disponible au profit du chargement.

Le Berlingo Van First intègre de série le système Flexiseat, un siège passager escamotable qui se replie en un tournemain pour s'effacer dans le plancher. Cette cinématique permet de libérer jusqu'à 0,5 m³ de volume de chargement supplémentaire sur la longueur totale, autorisant le transport d'objets longs sans avoir à laisser les portes arrière ouvertes. Pour aller plus loin dans cet esprit de "bureau mobile", les acheteurs peuvent opter pour l'option ModuTable. Ce dispositif transforme le dossier du siège passager rabattu en une véritable table de travail pivotante, idéale pour poser un ordinateur portable ou remplir des bons de livraison. Ce système présente l'avantage de pouvoir être installé tout au long de la vie du véhicule, offrant une flexibilité précieuse en cas de revente.

Le point sur les motorisations et les capacités techniques

Fidèle à la stratégie multi-énergies du groupe Stellantis, le Berlingo Van First propose une palette de motorisations diversifiée, conçue pour s'adapter aux contraintes réglementaires de chaque entreprise. L'offre s'articule autour de blocs thermiques reconnus pour leur fiabilité et d'une proposition électrique affûtée pour les professionnels opérant au cœur des zones à faibles émissions (ZFE).

Le catalogue comprend les motorisations diesel HDi 100 et HDi 130, réputées pour leur sobriété sur longue distance, ainsi qu'une déclinaison essence de 110 chevaux idéale pour les trajets mixtes. L'année prochaine, la gamme franchira une nouvelle étape technologique avec l'introduction programmée d'une offre hybride légère (Mild Hybrid), combinant réduction des émissions de CO2 et souplesse d'utilisation en milieu urbain. Le volet de l'électrification complète cette dotation avec le e-Berlingo Van First, qui s'équipe d'un moteur électrique de 136 chevaux associé à une batterie de 42 kWh.

Cette configuration technique optimisée a été calibrée pour garantir une autonomie de 270 kilomètres selon le cycle d'homologation strict WLTP. Cette distance s'avère largement supérieure aux besoins réels de la majorité des tournées quotidiennes, tout en évitant le piège d'une batterie trop lourde qui viendrait grever le prix d'achat et réduire la charge utile.

Sur le plan des capacités utilitaires pures, le Berlingo Van First ne consent aucun sacrifice face au reste de la gamme. Il conserve un volume de chargement utile oscillant entre 3,3 et 4,4 m³ selon la silhouette choisie, et affiche une charge utile maximale s'élevant jusqu'à une tonne sur les versions renforcées. Cela confirme que l'accessibilité tarifaire rime parfaitement avec des performances techniques de premier ordre.

L'esprit citroën face aux défis de demain

L'évolution rapide des marchés automobiles ne se cantonne plus aux seules voitures de tourisme. Le secteur des véhicules utilitaires légers subit à son tour des mutations profondes, accélérées par l'émergence d'une concurrence asiatique agressive. Pour les professionnels, le prix d'achat initial et le coût total de détention (TCO) représentent des critères de choix absolus. La réponse commerciale formulée par Citroën s'avère particulièrement pertinente. En lançant le Berlingo Van First à partir du 1er septembre 2026, la firme de Poissy ne se contente pas de proposer une version plus abordable ; elle y injecte de l'ingéniosité et de la modularité ciblée. Ce retour maîtrisé aux besoins fondamentaux constitue une stratégie habile pour contrer la concurrence internationale tout en perpétuant un siècle de savoir-faire utilitaire unique au monde.



Un nouveau design pour la face avant du Citroën Berlingo Van First, là aussi spécifique à cette version.

Citroën Berlingo 1 : L'histoire du premier ludospace du marché



En juillet 1996, Citroën bouscule à nouveau les codes de l'industrie automobile mondiale. Après avoir introduit la déclinaison utilitaire, la marque aux chevrons innove en lançant la version particulière du Berlingo, baptisée Multispace. En s'installant à mi-chemin entre la berline traditionnelle et le grand monospace, ce modèle pionnier crée instantanément un segment inédit : celui du ludospace. Conçu dès l'origine comme un véhicule polyvalent dédié aux familles et aux loisirs, le Berlingo s'est rapidement imposé comme une véritable marque dans la marque. Retour détaillé sur la genèse et la riche carrière de cette première génération iconique qui a profondément transformé le paysage automobile européen.

La genèse d'un concept disruptif : l'invention du ludospace

L'originalité fondamentale de la première génération du Berlingo réside dans sa conception même. Pour la première fois dans l'histoire des véhicules à vocation économique, le modèle ne dérive pas directement d'une berline existante dont on aurait greffé un volume arrière, mais constitue une véritable création originale et intégrée. L'objectif des ingénieurs consistait à concevoir un véhicule compact offrant une habitabilité maximale et un volume de chargement exceptionnel, le tout à un tarif particulièrement compétitif.

Pour illustrer cette polyvalence digne d'un véritable couteau suisse, Citroën frappe un grand coup lors du Mondial de l'Automobile de Paris en 1996 en présentant trois concepts-cars



audacieux dérivés du modèle de série. Le public découvre ainsi le Berlingo Grand Large, taillé pour l'évasion, le concept Coupé de Plage, synonyme de liberté estivale, et le Berlingo Berline Bulle, une interprétation urbaine et tout en rondeurs qui accompagne les travaux de la marque sur les mono-berlines. À travers ces propositions, la marque démontre la plasticité unique d'une architecture pensée pour s'adapter à tous les modes de vie.

L'art de la métamorphose : modularité et innovations énergétiques

D'abord commercialisé dans une configuration classique à trois portes, le Berlingo entame une mutation rapide pour optimiser l'accès à son habitacle généreux. L'adoption progressive d'une première, puis d'une seconde porte latérale coulissante métamorphose radicalement l'expérience à bord, permettant aux passagers de profiter pleinement de l'espace arrière de manière infiniment plus ergonomique. Toujours à l'écoute des besoins des usagers, Citroën introduit en l'an 2000 le système Modutop, un aménagement de pavillon astucieux combinant des rangements suspendus et des points de lumière, exploitant ainsi la hauteur sous plafond remarquable du véhicule.

Parallèlement à cette flexibilité intérieure, cette première génération s'affirme comme un formidable laboratoire d'énergies alternatives. À l'instar du légendaire C15, le Berlingo se décline au fil des ans en versions GNV, GPL et entièrement électrique. En 1999, au Salon de l'Automobile de Genève, le prototype expérimental Berlingo Dynavolt pousse l'innovation encore plus loin en associant un moteur électrique à un bloc thermique alimenté au GPL faisant office de prolongateur d'autonomie.

Cette polyvalence mécanique s'accompagne d'une robustesse à toute épreuve, illustrée dès 1997 par l'organisation du Raid Paris-Samarkand-Moscou, une aventure formatrice au cours de laquelle 198 jeunes Européens ont éprouvé l'endurance du véhicule sur les pistes du globe. La gamme continuera de s'épanouir, notamment en 2003 avec l'apparition de la version XTR aux attributs de baroudeur « tous chemins ».

La mutation de 2002 : une refonte technique et esthétique majeure

Après six années d'un succès commercial incontestable, le Berlingo bénéficie en 2002 d'un profond remodelage destiné à moderniser sa silhouette et à rehausser ses prestations techniques. Ce restylage spectaculaire se traduit visuellement par l'adoption d'une face avant entièrement redessinée, nettement plus imposante et verticale, accompagnée d'une planche de bord totalement métamorphosée.

Cette mutation esthétique répondait en réalité à des impératifs d'ingénierie stricts. Lors de sa conception initiale, le Berlingo reprenait la structure avant et le berceau moteur de la Citroën ZX. À l'occasion de cette mise à niveau de mi-carrière, les équipes techniques décident d'adopter les trains roulants et la base technique plus moderne de la Xsara. Cette transition a imposé une inclinaison du moteur beaucoup plus verticale sous le capot. Pour loger cette nouvelle implantation mécanique, les designers ont dû concevoir un capot plat et surélever la proue du véhicule, conférant au ludospace ce regard fier et cette stature massive qui soutiendront sa seconde partie de carrière avec une efficacité redoutable face à une concurrence de plus en plus vive.



Conclusion

Au total, la première génération du Citroën Berlingo sera restée pas moins de douze ans au catalogue de la marque, bénéficiant de deux évolutions notables avant de céder définitivement sa place à la deuxième génération. Présentant des dimensions nettement plus compactes que les véhicules actuels, ce modèle pionnier a su s'ancrer durablement dans le cœur des automobilistes européens grâce à un concept d'une pertinence absolue. En inventant le ludospace, la marque aux chevrons ne signait pas seulement un succès commercial majeur, elle posait les fondations d'une véritable saga industrielle dont la longévité et la popularité demeurent, aujourd'hui encore, une référence incontournable.

Un restylage massif apparaît en 2002 qui, au-delà de l'aspect esthétique, voit le Berlingo profondément changé techniquement.

Berlingo Berline Bulle : le manifeste d'une berline d'un nouveau genre



En 1996, Citroën révolutionne définitivement le paysage automobile mondial en donnant naissance au concept du ludospace avec le Berlingo. Né d'une idée originale du carrossier italien Bertone et développé par le centre de style Citroën, ce véhicule polyvalent cachait bien son jeu. Le célèbre carrossier piémontais n'en était d'ailleurs pas à son coup d'essai avec le Double Chevron, ayant déjà collaboré avec Marcello Gandini pour le design extérieur de la BX, puis avec Marc Deschamps pour les lignes des XM et Xantia. Au Mondial de Paris en octobre de cette même année, la marque frappe un grand coup en dévoilant, aux côtés de la version utilitaire classique, un triptyque de prototypes surprenants : le Grand Large, le Coupé de Plage et le très audacieux Berlingo Berline Bulle.

Fabriqué par la société Heuliez pour le compte de la marque, le concept Berline Bulle matérialisait la suite logique des travaux de Citroën autour du monospace compact. Deux ans après le concept Xanae de 1994, véritable matrice stylistique qui donnera naissance au Xsara Picasso et lancera la grande mode des monospaces aux chevrons, Citroën poursuivait ses recherches pour maximiser l'habitabilité. Le Berlingo Berline Bulle transfigurait ainsi le ludospace en une berline compacte hautement monospacisante. L'objectif des ingénieurs était de dégager un vaste espace intérieur tout en conservant l'encombrement extérieur contenu et l'accessibilité d'une berline traditionnelle.

Esthétiquement, ce prototype se distinguait par ses rondeurs rassurantes, évoquant immédiatement la douceur d'une sphère protectrice. Doté de quatre grandes portes et d'un hayon pratique, il multipliait les clins d'œil géométriques avec des optiques avant et arrière parfaitement rondes, un

profil tout en courbes et des appuie-têtes circulaires. À bord, l'expérience se révélait unique pour l'époque. Les passagers profitaient d'une garde au toit généreuse et d'une luminosité exceptionnelle qui renforçaient la sensation d'espace et de sérénité. Cet habitacle chaleureux habillé de cuir offrait un sentiment de confort et de sécurité absolue, soutenu par la robustesse manifeste de l'ensemble.

Bien que le Berlingo Berline Bulle soit resté au stade de l'expérimentation, son esprit n'a jamais quitté les ateliers. À travers ses trois générations, le Berlingo de série a pleinement conservé cette vocation originelle : un véhicule polyvalent, capable de passer sans effort du transport d'objets volumineux aux longs voyages confortables en famille. Mais cette bulle de douceur n'était que le premier visage d'une offensive stylistique majeure. Pour découvrir une facette beaucoup plus extravertie de ce triptyque parisien, il faut se tourner vers le deuxième joyau de la bande : l'insouciant Coupé de Plage.





Berlingo coupé de plage : l'héritier spirituel de la Méhari en mode surfeur

Deuxième étape de notre voyage au Mondial de Paris 1996. Aux côtés du concept Berline Bulle et de sa silhouette protectrice, une déclinaison particulièrement festive et transgressive a immédiatement captivé les regards des visiteurs : le mémorable Berlingo Coupé de Plage.

Dessiné lui aussi par les équipes de Bertone, ce concept-car adoptait une silhouette unique de pick-up de loisirs, une architecture alors extrêmement rare sur les routes européennes mais déjà très populaire en Amérique du Nord. Avec ses lignes athlétiques et colorées, il évoquait subtilement l'univers de la compétition en s'inspirant du style de la célèbre ZX rallye-raid. Pourtant, sa véritable philosophie se tournait exclusivement vers la liberté et l'insouciance des vacances. Conçu pour séduire une clientèle jeune et adepte des sports nautiques, ce véhicule biplace se positionnait comme le digne héritier spirituel de la mythique Méhari, réinventé pour aborder sereinement le nouveau millénaire.

Ce prototype regorgeait de détails astucieux entièrement pensés pour la vie en plein air et la culture des surfeurs. Après avoir abaissé électriquement la lunette arrière, les occupants pouvaient profiter d'une vaste benne ouverte aménagée, équipée de deux véritables chaises de plage inclinables, idéales pour les bains de soleil impromptus. Le pavillon recevait quant à lui des barres de toit spécialement profilées pour arrimer des planches de surf. Pour parfaire cette ambiance estivale, des tablettes rabattables accueillaient les rafraîchissements tandis que des haut-parleurs extérieurs permettaient de diffuser la musique de la radio directement sur le sable. Même l'instrumentation jouait le jeu avec un tachymètre orné de motifs de vagues et d'aiguilles bleues.



Sous cette robe de plage se cachait une base technique éprouvée et dynamique, bien loin du simple modèle de salon non fonctionnel. Le Coupé de Plage empruntait effectivement le moteur essence de 1,8 litre de la Xantia, un bloc développant 103 chevaux qui lui permettait d'atteindre une vitesse de pointe tout à fait honorable d'environ 165 km/h. Bien qu'il n'ait jamais franchi le cap de la production en série, ce prototype reste, trente ans plus tard, le symbole d'une époque dorée où Citroën osait bousculer tous les codes avec une audace et une joie de vivre incomparables. Mais si le Coupé de Plage incarnait le rêve et l'évasion festive, le troisième et dernier volet de ce triptyque allait, lui, s'ancrer définitivement dans la réalité des foyers : le Grand Large.



Berlingo Grand Large, l'acte de naissance du ludospace

Si la Berline Bulle jouait la carte de l'extravagance citadine et le Coupé de Plage s'orientait vers les loisirs balnéaires, le troisième concept présenté au Mondial de Paris 1996, baptisé Berlingo Grand Large, s'impose comme la proposition la plus pragmatique et la plus cruciale pour l'avenir de la marque. C'est elle qui va donner naissance à une véritable révolution automobile : le ludospace.

Contrairement à ses deux acolytes de salon, le Grand Large ne cherche pas à dénaturer la silhouette originelle du Berlingo, mais plutôt à en sublimer immédiatement le potentiel familial. Revêtu d'une livrée jaune lumineuse et résolument optimiste, ce prototype abandonne définitivement tous les attributs classiques de la camionnette de livraison pour embrasser l'univers des voyages au long cours et des activités de plein air en famille.

Sur le plan visuel, ce prototype frappe par sa cohérence stylistique. Sa teinte solaire unie, appliquée jusqu'aux boucliers comme on le remarque sur sa silhouette épurée, gomme l'aspect purement fonctionnel du modèle d'origine pour lui donner une allure de grand break moderne et chaleureux. La transformation la plus radicale se situe pourtant à l'arrière : exit les deux portes battantes asymétriques de la version utilitaire, place à un grand hayon monobloc relevable. Cette innovation change fondamentalement l'usage quotidien du véhicule, offrant un accès maximal au coffre tout en protégeant efficacement les passagers des intempéries lors du chargement des bagages.

À bord, le concept met logiquement l'accent sur la convivialité et le confort de vie. L'habitacle héberge cinq vraies places confortables et



s'équipe de surfaces vitrées généreuses, complétées par un astucieux système de toit ouvrant partiel qui baigne l'espace de lumière naturelle. Cette approche lumineuse et aérée préfigure directement l'architecture des futurs aménagements intérieurs de la marque, notamment le célèbre toit Modutop qui fera les beaux jours des versions de série.

Le Grand Large annonce ainsi, avec seulement quelques mois d'avance, les lignes exactes du Berlingo Multispace commercialisé dès janvier 1997. En combinant le volume de chargement exceptionnel d'une fourgonnette à la douceur de conduite d'une berline, Citroën venait d'inventer une nouvelle façon de concevoir l'automobile de loisir. Ce concept démontrait que la polyvalence n'est pas un compromis technique, mais une promesse de liberté. Trente ans plus tard, alors que le modèle célèbre trois décennies de succès ininterrompu, le Grand Large reste le jalon fondateur de cette saga, celui qui a su transformer un excellent outil de travail en un compagnon de vie incontournable.

Citroën Berlingo 2 : La maturité d'une icône



Lorsque Citroën bouscule le paysage automobile en 1996 en inventant le concept de ludospace avec le premier Berlingo, la marque aux chevrons ne se contente pas de créer un nouveau segment, elle répond à un besoin fondamental de liberté, de simplicité et de polyvalence qui manquait cruellement aux familles et aux artisans. Douze longues et fructueuses années de carrière plus tard, au cours desquelles cette première mouture s'est imposée comme une référence incontournable de l'ingéniosité automobile, le défi de son remplacement s'avérait aussi crucial que complexe. Comment renouveler un mythe sans en altérer la philosophie originelle tout en l'adaptant aux exigences d'un marché en pleine mutation ? La réponse intervient au printemps 2008 avec la révélation de la deuxième génération du Berlingo, un véhicule qui choisit délibérément de pousser le concept initial beaucoup plus loin en s'appuyant sur une architecture technique profondément modernisée, délaissant définitivement ses gènes d'utilitaire rustique pour embrasser le confort et le dynamisme des berlines contemporaines.

Le saut générationnel : le style, l'espace et la maturité technique

Dès le premier regard, cette seconde génération affirme un changement de paradigme esthétique et structurel indéniable qui se traduit par une silhouette massivement valorisée et des proportions nettement revues à la hausse. Le nouveau venu affiche désormais une longueur totale de



La version XTR s'émancipe sur cette deuxième génération avec un style bien à elle.

4,38 mètres, ce qui représente un accroissement considérable de plus de 20 centimètres par rapport à son illustre prédécesseur, métamorphosant ainsi sa prestance sur la route tout en optimisant le volume utile habitable. Cette crise de croissance n'est pas le fruit du hasard, mais la conséquence directe d'un choix technique majeur : l'adoption de la plateforme technique de la Citroën C4 Picasso, de laquelle ce nouveau Berlingo est directement dérivé. En empruntant cette base moderne et rigoureuse, le ludospace réalise un pas de géant en matière de liaisons au sol, d'insonorisation et de sécurité passive, offrant ainsi une habitabilité optimale qui flirte désormais ouvertement avec les standards du segment des monospaces compacts.

À l'intérieur de l'habitacle, l'ingéniosité historique de la marque s'exprime avec une force renouvelée à travers des aménagements qui transforment chaque déplacement en une expérience de voyage unique. La grande révolution se situe au niveau de la rangée arrière, qui abandonne la traditionnelle banquette fractionnable au profit de trois véritables sièges indépendants de largeur identique, escamotables et extractibles, garantissant un confort individualisé à chaque passager et une flexibilité de chargement hors norme. Le sens pratique de Citroën s'illustre également par l'intégration d'une lunette arrière ouvrante de manière indépendante du hayon, un équipement particulièrement salvateur pour accéder facilement au coffre dans les espaces de stationnement restreints. Enfin, l'emblématique Modutop® bénéficie d'une refonte complète ; ce toit vitré multifonction baigne non seulement l'habitacle d'une clarté exceptionnelle, mais il intègre aussi de multiples rangements suspendus, des bouches d'aération individualisées et un double vitrage translucide, transformant le pavillon du véhicule en une véritable interface de confort et de convivialité.

Une carrière jalonnée d'audace : de la boue des sommets aux pavés parisiens

Le cycle de vie de cette deuxième génération va s'avérer d'une richesse exceptionnelle, rythmée par des innovations technologiques constantes et des séries spéciales mémorables qui vont entretenir l'intérêt du public tout au long de sa décennie de commercialisation. Dès l'année 2009, soucieux de répondre aux attentes des conducteurs épris d'évasion sans pour autant imposer le poids et le coût d'une transmission intégrale permanente, Citroën dote son ludospace du système Grip Control. Cette technologie antipatinage perfectionnée, associée à des pneumatiques adaptés, permet au véhicule d'affronter des conditions d'adhérence précaires avec une efficacité surprenante, qu'il s'agisse de neige, de boue ou de sable. Poursuivant sa quête d'innovation et anticipant les mutations énergétiques de l'industrie, le constructeur introduit dès 2013 une première déclinaison entièrement électrique destinée aux professionnels de la livraison urbaine, posant ainsi les jalons de la transition énergétique de la gamme.

Au printemps 2015, à l'occasion du prestigieux salon automobile de Genève, le Berlingo s'offre une cure de jouvence esthétique et technologique majeure pour consolider son leadership. Quelques jours seulement avant la révélation officielle de la version de grande série, Citroën choisit de piquer la curiosité des passionnés en dévoilant le spectaculaire Mountain Vibe Concept, une étude de style débordante d'optimisme et d'énergie, parée de renforts de carrosserie proéminents et d'accessoires graphiques colorés évoquant la topographie des massifs montagneux, invitant irrésistiblement à la découverte de la nature sauvage. L'année suivante, en 2016, l'histoire de la marque et la culture contemporaine se croisent de manière inattendue pour célébrer un



Une planche de bord nettement plus moderne pour cette deuxième génération et bourré de rangements.

double anniversaire historique : les 65 ans de la mythique 2CV fourgonnette et les 20 ans du Berlingo original. Pour sceller cet événement, Citroën s'associe au célèbre concept-store parisien Colette pour donner naissance à deux exemplaires uniques et hautement exclusifs : la 2CV fourgonnette Colette et le Berlingo Colette, d'authentiques collectors arborant une livrée épurée rehaussée du célèbre bleu de la boutique. En mars 2017, alors que la lignée Berlingo franchit le cap symbolique et vertigineux des 2,9 millions d'exemplaires assemblés depuis ses origines en 1996, la gamme franchit une ultime étape cruciale en proposant le Berlingo Multispace en version E-Berlingo Multispace, une déclinaison 100 % électrique dédiée aux familles qui vient parachever une offre zéro émission alors composée des C-Zero, E-Mehari et du Berlingo Electric utilitaire.

L'héritage d'un pionnier devenu référence absolue

En définitive, cette deuxième génération du Citroën Berlingo aura magistralement réussi sa mission en portant le concept originel vers des sommets de polyvalence et de raffinement technologique. Loin d'être un simple aménagement de l'existant, elle a su opérer une mutation profonde en se transformant davantage en un monospace familial accessible et convivial, une orientation stylistique et philosophique dont ses trois sièges arrière indépendants et ses prestations routières de premier ordre demeurent les plus fiers témoignages. Grâce à cette recette parfaitement calibrée, le Berlingo "2" connaîtra une carrière exceptionnellement longue et couronnée de succès, s'étalant sur une décennie entière et bénéficiant de deux restylages successifs qui lui auront permis de résister sereinement aux assauts d'une concurrence de plus en plus agressive. C'est avec les honneurs du marché et la reconnaissance unanime des Citroënistes qu'il cède finalement

sa place, au cours de l'année 2018, à une troisième génération chargée de perpétuer ce formidable héritage de liberté.

Un restylage concentré sur la face avant et l'apparition de LEDs en 2015



Citroën Berlingo 3 : l'accomplissement d'une référence

Lorsque l'année 2018 s'ouvre pour la marque aux chevrons, l'attente autour du renouvellement de son ludospace emblématique est particulièrement vive. C'est en effet en 2018 que le Berlingo se présente sous une troisième génération qui porte le concept à son paroxysme. Fort d'un héritage prestigieux initié en 1996 et confirmé en 2008, ce nouveau venu ne se contente pas de moderniser une formule à succès : il innove une nouvelle fois en dédoublant les faces avant des versions Van et VP, pour les différencier encore plus et accrocher davantage le Berlingo à la gamme VP qui, pour l'occasion, adopte le nouveau langage de style de la marque éterné par la troisième génération de C3. Avec ses projecteurs à deux étages, ses touches de couleur personnalisables et ses protections Airbump® situées en bas de porte, la version destinée aux particuliers affirme une vraie personnalité de voiture moderne, ludique et décalée, s'éloignant de l'image de l'utilitaire aménagé pour revendiquer son appartenance de plein droit à la gamme des véhicules particuliers Citroën.



Une maturité technique et une polyvalence poussées à l'extrême en 2018

En s'appuyant sur l'incroyable succès des générations précédentes, qui accumulaient déjà plus de 3,3 millions d'exemplaires produits à travers le monde, la mouture lancée en 2018 pousse très loin les prestations de confort, de technologie et de modularité. Pour concevoir ce modèle d'une polyvalence inégalée, les ingénieurs ont fait appel à une architecture hybride particulièrement judicieuse. La partie avant exploite la plateforme moderne EMP2, ce qui permet d'accourcir le porte-à-faux, de relever le capot et d'intégrer une direction assistée électrique bien plus manœuvrable en ville, tout en offrant l'accès à un arsenal impressionnant de dix-neuf aides à la conduite allant de l'affichage tête haute couleur au régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop. La partie arrière, quant à elle, reconduit une évolution de la plateforme précédente afin de préserver une capacité de charge exceptionnelle ainsi qu'une largeur optimale entre les passages de roues.

Pour la toute première fois de sa carrière, le Citroën Berlingo dédouble sa proposition de carrosserie afin de répondre avec exactitude aux contraintes de chaque foyer et de chaque professionnel. Il se décline ainsi en deux silhouettes représentées par la taille M, compacte et agile avec ses 4,40 mètres de longueur pour un empattement de 2,78 mètres, et la taille XL qui s'allonge jusqu'à 4,75 mètres grâce à un empattement porté à 2,97 mètres. Ces deux déclinaisons offrent le choix capital d'accueillir cinq ou sept personnes, les deux sièges escamotables et extractibles du troisième rang étant même montés sur glissières sur la version XL pour privilégier au choix l'espace aux jambes ou le volume du coffre.

À bord, l'esprit du programme Citroën Advanced Comfort règne en maître et transforme chaque déplacement en un moment de sérénité absolue. La modularité franchit un cap décisif grâce à l'adoption de trois sièges arrière individuels escamotables d'un simple geste via les commandes Magic Flat®, créant ainsi un plancher intégralement plat depuis le seuil de chargement. En combinant cette fonctionnalité avec l'escamotage du siège passager avant, la longueur de chargement atteint des valeurs record de 2,70 mètres sur la taille M et de 3,05 mètres sur la taille XL. Les capacités de coffre progressent d'ailleurs de manière spectaculaire pour atteindre 775 litres en version courte, l'accès restant grandement facilité par la présence d'une lunette arrière ouvrante très pratique dans les espaces restreints. L'habitacle se distingue également par son ingéniosité hors pair, proposant jusqu'à 28 espaces de rangement totalisant 186 litres de contenance. Parmi ces aménagements figure le pavillon multifonction Modutop® de nouvelle génération, qui associe un toit panoramique baigné de lumière à une arche translucide de rangement et un coffre de pavillon accessible depuis l'arrière. L'adoption de la technologie Airbag in Roof permet quant à elle de libérer un vaste espace fermé en haut du tableau de bord pour créer la boîte à gants réfrigérée Top Box.

Sous le capot, la génération 2018 brille par l'étendue de sa gamme de motorisations thermiques performantes et efficaces. L'offre essence s'appuie sur le bloc trois-cylindres turbocompressé 1.2 PureTech décliné en versions de 110 et 130 chevaux. Pour les grands rouleurs, l'offre diesel s'articule autour du quatre-cylindres 1.5 BlueHDi proposé en variantes de 75, 100 et 130 chevaux. Selon les configurations, ces blocs s'associent à des boîtes de vitesses manuelles à cinq ou six rapports, ou bien à la très

fluide boîte automatique à huit rapports EAT8, offrant ainsi un agrément de conduite typiquement Citroën avec un filtrage feutré des imperfections de la route.

Le restylage de 2023 et le rééquilibrage nécessaire de la gamme

Au début de l'année 2022, la marque prend une décision stratégique radicale sur le marché européen en arrêtant la commercialisation des versions thermiques destinées aux particuliers, ne proposant plus le Berlingo qu'en déclinaison 100 % électrique ë-Berlingo. Deux ans après n'être plus disponible qu'en électrique, le Berlingo reçoit un restylage majeur présenté à la fin de l'année 2023. Ce rafraîchissement esthétique colle le ludospace au tout nouveau langage de design de la marque, étreint par la quatrième génération de C3. On y découvre une face avant entièrement redessinée qui arbore le nouvel écusson ovale Citroën, encadré par une signature lumineuse très graphique composée de trois segments LED. Fidèle à son identité propre, la marque préserve toujours deux faces avant distinctes entre la version VP aux lignes plus valorisantes et la version utilitaire VU à la présentation davantage fonctionnelle.

À l'intérieur, ce restylage s'accompagne d'un bond technologique avec l'apparition d'un nouveau combiné d'instrumentation numérique, d'un grand écran tactile central de 10 pouces compatible sans fil avec Apple CarPlay et Android Auto, ainsi que des nouveaux sièges Citroën Advanced Comfort revêtus de mousses spécifiques à haute densité. Toutefois, sur le plan des motorisations, le contexte du marché évolue rapidement. D'abord relancé uniquement en électrique lors de la



présentation de ce restylage, le Berlingo rouvre finalement sa gamme aux moteurs essence et diesel sous la pression des attentes de la clientèle familiale et des professionnels. Les blocs thermiques Essence et BlueHDi font ainsi leur grand retour pour redonner au modèle toute sa polyvalence d'usage sur les longs parcours. Pour parfaire cette offre énergétique et répondre aux normes environnementales futures, la gamme devrait également accueillir une motorisation hybride dès 2027, combinant ainsi l'efficacité électrique au quotidien et la sérénité du thermique lors des déplacements au long cours.

Un potentiel intact pour reprendre la tête du marché

En dressant le bilan de cette saga moderne, force est de constater que Citroën avait frappé fort avec cette troisième génération de Berlingo prenant une large longueur d'avance sur la concurrence. Même renouvelés au fil des ans, les rivaux historiques n'ont jamais réussi à atteindre la synthèse idéale, la douceur de suspension et les qualités remarquables et nombreuses de cette génération hors norme. Cependant, celle-ci a été gâchée par les décisions de ne passer qu'en électrique en Europe, ce qui a temporairement éloigné une partie de la fidèle clientèle attachée à la polyvalence routière du ludospace. Heureusement, le retour de toutes les motorisations depuis quelques mois, couplé à l'arrivée prochaine de variantes électrifiées, devrait renverser la tendance et permettre à l'icône de retrouver la place dominante qu'elle n'aurait jamais dû quitter.



Le Berlingo reçoit depuis mi-2025 des moteurs essence et diesel en complément de l'électrique, en attendant l'hybride

Essai Citroën ë-C5 Aircross Grande Autonomie : le SUV convaincant

L'histoire de la marque aux chevrons s'est toujours écrite à travers le prisme de l'audace stylistique et d'un confort souverain, une philosophie immuable qui trouve aujourd'hui une nouvelle résonance avec l'arrivée du Citroën C5 Aircross de deuxième génération. Désormais établi comme le véritable porte-drapeau de la gamme depuis le retrait de la grande berline C5 X, ce grand SUV familial franchit un cap historique en embrassant une stratégie d'électrification totale, pensée pour répondre aux exigences de notre époque.

Si la gamme s'ouvre de manière pragmatique avec la motorisation hybride de 145 chevaux pour séduire un large public, ce sont les déclinaisons entièrement électriques, badgées ë-C5 Aircross, qui incarnent la véritable vitrine technologique du constructeur. Jusqu'à présent, les acheteurs devaient se contenter de la version dite Autonomie Confort, forte d'une batterie déjà respectable offrant quelque 520 kilomètres de liberté selon le cycle d'homologation.



Mais pour franchir les frontières et convaincre les grands voyageurs ou les flottes d'entreprises, Citroën vient d'ouvrir les carnets de commandes de sa variante la plus attendue : la version Grande Autonomie, qui promet d'atteindre le cap symbolique des 680 kilomètres d'autonomie. Alors que le marché des véhicules électriques arrive à maturité en ce début d'année 2026, cette exécution coiffant la gamme tient-elle toutes ses promesses lorsqu'on l'isole sur de longues distances ? Pour le découvrir, je me suis installé à son volant pendant deux semaines complètes, analysant chaque recoin de ce salon roulant pour vous livrer un verdict sans concession.

Style extérieur : une silhouette sculptée entre maturité et efficacité aérodynamique

Pour comprendre la rupture esthétique opérée par cette deuxième génération du grand SUV familial, il est nécessaire de jeter un regard en arrière, vers la première mouture commercialisée dès 2018. À l'époque, le C5 Aircross s'était imposé sur le marché grâce à des lignes tout en rondeurs, des formes douces et rassurantes agrémentées des fameux éléments de protection latérale, les Airbumps, qui constituaient une véritable signature visuelle. C'était une proposition à contre-courant du marché, prouvant qu'un véhicule haut sur pattes n'avait pas besoin d'afficher des traits agressifs ou outranciers pour asseoir sa personnalité au milieu de la circulation.

Avec cette nouvelle génération, les équipes du design ont manifestement choisi de faire évoluer la posture du véhicule en injectant une dose de dynamisme et de rigueur géométrique. Les lignes se font désormais beaucoup plus tendues, éliminant ce côté parfois jugé trop

mou ou horizontal qu'on pouvait reprocher à l'ancien modèle lors de sa fin de carrière. La face avant, particulièrement verticale et expressive, accueille le nouveau logo ovale de la marque au centre d'une calandre pleine, spécifique à cette version électrique, encadrée par une signature lumineuse minimaliste et technologique.

Pour autant, j'ai le plaisir de constater que Citroën a su préserver sa singularité en évitant de sombrer dans l'agressivité excessive de ses concurrents directs, au premier rang desquels figurent le Peugeot E-3008 ou le Hyundai Tucson. Le dessin global conserve une simplicité bienvenue, faite de volumes lisses et de surfaces épurées qui confèrent au véhicule une élégance statutaire sans fioritures inutiles.

La véritable démonstration stylistique se situe cependant sur la partie arrière, où le dessin des lignes s'allie intimement aux impératifs des ingénieurs de l'air. Le C5 Aircross y déploie ses nouveaux feux baptisés Light Wings, dont la structure en relief intègre des ailettes très travaillées. Cet appendice n'est pas qu'une simple coquetterie visuelle puisqu'il a été développé en soufflerie pour guider le flux d'air, optimiser la traînée aérodynamique et grappiller de précieux kilomètres d'autonomie sur les voies rapides, un domaine où chaque détail compte lorsque l'on voyage en électrique.

Style intérieur : un habitacle chaleureux aux aspects pratiques contrastés

En ouvrant la portière de notre modèle d'essai, configuré dans la finition haut de gamme Max, je découvre un environnement qui rompt immédiatement avec la monotonie des intérieurs sombres de la

production automobile actuelle. Cet habitacle clair doit sa luminosité à l'ambiance optionnelle Hype Grey, facturée au tarif de 1 180 € dans le catalogue du constructeur. Bien que la sellerie bleue proposée de série apporte une indéniable touche de modernité et une perception très premium, ma préférence personnelle va nettement vers cette déclinaison grise et lumineuse.

Les matériaux clairs qui habillent la planche de bord et les contre-portes participent activement à transformer l'espace intérieur en un salon accueillant et chaleureux, une atmosphère feutrée qui correspond parfaitement à la philosophie historique de la marque, résumée par sa célèbre maxime : une sérénité totale dans un confort absolu. L'intégration des écrans numériques, notamment la grande dalle centrale tactile qui regroupe toutes les fonctions d'infodivertissement, se fond harmonieusement dans ce décor épuré.

L'ergonomie au quotidien et la vie à bord

En se penchant sur l'aspect purement fonctionnel de cette console centrale redessinée, quelques détails viennent malheureusement tempérer l'enthousiasme initial. Les ingénieurs ont eu la bonne idée d'intégrer un emplacement dédié à la recharge par induction de notre smartphone,

positionné idéalement à portée de mains du conducteur. À l'usage, cet emplacement révèle un défaut d'isolation thermique assez agaçant. Lors de mes sessions de conduite estivales, sous de fortes chaleurs extérieures, le téléphone mobile a tendance à accumuler les calories dégagées à la fois par le rayonnement du soleil à travers le pare-brise et par le processus de charge sans fil. Ce manque cruel de ventilation de la zone conduit rapidement le smartphone à une surchauffe critique, allant jusqu'à provoquer son extinction automatique par sécurité, coupant net la navigation GPS au milieu d'un itinéraire.



Un autre bémol ergonomique s'invite au moment de décharger les bagages. En m'approchant de la poupe du véhicule, j'ai constaté que l'amplitude d'ouverture du hayon motorisé s'avère insuffisante et singulièrement basse. Malgré mon gabarit moyen d'un mètre soixante-quinze, la traverse supérieure du coffre se positionne à une hauteur limite qui impose une vigilance de tous les instants sous peine de s'y cogner la tête lors du chargement des objets encombrants. C'est un point sur lequel les futurs acquéreurs devront se montrer particulièrement attentifs lors des visites en concession.

Une révolution de la modularité à l'arrière

Pour les passagers installés à l'arrière, cette deuxième génération du C5 Aircross marque un tournant philosophique majeur qui ne manquera pas de faire réagir les puristes de la marque. Le grand SUV aux chevrons tire en effet un trait définitif sur les trois sièges arrière individuels, coulissants et escamotables qui faisaient la réputation de modularité de la première version. En lieu et place, Citroën a choisi d'implanter une banquette plus conventionnelle, dont les dossiers se rabattent selon une découpe moderne en 40-20-40.

Si l'on perd la possibilité de moduler chaque assise de manière indépendante, le gain en matière de confort pur est immédiat. Cette banquette se montre d'un moelleux remarquable, offrant un excellent soutien latéral qui faisait parfois défaut aux anciens sièges séparés. L'habitabilité globale profite pleinement de l'utilisation de la nouvelle plateforme technique STLA Medium développée par le groupe Stellantis, permettant d'allonger l'empattement pour atteindre désormais 2 mètres 78.



Une habitabilité arrière généreuse pour le C5 Aircross avec beaucoup d'espace pour les jambes des passagers

L'espace dévolu aux genoux des passagers progresse ainsi de 5 centimètres par rapport à la précédente génération, rejoignant les valeurs généreuses de la berline C5 X. L'autre excellente surprise concerne la garde au toit, qui a été augmentée de près de 7 centimètres comparativement au premier C5 Aircross, garantissant aux grands gabarits de voyager sans aucune sensation de confinement. Pour parfaire cette invitation au voyage, les dossiers de la banquette sont inclinables jusqu'à un angle de 33 degrés, une inclinaison idéale pour permettre aux enfants comme aux adultes de se reposer sereinement pendant les longs trajets autoroutiers.



Il faudra bien faire attention lorsque le hayon est ouvert : sa hauteur est limitée.

En ouvrant la soute, on découvre un volume de coffre particulièrement généreux affichant 651 litres de capacité. Ce volume présente l'immense avantage de rester strictement identique, que l'on opte pour une motorisation thermique, hybride ou, comme ici, entièrement électrique, un véritable tour de force architectural à mettre au crédit de la plateforme.

Cependant, au milieu de cet espace de chargement idéal pour les départs en vacances, on ne peut que regretter une omission surprenante de la part des concepteurs du véhicule. Citroën n'a pas jugé utile de concevoir un double fond ou un bac de rangement adapté sous le plancher principal pour y loger les volumineux câbles de recharge. Ces derniers sont donc condamnés à traîner au milieu des bagages et des sacs, réduisant d'autant la capacité utile au quotidien et imposant de manipuler des câbles potentiellement sales directement dans l'espace réservé aux affaires personnelles.

Au volant : une sérénité mécanique convaincante

L'électrification du paysage automobile français s'accélère de manière spectaculaire en ce début d'année, les immatriculations de modèles 100% électriques se rapprochant désormais de la barre des 30% de parts de marché globales. Cette mutation profonde des habitudes d'achat profite pleinement au C5 Aircross, qui voit déjà un quart de ses volumes de ventes s'effectuer via sa déclinaison électrique Autonomie Confort. L'introduction récente de cette version Grande Autonomie devrait sans

aucun doute permettre à la marque d'amplifier cette dynamique commerciale, tout particulièrement sur

le canal des flottes d'entreprises et des clients professionnels, dont la transition énergétique est massivement encouragée et encadrée par les réglementations fiscales du législateur. La question qui se pose naturellement lorsque l'on prend les commandes est de savoir ce que vaut réellement cette version sur l'asphalte, elle qui promet 160 kilomètres de tranquillité supplémentaire par rapport à la petite batterie.

Un moteur à la puissance feutrée

Sur le plan purement technique, ce Citroën ë-C5 Aircross Grande Autonomie reçoit une évolution de son moteur électrique synchrone à aimants permanents, dont la puissance maximale est portée à 230 chevaux, soit un gain de 20 chevaux par rapport à la version d'accès qui culmine à 210 chevaux. Je dois admettre que, dans la réalité du quotidien, cet écart de cavalerie ne se ressent absolument pas au volant. La caractéristique fondamentale des motorisations électriques résidant dans leur capacité à délivrer la totalité de leur couple et de leur puissance de manière instantanée, les 20 chevaux de différence s'effacent totalement et s'avèrent imperceptibles lors des phases d'accélération courantes.

Toujours est-il qu'avec une puissance totale de 230 chevaux, le grand SUV tricolore affiche une belle santé mécanique. Malgré une masse coquette affichée à 2 246 kilogrammes sur la balance, ce qui représente une soixantaine de kilos supplémentaires par rapport à la version dotée de la petite batterie, les performances globales se révèlent plus que satisfaisantes. Elles permettent de s'insérer avec aisance dans le flot de la circulation, d'effectuer des dépassements sécurisants et de maintenir les

vitesse réglementaires sans la moindre difficulté, quelles que soient les conditions de déclivité de la route ou le niveau de charge de la batterie.

Il convient toutefois de préciser que la gestion électronique du véhicule propose trois modes de conduite distincts, baptisés Confort, Normal et Sport. Pour disposer de la totalité des 230 chevaux sous la pédale de droite, il est impératif de basculer sur le mode Sport, les modes Confort et Normal limitant volontairement la puissance disponible pour préserver l'énergie de la batterie. J'ai pu observer une véritable divergence de comportement entre le mode Sport et le mode Normal : le premier transfigure la réactivité de l'accélérateur en offrant des relances nettement plus vives, des reprises dynamiques et une agilité surprenante qui fait plaisir à voir, même si ce C5 Aircross ne revendique, par nature, aucune prétention sportive.

L'épreuve de la ville : agilité et visibilité au quotidien

Bien que sa longueur en hausse le destine naturellement aux grands espaces, c'est en milieu urbain que j'ai d'abord souhaité mettre à l'épreuve ce grand SUV familial. Dès les premiers tours de roue dans les rues encombrées, le C5 Aircross abat des cartes maîtresses qu'on n'attendait pas forcément de la part d'un gabarit si généreux. La première bonne surprise provient de sa conception même : le véhicule est doté de surfaces vitrées particulièrement généreuses, une rareté à une époque où la tendance esthétique impose des ceintures de caisse très hautes et des vitrages réduits. Cette architecture lumineuse lui permet d'offrir une excellente visibilité sur le trafic environnant, les cyclistes ou les piétons, ce qui s'avère extrêmement appréciable et

rassurant lors des changements de file ou aux intersections complexes.

De plus, les ingénieurs de la marque ont configuré une direction assistée électrique caractérisée par une très grande souplesse à basse vitesse, tout en restant assez directe. Associée à un diamètre de braquage contenu à 10,93 mètres entre trottoirs, cette douceur de direction permet de manœuvrer le lourd SUV avec une facilité déconcertante dans les parkings souterrains ou lors des demi-tours dans les ruelles étroites, d'autant que la visibilité vers l'avant est facilitée par la position de conduite dominante.

Pour parfaire ses aptitudes urbaines et éviter les frottements de carrosserie désagréables, notre finition Max se dote d'un système de caméras offrant une vision périphérique à 360 degrés. Bénéficiant d'une très haute définition d'affichage sur l'écran central, ce dispositif permet d'appréhender la ville et les créneaux serrés avec beaucoup de décontraction, complétant idéalement la panoplie d'aides à la conduite.

Une grande batterie pour une autonomie autoroutière maîtrisée

Le cœur de cette version Grande Autonomie repose dans ses soubassements, sous la forme d'un pack de batteries dont la capacité utile est portée à 97 kWh, contre 73 kWh pour la version inférieure. C'est cette importante réserve d'énergie qui permet d'afficher fièrement une autonomie homologuée à 680 kilomètres, plaçant le véhicule parmi les propositions les plus endurantes de sa catégorie. Pour situer sa performance, son cousin technique le Peugeot E-3008 revendique 701 kilomètres en affichant une longueur inférieure de 15 centimètres, tandis

que le plus imposant E-5008 se contente de 660 kilomètres avec la même batterie.

Les amateurs de production locale apprécieront le fait que cet accumulateur est fabriqué en France, issu des chaînes de production de la coentreprise ACC implantée sur le site de Billy-Berclau / Douvrin. Le moteur électrique sortant lui aussi des usines françaises et l'assemblage final du véhicule étant réalisé dans l'Hexagone, ce nouveau C5 Aircross peut légitimement revendiquer une origine de fabrication française



Une recharge qui monte jusqu'à 160 Kw

flatteuse pour l'industrie nationale. D'un point de vue purement chimique, cette batterie fait appel à la technologie NMC (Nickel-Manganèse-Cobalt), un choix technique performant qui impose néanmoins quelques règles de bon sens au quotidien : pour éviter une dégradation prématurée des cellules, il est fortement conseillé de limiter la charge quotidienne à 80%, la recharge complète à 100% devant être sagement réservée pour les veilles de grands départs en vacances.

Ayant eu le privilège de conserver ce C5 Aircross pendant quinze jours complets à l'essai, j'ai choisi d'orienter mes tests d'autonomie de manière intensive sur les voies rapides et l'autoroute, un terrain de jeu qui constitue traditionnellement le point faible des véhicules électriques en raison de la résistance de l'air. En effet, avec une telle réserve d'énergie, mener des tests approfondis sur le réseau secondaire ou en ville n'aurait pas présenté un grand intérêt, tant l'autonomie y est surdimensionnée : pour les trajets du quotidien professionnels et personnels, une seule recharge hebdomadaire suffit amplement à couvrir les besoins de la semaine.

C'est donc à la vitesse réglementaire de 130 km/h, au milieu des flux de grands départs, que mes mesures ont été réalisées. Sur un parcours autoroutier exigeant de plus de 500 kilomètres, j'ai constaté une consommation moyenne stabilisée à 18,5 kWh aux 100 kilomètres. D'un point de vue purement mathématique, cette excellente efficacité énergétique permet d'envisager des relais sereins de près de 370 kilomètres réels entre deux sessions de recharge, en exploitant la plage d'utilisation recommandée par les constructeurs, c'est-à-dire en arrivant à la borne avec 10% de charge restante et en repartant une fois le seuil des 80% atteint.

Cette consommation parfaitement maîtrisée sur longue distance transforme radicalement l'expérience du voyage au long cours : la perspective des traversées nationales ou des trajets estivaux vers les lieux de vacances s'envisage en toute tranquillité, puisqu'il ne faudra planifier que deux, voire trois arrêts maximum pour traverser la France de part en part.

Les réalités de la recharge sur borne rapide

Alors que l'attention des acheteurs se focalise trop souvent de manière exclusive sur les chiffres d'autonomie théorique, l'expérience montre que le véritable nerf de la guerre de la mobilité électrique réside dans la vitesse de recharge et dans la capacité de l'architecture technique à accepter de fortes puissances de manière constante. Sur ce point, la fiche technique de Citroën annonce une puissance de charge maximale de 160 kW en courant continu, promettant de réaliser l'exercice du 20% à 80% en un temps contenu de 30 minutes.

Pour parvenir à réitérer cette performance lors de mes différents arrêts sur les aires d'autoroute, j'ai dû veiller scrupuleusement à activer, via le menu Énergie de l'interface centrale, la fonction de préconditionnement thermique de la batterie, et ce au moins trente minutes avant l'heure estimée de l'arrêt. Lorsque cette opération de mise à température des cellules est respectée, la courbe de charge se montre excellente. Bien que je n'aie jamais réussi à observer le pic théorique des 160 kW sur les bornes de recharge rapide à haute puissance, la recharge s'est stabilisée de manière très régulière autour de 140 kW pendant une majeure partie de la session, garantissant un temps de pause conforme aux promesses du constructeur.

On peut toutefois regretter, à ce niveau de gamme et face à une batterie d'une telle capacité, que le groupe Stellantis n'ait pas franchi le pas technologique d'adopter une architecture électrique sous une tension de 800 Volts. Cette technologie, déjà exploitée par plusieurs concurrents asiatiques ou premium, aurait permis d'abaisser encore significativement le temps d'immobilisation à la borne, un argument de poids pour les utilisateurs les plus pressés.

Le comportement routier : le confort légendaire face au défi du poids

Depuis le retrait de la circulation de la grande berline C5 X, le C5 Aircross assume pleinement le rôle de navire amiral de la marque aux chevrons. À ce titre, il se trouve investi d'une mission sacrée : porter le confort de roulement, qui fait partie intégrante du patrimoine génétique de Citroën, à un niveau d'excellence absolue. Force est de reconnaître que le grand SUV s'acquitte de cette tâche de fort belle manière.

Malgré les contraintes physiques évidentes imposées par l'embonpoint de cette version électrique et de sa lourde batterie, le C5 Aircross parvient à délivrer un niveau de confort routier assez bluffant au quotidien. La douceur de fonctionnement du moteur électrique s'associe à merveille au travail des suspensions à Butées Hydrauliques Progressives pour lisser littéralement le bitume, parvenant à rendre les petites imperfections, les raccords de chaussée et les ondulations de la route quasiment imperceptibles pour les occupants.

Quelques nuances subtiles doivent cependant être apportées à ce tableau idyllique. Lorsque le véhicule rencontre de grosses irrégularités cassantes, telles que des saignées profondes ou des plaques d'égout

proéminentes, l'importante masse suspendue se rappelle au bon souvenir du conducteur. Le train arrière a alors tendance à réagir de manière un peu plus sèche, générant de légères remontées vibratoires dans l'habitacle. Le confort global perd ainsi un soupçon de ce côté totalement feutré et "tapis volant" que peut offrir, par exemple, la version hybride rechargeable, nettement plus légère de quelques centaines de kilos. Le poids demeure le principal ennemi de la souplesse absolue, mais le résultat reste d'un niveau remarquable.



Des feux arrière toujours aussi originaux et distinctifs

En contrepoint de cette infime perte de moelleux sur les gros chocs, il est juste de souligner les progrès considérables réalisés par les ingénieurs châssis en matière de dynamisme pur par rapport à la première génération. Le C5 Aircross de 2018 excellait dans le confort en ligne droite mais pouvait rapidement se montrer pataud, lourd et sujet à d'importants mouvements de caisse dès que le profil de la route se faisait sinueux. Il faut saluer le travail de développement effectué sur cette deuxième génération : le SUV aux chevrons réussit le tour de force de préserver son confort de premier ordre tout en y associant un surcroît de rigueur et de dynamisme très appréciable. Le plaisir ressenti au volant s'en trouve nettement grandi ; s'il ne transforme pas le lourd familial en engin sportif — ce qui serait un contresens total par rapport à sa vocation première —, le contrôle du roulis est désormais suffisamment verrouillé pour enchaîner les virages de montagne avec une belle sérénité, même si l'inclinaison de la carrosserie reste logiquement perceptible lors des appuis prononcés.

Conclusion : le juste choix de la maturité électrique

Au terme de ces deux semaines passées en sa compagnie, le constat s'impose de lui-même : le nouveau Citroën C5 Aircross de deuxième génération est une voiture particulièrement bien née, une réussite globale qui explique sans difficulté sa présence sur la troisième marche du podium des ventes de son segment depuis le début de l'année civile. L'ensemble des motorisations qui composent la gamme affiche une belle cohérence, mais cette déclinaison Grande Autonomie de 97 kWh qui coiffe magistralement le catalogue se révèle être la proposition la plus aboutie pour quiconque souhaite s'affranchir définitivement des contraintes de la mobilité électrique.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

• Dimensions :

Longueur :	4m652
Largeur :	1m936
Hauteur :	1m69
Empattement :	2m784

• Moteur :

Type :	Électrique
Puissance :	170 Kw soit 230 ch
Puissance (Adm) :	7 CV

• Batterie :

Type :	NMC
Capacité:	104 (brut) / 97 (nette)

• Temps de charge : (de 20 à 80%)

Wallbox :	9 h (monophasé 9.4 Kw) 6h30 (triphasé 11Kw)
Borne apide :	27 mn

• Poids :

2 246 kg

• Autonomie :

680km (cycle combiné WLTP)
879 km en ville



Personnalité sans exubérance : le charme du C5 Aircross

En offrant une autonomie théorique de 680 kilomètres et en autorisant des étapes autoroutières réelles de près de 370 kilomètres d'une seule traite entre deux recharges, ce ë-C5 Aircross efface d'un trait de plume la fameuse peur de la panne sèche qui paralyse encore de nombreux acheteurs potentiels. Extrêmement confortable, généreux pour les passagers, doté d'une habitabilité de premier plan et fort d'une identité esthétique affirmée qui évite l'exubérance agressive de la concurrence, cette nouvelle mouture coche méthodiquement toutes les bonnes cases du véhicule familial moderne.

Le constructeur enfonce définitivement le clou en conservant le sens des réalités économiques à l'heure de signer le bon de commande. Affichée au tarif de 50 990 € dans notre configuration d'essai haut de gamme Max, cette version Grande Autonomie se positionne environ 4 000 € moins cher que son cousin technique le Peugeot E-3008 doté des mêmes caractéristiques mécaniques. Pour les familles ou les professionnels à la recherche d'un grand véhicule électrique capable de voyager au bout du monde dans un confort de salon, ce choix s'impose comme une évidence hautement rationnelle, pragmatique et particulièrement séduisante.

Essai Citroën ë-C3 Aircross Grande Autonomie : 100 km qui changent tout



Depuis son lancement il y a déjà un peu plus d'un an, le Citroën C3 Aircross s'est installé dans le paysage automobile à travers une offre tri-énergie inédite : essence, hybride et électrique. Sur cette dernière, l'autonomie initiale, fixée à 300 km tout ronds, pouvait toutefois freiner les ardeurs des familles désireuses de s'évader au-delà des barrières urbaines. Consciente de cet enjeu crucial, la marque a rapidement corrigé le tir en déclinant une version baptisée "Grande Autonomie", forte de 400 km WLTP grâce à une batterie plus généreuse. Ces 100 kilomètres supplémentaires font-ils toute la différence au quotidien lorsqu'on voyage en famille ? Voici mon verdict détaillé après quinze jours d'essai.

Design extérieur : Une mutation stylistique radicale et assumée

Un vrai look de SUV baroudeur

Pour cette deuxième génération de C3 Aircross, Citroën a opéré un virage à 180 degrés. Les équipes de l'ingénierie et du design ont cherché à concevoir un authentique SUV, rompant de manière définitive avec les lignes plus douces et typées "monospace" du premier opus. Le résultat visuel est sans équivoque : avec une garde au sol généreuse s'élevant à 20 cm et une stature résolument massive, le SUV urbain de la marque aux chevrons en impose, assurément. Mais derrière cet aspect volumique et baroudeur, qui adopte les nouveaux codes esthétiques initiés par le concept-car Oli, il propose un habitacle pensé comme un écrin où règnent en maîtres l'espace et la lumière.

Inutile de vous refaire la présentation statique complète du C3 Aircross, chacun de vous le connaît déjà bien depuis sa révélation officielle. Toujours est-il que le fait de vivre 15 jours consécutifs avec lui, de le garer dans la rue, de le charger et de l'observer sous toutes les lumières du jour me permet de mieux le comprendre et de décrypter précisément ce que la marque a cherché à faire. Indiscutablement, Citroën a voulu assumer de faire un SUV, un vrai SUV urbain et familial au sortir de la première génération.

On se retrouve donc face à un style de vrai baroudeur doté d'ailerons bien généreuses et géométriques qui me plaisent beaucoup. Le véhicule

affiche une vraie stature de SUV à la personnalité affirmée, mais il réussit le tour de force de le faire sans en faire trop, sans aucune exagération ostentatoire. J'aime la façon dont les équipes du design ont réussi à donner ce vrai look de baroudeur, avec un caractère différenciant et immédiatement identifiable dans la circulation, sans jamais tomber dans

les délires de style surchargés de certaines marques concurrentes.

Avec son pavillon parfaitement plat et son arrière très vertical, le C3 Aircross va directement au but et indique clairement à quiconque le regarde que l'intérieur est vaste. Si cet aspect volumique est évident au premier coup d'œil, il n'en est pas massif pour autant : pour moi, c'est une réussite sur le coup.

L'effet "Bright Blue" et l'exclusivité de la série Collection

Cette prestance visuelle franchit un nouveau cap grâce aux évolutions chromatiques introduites récemment au catalogue du constructeur. Elle faisait déjà des merveilles sur la petite C3 citadine, elle en fait tout autant sur le grand frère C3 Aircross ! "Elle", c'est la nouvelle teinte de carrosserie Bright Blue qui

fait son entrée officielle depuis le mois d'avril.

Comme sur la C3, cette couleur bleue confère énormément d'élégance au C3 Aircross, magnifiée ici par les spécificités cosmétiques propres à notre modèle d'essai, la série spéciale Collection. En combinant ce bleu lumineux avec un pavillon peint en noir et les fameux Color Clips habillés de la nuance "Rouge André", on obtient un SUV qui gagne radicalement



en prestance et en distinction. Cette combinaison lui réussit à merveille.

De plus, cette version Collection se distingue par des stickers spécifiques apposés graphiquement sur l'aile arrière et sur les bas de portes, ce qui donne une personnalité encore renforcée au C3 Aircross et lui permet de prendre visuellement de la distance par rapport à la citadine C3.

Habitacle et dimensions : Un SUV qui sait recevoir sa famille

Une habitabilité record sur le segment

Promettant sur le papier une vaste habitabilité, le C3 Aircross tient magistralement parole dès l'ouverture des larges portières. Celles-ci donnent accès à un intérieur clair, hyper spacieux mais surtout extrêmement lumineux et chaleureux. Avec certitude, le petit SUV Citroën — pas si petit que cela d'ailleurs puisqu'il s'étire désormais sur 4,39 mètres de long — sait recevoir et offre à chacun des occupants beaucoup d'espace, de confort et un immense sentiment de bien-être.

De mon côté, je reste épaté par l'espace aux genoux à l'arrière. Il est tellement généreux que mes jambes peuvent quasiment être allongées, d'autant que les pieds peuvent se glisser sans aucun effort sous les sièges avant. C'est une véritable performance architecturale que nous livre ici la marque, fruit de l'utilisation de la nouvelle plateforme multi-énergie Smart Car, optimisée au millimètre près.



Le C3 Aircross face à la concurrence : Les chiffres clés de l'habitabilité

Pour bien mesurer l'ampleur du travail accompli, il suffit de confronter les mesures du C3 Aircross aux valeurs du marché et à la concurrence directe:

- Espace aux genoux à l'arrière : Il est supérieur de 8 cm à la moyenne du marché des SUV urbains. C'est une vraie leçon donnée au Dacia Duster, dont l'espace aux genoux est inférieur de 7,4 cm à celui du SUV Citroën !
- Comparatif avec l'ancienne génération : Le gain se montre tout simplement sans mesure avec le modèle remplacé. La largeur aux coudes progresse de manière spectaculaire, affichant respectivement 5 cm de plus à l'avant et 7,6 cm de plus à l'arrière !
- Volume de coffre du Citroën C3 Aircross : Il propose 460 litres de chargement sous tablette. Fait remarquable pour un véhicule électrique, ce volume est strictement identique pour toutes les motorisations (essence, hybride et électrique), la batterie étant logée astucieusement dans le plancher.

Au quotidien, le volume de la soute se montre bien carré, bien rectiligne et donc parfaitement exploitable lors des départs en vacances. On attribuera un très bon point pour la planche de coffre amovible permettant d'obtenir un seuil de chargement rigoureusement plat. Pratique, cette planche peut se glisser en un tour de main tout au fond du coffre pour dégager instantanément la totalité du volume de chargement disponible.

Le seul reproche que je peux lui faire dans ce domaine concerne l'absence flagrante de rangement dédié pour les câbles de recharge. Le

câble Mode 3 pour les bornes publiques et le câble de recharge pour prise domestique viennent ainsi se balader et prendre de la place directement au milieu des bagages, ce qui s'avère agaçant à l'usage.

L'ambiance Collection : Le bleu s'invite à bord

À l'intérieur, la série Collection bénéficie d'un traitement exclusif avec un habitacle en partie recouvert de bleu. C'est là aussi du plus bel effet. Ce choix esthétique vient apporter à l'ensemble de l'habitacle un sentiment haut de gamme bienvenu, même si la clarté absolue et le côté profondément chaleureux de l'ambiance claire de la finition Max classique peuvent parfois manquer.

Dans cette configuration, le bandeau central de la planche de bord, les assises et dossiers des sièges ainsi que les accoudoirs latéraux sont recouverts d'un tissu bleu texturé. Il apporte beaucoup de cachet visuel, gomme les plastiques rigides inhérents au segment et donne au C3 Aircross un aspect nettement plus valorisant. Une pure réussite ergonomique et visuelle.





En conclusion sur le style et la vie à bord

En conclusion, avec cette deuxième génération, Citroën a cherché à faire de son C3 Aircross un vrai SUV, à la personnalité forte tout en restant résolument familial, offrant l'espace à bord le plus généreux de tout son segment. Certes, le style extérieur assume pleinement cet aspect très volumique nécessaire pour maximiser l'espace habitable, mais les équipes de design sont parvenues à le rendre très harmonieux et valorisant. Enfin, malgré un tarif bien plus accessible que la concurrence, il reste flatteur à l'œil, montrant que la marque a su faire des économies intelligentes sur la partie non directement visible des clients. C'est un bon point à souligner.

Au volant : Enfin une auto à la hauteur des attentes

À son lancement, le ë-C3 Aircross se contentait de reprendre l'ensemble moteur et batterie de la citadine C3, à savoir un moteur électrique de 113 chevaux associé à une batterie de 44 kWh, limitant son autonomie à 300 km en cycle homologué. Depuis, Citroën a judicieusement enrichi sa gamme en ajoutant cette nouvelle version dotée d'une batterie de 54 kWh, portant l'autonomie théorique à 400 km. La marque propose ainsi deux déclinaisons distinctes pour répondre au mieux aux besoins réels et variés de ses clients.

Moteur : Une puissance suffisante au quotidien

L'avantage immédiat et indéniable des moteurs électriques réside dans le fait que le couple maximal est constamment présent, dès le premier tour de roue, rendant inutile la course à la forte puissance. Ainsi, armé de ses 113 chevaux, le ë-C3 Aircross Grande Autonomie dispose d'une puissance amplement suffisante pour s'insérer sans stress dans la circulation et rouler sereinement aux vitesses réglementaires, quelles que soient les conditions de circulation ou le relief de la route.

Ce n'est évidemment pas un foudre de guerre, ni un véhicule à vocation sportive, mais ce n'est absolument pas ce qu'on lui demande. Le moteur n'a aucune peine à mouvoir les 1 607 kilos à vide du C3 Aircross et propose des reprises sécurisantes pour dépasser ou s'engager sur les voies rapides.

Batterie : 10 kWh de plus qui changent absolument tout

Contrairement à la version "Autonomie Confort" de 44 kWh, cette version Grande Autonomie du C3 Aircross dispose d'une batterie d'une capacité brute de 54 kWh. L'avantage technique majeur de cette batterie réside

dans sa chimie LFP (Lithium Fer Phosphate). Contrairement aux batteries de type NMC (Nickel Manganèse Cobalt) qui équipent la majorité des SUV concurrents et qui ne doivent être rechargées qu'à 80 % au quotidien pour éviter une dégradation prématurée, la chimie LFP encaisse sans broncher des recharges répétées à 100 %.

Cela donne un avantage direct et concret au C3 Aircross : vous disposez d'un gain d'autonomie réelle de 20 % au quotidien par rapport à un véhicule NMC de capacité équivalente que l'on préserve. C'est loin d'être négligeable à l'usage.

Cependant, si la batterie est physiquement plus grande, cette augmentation de capacité n'est pas la seule explication derrière le passage aux 400 km d'autonomie. En effet, spécifiquement sur cette version Grande Autonomie, le C3 Aircross bénéficie d'optimisations techniques poussées en matière d'efficacité :

- Une pression de gonflage des pneumatiques spécifique pour réduire la résistance au roulement.
- Une garde au sol abaissée de 10 mm par rapport aux versions thermiques afin de diminuer la traînée aérodynamique.
- Un spoiler avant au dessin spécifique, lui aussi sculpté pour mieux orienter les flux d'air sous le châssis.

C'est cet ensemble de petits détails cumulés qui concourt à optimiser le fameux coefficient aérodynamique et à porter l'autonomie à la barre symbolique des 400 km.

Consommation : Une très bonne moyenne réelle

On le sait pertinemment aujourd'hui : sur une voiture électrique, bien plus que l'autonomie théorique inscrite sur la fiche technique, c'est la consommation d'énergie qui est le juge de paix. Et sur ce point précis, le ë-C3 Aircross s'est montré particulièrement vertueux et intéressant tout au long de mes mesures.

En effet, sur mon tour d'essai standardisé d'environ 100 km — composé de portions d'autoroute, de routes nationales, de départementales et de traversées urbaines —, en calant ma vitesse sur les limites autorisées, le petit SUV Citroën a signé une consommation moyenne remarquable de 13,7 kWh aux 100 km.

Ce score global est magnifié par un excellent 12,1 kWh aux 100 km relevé en ville. Pour situer les performances de notre modèle, c'est un résultat bien plus sobre que celui obtenu par le C5 Aircross électrique sur le même parcours, et nous restons extrêmement proches du record absolu détenu sur cette boucle d'essai par la berline C4, pourtant nettement plus basse et profilée.

Une telle sobriété autorise mathématiquement une autonomie, en conduite réelle et dans de vraies conditions de vie, de 394 km. Un excellent résultat qu'il convient toutefois de nuancer en précisant que la température

extérieure durant mes deux semaines de test était idéale (autour de 22°C) et que la climatisation était totalement coupée car non nécessaire.

Une recharge rapide mais un peu juste pour l'autoroute

Quand on évoque la voiture électrique, les discussions tournent souvent à l'obsession autour de l'autonomie, alors que la capacité et la vitesse de recharge forment une donnée tout aussi essentielle lors des longs voyages. Sur ce point, avec une vitesse de recharge maximale annoncée à 100 kW en courant continu, le C3 Aircross promet sur le papier de passer de 20 à 80 % de charge en une trentaine de minutes.

Dans la réalité des faits, branché sur des bornes rapides, j'ai très souvent vu la puissance plafonner et stagner autour des 73-74 kW en pic. Et sur ce point précis, cela s'avère un peu juste pour permettre de longs relais fluides sur autoroute. C'est d'autant plus regrettable que la consommation se montre pourtant assez raisonnable sur ce terrain à haute vitesse.

En effet, sur les 260 kilomètres d'autoroute qui séparent le centre de presse Citroën de mon domicile personnel, j'ai enregistré une moyenne de 16,4 kWh aux 100 km. En combinant cette consommation et la courbe de recharge réelle, cela impose de



planifier un arrêt de recharge tous les 230 kilomètres environ pour évoluer sereinement dans la zone optimale de la batterie (de 10 à 80 %). Cela permet, certes, de partir sereinement en vacances si l'on vise une destination située à 500 ou 600 kilomètres de chez soi, mais la vitesse de recharge aurait sincèrement gagné à être plus forte pour réduire le temps global des arrêts sur les aires d'autoroutes. Cependant, pour un usage quotidien, ce détail n'est absolument pas un souci : le ë-C3 Aircross se branche et se recharge très facilement en quelques heures à la maison à l'aide d'une borne murale (Wallbox).

Comportement dynamique : Le confort érigé en dogme absolu

Un confort de roulement impérial

Si l'intérieur du C3 Aircross se montre particulièrement habitable, lumineux et chaleureux, la qualité première et incontestable de ce SUV aux chevrons reste assurément son niveau de confort. Celui-ci se montre tout simplement impérial. Le véhicule absorbe les irrégularités de la chaussée, les bouches d'égout et les bitumes fripés avec une efficacité redoutable, assurant à la famille des voyages dans une douceur de roulement extrêmement appréciable. Certes, de petites trépidations sèches du train arrière se font parfois ressentir, notamment lors du passage sur de fortes saignées ou des ralentisseurs abrupts, mais le bilan reste globalement d'un niveau remarquable.

En associant de série les fameux sièges Advanced Comfort et les suspensions brevetées à doubles butées hydrauliques progressives, le niveau de prestation dynamique du C3 Aircross s'avère exceptionnel pour la catégorie. De plus, la douceur de la direction assistée et le calibrage des commandes participent activement à offrir un grand sentiment de sérénité à son bord. C'est un vrai sans-faute que signe ici ce C3 Aircross



sur le plan de l'amortissement, d'autant que le silence de fonctionnement impérial et l'absence totale de vibrations propres aux motorisations électriques participent à élever le niveau d'agrément à un standing supérieur.

Encore un peu de travail sur l'insonorisation aérodynamique

Le niveau de prestation globale est donc extrêmement positif, notamment en ce qui concerne ce moelleux, largement supérieur à ce que proposent ses concurrents directs. Cependant, l'absence de bruit du moteur thermique met en lumière deux points faibles de l'isolation phonique que je voulais souligner : les bruits aérodynamiques et les bruits de roulement.

En effet, dès que le compteur accroche les 110 km/h, des sifflements et des bruits aérodynamiques se font distinctement sentir autour des montants de pare-brise et des grands rétroviseurs de ce C3 Aircross. Ces perturbations sonores s'accroissent logiquement à mesure que la vitesse augmente pour atteindre les 130 km/h réglementaires sur autoroute. Rien de rédhibitoire au quotidien, car le volume de la radio ou une simple conversation entre les passagers prendront rapidement le pas sur ces bruits d'air lors des longs trajets.

De leur côté, les bruits de roulement en provenance des passages de roues sont assez bien maîtrisés dans l'ensemble. C'est une excellente surprise, car c'est habituellement la partie la plus complexe à isoler sur les véhicules électriques en raison de l'effet "chambre d'écho" provoqué par le silence mécanique. Ici, le niveau de filtration globale est très bon, excepté sur les asphaltes au revêtement très granuleux ou dégradés où les bruits de pneus se font davantage entendre dans l'habitacle.

En ville : Imposant au regard, mais d'une grande facilité

Avec son allure très géométrique et cubique qui le fait paraître visuellement beaucoup plus imposant qu'il ne l'est en réalité, le C3 Aircross aurait pu faire craindre un comportement pataud ou des déplacements laborieux dans les centres-villes exigus. Il n'en est absolument rien, et le dernier-né des SUV urbains de la marque y distille une prestation frisant la perfection.

En digne héritier des baroudeurs, le C3 Aircross profite de sa garde au sol généreuse et d'une position de conduite idéalement surélevée. Cette architecture permet au conducteur de dominer visuellement le trafic environnant et donc de mieux appréhender les dangers de la circulation urbaine. D'autant que le véhicule dispose d'une très large surface vitrée qui offre une visibilité périphérique absolument parfaite vers l'extérieur. C'est un excellent point pour ce C3 Aircross, qui renoue ici de manière flagrante avec la grande tradition historique de Citroën visant à concevoir des habitacles baignés de lumière.

Grâce à sa direction très douce et légère, manoeuvrer dans les parkings ou se faufiler dans les ruelles ne pose aucun problème. Seul petit bémol ergonomique : je ne me fais décidément pas au ressenti artificiel de la direction au point milieu sur cette version électrique. Étrangement, ce phénomène et ce manque de retour d'information ne se font pas ressentir au volant des versions hybrides ou thermiques, alors que le système d'assistance reste pourtant électrique sur les trois motorisations. Avec un diamètre de braquage mesuré à 10,9 mètres entre trottoirs, le C3 Aircross ne réalise pas un score exceptionnel, mais cela reste amplement suffisant pour manoeuvrer sans aucune difficulté. C'est donc un quasi sans-faute que le C3 Aircross effectue en milieu urbain, d'autant qu'il dispose d'une caméra de recul à la définition correcte qui facilite grandement les manoeuvres de stationnement au quotidien.



Une tenue de route hors de tout soupçon

Si le C3 Aircross s'impose comme un exemple absolu de confort, affichant un moelleux de suspension hautement appréciable, il bénéficie en parallèle d'un compromis confort-tenue de route nettement supérieur à celui de l'ancienne génération. Ce n'est pas un véhicule dynamique à l'excès, ce n'est pas sa vocation, mais il affiche un surcroît de rigueur bienvenu qui permet de prendre un réel plaisir à son volant, notamment sur le réseau des petites routes départementales.

Il ne faudra cependant pas le brusquer de manière exagérée en entrée de virage : les suspensions typées souples engendrent fatalement un mouvement de roulis de la caisse, un phénomène physique toutefois très bien maîtrisé et progressif. Surtout, grâce à l'apport des suspensions à double butées hydrauliques de série, le C3 Aircross donne la sensation d'être littéralement rivé au bitume.

Il offre une tenue de route saine et imperturbable dans toutes les conditions de circulation, affichant une grande stabilité sur autoroute et une trajectoire précise lors des grandes courbes rapides. Même en cas de brusque changement de direction ou d'évitement d'urgence, le châssis du C3 Aircross réagit sans aucune réaction malsaine et se montre extrêmement rassurant. C'est un vrai bon point pour ce SUV qui transportera la famille dans un maximum de confort et dans une totale sérénité d'esprit.

Une offre électrique redoutable

Affiché au prix catalogue de 33 450 €, le Citroën C3 Aircross électrique dans cette version spécifique Collection se positionne idéalement à mi-chemin entre les finitions classiques Plus et Max, offrant au passage un avantage client direct de 1 000 €.

Disposant de tous les équipements de confort et de sécurité légitimement attendus sur un SUV familial moderne sans s'encombrer du superflu technologique souvent inutile, le ë-C3 Aircross Collection se montre particulièrement compétitif dans son segment. Jugez plutôt : il s'affiche pas moins de 5 000 € moins cher qu'un Peugeot e-2008 de base, tout en offrant une dotation supérieure incluant la caméra de recul, des jantes en alliage de 17 pouces ou encore la teinte de carrosserie biton offerte. Il s'affiche également 1 000 € moins cher qu'un Skoda Elroq d'entrée de gamme, qui propose certes une puissance et une autonomie supérieures de 50 km, mais au prix d'un équipement de série plus modeste.

Cette série spéciale Collection introduit également l'arrivée très attendue de l'Accès et Démarrage Mains Libres (ADML) sur le C3 Aircross, un équipement moderne qui vient remplacer très avantageusement la clé de contact traditionnelle sur le SUV Citroën (de série sur la finition Max et disponible en option sur la Plus).

Le Bilan de l'essai

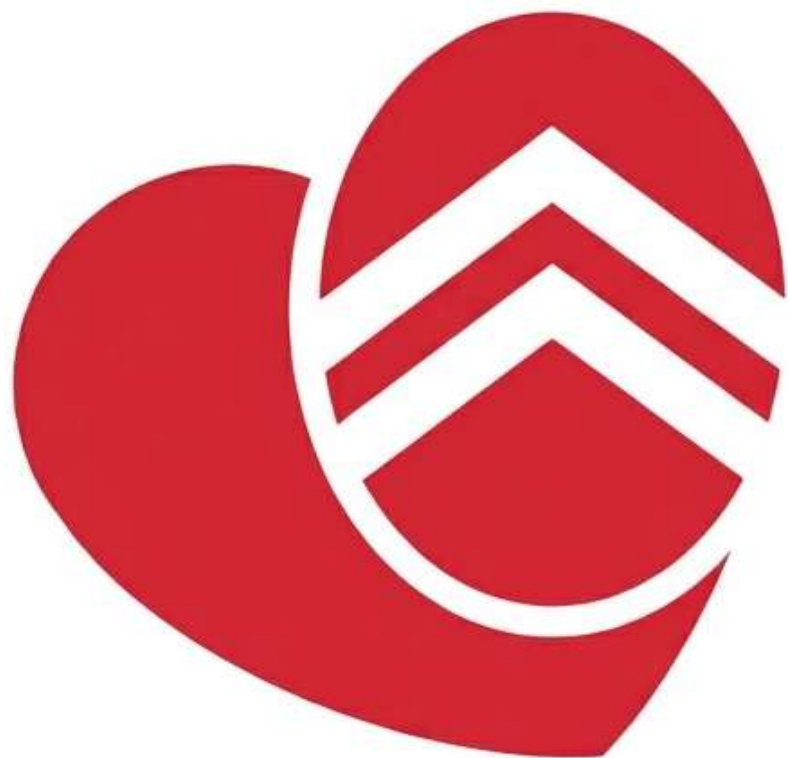
En conclusion, le Citroën C3 Aircross dans cette déclinaison électrique Grande Autonomie de 54 kWh fait preuve d'excellentes prestations d'ensemble. Il est impossible d'évoquer ce véhicule sans mettre en avant sa qualité première et fondamentale : ce confort de roulement réellement excellent, à peine perturbé par quelques bruits d'air sur l'autoroute, tandis que la gestion des bruits de roulement sur la majorité des routes mérite d'être soulignée.

Grâce à un poids total plutôt mesuré pour un véhicule électrique de ce gabarit, le ë-C3 Aircross n'a aucun mal à se mouvoir au quotidien en



s'appuyant sur les 113 chevaux de son moteur. Il affiche une consommation d'énergie maîtrisée et modérée qui lui permet de couvrir de belles distances entre deux recharges. Avec près de 400 km réels à disposition dans des conditions normales, la gestion de l'autonomie au quotidien devient un non-sujet total.

Certes, tout n'est pas parfait à bord et quelques petits manques ou arbitrages économiques se font jour ici ou là, notamment concernant l'absence de bac pour les câbles ou la puissance maximale de charge rapide sur les bornes d'autoroutes. Mais le C3 Aircross avance un argument financier massif et imparable sur le marché automobile actuel. Proposé à un prix défiant toute concurrence face aux productions françaises ou européennes, le SUV familial aux chevrons se montre tout simplement imbattable dans sa catégorie, quitte à accepter de légères concessions ergonomiques.



Passionnément
CITROËN

TOUT L'UNIVERS PASSIONNÉMENT CITROËN

Un écosystème complet au service de la passion automobile. Retrouvez toute l'actualité, nos vidéos exclusives et vos magazines dédiés à l'univers des chevrons.

Le Site Web



La Chaîne YouTube



Le Magazine





En poste depuis un peu plus d'un an à la direction générale de la marque aux chevrons, Xavier Chardon a accordé un entretien exclusif à la rédaction de Passionnement Citroën. Dans un paysage automobile en pleine mutation, marqué par l'accélération de l'électrification et l'arrivée de nouveaux concurrents mondiaux, le dirigeant revient en détail sur l'intégration de la marque au sein du plan stratégique FaSTLANe 2030 de Stellantis. Entre la nécessité de redynamiser la rentabilité du réseau, de consolider la croissance commerciale et de relever les défis du moyen terme, cet échange met en lumière les ambitions renouvelées de Citroën, portées notamment par l'annonce spectaculaire du retour de la mythique 2CV. Découvrez l'intégralité de notre interview.

Pour vous, que représente Citroën ?

Si l'on fait appel à l'humain, j'ai des souvenirs très forts. J'ai commencé ma carrière chez Citroën en 1994, il y a maintenant 31 ans. Avant même d'y travailler, j'avais des souvenirs de famille où il y avait généralement une Citroën dont une 2CV pour ma mère. J'ai eu la chance de commencer en Italie, et c'est là que j'ai découvert plus en détail l'histoire de la marque et ce qui l'a façonnée. Les produits m'ont bien sûr marqué, mais au-delà de ça, c'est l'aspect humain qui prime. La figure d'André Citroën m'a beaucoup marqué, tout comme les rencontres que j'ai pu y faire.

Aujourd'hui, c'est devenu un cliché de parler de résilience, mais c'est précisément ce qui caractérise la marque Citroën et ce qui fait sa différence par rapport à d'autres : cette capacité à savoir fédérer les équipes, à mettre en place des règles issues du cerveau, de l'intuition, de l'humain, mais aussi du cœur. C'est une culture de combat, de réaction, avec un profond sens du client, animée par une énergie franchement unique. Je suis revenu à la tête de la marque depuis un ans, et je trouve que ces éléments sont restés totalement intacts. C'est une marque de passion, populaire et de proximité, dans le bon sens du terme. Chez Citroën, tout est guidé par la passion, ce qui exacerbe et amplifie tout.

Durant votre première année à la tête de Citroën, quelles ont été vos priorités ?

Piloter la marque depuis un an est une chance immense, mais c'est aussi une responsabilité forte pour la relancer. Revenir là où j'ai commencé en 94 pour en prendre la direction est un honneur. Cette responsabilité est encore plus grande au moment où nous nous apprêtons à relancer un modèle mythique comme la 2CV. C'est un très gros défi !

Quelle est votre vision pour Citroën à court terme (1 à 2 ans) et à moyen terme (5 ans) ? Vous héritez finalement d'une gamme qui n'est pas entièrement la vôtre, à l'exception notable de cette future 2CV.

À court terme, la vision est principalement axée sur l'exécution. L'objectif est de relancer la marque, de se reconnecter avec ses clients, avec son réseau, avec la presse car la marque a été malmenée par le passé. Il s'agit donc de relancer une vraie dynamique. Nous avons une gamme qui se renouvelle, il faut amplifier ce mouvement, mais cela ne passe pas uniquement par les produits. Il y a aussi une logique de marque globale qui doit nous permettre de mettre en adéquation notre image avec ce que nous souhaitons faire de Citroën.



Jamais une marque n'avait autant été associée à celle de son fondateur. 71 ans après sa mort, André Citroën inspire toujours.

La dynamique commerciale est déjà enclenchée : nous en sommes à 9 mois de croissance consécutifs, même si nous sommes encore loin d'avoir montré tout le potentiel de la marque. À court terme, les priorités sont claires : avoir un réseau qui retrouve sa rentabilité et la stabilité qu'on lui doit, avoir des clients satisfaits qui deviennent de vrais ambassadeurs, et motiver nos équipes en interne pour qu'elles soutiennent la marque et en deviennent de fiers porte-paroles. Il faut que l'on retrouve de la fierté chez Citroën.

Et à moyen terme, dans 5 ans, quand une grande partie de la gamme aura été renouvelée, à quoi aimeriez-vous que ressemble Citroën ?
Dans 5 ans, nous allons faire face à une offensive chinoise sans précédent sur le marché, combinée au défi majeur de l'électrification. Dans ce

contexte, ma vision est que notre situation soit solide, avec des clients pleinement satisfaits et ambassadeurs de la marque. Je veux que la légitimité historique de Citroën soit un atout fort, à la fois vis-à-vis de nos clients et au sein même du groupe Stellantis dont nous faisons partie. Cela doit nous permettre de réussir des choses que nous n'avons jamais été capables de faire auparavant, tout en restant au plus proche de nos clients.

Citroën opère aujourd'hui aux côtés de 14 autres marques. Le groupe a présenté son plan FaSTLANe 2030. Quels sont les avantages et les inconvénients de ce plan pour Citroën, et quelles conclusions en tirez-vous ?

L'avantage principal, c'est que notre rôle a été clarifié : celui d'une marque accessible, populaire, recentrée sur des marchés sur lesquels nous avons toutes les chances de réussir. Le deuxième point fort, c'est que nous allons pouvoir accélérer notre développement en profitant pleinement des synergies avec les marques mondiales du groupe. Cela s'inscrit dans la continuité de nos orientations stratégiques actuelles.

Faire partie de Stellantis nous offre des synergies indispensables. C'est exactement le modèle que j'ai connu chez Volkswagen : Peugeot a lancé et apporté les volumes nécessaires avec le 3008, ce qui nous permet ensuite de lancer un C5 Aircross bien équipé et à un prix compétitif.

L'autre élément absolument majeur de ce plan — et c'est une excellente nouvelle — c'est le retour de la 2CV. Ce qui me plaît beaucoup, même si nous sommes avant tout motivés



Un rôle enfin clarifié au sein de la galaxie Stellantis !

par nos clients plutôt que par de simples chiffres, c'est que la couverture du marché par Citroën va considérablement s'élargir. Elle va passer de 35 % à 50 % du marché total, ce qui est énorme, notamment grâce à l'arrivée de deux segments supplémentaires et d'autres nouveautés tout aussi importantes à venir.

Le retour de la 2CV est un vrai défi tant elle est devenue mythique. Ce n'est pas comme certains projets concurrents où tout repose principalement sur le style. La deudeuche, c'est bien plus que ça, c'est un art de vivre. Arriver à transposer cela sur une voiture moderne est un challenge ?

Je suis complètement d'accord avec vous. Quand elle est apparue au grand public, la 2CV s'est imposée différemment : c'est le fait qu'elle réponde parfaitement à des usages concrets qui l'a rendue iconique. C'est un véritable monument de la culture française.

Nous avons énormément travaillé sur ce projet. J'ai passé beaucoup de temps à analyser et comprendre les motivations profondes qu'il y avait derrière la 2CV originale. Faire du simple retro-design n'est absolument pas un gage de réussite, il y a autant d'échecs que de succès dans ce domaine. La future 2CV n'était pas du tout prévue au programme initial à mon arrivée. Mes équipes et moi nous sommes battus pour présenter un positionnement cohérent et un business model ultra-solide. Le projet a finalement reçu le feu vert d'Antonio Filosa et de John Elkann. Depuis mon entrée dans le groupe en 1994, je n'avais jamais vu un grand patron valider un tel projet, ce qui balaie définitivement les rumeurs de relégation et me motive profondément.

À l'époque, la 2CV a participé à la démocratisation de la mobilité individuelle après la Seconde Guerre mondiale. L'objectif que nous nous fixons aujourd'hui avec cette nouvelle version, c'est de démocratiser le passage à l'électrique. C'est un magnifique défi à relever avec la 2CV.

Dans le plan FaSTLANe 2030, Citroën est qualifiée de "marque régionale". Pouvez-vous nous décrire précisément ce concept ? Citroën restera-t-elle présente en Inde, en Amérique Latine et en Afrique-Moyen Orient ?

Ce qu'il faut comprendre, ce sont les réalités de marché et d'ancrage de chaque marque. Les faits sont simples : Fiat et Peugeot affichent des volumes mondiaux plus importants, Fiat étant par exemple leader en Amérique du Sud, en Turquie ou en Algérie. Ces volumes supérieurs leur permettent d'amortir les technologies avant d'en faire bénéficier Citroën. Cela ne signifie pas que nous abandonnons l'international, bien au contraire : nos opérations et nos ambitions se poursuivent normalement en Inde, en Asie et en Amérique Latine.

Ces dernières années, le discours de Stellantis consistait plutôt à réduire le nombre de modèles, les personnalisations, les couleurs et les équipements. Pourtant, on sent que cela change un peu. Vous parliez d'élargir la couverture du marché, il y a la 2CV, et vous avez présenté le concept ELO en décembre dernier qui marque le retour des monospaces. Peut-on imaginer une gamme plus vaste pour Citroën à l'avenir avec plus d'équipements, d'options, de personnalisation ? Alors oui, tout à fait. Je vous le confirme.

Au prochain numéro



Le retour de l'icône : pourquoi la 2CV s'apprête à réinventer l'avenir de Citroën

L'effervescence du Mondial de Paris commence à venir, le paysage automobile s'apprête à vivre un tournant historique que je vous propose de décrypter pour vous en profondeur. Pour le septième numéro d'Être Citroëniste, qui paraîtra à la fin du mois d'octobre 2026, je vous réserve une immersion exclusive, aussi précise que passionnée, au cœur du projet le plus audacieux de la marque aux chevrons : le retour tant attendu de la mythique 2CV, annoncé par un concept-car révolutionnaire qui a marqué les esprits lors du salon parisien.

Ce numéro exceptionnel sera entièrement dédié à l'analyse de cette proposition stylistique inédite, conçue pour transposer l'esprit de la légendaire « Deuche » dans les exigences techniques et écologiques de notre époque. Nous reviendrons en détail sur les secrets de conception de ce véhicule annonciateur de futurs modèles de série, tout en expliquant les motivations stratégiques de Citroën. Pourquoi le constructeur fait-il le choix audacieux de faire renaître son icône populaire aujourd'hui ? Au-delà d'une simple opération de nostalgie, nous vous aiderons à comprendre comment ce concept redéfinit la philosophie d'une mobilité essentielle, accessible et résolument tournée vers l'avenir.

En tant que Citroënistes, nous dépasserons les simples fiches techniques pour analyser l'impact culturel de cette renaissance et partager avec vous de nombreuses surprises éditoriales. Ce numéro d'Être Citroëniste s'annonce déjà comme un collector indispensable pour tous les amateurs d'audace automobile, impatients de découvrir comment le passé s'écrit au futur. Rendez-vous donc à la fin octobre pour explorer ensemble ce manifeste de liberté.