

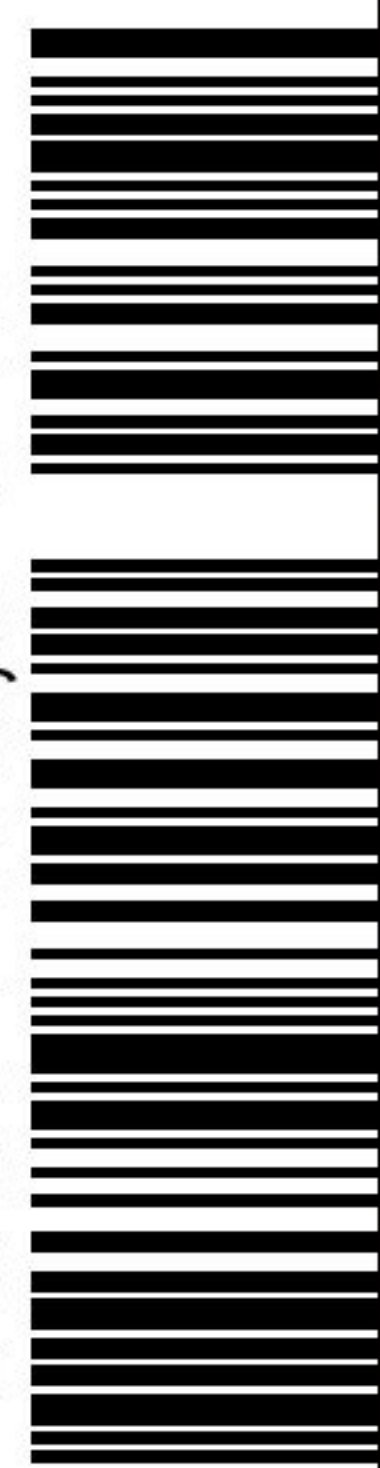
COLLECTION
AUTO

SPÉCIAL CITROËN

UNE SAGA FRANÇAISE



L 18968 - 7 - F: 19,00 € - RD



N°7 - Trimestriel - Juillet - Août - Septembre 2024 - P929352 - BEL : 19,00€

En kiosques

L'essentiel de l'Auto

Auto magazine

Pratique Auto

Automobile verte

Collection Auto

Automobile revue

Automobile revue Alpine

L'essentiel Ferrari

L'essentiel Porsche

Auto sport magazine

L'essentiel de
L'auto

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Lafont presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

AUTO *Sport* MAGAZINE

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner et je profite de 20% de remise :

- ☐ L'essentiel de l'auto (Je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ☐ Auto magazine (Je reçois 8 numéros pour 22€ au lieu de 28€)
- ☐ Pratique Auto (Je reçois 8 numéros pour 24€ au lieu de 30€)
- ☐ Automobile verte (Je reçois 8 numéros pour 63€ au lieu de 78€)
- ☐ Collection Auto (Je reçois 8 numéros pour 122€ au lieu de 152€)
- ☐ Automobile revue Alpine (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ☐ L'essentiel Ferrari (Je reçois 8 numéros pour 93€ au lieu de 116€)
- ☐ L'essentiel Porsche (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ☐ Tracteurs magazine (Je reçois 8 numéros pour 93€ au lieu de 116€)
- ☐ Auto Sport magazine (Je reçois 8 numéros pour 108€ au lieu de 135€)
- ☐ Le magazine de l'aviation (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)
- ☐ L'essentiel du Drone (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)



**EN CADEAU
RECEVEZ
2 MAGAZINES
DE VOTRE CHOIX**



Abonnements sur
www.lafontpresse.fr

Total commande : €

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Lafont presse par : ☐

Chèque bancaire ou postal

[illegible]

Expire-le [_] [_] [_] [_]

3 derniers chiffres au
dos de ma carte :

LE QUOTIDIEN DU SPORT

Signature obligatoire

Nom : **Prénom :** **Date de naissance :**

Adresse : Code Postal : Ville :

Courriel : _____

DEVENEZ ACTIONNAIRE

Entreprendre (Lafont presse), groupe indépendant éditeur de 60 magazines publiés en kiosques, est coté sur *Euronext Paris* (code **ALENR**). Participez à son développement.

**PS : Vous pouvez nous renvoyer votre bulletin par fax au 01 46 10 21 22 (paiement par carte bancaire)
Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2€ par revue livrée.**

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☐ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse - 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

Lafont
presse

www.lafontpresse.fr

Édité par Entreprendre (Lafont presse)
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
www.lafontpresse.fr - Tél. : 01 46 10 21 21

Directeur de la publication et de la rédaction :
Robert Lafont
robert.lafont@lafontpresse.fr

Secrétaire générale des rédactions :
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr

RÉDACTION
Henry Marin, Maxyme hubner, François Levezu,
Jean-François Rosselin, Martin Robert, John Gordini
et les rédactions de Lafont presse.

ADMINISTRATION
Directeur comptable :
Didier Delignou
didier.delignou@lafontpresse.fr
Comptables :
Mélanie Dubuget - Tél. : 01 46 10 21 28
melanie.dubuget@lafontpresse.fr
Alizée Dufraisse - Tél. : 01 46 10 21 03
alizée.dufraisse@lafontpresse.fr

PUBLICITE & PARTENARIATS
Eric Roquebert
eric.roquebert@lafontpresse.fr
Chef de pub :
Francis Dominguez - Tél. : 06 98 99 89 32
francis.dominguez@lafontpresse.fr

FABRICATION
Imprimerie : Léonce Deprez (Ruitz - 62)
COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE : Origine du papier :
Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100% - Certification :
PEFC - Eutrophisation : Ptot 0.001 Kg/t.



DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr
Distribution : MLP - Tondeur (Belgique)

ABONNEMENTS
Hanane Rahmani
hanane.rahmani@lafontpresse.fr
Korotoumou Coulibaly
abonnement@lafontpresse.fr

COLLECTION AUTO est édité par le Groupe Entreprendre - S.A au capital de
1 006 268,70 € - RCS NANTERRE 339 532 194 - SIRET : 339 532 194 000 34 -
NAF : 5814Z SA - 53 rue du Chemin Vert 92100 Boulogne-Billancourt.
Tél. : 01.46.10.21.21 - Fax : 01.46.10.21.22
Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans
COLLECTION AUTO sans l'accord écrit de la société editrice est interdite,
conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique.
La rédaction ne retourne pas les documents et n'est pas responsable de la perte
ou de la détérioration des textes et photos qui lui ont été adressés pour
appréciation. N° de commission paritaire : en cours - N°ISSN : 2969 - 2601
Dépôt légal à parution

Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines
enquêtes ou reportages des titres Lafont presse

DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR **Lafont
presse**

À lire sur www.lafontpresse.fr

Pôle Economie : Entreprendre, Placements, C'est votre argent !.
People : Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche, Spécial
Dernière, Spécial France, Paris confidences, Le meilleur, Enquêtes
magazine, Crimes magazine, Spécial Police, Histoires vérité, Souvenirs
Souvenirs, Chanson magazine, Numéro Spécial, Album, Album spécial,
Johnny magazine, Johnny actualité, Reines & Rois, Royauté.
Auto : L'essentiel de l'Auto, Auto magazine, Pratique Auto, Automobile
verte, Collection Auto, Automobile revue Alpine, L'essentiel Ferrari,
L'essentiel Porsche, Tracteurs magazine, La revue du tracteur, Le
magazine de l'aviation, L'essentiel du Drone.
Sport : Le Foot, Football magazine, Le Foot magazine, Spécial
Champions, Rugby magazine, France Basket, Handball magazine, Le
quotidien du sport, Le quotidien du sport album, Le Sport, Cyclisme
magazine, Auto sport magazine.
Féminin : Féminin Psycho, Santé revue, Santé Info, Dossier santé, Santé
revue Seniors, Féminin senior santé, Le magazine des femmes, Votre
beauté.
Maison-Déco : Maison Décoration, Maison campagne & jardin, Jardiner,
Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de saison.
Centres d'intérêts : Spécial Chats, Spécial Chiens, Spécial Animaux,
Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Patrimoine,
Spécial Seniors, Féminin Senior.
Cuisine : Cuisine magazine.
Information-Culture : Science magazine, L'essentiel de la Science, La
revue de la Science, OVNIS magazine, Spécial Paranormal, Question
de Philo, L'événement magazine, Géostratégie magazine, Diplomatie
internationale, Entreprendre international, Biographie magazine, Grands
Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Album Histoire.

INVESTIR EN BOURSE

Entreprendre (Lafont presse), groupe indépendant
éditeur de 80 magazines publiés en kiosques,
est coté sur Euronext Paris (code ALENR).
Participez à son développement.

www.lafontpresse.fr

LE QUOTIDIEN DU SPORT

Entreprendre

SOMMAIRE

Juillet/Août/Septembre 2024
lafontpresse.fr



SPÉCIAL CITROËN

p.88

04-07

BILLET D'HUMEUR

André Citroën, trop en avance sur
son temps !

08-25

TESTS D'ÉPOQUE

Citroën DS/ID - Tombée du ciel

Citroën Xantia - Une petite jeune
de 30 ans

26-83

GAMME 2024

**CITROËN, LA PASSION ET LA
RAISON**

AMI Électrique - La coqueluche des
jeunes...

Citroën C3 électrique - La surprise

Citroën C3 - La vie est belle

Citroën C3 Aircross -
Incontournable



Automobile revue Alpine
chez votre marchand de journaux
et sur lafontpresse.fr

Citroën C4 - La multi mobilité est en
marche

Citroën ë-C4 - L'avenir est en marche

Citroën C4 X & ë C4 X -

L'alternative aux SUV de taille moyenne

**Citroën C5 X & C5 X Hybride
rechargeable** -

Une synthèse parfaite

ë-Berlingo électrique &

ë-Spacetourer - Place à l'électrique

84-87

CAR OF THE YEAR 1971

Citroën GS - Avant-gardiste

88-98

TESTS D'ÉPOQUE

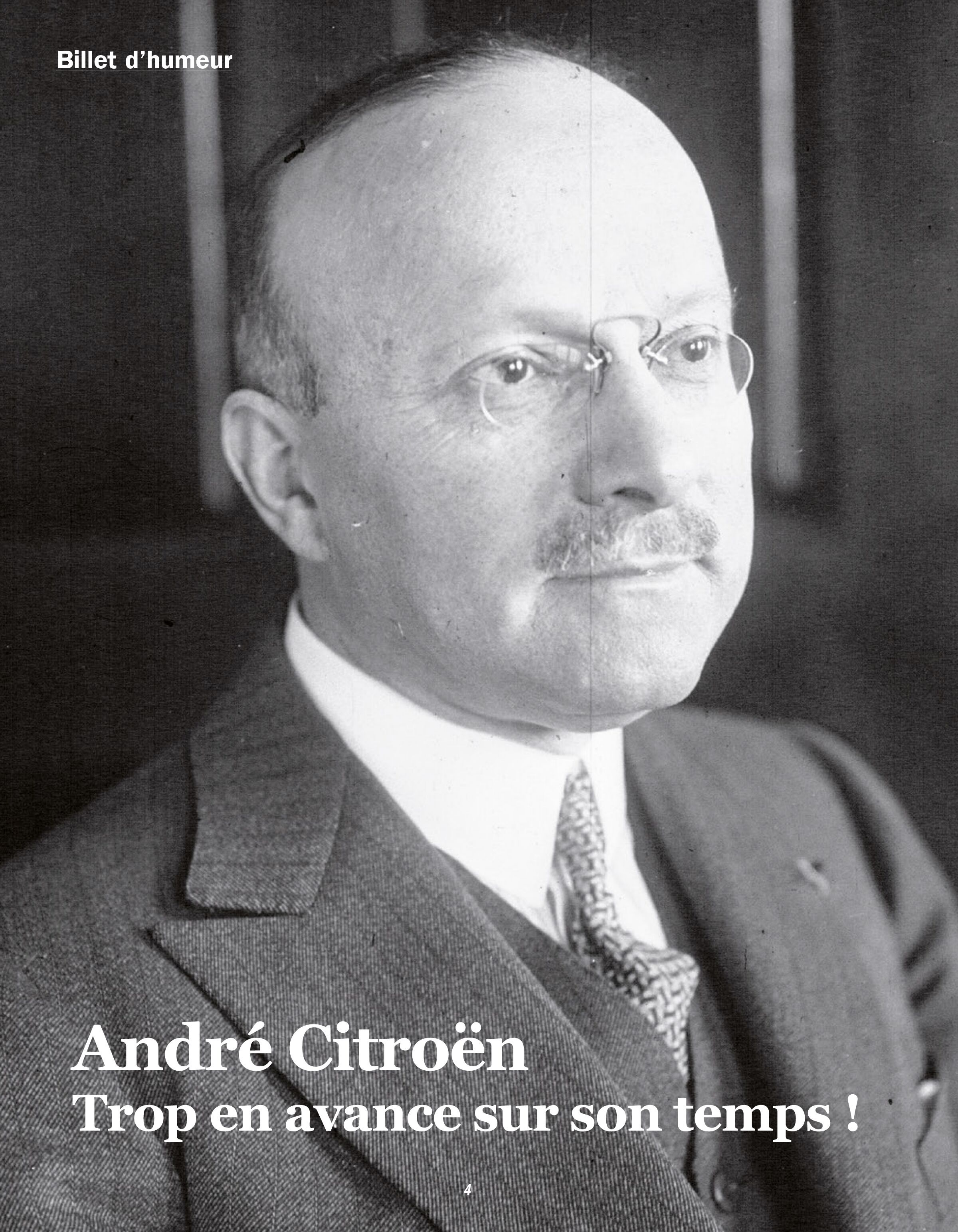
Citroën 2CV Charleston -

Elle danse encore...

Citroën Méhari - Toujours aussi
inspirante



p.50



André Citroën

Trop en avance sur son temps !

Il y a 145 ans, le 5 février 1878, André Citroën naissait à Paris. L'occasion pour Citroën de revenir sur le parcours exceptionnel de son père fondateur, dont l'héritage imprègne aujourd'hui encore la culture de la Marque...



André Citroën est diplômé de l'École Polytechnique à 22 ans. En 1905, à l'âge de 27 ans, il crée sa première entreprise en exploitant un brevet d'engrenages en forme de chevrons. Utilisés dans l'automobile mais aussi dans la construction navale, le succès industriel est immédiatement au rendez-vous. Symbole de réussite et de progrès technologique, le double chevron stylisé deviendra et restera dès lors l'emblème de sa marque au travers de son fameux logo. Ce n'est qu'à trente-quatre ans (en 1912), que Citroën commence à s'intéresser à l'industrie automobile. C'est ainsi qu'il est nommé Directeur Général de Mors, une firme automobile en perte de vitesse qui avait connu un certain succès au début du siècle. Il définit de nouveaux modèles, réorganise la fabrication et en six ans décuple les ventes.

LA PRODUCTION EN GRANDE SÉRIE

L'année 1914 marque le début de la Première Guerre Mondiale. Constatant que l'armée française manque cruellement de munitions, Citroën décide de se mobiliser dans l'artillerie en se lançant le défi de fabriquer 10 000 obus par jour... Une gageure ! Il achète un terrain au Quai de Javel (actuel Quai André Citroën), au sud-ouest de Paris, construit une usine et y produit bientôt 10 000 puis 20 000, et jusqu'à 50 000 obus par jour. Les hommes étant au front, Citroën fait appel à une main d'œuvre féminine pour laquelle il va mettre en place des services sociaux sans précédent (cantines, crèches, etc...). Cette dimension sociale vis à vis de son personnel se manifeste aussi en 1927, année où Citroën est le premier employeur de France à rémunérer d'un treizième mois ses employés.

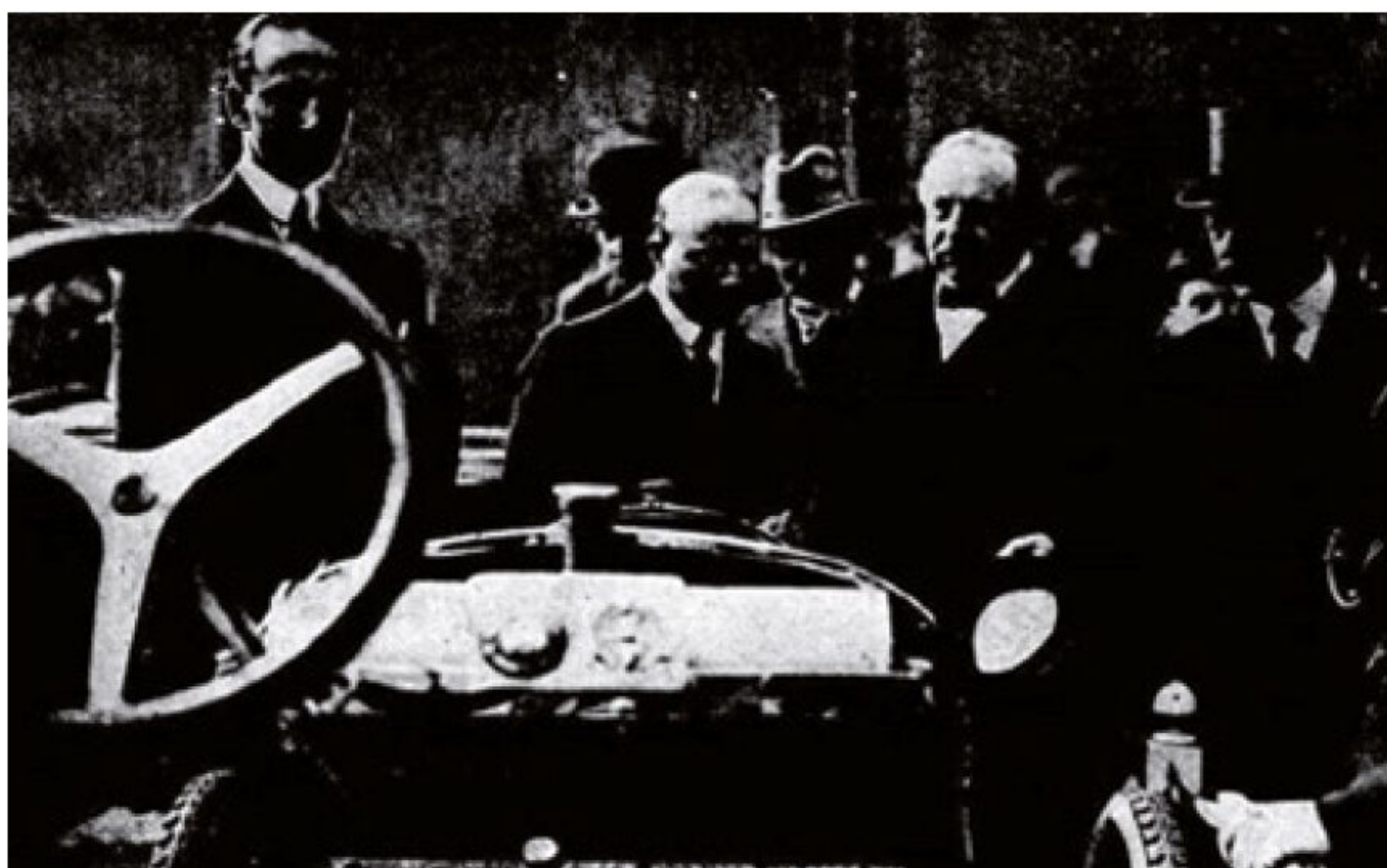
Les hautes cadences de production sont obtenues grâce à la mise en œuvre de l'organisation scientifique du travail de Taylor et de la fabrication en grande série. Dès la fin de la guerre, Citroën convertit son usine d'obus et applique cette méthode à l'instar de Henry Ford qu'il a rencontré aux Etats-Unis, et auquel on le compare souvent. Il produit ainsi la Type A, première Citroën mais aussi et surtout « première voiture construite en Europe en grande série », rendant le rêve automobile accessible au plus grand nombre. Il crée ainsi une véritable révolution pour l'époque...



C'est dès lors le début du véritable essor de Citroën, qui le conduira dans les années 30 à la première place des constructeurs en France et en Europe, et à la deuxième dans le monde.

LE SAVOIR-FAIRE

Régulièrement imité par son rival Louis Renault, Citroën lance nouveauté après nouveauté : la première voiture vraiment populaire avec la 5 HP, les tout-acier, le moteur flottant, jusqu'à la révolution intégrale que fut la Traction Avant...



Mieux que cela : Citroën fut le premier au monde à comprendre qu'une voiture n'était pas seulement un objet vendu à un client, mais que c'était aussi un service. Il en tira les conséquences en inventant l'après-vente, en développant un réseau d'agents réparateurs, en éditant un dictionnaire des réparations et un catalogue des pièces de rechange, en imaginant les échanges standard d'organes, la garantie, la location de voitures, la vente à crédit (il fonda pour cela la SOVAC, première société française de crédit à la consommation) ... Bref, il créa le commerce moderne de l'automobile !



Il ouvrit des succursales en France, des filiales et des chaînes de montage à l'étranger, et le plus grand magasin d'automobiles du monde, place de l'Europe à Paris.

Son goût pour la démesure, Citroën le cultive dans tous les domaines : alors que « les autres » n'en sont encore qu'à la réclame, Citroën fait lui déjà bel et bien de la « pub »... Ainsi, quand les occasions n'existaient pas, il sut les créer : en inscrivant son nom avec un avion dans le ciel de Paris, en lettres lumineuses sur la tour Eiffel (de 1925 à 1935), en lançant les jouets Citroën, des panneaux de signalisation routière à son nom, des caravanes publicitaires, ou plus fort encore, en organisant des croisières transcontinentales en autochenilles qui passionnèrent le monde entier (Traversée du Sahara, Croisière Noire, Croisière

LA TRAHISON DES BANQUES

De telles actions ne pouvaient qu'inquiéter les banquiers tout comme leur déplaisait son mépris de l'argent. « Quand une idée est bonne, disait-il, le prix n'a pas d'importance ». Mais Citroën est bientôt rattrapé par la crise économique mondiale et les banques refusent de lui avancer les sommes nécessaires à ses échéances. Il est pourtant presque sauvé : son réseau de

BIOGRAPHIE

Nom de naissance	André Gustave Citroën
Naissance	5 février 1878
Lieu	9e arrondissement de Paris
Décès	3 juillet 1935
Sépulture	Cimetière du Montparnasse
Nationalité	Français
Formation	Lycée Condorcet Lycée Louis-le-Grand École polytechnique
Activités	Entrepreneur, industriel, ingénieur
Domaine	Domaine Construction automobile Construction automobile

concessionnaires le soutient et la Traction va sortir dans quelques mois : elle sera, tous les spécialistes le disent et l'écrivent, un succès considérable.

C'est alors qu'un petit fournisseur proteste pour deux traites. Citroën doit déposer son bilan. Michelin, à qui il avait fait appel, prend le relais et rassure les banques, qui exigent le départ de Citroën. Personne ne vient à son aide. Très malade, il est opéré sans succès le 9 mai 1935. Il meurt d'un cancer le 3 juillet 1935, à 57 ans. Il repose au cimetière de Montparnasse, à Paris.

La figure d'André Citroën reste un modèle qui n'a rien perdu de sa modernité ni de son charisme. Aujourd'hui encore, cet héritage fait partie du capital de la marque Citroën.



Test d'époque

Citroën DS/ID Tombée du ciel





Test d'époque



Il y a 68 ans, le 6 octobre 1955, un véhicule révolutionnaire était présenté dans le magnifique Grand Palais du Mondial de l'Automobile de Paris qui s'est inscrit dans l'histoire de la technologie, de l'art et de la culture comme aucun autre : la futuriste Citroën DS.

L

a DS a été accueillie par les visiteurs du salon avec un enthousiasme unique. 750 commandes clients dans les 45 premières minutes après la présentation de la voiture et 12 000 contrats de vente à la fin de la première

journée du salon sont un record pour l'éternité. Et 80 000 commandes fermes à la fin du salon, du jamais vu auparavant et que l'on ne reverra plus jamais en fait, un fait unique.

Au total, Citroën a vendu environ 1,5 million de Citroën DS en 20 ans, ce n'est qu'alors que le successeur Citroën CX est devenu la nouvelle incarnation de l'avant-garde dans la classe moyenne supérieure.

OBJET MYSTIQUE

Le philosophe culturel français Roland Barthes a même comparé l'idée et l'effet de la Déesse aux grandes cathédrales gothiques et a décrit la Citroën sculptée comme un objet mystique tombé du ciel. Il y a dans la « déesse » « le début d'une nouvelle phénoménologie de l'emboîtement » puisqu'elle est maintenue par la seule puissance de sa forme fantastique. En fait, ce n'est pas seulement la belle carrosserie profilée avec un toit presque flottant qui a assuré à la grande Citroën une place dans l'Olympe automobile et a donné d'innombrables apparitions dans de grands films aux côtés de stars comme Alain Delon ou Catherine Deneuve.

INNOVATIONS TECHNIQUES

Ce sont aussi les innovations techniques sans précédent avec lesquelles la berline

radicalement avant-gardiste a submergé le monde de l'époque de la même manière que la NSU Ro 80 avec sa forme en coin et son moteur Wankel l'a fait douze ans plus tard.

A la différence près que les Français férus de technologie acceptaient toujours la DS et donnaient à Citroën un succès commercial temporaire. À la fin de la longue carrière de la « déesse », cependant, la marque Citroën, férue de technologie, a de nouveau rencontré des problèmes de liquidités et a été majoritairement reprise par Peugeot.

L'HYBRIDE RECHARGEABLE : EXPÉRIENCE ULTIME DE CONFORT

Retour aux origines et aux jalons techniques posés par la DS. Freins à disque à l'avant, deux circuits de freinage indépendants, pneus ceinturés, volant monobranche de sécurité, direction assistée, embrayage automatique et châssis hydropneumatique ont permis un niveau de confort et de sécurité sans précédent, qui a peut-être même sauvé la vie du président Charles de Gaulle en Août 1962.

Lors d'une tentative d'assassinat, la grande berline Citroën a pu continuer à rouler avec trois roues grâce à l'hydropneumatique. Une publicité inestimable pour Citroën et la meilleure preuve de l'incomparabilité de l'ingénierie française pour De Gaulle, qu'il avait déjà présenté aux invités d'État à l'occasion de la première mondiale de DS au Salon de Paris.

Le vaisseau amiral de Citroën – De Gaulle conduisait une DS Prestige construite par le carrossier Chapron – était considéré comme une référence technique de la Grande Nation, tout comme le plus long paquebot transatlantique de tous les temps, le « France » de 1961, le jet de transport supersonique « Concorde » de 1969 ou le TGV rapide sur les rails.

Test d'époque

Ce statut particulier du vaisseau amiral Citroën était également souligné par les matériaux de carrosserie utilisés, comme un nouveau type de plastique renforcé de fibre de verre pour le toit et de l'aluminium pour les capots. Lorsque la DS a reçu sa révision finale et sa forme avec des phares doubles derrière une vitre en 1967, des phares longue distance qui orientaient le long des courbes assuraient la visibilité et l'attention.

EXCITATION ET ATTENTION

Avec ces innovations en partie ingénieuses, la berline de 4,80 mètres de long a suscité beaucoup d'attention, seules les ventes à l'exportation sont restées faibles à certains endroits. Pas étonnant que la DS coûte initialement beaucoup plus cher en Allemagne qu'une Mercedes comparable. Citroën a réagi rapidement et a poussé la variante d'entrée de gamme moins chère, l'ID. Les breaks Break et Familiale, mesurant plus de cinq mètres, assurent également un important regain d'activité à partir de 1959, car ils occupent presque une position unique sur le segment. Un empattement de 3,13 mètres



offrait un espace inégalé, idéal pour les véhicules spéciaux tels que les ambulances et le transport de journaux, par exemple pour livrer de grands quotidiens allemands aux concessionnaires en France.

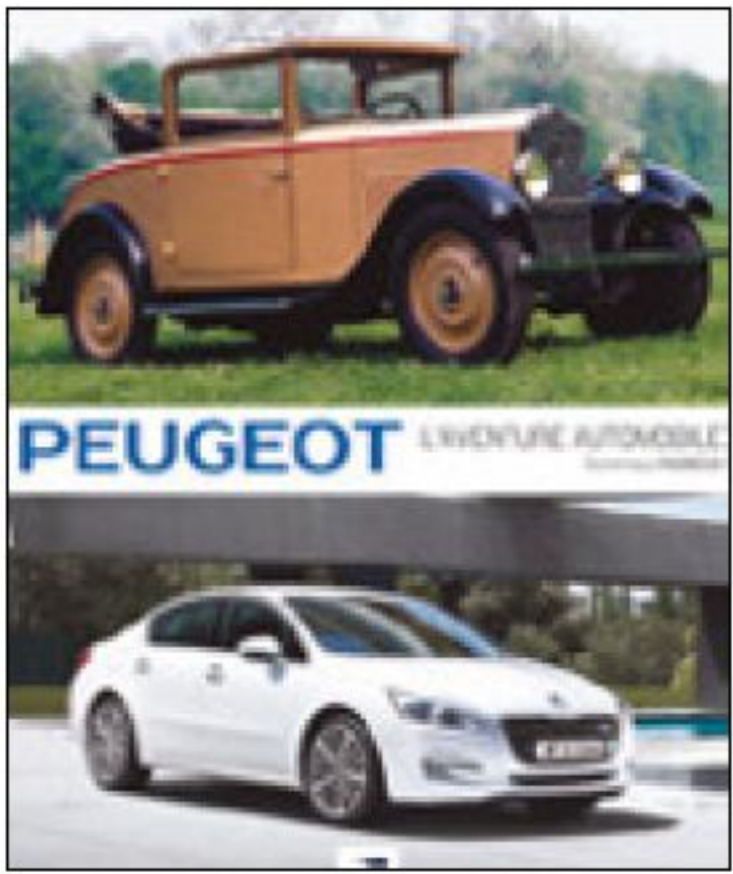
Du côté de la transmission, le quatre cylindres est resté, contrairement au prédécesseur Citroën Traction Avant, qui était disponible en option avec une unité à six cylindres jusqu'en 1955. Les problèmes de qualité apparus à partir des années 1970 étaient beaucoup plus importants.

CÔTÉ SPORTIF ET CABRIOLET D'EXCEPTION

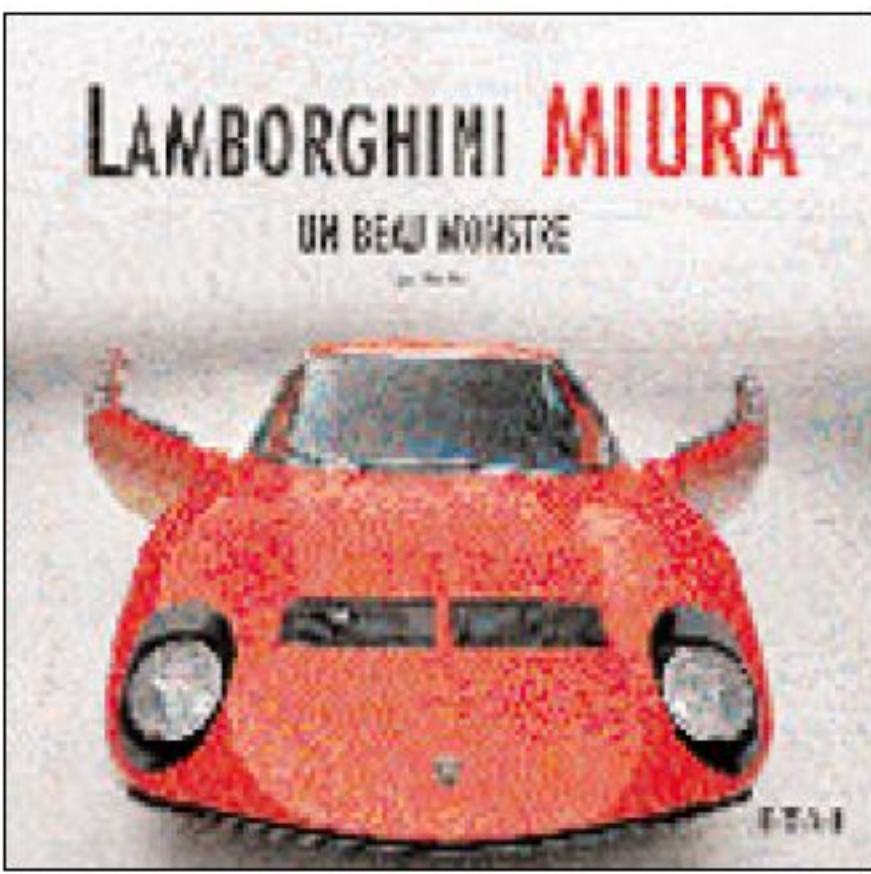
Sur le plan sportif, les triomphes dans des rallyes mythiques tels que Monte Carlo, Bandama et le Maroc devaient construire une image de fiabilité et d'indestructibilité.

En revanche, la DS Cabriolet incarne une noblesse particulière depuis 1961. L'élégante cinq places à toit ouvert a été fabriquée par le carrossier haut de gamme français Henri Chapron et a coûté 50 % de plus que la berline DS.

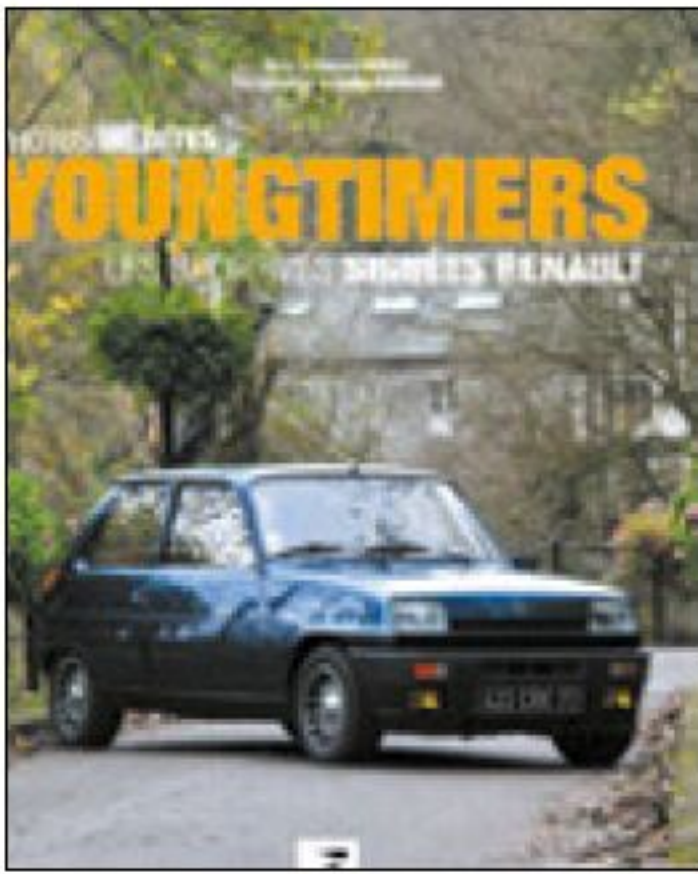
Encore plus chères étaient les berlines représentatives DS Prestige, également construites par Chapron, avec une cloison et un radiotéléphone pour le service de chauffeur. À partir de 1964, Citroën a proposé aux clients normaux exigeants la version supérieure de la Pallas, qui était ornée de tous les détails d'équipement standard de la classe de luxe - seul le moteur correspondant manquait.



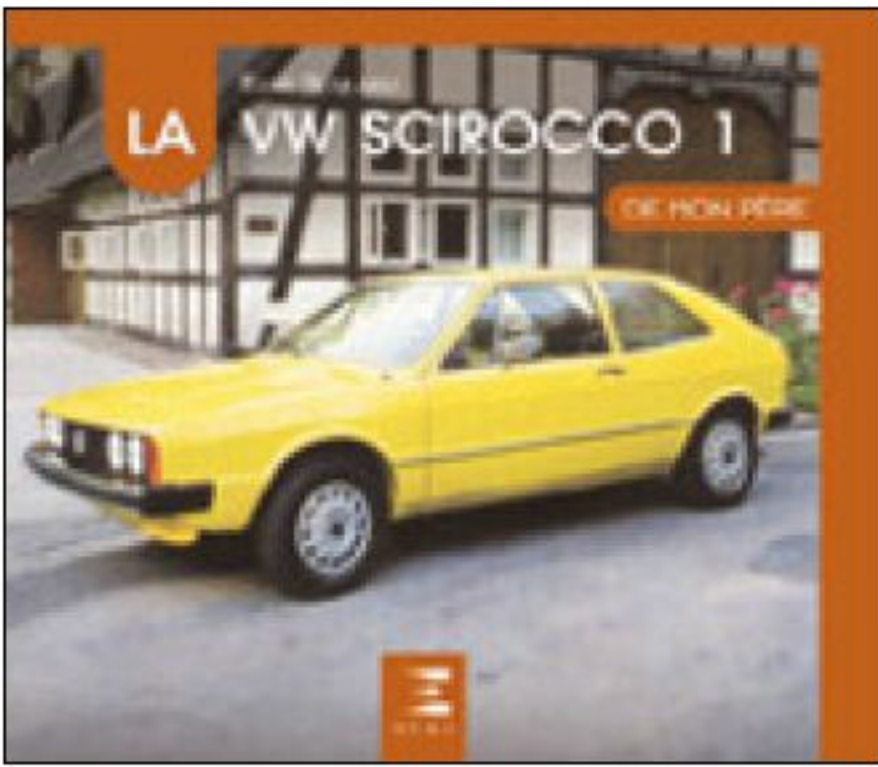
Peugeot l'aventure automobile
Auteur : Dominique Pagneux
296 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26391
Prix : 49,00 euros



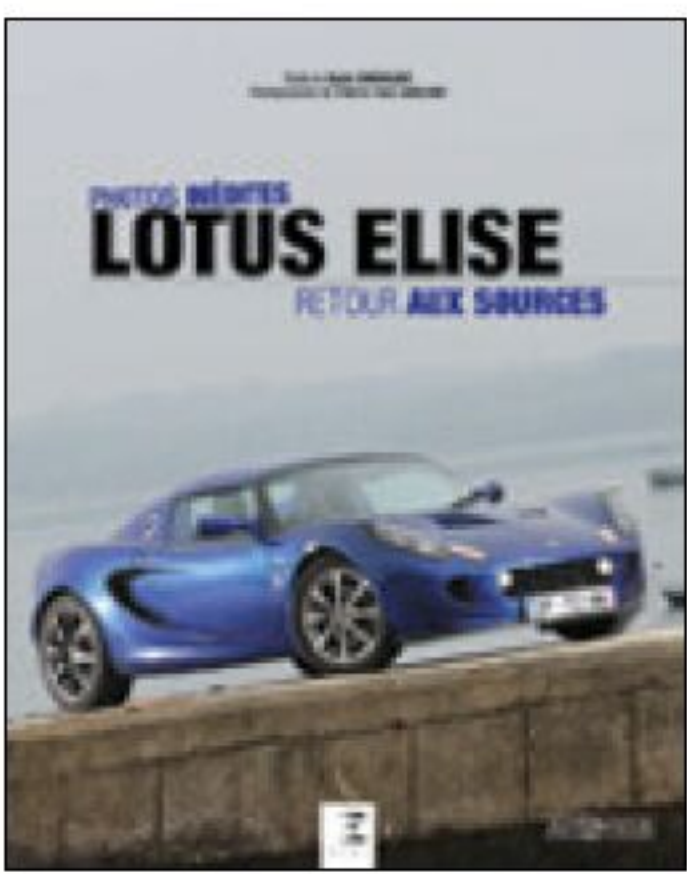
LAMBORGHINI MIURA, UN BEAU MONSTRE
Auteur : Joe Sackey
272 pages • 25 x 25 cm
480 photos couleurs
Réf. : 22951
Prix : 50,60 euros



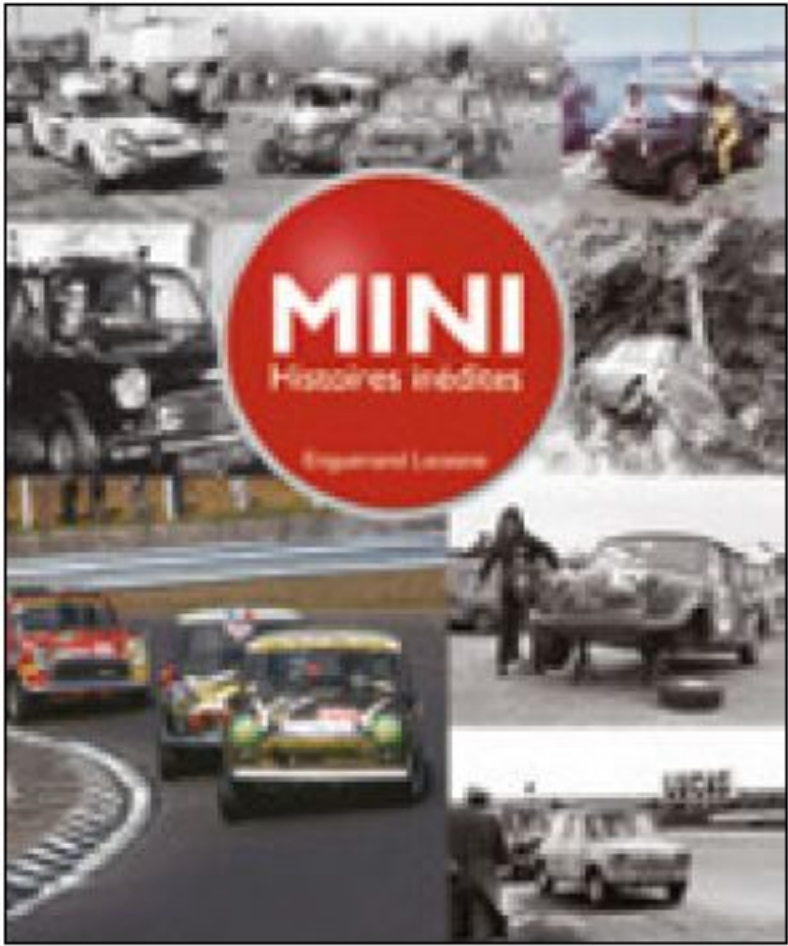
Youngtimers, les sportives signées Renault
Auteur : Patrice Vergès
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26397
Prix : 39,00 euros



La VW Scirocco de mon père
Auteur : René Soulard
120 pages • 24 x 21,5 cm
200 photos couleurs et N&B
Réf. : 26407
Prix : 29,90 euros



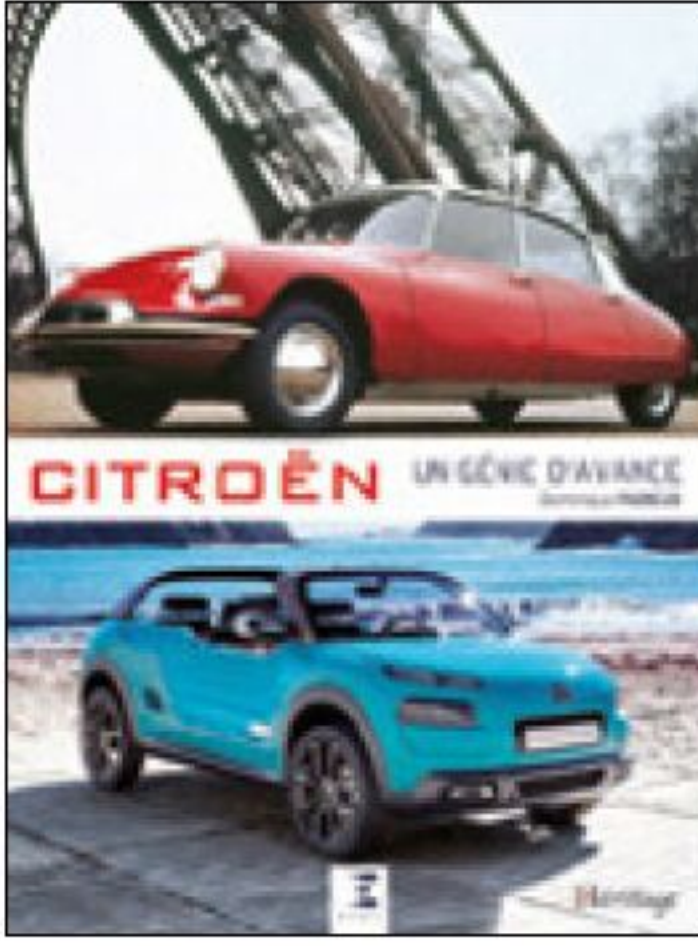
Lotus Élise, retour aux sources
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26271
Prix : 39,00 euros



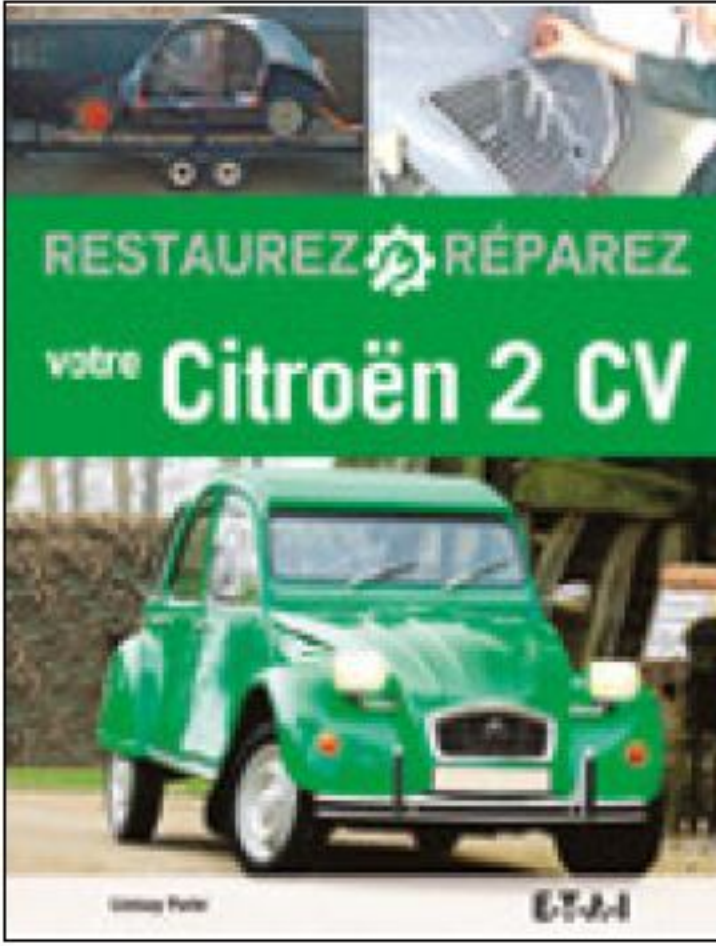
Mini, histoires inédites
Auteur : Enguerrand Lecesne
208 pages • 24 x 29 cm
380 photos couleurs et N&B
Réf. : 25426
Prix : 42,00 euros



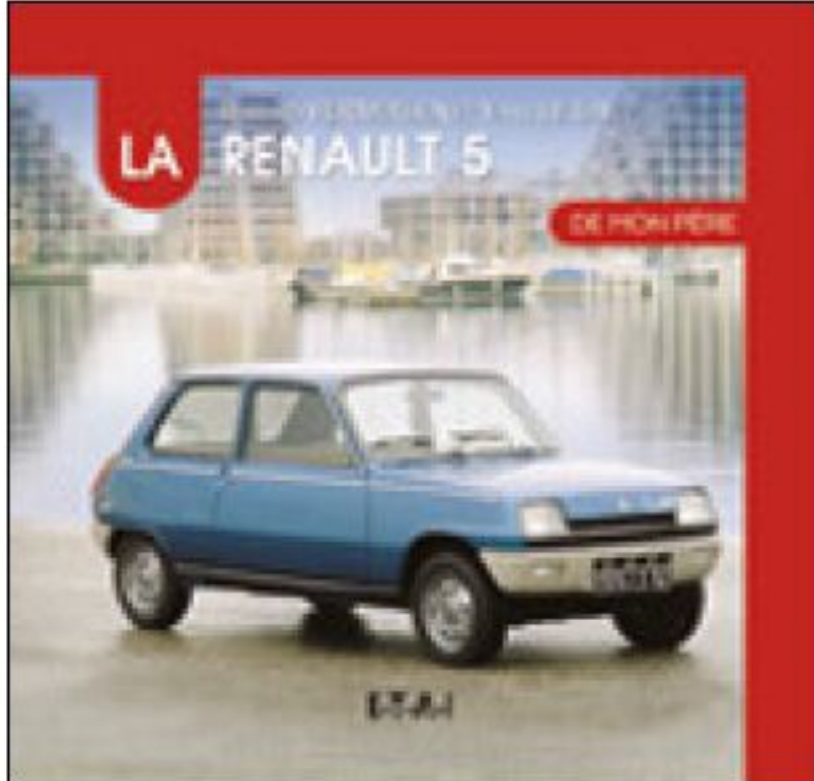
Les sportives GTI, les héritières
Auteur : Philippe Taquet
224 pages • 24 x 29 cm
275 photos couleurs
Réf. : 26046
Prix : 39,00 euros



Citroën un génie d'avance
Auteur : Dominique Pagneux
300 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26387
Prix : 49,00 euros



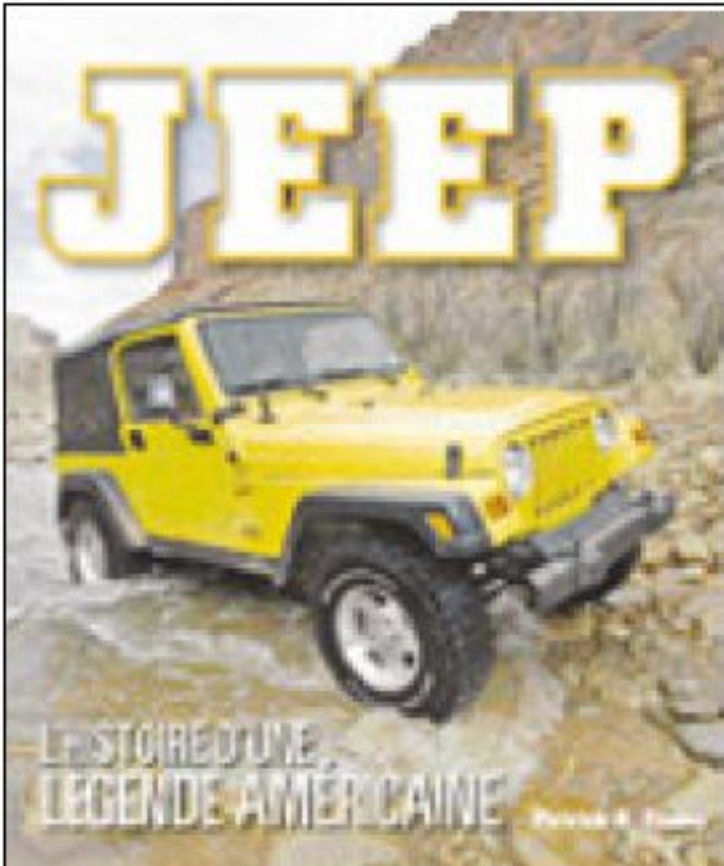
Restaurez Réparez votre 2CV
Auteurs : Lindsay Porter
256 pages • 21 x 27 cm
1 500 photos couleurs et N&B
Réf. : 26258
Prix : 45,00 euros



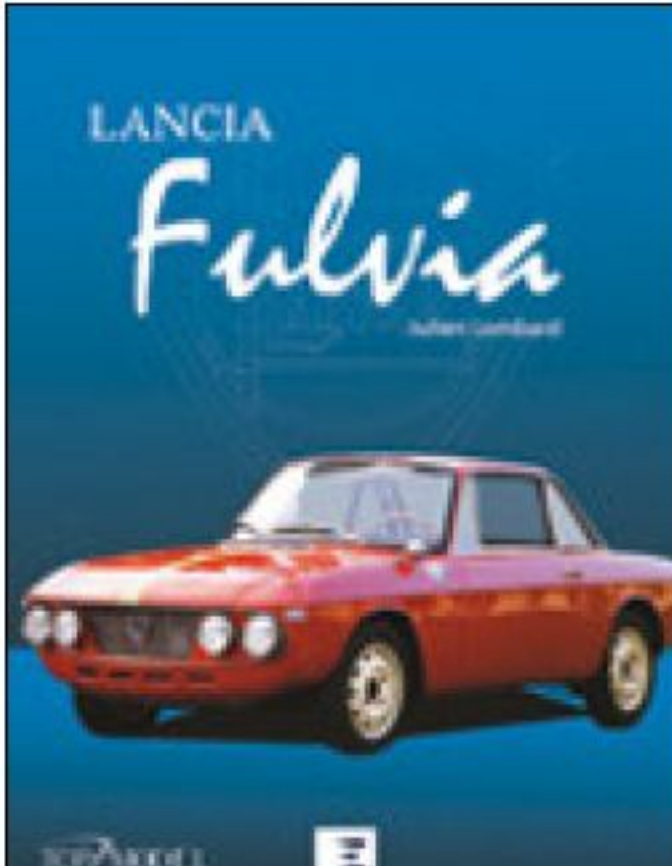
La Renault 5 de mon père
Auteur : Bernard Vermeylen
120 pages • 24 x 29 cm
200 photos N&B et couleurs
Réf. : 26038
Prix : 29,90 euros



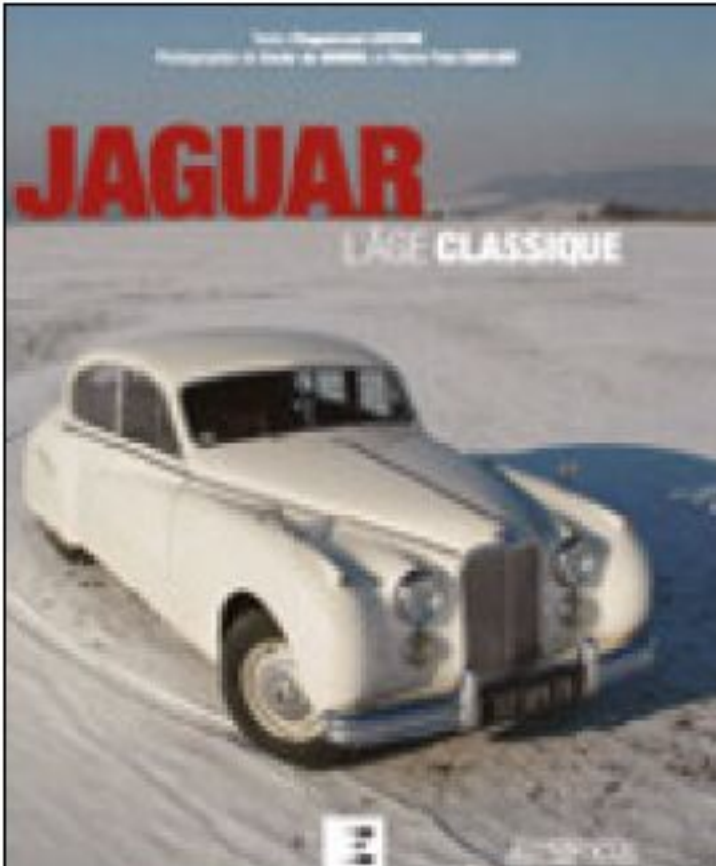
McQueen et ses machines
Auteur : Matt Stone
176 pages • 23 x 30 cm
330 photos couleurs
Réf. : 22400
Prix : 39,00 euros



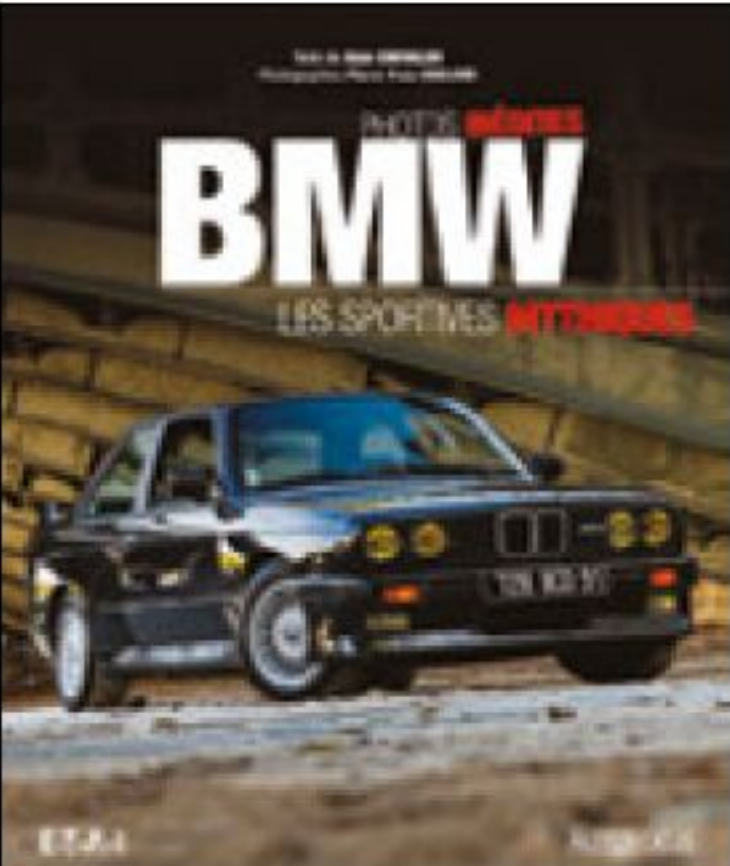
Jeep histoire d'une légende américaine
Auteur : Patrick R.Foster
192 pages • 24 x 28 cm
284 photos couleurs
Réf. : 25997
Prix : 42,00 euros



Lancia Fulvia
Auteur : Julien Lombard
192 pages • 24 x 29 cm
500 photos couleurs
Réf. : 26404
Prix : 49,00 euros



Jaguar, l'âge classique
Auteur : Enguerrand Lecesne
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26272
Prix : 39,00 euros



BMW, les sportives mythiques
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26037
Prix : 39,00 euros

BON DE COMMANDE

Délai moyen de livraison en France métropolitaine : 8 à 12 jours

NomPrénom.....

Adresse

.....

Code postal VillePays.....

Tél. : E-mail

Passez votre commande
en renvoyant votre bon de commande
• **Par courrier**
(règlement par chèque à l'ordre de Entreprendre) :
ENTREPRENDRE
53, rue du Chemin Vert
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Désignation	Réf.	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant € TTC

Je joins mon règlement par

☐ Carte bancaire n° ma carte expire fin
Je note les 3 derniers chiffres du n° au verso de ma carte bancaire

☐ Chèque bancaire ou postal
(à l'ordre de Entreprendre)

TOTAL	
Frais de port	4,00 Euros (quelque soit la commande)
=	

Date et Signature (obligatoire pour le paiement par carte)



VÉHICULE DE COLLECTION

Bien que cela ait été présenté en 1974 comme un développement conjoint par Peugeot, Renault et Volvo, il restait encore deux

générations de modèles avant que les fleurons de Citroën ne reçoivent le V6. À ce moment-là, la «DS» était depuis longtemps arrivée dans l'Olympe des véhicules de collection par excellence.





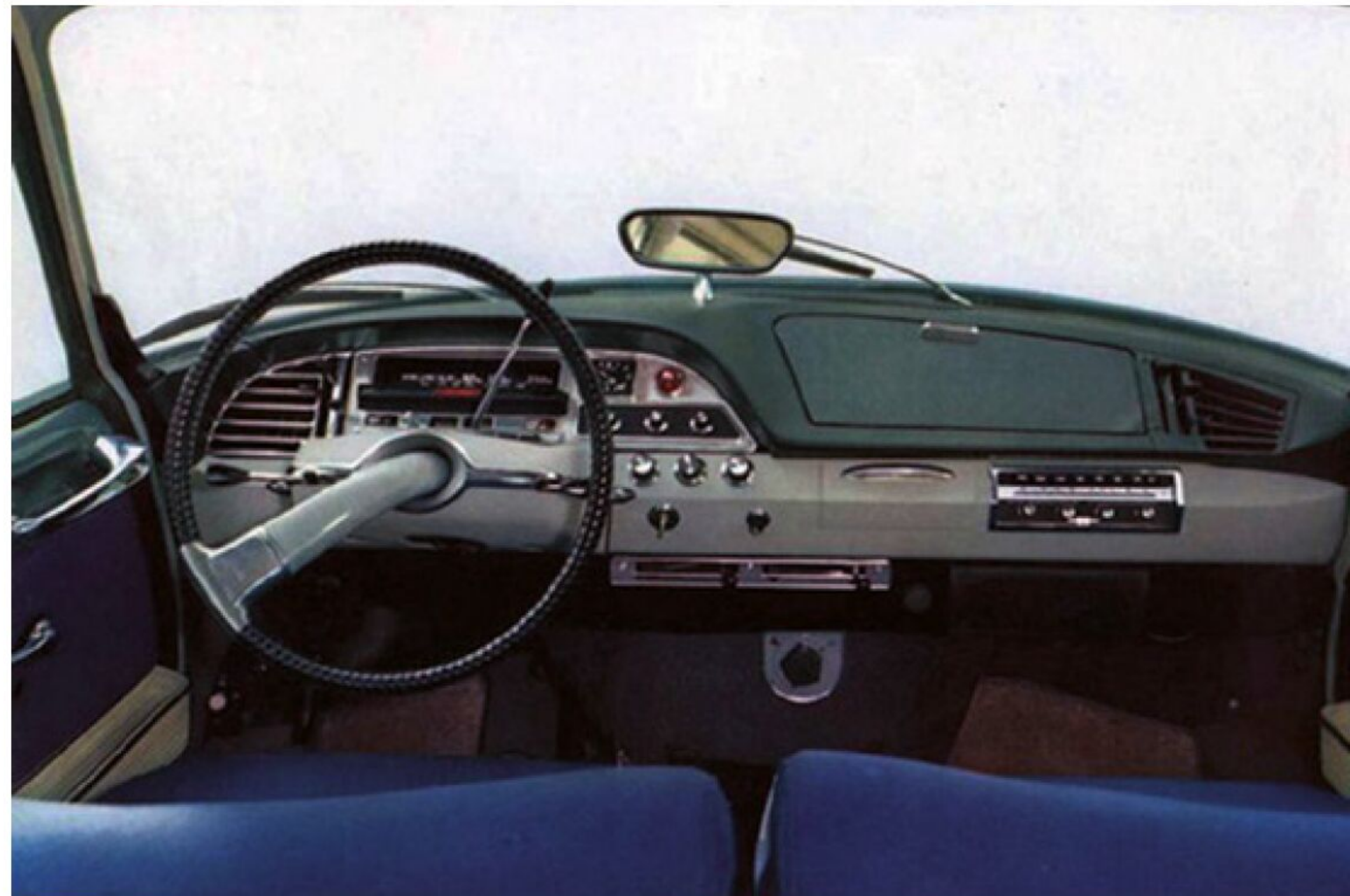
Fiche technique

Citroën DS

Numéros de fabrication :

Total Citroën ID/DS : 1 456 115 unités

Citroën DS Cabriolet (produite à Chapron) : 1 365 unités



Moteurs importants :

Citroën ID 19 ou D Spécial avec moteur à essence quatre cylindres de 1,9 litre (46 kW/63 ch ou 49 kW/66 ch ou 51 kW/70 ch ou 54 kW/74 ch) ou avec 2,0 litres (57 kW/78 ch hp ou 66 kW/90 hp) moteur à essence à quatre cylindres.

Citroën ID 20 ou D Super ou D Super 5 avec moteur essence quatre cylindres 2,0 litres (66 kW/90 ch) ou avec moteur essence quatre cylindres 2,2 litres (72 kW/98 ch ou 76 kW/104 ch).

Citroën DS 19 ou Pallas avec moteur essence quatre cylindres 1,9 litre (52 kW/71 ch ou 55 kW/75 ch ou 59 kW/80 ch) ou avec moteur essence quatre cylindres 2,0 litres (62 kW/84 ch).

Citroën DS 20 ou Pallas avec moteur essence quatre cylindres de 2,0 litres (66 kW/90 ch ou 72 kW/98 ch).

Citroën DS 21 ou DS 21 ie ou Pallas avec moteur essence quatre cylindres 2,2 litres (74 kW/100 ch ou 88 kW/120 ch).

Citroën DS 23 ou DS 23 ie ou Pallas avec moteur essence quatre cylindres 2,2 litres (76 kW/104 ch) ou avec moteur essence quatre cylindres 2,3 litres (81 kW/110 ch ou 93 kW/126 ch).

Test d'époque



Historique Citroën DS :

1938-1950 : Le designer Flaminio Bertoni présente des dessins pour le projet VGD (voiture de grande diffusion)

1955 : Le 6 octobre, la DS célèbre sa première mondiale au Salon de Paris

1957 : La série de modèles ID est introduite en mai, en même temps la production du prédécesseur ID / DS Traction Avant 11 CV est interrompue, la version 15 Six est supprimée en 1955

1958 : Chez Chapron, la DS Prestige passe en petite série avec un disque à découper et un radiotéléphone pour le service chauffeur. Le break ID sera présenté en octobre

1960 : L'année modèle 1960 est reconnaissable aux grilles d'aération des ailes

1961 : La DS Cabriolet est présentée en février, la production est réalisée par le carrossier Henri Chapron. Un mois plus tard, le «moteur DA» est introduit avec une compression plus élevée, des amortisseurs de vibrations, etc.

1962 : En septembre, l'année modèle 1963 est présentée avec un avant modifié et une vitesse de pointe supérieure de 10 km/h. Le 22 août, le président général Charles a survécu à une tentative d'assassinat dans sa DS car la voiture a pu continuer à rouler malgré le pneu arrière percé.

1964 : La version de luxe Pallas est introduite en août

1965 : Nouvelles générations de moteurs DY (DS 19) et DX (DS 21) ainsi que de nouvelles transmissions

1966 : Victoire au Rallye de Monte-Carlo

1967 : Nouveau design de la face avant avec double phares derrière une vitre en septembre. Phares au volant en option, de série sur les DS livrées en Allemagne (à partir de septembre 1968)

1968 : Nouveaux moteurs DY2 et DX2. La DS 19 est remplacée par la DS 20

1969 : La série ID est remplacée par les D Spécial et D Super. Triomphe au Rallye du Maroc

1971 : Fin de production des modèles DS 20 Prestige et DS Cabriolet. Version entièrement automatique de Borg Warner disponible à partir de l'automne

1972 : La version DS 23 remplace la DS 21 à partir de septembre

1973 : Transfert de la production à l'usine d'Aulnay sous-Bois, persistance des problèmes de qualité

1974 : En août, la Citroën CX est présentée comme le successeur de la DS.

1975 : Arrêt de production de la Citroën DS le 24 avril à l'usine d'Aulnay-sous-Bois

1976 : Fin de production de la DS Ambulance







Citroën Xantia

Une petite jeune de trente ans



Test d'époque



Citroën célèbre les 30 ans de la Xantia, lancée le 4 mars 1993. Produite à plus de 1 300 000 exemplaires entre 1993 et 2002 en Europe (Xantia fera également carrière en Chine en 1996 et 1997 et en Iran jusqu'en 2010), elle est devenue un modèle emblématique de l'histoire de Citroën.

La Citroën Xantia est une voiture familiale de taille moyenne produite par le constructeur automobile français Citroën. Vue pour la première fois fin 1992, la voiture a été produite entre 1993 et 2001. Citroën a vendu plus de 1,2 million au cours de ses 8 années de production. Après la fin de la production en Europe au début de 2001, la SAIPA Corporation en Iran les produit toujours (en 2007). Le style extérieur de la Xantia a été écrit par Bertone. Saluée pour son confort, sa sécurité et son plaisir de conduite, la Xantia succède à la BX et met en avant la technologie Hydractive II, un système suspension hydropneumatique pilotée électroniquement qui diminue le roulis et améliore la tenue de route, sans compromis sur le confort.

Une technologie qui trouvera son expression ultime avec la version Activa, lancée en 1994, équipée du nouveau système anti-roulis SC-CAR permettant de virer totalement à plat. Un atout pour la Xantia qui inspirera Jacques Séguéla au travers d'une publicité mémorable avec Carl Lewis.

Cet anniversaire a été célébré par L'Aventure Citroën le samedi 4 mars au Conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois en présence du club Xantia Activa qui a exposé 56 voitures.

DÉVOILÉE À GENÈVE

Dévoilée au monde entier en mars 1993 au Salon de Genève, la Citroën Xantia fête ses 30 ans et devient un modèle de collection. Produit à 1 326 259 exemplaires de 1993 à 2010 en grande partie dans l'usine de Rennes – la – Janais, la Xantia est devenue un modèle emblématique de la marque Citroën.

Finalisée par Daniel Abramson au centre de style Citroën à partir de la proposition du centre de style italien Bertone, elle succède à la célèbre BX des années 80. Dynamique, fluide et robuste, cette berline reprend certaines lignes de la XM, et impose une nouvelle silhouette dans la gamme Citroën. Grâce à son style unique, la Xantia sera élue plus belle voiture de l'année en 1993, année de son lancement.

La Xantia a remplacé l'ancienne Citroën BX et a maintenu le haut niveau de popularité de ce modèle, mais a davantage introduit la voiture dans le courant dominant pour concurrencer plus durement ses rivaux tels que la Ford Mondeo, la Nissan Primera, la Rover 400, et la Toyota Carina E.



TECHNOLOGIE ACTIVA

En 1995, la technologie Activa a été introduite, qui est une extension de la suspension Hydractive II, où deux sphères supplémentaires et deux vérins hydrauliques sont utilisés avec une commande par ordinateur pour éliminer complètement le roulis. Cette technologie est plus largement connue sous le nom de suspension active, et la Xantia Activa possède une tenue de route exceptionnelle comparable à de vraies voitures de sport.

NEUF ANNÉES D'AUDACE ET D'INNOVATION AU SERVICE DU CONFORT

Durant neuf ans de production, la Xantia connaîtra de multiples évolutions. Au départ, elle existe en deux finitions (SX et VSX), avec trois motorisations différentes. Les versions haut de gamme sont équipées du système hydropneumatique « Hydractive II », système de suspension piloté électroniquement, qui permet de diminuer le roulis et d'améliorer



la tenue de route sans pour autant dégrader le confort. En 1994 est lancée la version Activa, qui reprend le système Hydractive II, complété par deux vérins empêchant le roulis de dépasser 0,5°, portant le nombre de sphères embarquées à 10. Ainsi équipée, la Xantia peut virer à plat. Une technologie qui amènera le développement de pneumatiques spécifiques avec le manufacturier Michelin. En 1995, la Xantia break arrive sur le marché. En 1997 Xantia fera l'objet d'un remodelage. Enfin, en 1998, la Xantia inaugure au niveau du Groupe PSA le tout nouveau moteur diesel 2.0 HDi, Diesel à rampe commune haute pression.

LES MOTEURS

La puissance est venue des moteurs à essence familiers de la série PSA XU, cette fois en cylindrées 1.6, 1.8 et 2.0, une version 2.0 16 soupapes pour le Xantia VSX, un moteur 2.0 turbocompressé, à partir de 1995, un 1.8 16 soupapes et un Moteur 2.0 16 soupapes. En 1997, un moteur 3.0 V6 était proposé comme haut de gamme.

Les populaires turbodiesel XUD en cylindrée 1.9 (turbo : 92 ch (69 kW), turbo basse pression : 75 ch (56 kW) ou non : 71 ch) se sont avérés être le moteur le plus vendu. Le plus gros diesel était un 2.1 TD de 109 ch (81 kW).







CONFORT ET SÉCURITÉ

Confort, sécurité, technologie et plaisir de conduite sont les maîtres mots de cette nouvelle arrivante en 1993. Un confort inégalable à l'époque, avec un matelassage devenu une véritable signature de la Xantia et des modèles qui lui ont succédé. A l'intérieur, la Xantia

fait preuve d'une véritable harmonie entre les couleurs et les matériaux dans un espace bien aménagé. On découvre aussi un habitacle renforcé, plus rigide, avec d'importantes épaisseurs de tôles pré-revêtues et des barres de renfort dans les portes, pour une meilleure sécurité à bord.



LE CONFORT ABSOLU : L'HYDRACTIVE II

Sur le plan sportif, les triomphes dans des rallyes mythiques tels que Monte Carlo, Bandama et le Maroc devraient construire une image de fiabilité et d'indestructibilité.

En revanche, la DS Cabriolet incarne une noblesse particulière depuis 1961. L'élégante cinq places à toit ouvert a été fabriquée par le carrossier haut de gamme français Henri Chapron et a coûté 50 % de plus que la berline DS.

Encore plus chères étaient les berlines représentatives DS Prestige, également construites par Chapron, avec une cloison. En termes de technologie, c'est l'arrivée de l'Hydractive II, une technologie alliant la puissance de l'hydraulique et la rapidité de l'électronique, qui symbolise la différence de la Xantia. La suspension hydropneumatique classique se voit adjoindre une sphère supplémentaire par essieu, activable par

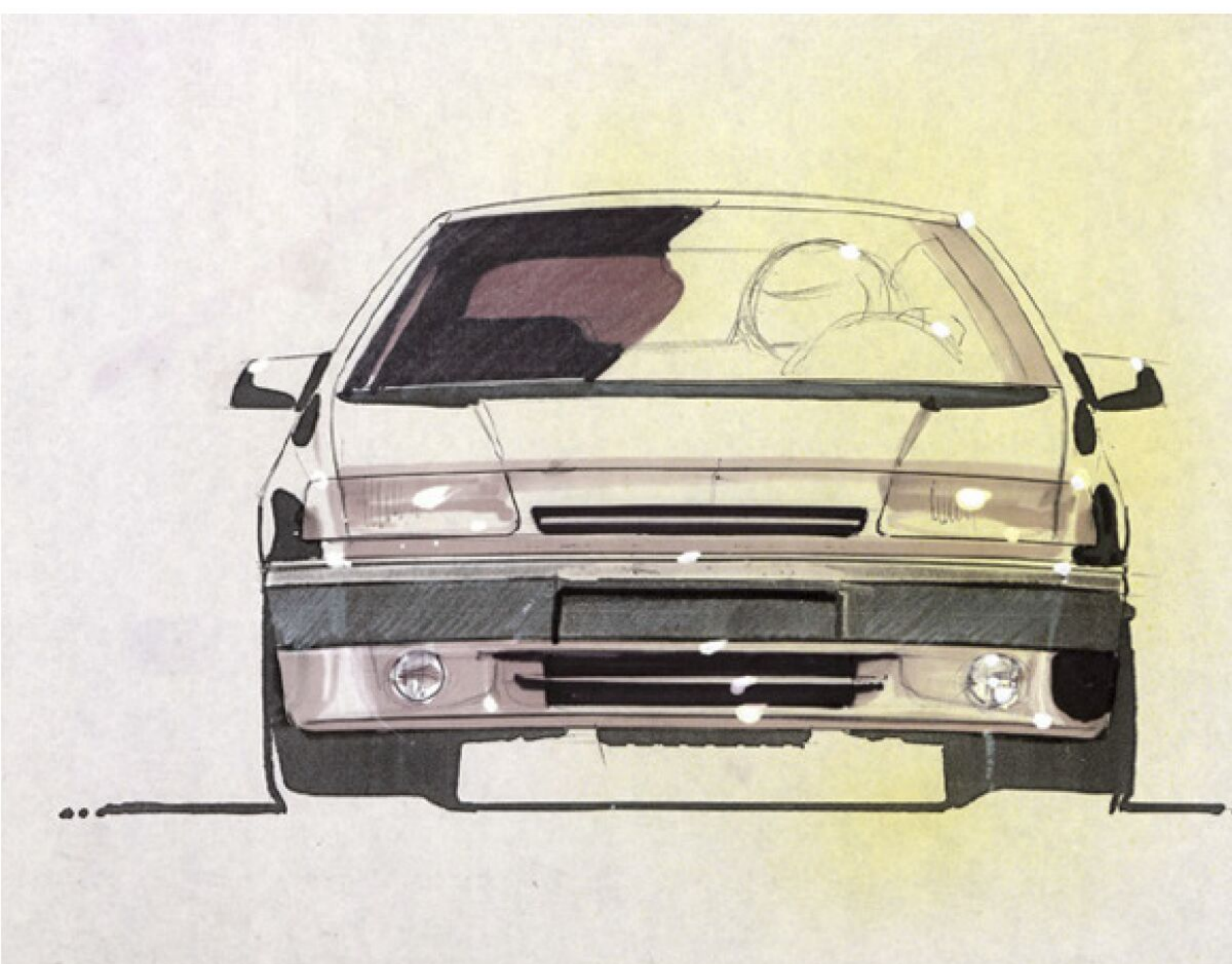


le biais d'électrovannes du circuit normal comportant une sphère par vérin de suspension. Cela permet de définir deux états de souplesse et d'amortissement de la suspension : un souple et un sport. Des capteurs permettent alors au calculateur de choisir entre les deux modes suivant les situations de roulage.

Dans les deux cas, cette technologie permet aux conducteurs et aux passagers de voyager dans un grand confort, mais surtout avec plus de sérénité.

SOURCE D'INSPIRATION POUR LES PUBLICITÉS

La Xantia dispose d'innovations et de qualités, elle est donc idéale pour les publicités Citroën. On peut notamment faire référence à la célèbre publicité de 1995 avec Carl Lewis, dans laquelle le sportif se voit obliger de devenir moine à cause d'un pari. Pour lui, il était impossible qu'une voiture puisse virer à plat, c'est maintenant chose faite avec la Xantia. En 1999, c'est une tout autre publicité où l'on découvre une pyramide de Xantia, prouvant l'excellente tenue de route de ces dernières.



GAMME 2024

Citroën, la passion et la raison



Depuis plus de 100 ans Citroën fait preuve d'audace et d'imagination, avec un unique objectif, démocratiser l'automobile pour améliorer le quotidien.



Citroën gamme 2024



M

arque populaire au sens noble du terme, Citroën innove tout en restant fidèle à son ADN. Une inspiration présente dans la toute première voiture

jusqu'à Ami. Un objet 100% électrique et accessible à tous, qui révolutionne une fois de plus notre manière d'envisager la mobilité.

UN DESIGN IDENTIFIABLE AU PREMIER COUP D'ŒIL

Le design des voitures Citroën se distingue au premier coup d'œil. Il mêle harmonieusement «la singularité et la simplicité», pour reprendre les termes de Pierre Leclercq, directeur du style de la Marque. Entre les références aux modèles iconiques et la volonté de créer de nouvelles expériences, Citroën propose sans cesse des voitures uniques.

Depuis 1919, la marque Citroën fait preuve d'audace et d'un attachement à l'humain jamais démenti tout au long de son histoire. Forte de son patrimoine quasi-centenaire de plus de 300 modèles dont certains ont marqué à jamais l'industrie automobile, Citroën est inscrite dans le cœur de chaque Français.

D'ici 2025, le constructeur ne produira plus de véhicules diesels, misant tout sur les voitures hybrides ou électriques, et hydrogènes.

DEPUIS SEPTEMBRE DERNIER, CITROËN ARBORE UN TOUT NOUVEAU LOGO.E

Citroën dévoile aujourd'hui une nouvelle identité de Marque et un nouveau logo, marquant le début d'une nouvelle ère moderne, rassembleuse et passionnante pour la marque née il y a 103 ans. Avec cette nouvelle identité,



Citroën illustre sa volonté d'accélérer sa mission vers une mobilité électrique abordable et d'étendre les valeurs d'accessibilité, d'audace et de bien-être des clients qui sont au cœur de ses gènes.

Le nouveau logo est une réinterprétation du logo originel, autrefois adopté par le fondateur André Citroën et inspiré par le succès de sa première entreprise de métallurgie qui produisait des systèmes d'engrenages en forme de chevrons. La référence familière et technique des « deux chevrons » est restée depuis lors au cœur de l'identité de Citroën.

L'élégant nouvel emblème, qui marque la transition et l'évolution de la marque vers une nouvelle ère, sera présenté à la fin du mois de septembre sur un concept-car qui représente un véritable manifeste pour la Marque. Il sera ensuite décliné progressivement sur les futurs véhicules de série et concepts Citroën à partir de la mi-2023. L'ovale vertical proéminent et mis en valeur entrainera une nouvelle direction dans le langage du design. Plus visible, il devient un élément de signature immédiatement reconnaissable de tous les modèles Citroën. Plongez dans l'univers de Citroën pour 2024, voici la gamme complète.

Citroën gamme 2024

AMI Électrique

La coqueluche des jeunes...

Elle porte un nom célèbre, mais n'a rien à voir avec l'ancienne légende, l'Ami 6 et Ami 8 des années 60 et pur cause...

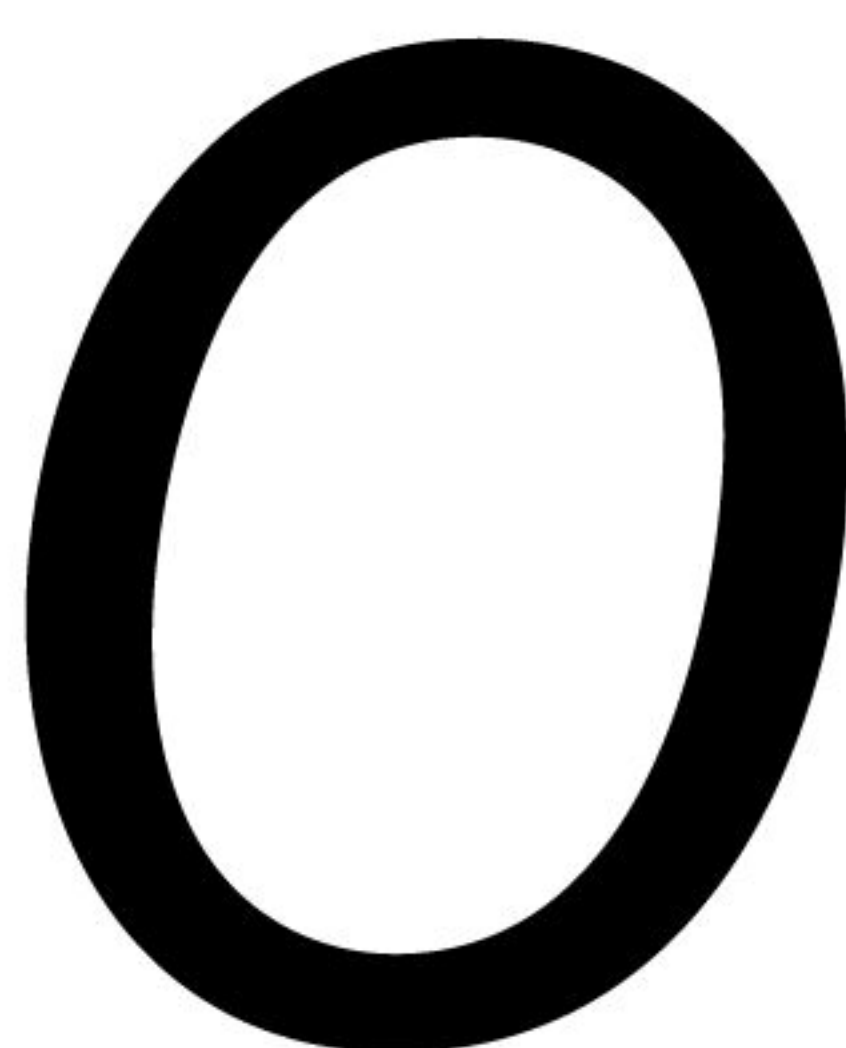


A partir de 7 790 €



Citroën gamme 2024





ui La Citroën Ami est engin électrique, mais c'est tout sauf une voiture ! Elle est bien plus que cela ! m de long, c'est une vraie deux places. Pour vous faire une idée, elle mesure 30 cm de moins qu'une Smart

Fortwo, elle possède une largeur de 1,39 m et une hauteur de 1,52 m, un petit gabarit donc, pour un poids plume de 485 kg, mais elle est capable d'embarquer convenablement deux personnes.

«En fait, il n'y a pas d'équivalent dans le paysage automobile actuel.»

Zéro émission de CO₂ au bénéfice de tous et accès à tous les centres-villes, avec une conduite facile, silencieuse et fluide. Une batterie qui se charge en seulement 3 heures à partir d'une prise électrique standard, comme un smartphone.

COMPACTE ET AGILE

Une taille ultra-compacte de 2,41 m et un diamètre de braquage de 7,20 m, facilitant les déplacements et le stationnement en ville.

CONFORTABLE ET PROTECTEUR

Petit à l'extérieur et grand à l'intérieur, Ami permet à 2 personnes de voyager côte à côte confortablement, avec un habitacle fermé et chauffé, très lumineux, mais protégé de l'extérieur.

MOBILITÉ POUR TOUS / PAS DE PERMIS

Accessible à partir de 14 ans en France (16 ans en moyenne dans les pays européens). Avec ou sans permis de conduire, Ami est pour tout le monde.

ZÉRO ÉMISSION, ZÉRO BRUIT, ZÉRO STRESS

Parfaitement adaptée à une vie urbaine toujours en mouvement et en phase avec les évolutions de notre société, Ami dessine une nouvelle forme de mobilité, répondant spécifiquement aux défis urbains d'aujourd'hui et de demain. Tout a été pensé pour améliorer le plaisir de conduire et faciliter la vie quotidienne des conducteurs.

Grâce à son mode de conduite 100% électrique, Ami permet d'accéder à toutes les zones du centre-ville, y compris les zones à faibles émissions, tout en réduisant les coûts de fonctionnement.

LA GAMME ET CHARGEMENT RAPIDE ET FACILE

Idéal pour plusieurs courts trajets en ville - comme aller à une réunion, travailler, faire des courses ou sortir le soir - Ami a une portée allant jusqu'à 70 kilomètres. Une distance journalière bien supérieure à la distance moyenne parcourue par les citadins et périurbains.

UN INTÉRIEUR LUMINEUX

Dès que vous montez à bord, la voiture est entièrement baignée de lumière extérieure combinant de grandes surfaces vitrées (pare-brise, vitres latérales et lunette arrière) avec un toit panoramique standard. Cela représente 50% de la surface totale au-dessus de la ligne du corps. Cette présence incomparable de lumière améliore à la fois la sensation d'espace pour le conducteur et le passager, tout en leur offrant une large vue environnante. Dans un clin d'œil à l'histoire de Citroën, les vitres latérales s'ouvrent en s'inclinant manuellement vers le haut comme le 2 CV.

«Deux passagers peuvent ainsi converser confortablement grâce aux 2 sièges côte à côte.»

Citroën gamme 2024

Un record dans une si petite taille avec le siège conducteur coulissant (réglable en longueur) et le siège passager (fixe) pouvant accueillir le plus grand des occupants. Avec cette architecture, chaque coin et recoin est exploité au maximum tandis que l'espace de stockage est intelligemment réparti dans tout l'habitacle. En plus d'un espace de rangement aux pieds du passager, qui peut accueillir une valise de la taille d'une cabine, les concepteurs ont également créé une autre zone de stockage à l'arrière..

PERSONNALISATION

La Citroën Ami représente une vision moderne, accentuée par ses possibilités de personnalisation uniques. Facile à personnaliser, Ami est disponible en 7 versions différentes. Puissant marqueur de cet objet de mobilité urbaine, sa personnalisation se fait à travers des accessoires.

Tendance et audacieuse, la voiture innove et offre, à la manière du «Do It Yourself», la possibilité de créer l'objet qui s'adapte aux goûts de chaque client grâce à un kit d'accessoires faciles à installer soi-même.



Un autre niveau de personnalisation encore plus élevé propose 2 packs combinant tous les éléments décoratifs susmentionnés ainsi que de grands autocollants qui habillent l'extérieur d'Ami en lui donnant un style qui lui est propre:

Mon Ami POP avec la personnalisation Orange et un design amusant, jeune et sportif, avec un becquet arrière

Mon Ami VIBE avec la couleur grise et des accessoires plus haut de gamme, chics et graphiques qui intègrent des garnitures de toit pour compléter les autocollants.

L'installation de ces packs de personnalisation de niveau supérieur est confiée à des professionnels avant la livraison.

L'ouverture des commandes est prévue au 30 mars, les événements actuels ne devraient pas modifier cette date, sauf que les premières livraisons, prévues dès juin, seront bien sûr décalée dans le temps, probablement pas avant fin juillet ou même août.

Fiche technique

MODÈLE

AMI ÉLECTRIQUE

Longueur : 2,41 m

Largeur : 1,39 m (hors rétroviseurs)

Hauteur : 1,52 m

Diamètre de Braquage entre mur : 7,20 m

Poids hors batterie < 425 kg

Poids total avec batterie : 485 kg

Batterie : 5,5 kWh

Puissance moteur électrique : 6 kW



Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

Citroën C3 électrique La surprise



Conscient de l'engouement provoqué par la révélation de Nouvelle ë-C3, Citroën accélère en ouvrant dès aujourd'hui en France les commandes de son nouveau modèle. Nouvelle ë-C3 vient bousculer le marché de l'électrique en proposant toutes les prestations attendues d'une petite berline compacte polyvalente dans le cœur du marché automobile français.

Disponible à partir de 23 300€ avant bonus écologique dans sa version d'entrée de gamme You, Nouvelle ë-C3 est produite en Europe et répondra aux critères donnant accès au leasing électrique

avec une version disponible pour seulement 54€ par mois. Sa version supérieure, Max, est proposée à partir de 27 800€

***“AAbordable, nouvelle ë-C3
affiche un style moderne et
attractif et ne fait pas de
compromis.”***

Elle offre une grande polyvalence d'usage grâce à son autonomie de plus de 300 km

(cycle mixte WLTP – homologation en cours) et son espace à bord. Chaque trajet est synonyme de bien-être grâce à la suspension Citroën Advanced Comfort® de série, aux sièges Citroën Advanced Comfort® - disponible sur Max - à la position de conduite surélevée, la planche de bord innovante C-Zen lounge ainsi que des équipements modernes qui simplifient la vie au quotidien.

Quant à la version « Max », elle offre tout ce que souhaitent les clients du segment B. Elle est proposée au prix de 27 800 € ou à partir de 179 €TTC par mois en location longue durée. Elle se présente avec des jantes alliage 17" Atacamite



moteur de 83 kW / 113 ch procure tout le plaisir de la conduite en électrique. La batterie de 44 kWh correspond parfaitement à l'usage quotidien pour ce type de voiture et permet d'envisager de long trajets grâce à la charge rapide. Il ne faut que 26 minutes pour passer de 20 à 80% de

capacité dans le cadre d'une recharge rapide en courant continu de 100 kW, et seulement 4h10 avec un boîtier mural fournissant une puissance de 7 kW. Le chargeur embarqué de 11 kW (tri-phasé) est disponible sur les deux versions au prix de 400 €

Diamantées, la peinture bi-ton avec toit contrasté, disponible en noir ou en blanc, des barres de toit noir brillant, et des vitres et lunette arrière surteintées. Elle inclut, notamment en plus, la navigation sur tablette tactile 10,25", la recharge sans fil pour smartphone, les sièges Citroën Advanced Comfort, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et dégivrants, un volant gainé, une banquette arrière fractionnable 2/3-1/3, des feux arrière 3D à LED, la climatisation automatique et une caméra de recul.

Avec Nouvelle ë-C3, le client bénéficiera de toute la polyvalence d'un modèle compact - 4,01m seulement - agile, dont le



Citroën gamme 2024



A partir de 15 940 €

Citroën C3

La vie est belle

Une face avant moderne et compacte, la nouvelle C3 se reconnaît au premier coup d'œil. Les chevrons et le bandeau chromés s'étirent jusqu'aux feux, soulignant la largeur de la voiture.



La Citroën C3 bouscule les codes des citadines avec un look plus robuste et énergique. Bien campée sur ses grandes roues, elle affirme sa silhouette harmonieuse. Son bloc avant haut et horizontal lui donne une allure pleine d'assurance pour un gabarit compact de 3,99 m de long. La vue latérale met en valeur son pavillon flottant porté par des montants de pare-brise noirs. Les larges passages de roues viennent souligner les ailes avant et arrière aux galbes généreux. Sous sa silhouette harmonieuse, Citroën C3 exprime robustesse et dynamisme. Son capot haut et horizontal, campé sur des roues de grand diamètre, lui donne de l'assurance. Ses Airbump latéraux protègent la carrosserie tout en renforçant son style unique.

97 COMBINAISONS DE PERSONNALISATION

La large palette de personnalisation de Citroën C3 permet à chacun d'affirmer pleinement sa personnalité et son style. Son look extérieur va du plus discret au plus tendance. Et vous pouvez réveiller une teinte classique par une teinte de toit contrastée, voire des ponctuelles colorées.

LA C3, UNE RÉUSSITE TOTALE

Depuis le lancement de la 3ème génération de C3 en 2016, le best-seller de Citroën a déjà séduit plus d'1 million de clients à travers le monde et se situait dans le top 3 des modèles les plus vendus en 2021 sur les marchés majeurs que sont la France, l'Espagne, l'Italie, la Belgique, le Portugal, le Danemark, la Slovaquie ou encore la Bulgarie.

Les clés de sa réussite résident dans son design unique de berline robuste avec son bloc avant

haut et horizontal, sa garde au sol surélevée, ses Airbumps® latéraux anti-chocs, ses élargisseurs d'aile et ses larges boucliers, mais aussi dans le bien-être ressenti à bord avec un espace généreux, ses assises accueillantes et ses suspensions typées Citroën. Autre point fort : sa large palette de combinaisons de personnalisation qui séduit les clients ayant à cœur d'avoir un véhicule conforme à leurs goûts.

La nouvelle proposition de Citroën C3 C-Series, sur la base de la version Feel Pack en Europe, habille la citadine de touches de Bronze Anodisé, un bronze profond qui lui donne de l'allure et un côté dynamique. Ce nouveau Pack Color s'applique sur le contour du décor de toit, sur les Airbumps® latéraux, les enjoliveurs des antibrouillards, les stickers de custode ainsi que sur le nouveau badge « C-Series » qui se situe au bas du rétroviseur sur la porte conducteur.

UN INTÉRIEUR SOMPTUEUX

À l'intérieur, C3 C-Series est encore plus chic. Elle arbore un nouveau bandeau de planche de bord très raffiné issu de la série spéciale Saint James, gainé de tep (tissu enduit plastique,





Citroën gamme 2024





textile technique résistant) Alba avec des surpiqûres blanches et disposant d'un un cerclage chrome satin. Elle conserve l'ambiance standard en tissu Mica Grey.

Les jantes alliage 16" Matrix diamantées sont également conservées. Les vitres arrière surteintées, les rétroviseurs rabattables électriquement, les lève-vitres avant électriques séquentiels sont des petits plus qui facilitent la conduite au quotidien.

L'Aide au stationnement arrière et le Pack Visibilité permettent une conduite en toute sécurité allégeant la charge mentale du conducteur.

Parmi les options, sont ouvertes le toit bi-ton (toit Noir Onyx avec les teintes de caisse Blanc Banquise, Gris Acier, Sable et Gris Platinum ou toit Blanc Opale qui s'accorde à la carrosserie Noir Perla Nera), les sièges chauffants, Connect Nav, Connect Box et l'Active Safety Brake. Sont disponibles en Angleterre l'Active Safety Brake, les Front Sensors et le Système de Surveillance d'Angle Mort.

SOUS LE CAPOT

La C3 dispose de motorisations performantes et efficiente de dernière génération homologuées selon la norme Euro 6. Un moteur essence

PureTech de 83 ch, puis un PureTech de 110 ch, disponible avec une boîte automatique EAT6. Côté diesel, un moteur subsiste encore, le 110 ch BlueHDi.

Fin 2023, la nouvelle C3 sera dévoilée, et elle devrait être différente du modèle présenté en Inde et qui a reçu le prix « 2023 World Urban Car ».

Le modèle européen proposera aussi des moteurs hybrides et une motorisation 100% électrique, la ë-C3, annoncée depuis longtemps. Elle devrait être présentée en septembre prochain.

La C3 est désormais au catalogue à partir de 15 940 € TTC.



Citroën gamme 2024



A partir de 22 350€

Citroën C3 Aircross Incontournable

La Citroën C3 Aircross est un acteur incontournable du segment B-SUV. Avec près de 77 000 immatriculations en 2021, il représente 16% de la gamme VP Citroën.



Citroën gamme 2024





La Citroën C3 Aircross monte en gamme et affirme son caractère avec une nouvelle expression de face avant, de nouveaux décors de custode et plus de confort à bord avec l'introduction des sièges Advanced Comfort.

Polyvalent, modulaire et compact, Nouveau Citroën C3 Aircross est un SUV facile à vivre.

Il est reconnu pour sa grande polyvalence en matière d'usages, son habitabilité, sa modularité et son confort de référence. C'est C3 Aircross qui a inauguré la série spéciale Citroën C-Series en 2020.

La face avant de Nouveau C3 Aircross a été entièrement revue en offrant d'avantage de robustesse. Inaugurée par Nouvelle C3 en 2020, elle contribue à la nouvelle signature identitaire de Citroën, affirmée et unique.

Les doubles chevrons chromés s'élargissent en direction des projecteurs à LED qui apportent plus de clarté et de sécurité.

La nouvelle version spéciale C-Series lui confère un caractère encore plus affirmé avec notamment de nouvelles jantes alliage 16" X Cross Full Diamond Cut en Europe (sauf en Angleterre qui

est dotée de X Cross Diamond Full Black). Au-delà de sa face avant affirmée et de son esprit d'aventurier, les clients sont séduits par le potentiel de personnalisation que propose C3 Aircross. 25% d'entre eux choisissent une robe bi-ton et 20% un Pack Color. Il était donc naturel d'habiller la C-Series 2022 d'un nouveau Pack Color, Anodisé Bronze, qui se décline sur les inserts intégrés au bouclier avant, les coques de rétroviseur et le nouveau badge 3D « C-Series » apposé sur la partie haute des portes avant. C3 Aircross affirme son design avec une face avant entièrement revue pour davantage de caractère et de statut.

À l'extérieur, la personnalisation monte en gamme avec dorénavant 70 combinaisons possibles auxquelles s'ajoute le choix entre 2 nouvelles jantes.

À L'INTÉRIEUR, C3 AIRCROSS OFFRE 4 AMBIANCES AYANT CHACUNE SA PROPRE IDENTITÉ.

A l'intérieur, on retrouve l'ambiance épurée Mica Grey avec un garnissage de sièges en tissu, la planche de bord en tep Origami Gris Delice. Et des tapis de sol avant et arrière désormais de série.



Citroën gamme 2024



L'ensemble des options de la version Feel Pack telles que le Grip Control avec Hill Assist pour renforcer le côté baroudeur et se jouer de tous types de terrains, le service Connect Box (appels d'urgence et d'assistance) ou encore le toit bi-ton pour une personnalisation plus marquée, sont au catalogue de C3 Aircross C-Series.

UN SUV CONFORTABLE POUR UNE VIE ACTIVE

Le C3 Aircross conserve sa modularité, son habitabilité et sa luminosité de référence. Il accroît son expérience de confort à bord avec les sièges Advanced Comfort, inaugurés sur SUV Citroën C5 Aircross.

En plus de ses suspensions qui apportent une douceur de conduite incomparable, Nouveau C3 Aircross offre encore davantage de confort grâce à ses nouveaux sièges Advanced Comfort, disponibles avec les ambiances Urban Blue, Metropolitan Graphite et Hype Grey.

Leur confection est issue d'une innovation 100% Citroën. Ils apportent un confort visuel et d'accueil grâce à leur matelassage unique et à leur mousse d'accueil épaissie de 15 mm. Ils offrent également un confort postural avec des sièges aux dessins larges et généreux. Enfin, le confort dynamique pour voyager confortablement est assuré par l'association

d'une nappe haute densité au cœur des sièges et d'une mousse épaissie et structurée.

SOUS LE CAPOT?

La C3 Aircross reste disponible en essence et en version diesel. On retrouve le PureTech 130 ch essence, à partir de 26 650 €, le diesel BlueHDi 110 ch à partir de 25 760 €. Pas de versions hybrides ou électrique pour l'heure. Les prochains modèles, prévues en 2024 devraient bien entendu être hybrides et électriques. Mais il se murmure et c'est un peu étonnant, qu'une version hybride arrivera dès cette année sur le moteur 130 ch, avec l'ancienne carrosserie donc, en attendant le restylage et une gamme complète hybride ou électrique. Nous en profitons pour vous montrer la version indienne du C3 Aircross, avec sa nouvelle face avant. Il est fort probable que le millésime 2024 arborera cette ligne...

La C3 Aircross C-Series, taillée tant pour la ville que pour la route, qu'il s'agisse d'aller au travail ou de partir en vacances, est disponible à partir de 22 350 €TTC. La série spéciale est proposée dans toutes les motorisations de la version Feel Pack et dans 5 teintes extérieures au choix (Gris Platiniem, Gris Artense, Blanc Banquise, Khaki Grey et Noir Perla Nera) en Europe (sauf Finlande, Norvège et Suède) et au Japon.





Citroën gamme 2024

Citroën C4

La multi mobilité est en marche

Avec une posture surélevée sur des grandes roues et ses volumes fluides, la C4 semble prête à bondir. Tout en aérodynamisme, son profil offre des volumes généreux.



A partir de 24 210 €

Citroën gamme 2024



Avec son capot haut et sculpté, les C4 et ë-C4 Électrique mettent en avant un style énergique et affirmé. La face avant du véhicule reprend les nouveaux codes esthétiques de Citroën, avec une signature lumineuse en V. Les projecteurs à double étage et les chevrons chromés s'étirent sur toute la largeur de la voiture. Ce nouveau design met en avant la technologie 100% «Citroën LED Vision», avec des feux de jour, des projecteurs dotés de 3 modules et des anti-brouillards à LED.

STYLE AUDACIEUX... COMME TOUJOURS CHEZ CITROËN

La face arrière exprime le dynamisme et la robustesse.

Sa lunette arrière inclinée, très originale avec son volet vertical et son spoiler, rappelle les silhouettes des berlines coupées.

Avec un style audacieux, C4 et ë-C4 proposent un nouveau concept au cœur du segment des berlines compactes. Dotée d'une posture surélevée et affirmée, la silhouette combine



l'élégance et le dynamisme d'une berline tout en adoptant certains codes du SUV pour plus de force et de caractère. Son habitacle chaleureux et technologique exprime instantanément bien-être, confort et modernité.

En cohérence avec la face avant, les feux arrière présentent une nouvelle signature à LED, en V. Avec une identité unique et audacieuse, la C4 propose un nouveau concept au cœur du segment des berlines compactes. Dotée d'une posture surélevée et affirmée, la silhouette combine l'élégance et le dynamisme d'une berline tout en adoptant subtilement certains codes du SUV pour plus de force et de caractère. Aérodynamique et fluide, elle reprend les marqueurs identitaires de Citroën, notamment la nouvelle signature lumineuse en V à LED à l'avant (dès la version Feel) et à l'arrière, avec une nouvelle expression de style, plus assertif, musclé et dynamique.

Son habitacle chaleureux et technologique exprime instantanément bien-être, confort et modernité. Chaque client pourra configurer sa voiture à son image avec selon les versions 31 associations de teintes et de Packs Color à l'extérieur et 6 ambiances à l'intérieur.

Citroën gamme 2024



Les modèles

Essence PureTech 100 S&S BVM6 sur les versions Live et Feel.

Essence PureTech 130 S&S BVM6 sur les versions Feel, Feel Pack et Shine.

Essence PureTech 130 S&S EAT8 sur les versions Feel, Feel Pack, Shine et Shine Pack.

Essence PureTech 155 S&S EAT8 sur les versions Shine et Shine Pack.

Diesel BlueHDi 110 S&S BVM6 sur les versions Live, Feel, Feel Pack et Shine.

Diesel BlueHDi 130 S&S EAT8 sur les versions Feel, Feel Pack, Shine et Shine Pack.

à des larges surfaces vitrées, des matières chaleureuses et le toit ouvrant vitré électrique panoramique (option sur Shine et Shine Pack).

SOUS LE CAPOT

On retrouve les motorisations classiques de chez Citroën, à savoir, un modèle essence 100 ch (24 210 €), le PureTech 130 ch en version Feel, à partir de 28 090 €. Le haut de gamme, Shine Pack étant proposé en version diesel BlueHDi de 130 ch à partir de 35 560 € ou en version essence à partir de 33 810 €. Pour les versions électriques, c'est en dessous que ça se passe !

CONFORT DE ROULAGE

Le confort de roulage est offert par les suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives (sauf sur motorisation PureTech 100 S&S BVM6) et les sièges Advanced Comfort (série dès Feel Pack, option sur Feel).

Le confort de vie se traduit par à une habitabilité généreuse dont un espace aux genoux Best in Class à l'arrière, aux rangements astucieux ou au Smart Pad Support Citroën (série dès Feel Pack) associé au tiroir de planche de bord pour permettre au passager avant de ranger, fixer et profiter en toute sécurité de sa tablette tactile. Le confort de l'esprit est instauré par une atmosphère apaisante et lumineuse grâce





Citroën gamme 2024

Citroën ë-C4

L'avenir est en marche



A partir de 34 950€



Le modèle C4 est décliné en version 100% électrique, mais pas en hybride. Étonnant car dans l'arsenal des moteurs chez Citroën, on possède ce type de motorisation et à l'heure actuelle, l'hybride fonctionne encore très bien, surtout pour les grands rouleurs, là où le 100% électrique est encore compliqué, à cause de l'autonomie, même si les constructeurs avancent très vite.

La ë-C4 perpétue la tradition de Citroën en proposant une berline novatrice au design affirmé pour des clients recherchant une voiture familiale compacte à l'extérieur, mais spacieuse et confortable à l'intérieur, et au comportement rigoureux. Sa motorisation électrique performante procure une expérience de conduite dynamique, silencieuse, sans émission de CO₂ et ainsi un accès aux zones à circulation restreinte en ville.

Nouveau concept, la silhouette de ë-C4 combine le dynamisme d'une berline compacte et le caractère d'un SUV. Sa carrosserie présente des lignes raffinées, un profil aérodynamique et les grandes roues de 690 mm contribuent à la posture surélevée.

Par sa qualité perçue et sa modernité l'habitacle spacieux de ë-C4 à la planche de bord large se prolongeant naturellement dans les panneaux de portes, donne aux passagers un sentiment d'espace et de sérénité à bord, tandis que la console centrale haute et large renforce le statut de cette berline compacte.

Avec 100 kW et 260 Nm de couple, la motorisation électrique de la ë C4 distille des accélérations franches et linéaires sans aucune vibration. La batterie d'une capacité de 50 kWh autorise une autonomie de 357 km (cycle WLTP) et sa charge rapide (10 km/mn sur une borne

100 kW) permet d'envisager sereinement les longs trajets.

Des options telles que les sièges Advanced Comfort, un large affichage tête haute couleur et des suspensions à Butées Hydrauliques Progressives offrent un surcroît de raffinement, de sécurité et de confort.

Les modèles

Electrique 136 ch (100 kW) Automatique avec une autonomie de 350 km en cycle WLTP sur les versions Feel, Feel Pack, Shine et Shine Pack.

En synthèse la Citroën ë-C4 100% électrique se positionne au cœur du segment des berlines compactes en proposant un concept moderne adapté au monde d'aujourd'hui. Adopter ë-C4 c'est aussi afficher sa différence, son esprit éclairé et prévenant face aux impératifs environnementaux.

«Avec cette nouvelle proposition électrique, Citroën renforce l'attractivité de son offre sur le segment des berlines du segment C et se positionne clairement en acteur majeur du marché.»





Citroën gamme 2024



Citroën accélère et se renforce avec l'arrivée d'une offre supplémentaire sur la ëC4 en proposant une motorisation plus puissante et une autonomie étendue, jusqu'à 420 km en cycle combiné WLTP. Adoptant un nouveau duo moteur et batterie, Citroën est la seule marque généraliste à proposer 2 offres complémentaires et électriques dans le segment C.

Cette nouvelle application, associant une nouvelle motorisation électrique de 115 kW (156 ch) à une nouvelle batterie à densité énergétique améliorée de 54 kWh, offre plus d'agrément et une autonomie étendue jusqu'à 420 km en cycle WLTP.

Disponible dans un premier temps uniquement sur le niveau Shine, cette nouvelle offre vient compléter l'offre électrique actuelle qui associe une motorisation de 100 kW (136 ch) à une batterie de 50 kW pour une autonomie jusqu'à 360 km.

Malgré une capacité de batterie augmentée, les temps de recharge ne sont pas allongés, garantissant ainsi un confort à l'usage. Deux types de chargeurs embarqués sont disponibles avec cette nouvelle motorisation électrique, répondant à tous les usages et toutes les solutions de recharge : de série, un chargeur monophasé de 7,4 kW et, en option, un chargeur triphasé de 11 kW. En outre, la ë-C4 accepte la charge rapide : depuis une borne publique de 100kW, il est possible de passer de 20% à 80% de charge en moins de 30 minutes.



Ces deux motorisations électriques complémentaires sont au cœur de la stratégie d'électrification de Citroën visant à rendre la transition vers l'électrique plus facile et plus sereine. Elles partagent la même philosophie d'un choix de taille de batterie raisonnée et une capacité de charge rapide 100 kW favorisant un positionnement prix compétitif tout en proposant une grande polyvalence d'usage. Une offre électrique dont Citroën cherche à renforcer l'attractivité en proposant des actions commerciales spécifiques, comme la version d'entrée de gamme de ë-C4 à 34 950€, soit moins de 30 000 € après application de l'incitation fiscale.

En bref

ELLE REPOSE DONC DÉSORMAIS SUR 2 OFFRES ÉLECTRIQUES QUI S'INTÈGRENT À LA MONTÉE EN GAMME

Sur les niveaux Live, Feel et Feel Pack : une motorisation de 100 kW (136 ch) associée à une batterie de 50 kWh d'une autonomie allant jusqu'à 360 km. Elle constitue un excellent compromis avec un budget maîtrisé et la capacité d'assurer l'ensemble des trajets sans stress.

Sur le niveau Shine, une nouvelle motorisation de 115 kW (156 ch) plus puissante et plus performante ainsi qu'une batterie de 54 kWh avec une nouvelle chimie, cette offre électrique apporte plus d'agrément, d'autonomie et une plus grande polyvalence.

Citroën gamme 2024

Citroën C4 X & ë C4 X

L'alternative aux SUV de taille moyenne

Alternatives aux classiques berlines et SUV de taille moyenne, C4 X et ë-C4 X 100 % électrique se différencient également par un très haut de niveau de confort et de bien-être à bord grâce au programme exclusif Citroën Advanced Comfort.



A partir de 41 900 €





Les nouvelles C4 X et ë-C4 X appartiennent indiscutablement à la dernière génération de la famille Citroën en proposant un style et un concept qui se démarquent. Elles proposent quelque chose de nouveau, de frais et d'unique aux clients qui cherchent une alternative élégante à la myriade de bicorps et SUV déjà disponibles.

Avec une longueur de 4600 mm, elles s'insèrent parfaitement dans la gamme Citroën entre C4 bicorps de 4360 mm et C5 X de 4800 mm. Leur empattement de 2,67 m est identique à celui de C4 bicorps (toutes deux sont basées sur la plateforme CMP).

Vue de profil, la ligne de toit dynamique de la voiture se déroule avec grâce depuis le haut du pare-brise jusqu'au panneau supérieur du hayon pour créer une silhouette de fastback bien campée, loin de l'aspect un peu gauche qu'arborent souvent les véhicules crossover plus hauts sur roues, tandis que le porte-à-faux arrière dissimule intelligemment la longueur nécessaire pour loger le vaste coffre de 510 litres. L'aérodynamisme est optimisé grâce à la ligne de toit rapide et nette de la carrosserie, ce qui se traduit par un coefficient de traînée CX de 0,29, qui profite également à l'autonomie et au rendement énergétique : ë-C4 X électrique atteint

ainsi 360 km en cycle WLTP.

Dans la lignée de Citroën C5 X, le style des ë-C4 X et C4 X ose défier les définitions traditionnelles des carrosseries compactes pour offrir aux clients quelque chose d'innovant et distinctif : un design à la croisée des chemins qui combine la silhouette élégante d'un fastback avec l'allure moderne d'un SUV, ainsi que le raffinement intemporel et l'espace à bord d'une 4 portes.

La suspension Citroën Advanced Comfort à butées Hydrauliques Progressives efface les irrégularités de la route, la voiture glisse telle un « tapis volant ». Les sièges Advanced Comfort à l'épaisse couche de mousse d'approche associée à la mousse d'assise haute densité, accueillent les passagers dans un confort digne d'un fauteuil douillet.

Pour des voyages encore plus sereins à bord des C4 X et ë-C4 X Electriques, l'habitacle lumineux, à l'isolation acoustique soignée est particulièrement spacieux, notamment à l'arrière avec un espace aux genoux record pour la catégorie, tandis que le volumineux coffre de 510 litres engloutira sans souci les bagages.

«Avec un design résolument novateur, C4 X et ë-C4 X Electrique se distinguent avec élégance sur le segment des berlines et SUV de taille moyenne.»

FACE AVANT, SIGNATURE AFFIRMÉE

Le capot haut et horizontal est ponctué d'échancrures concaves et les chevrons chromés s'étirent sur toute la largeur de la carrosserie de la voiture. Ils sont prolongés par les feux avant à double hauteur utilisant la technologie d'éclairage Citroën LED Vision. En plus d'offrir une visibilité maximale, des derniers renforcent l'ADN haute technologie du véhicule.

Avec une longueur de 4,6 m, l'ë-C4 X s'insère parfaitement dans la gamme Citroën entre la C5X (4,80 m) et la C4 (4,36 m).



Citroën gamme 2024



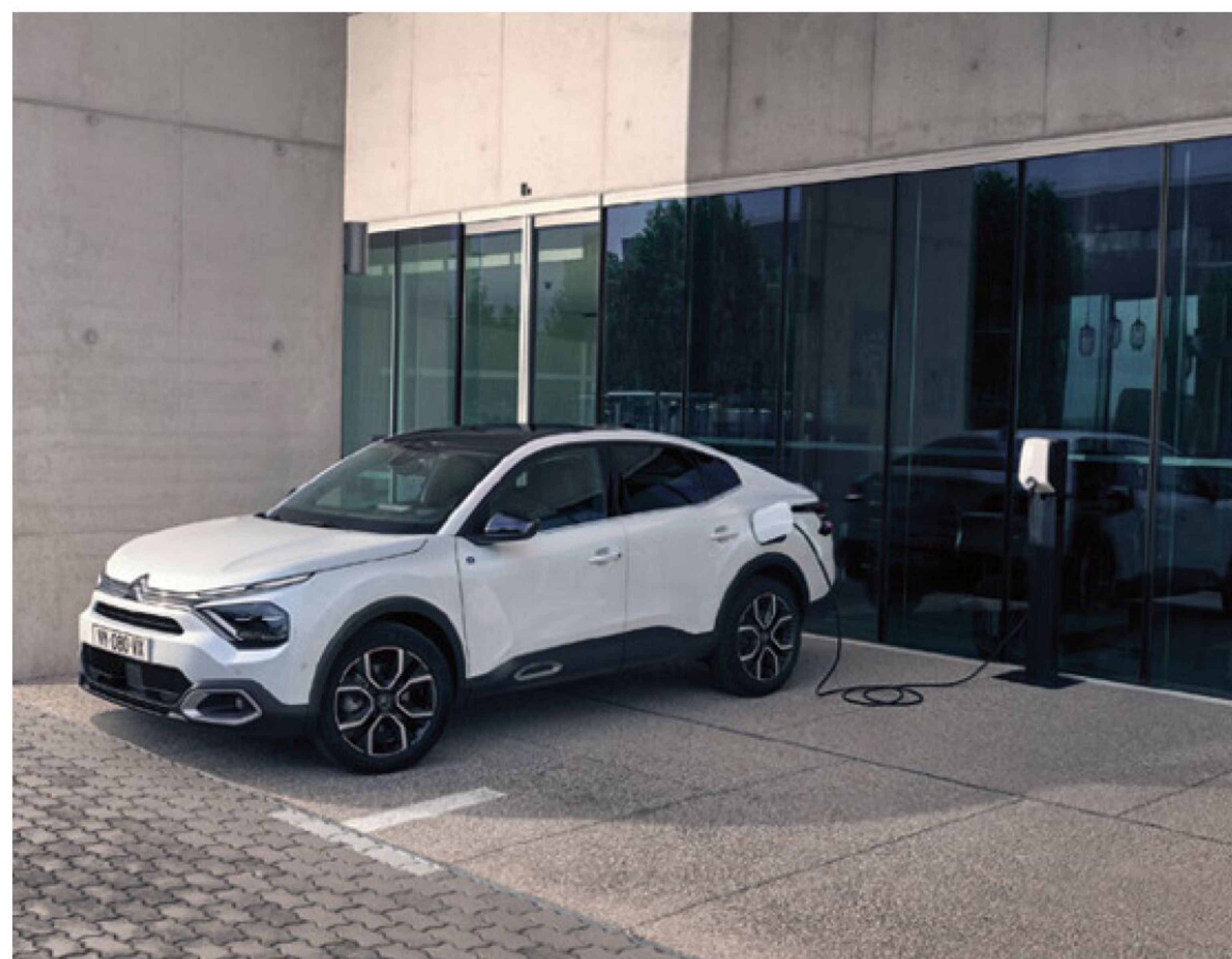
COMFORT, RAFFINEMENT ET ESPACE

À l'intérieur des Citroën ë-C4 X et C4 X, le conducteur et ses passagers bénéficieront d'un sentiment inégalé de sérénité, de confort et d'espace grâce à l'expérience Advanced Comfort de Citroën.

Les passagers arrière en ressentiront tout particulièrement les bienfaits, grâce à un espace aux genoux en deuxième rangée de 198 mm, ultra généreux dans sa catégorie, et à un dossier plus incliné (27 degrés), tandis que la largeur extérieure de 1 800 mm permet à trois personnes de s'asseoir confortablement côte à côte, avec une largeur totale de 1 366 mm aux épaules et de 1 440 mm aux coudes. Les clients des C4 X et ë-C4 X 100 % électrique bénéficient également de l'interface d'info-divertissement nouvelle génération de Citroën, My Citroën Drive Plus, un pack complet dédié à la connectivité et aux services connectés.

Actrice de la transition énergétique, Citroën fait aussi le pari audacieux de ne proposer que le modèle ë-C4 X tout-électrique sur bon nombre de ses marchés européens, où les ventes de véhicules électrifiés sont déjà plus matures. Avec sa motorisation de 100 kW et son autonomie de 360 km homologuée WLTP, ë-C4 X sera la seule voiture entièrement électrique à offrir cette combinaison séduisante de design, de confort et d'espace sur le marché des voitures grand public de taille moyenne. Associé à un grand volume de coffre de 510 litres, elle accompagnera les familles dans leur vie active et pour les professionnels sera la complice idéale des déplacements quotidiens en ville, par exemple pour les chauffeurs privés ou les chauffeurs professionnels.

Les clients qui préfèrent une motorisation thermique efficiente sur les marchés internationaux ainsi que dans certains pays



européens auront le choix entre les moteurs essence PureTech ou Diesel BlueHDi, qui ont fait leurs preuves et ont un excellent rendement.

LLA SÉRÉNITÉ DE TOUT-ÉLECTRIQUE DANS UN CONCEPT UNIQUE

Avec son approche de design à la croisée des chemins, ë-C4 X est unique dans le segment des compactes grand public. Outre le fait qu'elle est la seule à combiner l'élégance d'un fastback, des détails musclés inspirés des SUV et la finesse d'une 4 portes, c'est aussi la seule à le proposer avec le calme et la sérénité d'une conduite entièrement électrique à un prix abordable. Où que vous souhaitiez aller, et quelles que soient les restrictions d'accès liées aux réglementations sur les émissions, ë-C4 X vous permet de conduire quotidiennement en mode entièrement électrique, sans la moindre émission.

Il est à noter que de nombreux marchés européens (Autriche, Belgique, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, marchés nordiques, Portugal et Royaume-Uni) proposeront exclusivement ë-C4 X 100 % électrique, tandis que d'autres marchés européens et les marchés

Citroën gamme 2024



du Moyen-Orient et de l'Afrique proposeront à la fois ë-C4 X et C4 X en essence ou Diesel.

Qu'ils conduisent ou qu'ils soient conduits, le silence quasi absolu et la fluidité de mouvement seront source d'apaisement pour les occupants, grâce au système de suspension innovant et doux de Citroën, aux sièges Advanced Comfort moelleux, à l'absence de bruits et de vibrations du moteur dans l'habitacle spacieux, ainsi qu'à l'ergonomie et à la facilité d'utilisation des interfaces et des services connectés.

PUISSANCE ET AUTONOMIE ÉLECTRIQUE

Grâce à sa forme lisse et aérodynamique et sa motorisation électrique efficiente à zéro émissions, ë-C4 X offre une autonomie allant jusqu'à 360 km (224 miles) en cycle WLTP. Elle permet également aux conducteurs d'accéder aux zones de circulation à faibles émissions d'un nombre croissant de villes, qui peuvent être interdites aux véhicules conventionnels à essence ou diesel.

Pour les services de location privés, les taxis et les services commerciaux avec chauffeur opérant dans et hors des villes, ë-C4 X apportera la réponse parfaite à leur quête d'une puissance électrique sans émission et d'autonomie utilisable, dans une alternative 4 portes élégante, spacieuse et compacte. La motorisation électrique de 100 kW est puissante et énergique, quelles que soient les conditions de conduite, avec 136 ch et 260 Nm de couple

disponible instantanément, passant de 0 à 100 km/h (0-62 mph) en 9,5 secondes en mode Sport, et une vitesse de pointe de 150 km/h (93 mph). La batterie de 50 kWh est de type Li-ion haute tension (400 V).

Le freinage régénératif permet au conducteur de recharger partiellement la batterie et d'augmenter l'autonomie pendant le trajet en amplifiant la décélération de la voiture sans appuyer sur la pédale de frein, récupérant ainsi l'énergie qui serait autrement perdue. Trois modes de conduite sont disponibles — Eco, Normal ou Sport — et sont activés par le sélecteur de mode de la console centrale. Pour une plus grande tranquillité d'esprit, la batterie est garantie huit ans ou 160 000 km pour 70 % de la capacité de charge.

Selon le marché, jusqu'à trois combinaisons de motorisations essence PureTech 3-cylindres à injection directe turbocompressé sont disponibles :

PureTech 100 Stop & Start Euro 6.4, boîte manuelle 6 vitesses

PureTech 130 Stop & Start Euro 6.4, boîte automatique EAT8

PureTech 130 Euro 6.1, boîte automatique EAT8 pour le Moyen-Orient et l'Afrique et les marchés internationaux uniquement.

En complément une offre Diesel sera proposée sur certains marchés

Blue HDi 130 Stop & Start Euro 6.4 boîte automatique EAT8

Les nouvelles versions de ë-C4 X et C4 X seront construites exclusivement en Europe pour tous les marchés dans l'usine Stellantis de Villaverde (près de Madrid, Espagne).



Citroën gamme 2024

C5 X & C5 X Hybride rechargeable Une synthèse parfaite



A partir de 34 340 €



C5 X fait la synthèse entre l'élégance de la berline, le dynamisme du break et la posture surélevée d'un SUV. Elle est disponible en version hybride rechargeable et essence.

Citroën gamme 2024



Le Citroën C5 X se voit récompensée par le prix du « best large car (meilleure grande routière) » par le WWCOTY (Women's World Car of the Year). Ce jury a été créé en 2009 par Sandy Myhre afin de permettre aux femmes du monde de l'automobile d'exprimer leur vision des modèles arrivant sur le marché. Les femmes ont bien souvent un rôle de prescriptrice dans l'achat automobile quand elles ne sont pas décideur à part entière. Elles ont un regard distinctif sur les qualités et défauts d'une voiture. C'est un jury exclusivement féminin, composé de 63 journalistes du secteur automobile, provenant de 45 pays différents sur 5 continents, qui a la lourde tâche d'élire les meilleures voitures dans 6 catégories (large car, performance car, urban car, large SUV, 4X4 and family SUV). Le C5 X est une véritable invitation au voyage en toute sérénité. Elle propose des technologies de pointe pour simplifier la vie à bord, avec notamment le système d'affichage tête-haute par projection Extended Head Up Display ou un tout nouveau système d'informations MyCitroën Drive Plus disposant de la reconnaissance vocale naturelle et d'un écran tactile de 12". La version hybride rechargeable de C5 X propose, en première mondiale, la suspension active Citroën Advanced Comfort qui associe les Butées Hydrauliques Progressives à un pilotage actif de la suspension. Le véhicule adapte la suspension de chaque roue, plus souple ou plus ferme selon les cas de figure rencontrés.

Le C5 X s'inscrit aussi parfaitement dans la transition énergétique de Citroën en proposant une version Hybride Rechargeable 180 ë-EAT8 qui vient compléter l'offre Hybride Rechargeable 225 ë-EAT8 qui réalise déjà 60% du mix de C5 X.

4 modes de conduite pour une conduite selon son humeur

Le C5 X Hybride Rechargeable propose 4 modes de conduite, réglables grâce au sélecteur de modes situé sur la console centrale, qui permettent l'adaptation aux types de routes parcourus et au confort recherché par le conducteur et ses passagers.

En mode « Électrique », la chaîne de traction est bien entendu entièrement électrique, avec la suspension Active Citroën Advanced Comfort réglée en mode Normal.

Le mode « Hybride » propose une alternance entre un roulage électrique et une combinaison des deux énergies électrique et thermique. La suspension active reste en mode Normal.

En mode « Confort », la chaîne de traction fonctionne comme en mode Hybride, mais la suspension active passe en mode Confort pour un effet tapis volant renforcé.

Les modes Normal et Confort des suspensions sont similaires en deçà de 50 km/h afin de garantir le meilleur niveau de souplesse basse fréquence. Au-delà de 50 km/h, les modes sont différenciés pour garantir la meilleure souplesse en mode Confort et la meilleure synthèse entre le confort et le maintien de caisse en fonction de la vitesse en mode Normal.

Enfin, en Mode Sport, le moteur thermique fonctionne en permanence et reçoit le support du moteur électrique pour délivrer le maximum de dynamisme. Dans le même temps, les réglages de la direction, de l'accélérateur et de la boîte de vitesse automatique se font plus dynamiques. La suspension active passe elle aussi en mode Sport, plus ferme, afin de renforcer le plaisir de conduite.

Avec son confort absolu reconnu, le C5 X est aussi un concentré de technologie. Chaque voyage est plus sécurisant avec la conduite semi-autonome, la vision 360, l'alerte de trafic arrière... Et plus serein avec la reconnaissance vocale naturelle qui répond à vos questions et exécute vos demandes.

Le nouveau fleuron de marque renouvelle le segment des grandes routières avec une ligne originale faisant la synthèse de la berline et du break, une proposition novatrice dans la plus pure tradition des grandes Citroën. Cette silhouette d'un genre nouveau, disponible avec des motorisations essence ou hybride rechargeable, exprime la modernité, le statut et l'innovation, des attentes très fortes pour les clients de ce segment mais également de celui des SUV.

«Le C5 X suscite l'étonnement et l'engouement au premier regard sur un segment D plutôt traditionnel.»

Avec son concept fort, unique sur le marché, C5 X se positionne naturellement comme le nouveau haut de gamme Citroën.

SILHOUETTE MODERNE ET INNOVANTE

La silhouette de C5 X en impose immédiatement : affirmée, bien campée sur ses roues, robuste et valorisante. Renouvelant les codes du segment D, il s'agit d'une silhouette affirmée, avec hayon, qui fait la synthèse de berline et du break en ajoutant des éléments qui font l'intérêt des SUV. C'est une silhouette nouvelle avec une attention particulière portée à l'aérodynamique.

UNE POSTURE SURÉLEVÉE POUR MIEUX CONTRÔLER LA ROUTE

Sa posture surélevée, grâce à une garde au sol augmentée par rapport à une berline traditionnelle et des roues de grand diamètre de 720 mm chaussées de pneus Tall & Narrow de 19" sur la plupart des versions, autorise une



position de conduite plus haute, pour plus de sécurité et de visibilité, un élément très apprécié par les clients des SUV.

Reposant sur un empattement de 2 785 mm, gage d'une excellente habitabilité arrière, C5 X offre des dimensions extérieures généreuses, avec 4 805 mm de long, 1 865 mm de large et 1 485 mm de haut, des valeurs la plaçant au cœur du segment D.

UNE INVITATION AU VOYAGE DANS UN CONFORT ABSOLU

Il se dégage de l'habitacle de C5 X une vraie impression de chaleur, de sérénité et d'espace, une invitation au voyage par des volumes généreux, un sens de l'accueil, un soin du détail unique et des aspects pratiques inédits. L'élégance et le confort, associés à une technologie innovante mais discrète, sont les maîtres mots de cet habitacle accueillant, dans la plus pure tradition Citroën.







«L'habitabilité est renforcée par une luminosité appréciable grâce à des surfaces vitrées à 360° autour de la voiture, incluant des vitres de custode, ainsi qu'un grand toit ouvrant vitré laissant entrer la lumière à l'envie.»

Pour rendre les voyages aussi reposants que possible, l'acoustique a été particulièrement soignée, avec notamment les vitres avant et arrière feuilletées acoustiques, offrant une isolation exceptionnelle des nuisances extérieures.

HABITABILITÉ REMARQUABLE

L'habitabilité a été au cœur des préoccupations de Citroën lors de la conception de C5 X. A l'avant, les sièges confortables et la planche de bord épurée ménagent un espace à vivre vaste et dégagé. L'espace arrière spacieux invite au repos et à la détente, avec un espace aux jambes exceptionnel, une agréable aisance en largeur et une garde au toit généreuse.

MOTORISATIONS

Le modèle est proposé en essence PureTech de 130 chevaux, déjà installé dans d'autres modèles, à partir de 34 340 €. L'hybride rechargeable est disponible dès la finition Feel Pack, 180 ë-EAT8, à partir de 47 240 €. En haut de gamme, l'hybride rechargeable 225 ch au prix de 52 480 € et 53 550 € en finition Shine Pack. Les moteurs diesel sont définitivement supprimés.







Ë-Berlingo électrique & Ë-Spacetourer Place à l'électrique

L'ë-Berlingo et ë-SpaceTourer, les versions électriques de ces deux modèles, deviennent l'unique offre disponible à la commande pour les clients particuliers depuis janvier 2022.



Ë-Berlingo, à partir de 36 390 €
Ë-Spacetourer, à partir de 54 050 €

Citroën gamme 2024





Sans faire de compromis sur l'habitabilité, la modularité et la polyvalence de ces deux modèles destinés aux familles et actifs de tous âges, ë-Berlingo et ë-SpaceTourer proposent la douceur et le confort d'une motorisation électrique avec des coûts à l'usage réduits.

Depuis 1996, Citroën Berlingo est la référence en matière de ludospace. Troisième génération, le nouveau Citroën ë-Berlingo Électrique apporte une réponse innovante et audacieuse en termes de design, de polyvalence, de praticité et de confort.

Désormais le ludospace de chez Citroën n'est plus disponible qu'en version électrique (il est encore possible d'acheter une version thermique, uniquement pour les professionnels).

Citroën prend donc une décision forte d'accélération de l'électrification au bénéfice des clients et de l'environnement. Cette orientation concerne les véhicules à destination des particuliers pour l'Europe.

« Cette bascule est permise par la pertinence et la polyvalence des modèles proposés. »

La stratégie d'électrification de Citroën repose sur des modèles qui proposent plus de confort et de sérénité, des coûts à l'usage et un impact environnemental réduits, tout en conservant les qualités d'espace à bord et de modularité qui font de Berlingo et SpaceTourer des références historiques de leur segment. Citroën propose également un panel de services connectés comme « Charge my Car » pour faciliter l'expérience en mode électrique.

Le Citroën ë-Berlingo reprend toutes les fonctionnalités reconnues de Berlingo, sans compromis, en s'adaptant à tous les besoins grâce à un intérieur spacieux, à la modularité et à la praticité.

L'ë-Berlingo est disponible en deux longueurs pouvant accueillir jusqu'à sept personnes. Il conserve le même volume d'habitacle généreux, trois sièges arrière indépendants, le ciel de pavillon multifonction Modutop et une lunette arrière ouvrante.

Chaque trajet à bord de Citroën ë-Berlingo devient un moment de détente pour tous les passagers. La motorisation électrique, avec 136ch de puissance et une vitesse de 130 km/h, procure un démarrage fluide grâce à un couple



Citroën gamme 2024



immédiatement disponible. La conduite se fait sans à-coup, sans aucune vibration, en silence, et sans aucune émission de CO₂. La batterie lithium-ion de 50 kWh de ë-Berlingo offre une autonomie allant jusqu'à 280 km permettant d'effectuer la majorité de ses trajets quotidiens sans souci. Elle se recharge à hauteur de 80% en 30mn sur une borne publique de charge rapide jusqu'à 100kW, et en près de 7 heures via une simple Wallbox monophasée de 7,4kW qui peut être installée facilement par des utilisateurs de ludospaces qui résident souvent en pavillon individuel. La densification du réseau de recharge permettra d'aborder sereinement les rares longs trajets qui peuvent arriver pendant l'année.

Le Citroën ë-SpaceTourer est un grand monospace moderne, polyvalent et valorisant, qui permet de faire voyager de 6 à 9 personnes en toute sérénité. Avec ses 3 longueurs et ses possibilités d'aménagements intérieurs, il apporte une nouvelle réponse 100% électrique aux usages des professionnels et des « tribus » (familles ou amis), en ajoutant aux qualités de SpaceTourer tous les avantages de l'électrique en termes de confort et de conduite responsable et économique. Il permet une grande liberté de mouvement à plusieurs grâce à ses deux niveaux d'autonomie, de près de 230Km (cycle WLTP) avec la batterie de 50kWh et jusqu'à

330Km avec la batterie de 75kWh. Il propose la même facilité de recharge que ë-Berlingo et offre également tout l'agrément de la conduite en mode électrique.

L'ë-SpaceTourer Feel proposé en 3 longueurs et ë-SpaceTourer Shine proposé en M et XL sont disponibles en 8, 7 ou 5 places (5 places en option). Ces versions sont principalement dédiées aux nouvelles « tribus », aux familles nombreuses ou recomposées, ainsi qu'à tous ceux qui aiment se déplacer entre amis. Leurs espaces intérieurs sont modulables à souhait grâce aux sièges coulissants sur rails, pour un volume de coffre optimum et plus d'espace aux jambes pour ceux qui le désirent. Leurs sièges aux dossiers inclinables sont rabattables en tablette (sièges passagers ainsi que rangs 2 et 3), permettant ainsi de transporter les objets les plus encombrants pour les loisirs ou pour la maison en un tour de main.

En ce qui concerne le Berlingo, deux finitions possible, Live, entrée de gamme électrique de 136 ch à partir de 36 390 €, la finition Shine est facturée 40 300 €.

Quant au ë-Spacetourer, il est disponible en 6 ou 9 personnes à votre convenance. Le modèle Business Pack de 136 ch débute à partir de 59 0650 €, et si vous optez pour une batterie plus puissante (75 kWh), la facture grimpe à 64 460 €.





CITROËN GS (1971)



Avant-gardiste

Avec ses lignes très Citroën, la «petite DS» est plébiscitée. Tout comme la suspension hydraulique, traditionnellement réservée aux voitures de luxe, qui est installée pour la première fois à bord d'une berline moyenne. Sa tenue de route est époustouflante et elle ne ressemble à rien de connu, y compris dans son tableau de bord avant-gardiste.

Présentée en 1970, elle constitue l'un des plus grands succès de la marque aux chevrons puisqu'elle fut produite à plus de 2,5 millions d'exemplaires. Elue voiture Européenne de l'année en 1971, elle fut également équipée d'un moteur rotatif, dont la carrière fut écourtée par la crise pétrolière.

La Citroën GS/GSA est une voiture fabriquée par Citroën à 2,5 millions d'exemplaires, de 1970 à 1986, dans l'usine de Rennes-la-Janaïs (Ille-et-Vilaine). Il s'agit de la voiture la plus vendue par Citroën après la 2 CV et l'AX. Le nom GS provient de son nom d'étude, «projet G», devant être décliné en version moteur 4 cylindres à plat type GX et moteur rotatif type GZ. Elle a remporté le trophée européen de la voiture de l'année en 1971.

“1978 est l'année où le nombre de GS produites est maximal avec 259 787 exemplaires.”

En 1973, 1975 et 1978, la Citroën GS fut la troisième voiture la plus vendue en France (première dans sa catégorie en 1978).

Sans doute les plus confortables des 6 et 7 CV disponibles, les GS, en raison aussi de leurs qualités routières, ont séduit bon nombre de conducteurs. Il ne leur manque pour un succès complet qu'une fiabilité mécanique accrue et une diminution du prix de revient de certaines réparations.

FINITION ET ÉQUIPEMENT

Un peu «tape à l'œil», la finition de la GS Club peut être appréciée ; c'est une affaire de goût. Il est certain, en revanche, que la sellerie, aussi bien en ce qui concerne les sièges que les garnitures de portes, est de qualité médiocre. Mêmes reproches pour la GS spécial qui est évidemment plus pauvre. L'équipement, moyen sur la Spécial, est complet sur la 1220.

CONFORT

Dans ce domaine, la GS est inattaquable. Les sièges, très bien dessinés et rembourrés, conjugués à la suspension hydropneumatique, vous donnent l'impression de voyager sur un tapis volant. Le niveau sonore général, très correct, contribue également au confort.

HABITABILITÉ

Spacieux pour 4 personnes, l'habitacle offre une largeur aux coudes de 135 cm à l'avant et 133 cm à l'arrière, pour une excellente hauteur sur sièges de 87 cm à l'avant et 85 cm à l'arrière. L'espace pour les jambes à l'arrière est de 19 cm.

COFFRE

D'un volume excellent (465 dm³), on apprécie la faible hauteur du seuil de chargement et la forme parfaitement parallélépipédique, mais l'accès est malaisé.



MOTEUR

Autant la Spécial demande à être sollicitée pour obtenir un rendement satisfaisant, autant la 1220, avec un couple supérieur, offre de larges possibilités d'exploitation. La vitesse de pointe, excellent dans les deux cas, eu égard à la cylindrée, provient pour une bonne part de l'aérodynamisme de la carrosserie.

TRANSMISSION

Si la commande et l'efficacité de l'embrayage ne peuvent être critiquées, il n'en est pas de même pour la boîte de vitesses, dont la commande pourrait gagner en précision. On note par ailleurs des sifflements en décélération.

DIRECTION

Bien qu'assez démultipliée (près de 4 tours de volant), la précision est remarquable ainsi que l'absence de réactions. Légère, enfin, elle procure une conduite détendue.

TENUE DE ROUTE

Fortement sous-vireuse en conduite rapide, elle offre toutefois une marge de sécurité importante. Dans des conditions d'utilisation normale, elles semblent guidées par des rails et n'accusent pas un roulis trop important.

FREINAGE

A l'image de la tenue de route, il est exceptionnel. La course de la pédale, bien que courte, ne pose pas de problèmes pour le dosage. L'efficacité, comme la tenue à chaud, ou la stabilité, donnent entière satisfaction.

ÉVOLUTION

Les véhicules produits entre septembre 1970 et juillet 1980 sont des GS ; après diverses modifications (en particulier le passage au hayon, les pare-chocs boucliers en plastique avec bavolets à l'avant, les nouvelles poignées



de portes extérieures, la suppression des éléments chromés, un nouvel intérieur et moins de vis apparentes), ils deviennent des GSA de septembre 1979 à juillet 1986, fin de la production. Les GS et GSA cohabitent pendant un an, durant l'année modèle 1980.

La GS est commercialisée à partir du Salon de l'Auto d'octobre 1970, en deux versions : GS Confort et GS Club (bandes de protection en caoutchouc sur les pare-chocs, entourages de glaces en inox, compte-tours, etc.).

Fin juillet 1971, un break s'ajoute à la gamme des berlines, il est rapidement suivi par des versions commerciales Service, vitrées ou tôlées.

Les grandes qualités de confort, d'aérodynamisme et de tenue de route de la GS lui valent d'être élue Voiture Européenne de l'année en 1971, avec 233 points contre 121 à sa «dauphine».

Citroën met en avant le coefficient de pénétration dans l'air des GSA X1 et X3 avec leur becquet ($C_x = 0,3187$), qui est remarquable pour l'époque. Obtenu après multiplication par la surface frontale, le SC_x n'est lui que de 0,575, par comparaison, le SC_x de la contemporaine et aérodynamique Audi 100 atteint 0,61 en 1983. Parmi les particularités futuristes du véhicule, on note un tableau de bord composé d'une loupe devant un tambour rotatif (de 1970 à 1976 et de 1979 à 1986) jouant le rôle de tachymètre ; les GS X et GS X2 de la première génération sont elles dotées d'un tableau de bord classique proche de celui de la GS Birotor.

GSA Club break

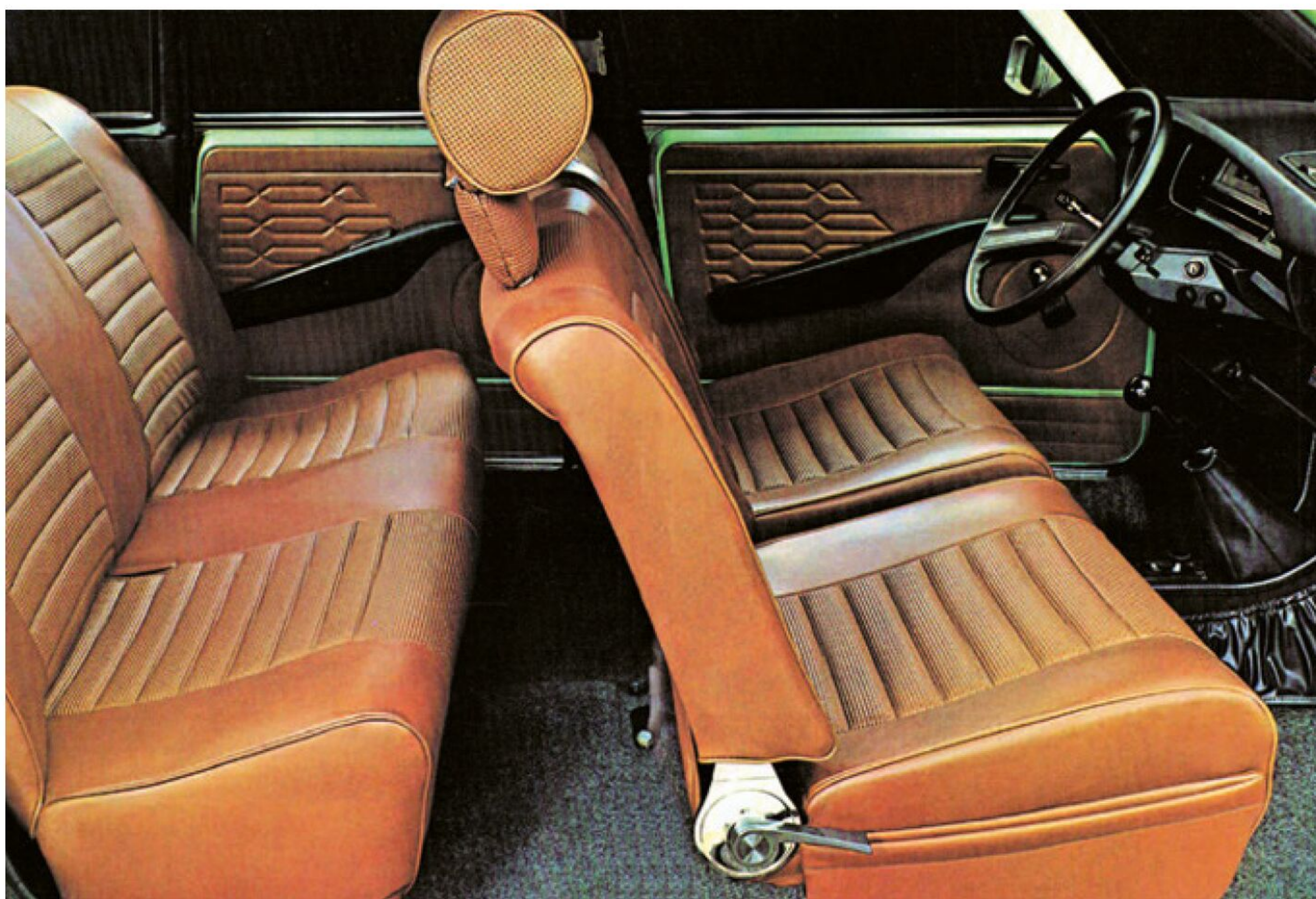
Son succès est cependant entravé par une finition médiocre (ainsi que des problèmes de fiabilité de 1970 à 1972 et de rouille à partir de 1973 de 1 015 cm³ comme le note la presse automobile de l'époque. Accélération et reprises s'amélioreront, d'abord avec l'apparition, dans une moindre mesure, par des performances premier moteur de la GS 1 220 en août 1972, puis avec le moteur 1 300 des insuffisantes avec le GS X3 pour l'année modèle 1979 (repris ensuite sur les GSA).

En France, les GS/GSA ont été déclinées en quatre séries spéciales limitées :

GS Basalte en avril 1978 et limitée à 2 000 exemplaires dont 1 800 pour la France¹⁰.

GSA Tuner commercialisée en mars 1982 et limitée à 1 500 exemplaires.

Break GSA Cottage en septembre 1983, produite à 1 850 exemplaires.





Cote Citroën GS

GS Club 1971-1972	2 800 €
GS 1220 Berline 1973-1980	2 200 €
GS Pallas 1975-1976	3 500 €
GS X 1975-1979	4 000 €
GS Birotor 1974-1975	9 500 €

CONCLUSION

Bonnes voitures mixtes, mais, paradoxalement pour des 6 et 7 CV, beaucoup plus agréables sur la route qu'en ville, les GS figurent, dans leur catégorie, parmi les meilleures. Il suffirait de quelques améliorations de la finition et de la transmission pour prétendre à une supériorité incontestable.

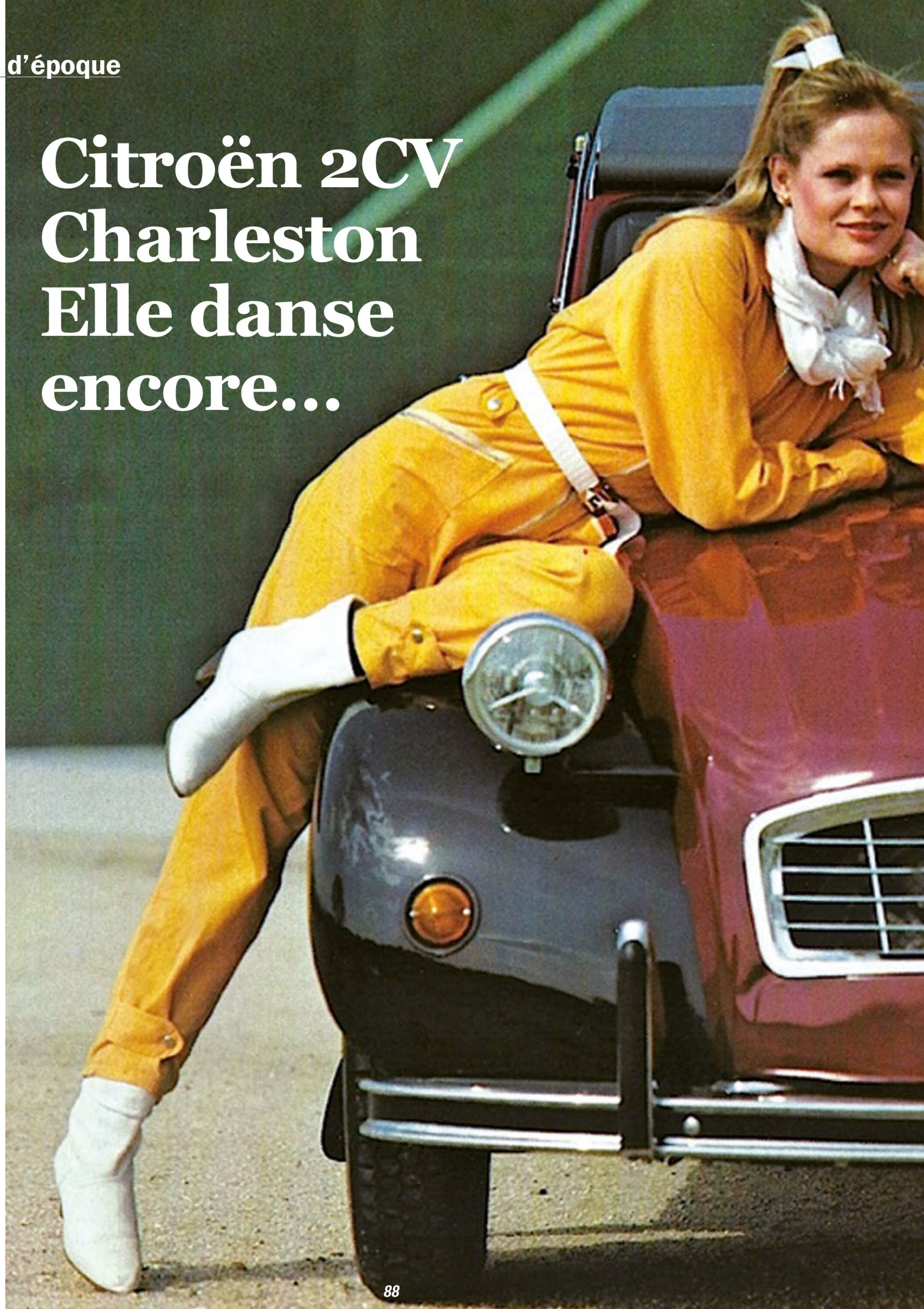
CITROËN

Marque	Citroën GS
Années de production	1970-1986
Production	2 473 499 exemplaires
Classe	Familiale
Moteur et transmission	
Moteur(s)	4 cylindres essence
l 015 cm³	55 ch
l 129 cm³	58 ch
l 122 cm³	60 ch
l 299 cm³	65 ch
Transmission	Traction
Poids et performances	
Poids à vide	900 - 950 kg
Châssis - Carrosserie	
Carrosserie(s)	Berline 4 portes, break
Dimensions	
Longueur	4 120 à 4 195 mm
Largeur	l 608 à l 626 mm
Hauteur	l 349 mm

GSA Chic en octobre 1984, limitée à 1 200 exemplaires. La commercialisation de la GSA cessera en juin 1986. Elle ne sera remplacée qu'en mars 1991 par la Citroën ZX (soit cinq ans après l'arrêt de sa commercialisation).



Citroën 2CV Charleston Elle danse encore...





Test d'époque



Il y a 43 ans, Citroën lance en 1980 une série spéciale de 8 000 exemplaires baptisée 'Charleston' au prix de 24 800 francs.

Comme le communiqué de presse l'indique à l'époque : « afin de satisfaire les 'puristes' de la 2 CV, les phares sont ronds à cuvelage rouge ». A la fois chic et décalée, la 2 CV 6 Charleston incarne le plus haut degré de finition et de puissance que l'on ait vu sur la 2 CV. Après la Spot en 1976, la 2 CV 6 Charleston surfe sur le nouveau phénomène des séries limitées.

Basée sur la finition Club, la 2 CV 6 Charleston s'en différencie par sa sellerie spécifique et ses phares ronds, à l'instar de ceux qui équipent la 2 CV Spécial.

PUIS UNE PRODUCTION PERMANENTE

Dès l'année suivante, en juillet 1981, le succès est tel que la série limitée devient illimitée : désormais produite en série à l'usine de Levallois, elle intègre le catalogue de la gamme Citroën. Cette version de grande série se différencie de l'édition limitée par l'adoption de phares chromes et d'une sellerie grise ornée de losanges.

Tout d'abord proposée dans une robe Rouge Delage et Noire, elle sera épaulée ensuite par une variante Jaune Hélios et Noire en juillet 1982 qui sera ensuite remplacée en juillet 1983 par une version peinte de deux nuances de gris, Gris Nocturne et Gris Cormoran.

La production se poursuit en 1988 dans l'usine de Mangualde au Portugal. Les modèles produits sur ce site sont identifiables grâce à la présence du nom du vitrier espagnol 'Covina' sur les glaces.

Le 27 juillet 1990 à 16h30, l'ultime 2 CV de

sort des chaînes de Mangualde, c'est une 2 CV 6 Charleston gris Nocturne et Gris Cormoran. C'est le 5 114 969ème et dernier exemplaire de la 'Deuche'.

UN CHARME RÉSOLUMENT RÉTRO

La 2 CV 6 Charleston a tout le charme et la simplicité de la 2 CV mais se permet d'ajouter, en toute harmonie, une touche supplémentaire de gaieté et d'élégance.

Elle se pare d'une inimitable robe bicolore dont les tons sont séparés par une découpe toute en arrondis, rappelant les lignes du prototype 2 CV de 1939. La teinte la plus foncée recouvre les bas de la caisse, les ailes ainsi que le pavillon jusqu'à la partie haute du pare-brise. La teinte la plus claire recouvre, quant à elle, la porte de malle, le capot, la baie et l'entourage du pare-brise ainsi que les roues. Un liseré composé de deux rayures blanches entoure la partie supérieure des glaces en suivant leur arrondi et, au-dessus, un jonc chromé habille la gouttière autour des portières.

« Alors que les Charleston en édition limitée reçoivent des phares de couleur rouge Delage, les modèles de grande série possèdent des phares chromés. »

Les pare-chocs sont peints de couleur gris métallisé et un monogramme adhésif de forme carré dans lequel est inscrit le nom du modèle figure sur la porte de malle. Les bas de caisse reçoivent des jons chromés tandis que les roues sont équipées d'enjoliveurs également chromés et empruntés à la Dyane. Reprenant le niveau de finition de la 2 CV 6 Club, le tableau de bord

Test d'époque

est muni du grand compteur de vitesse et des boutons poussoirs de forme rectangulaires pour actionner les commandes d'essuie-glace, feux de détresse et le témoin de niveau de liquide de freins. On retrouve également le volant monobranche qui équipe les 2 CV haut de gamme depuis 1976. Deux pare-soleils sont installés dont un équipé d'un miroir de courtoisie pour le passager. Derrière ceux-ci figurent les deux crochets de déverrouillage de la capote afin de pouvoir l'ouvrir de l'intérieur. L'intérieur des portières est recouvert d'un tissu gris et un bandeau de plastique noir, incluant une poignée dans son moulage afin d'aider à la fermeture, entoure la poignée d'ouverture et masque le système de fermeture. La 2 CV 6 Charleston reçoit, dans son édition limitée, une sellerie « Pieds de Coq » alors que la mouture destinée à la grande série est pourvue d'une sellerie de couleur grise ornée de motifs en forme de losange.

A l'inverse des 2 CV 6 Club et Spécial, l'option embrayage centrifuge est indisponible. Lors de sa sortie et tout au long de sa carrière, la motorisation de la 2 CV 6 Charleston ne connaîtra aucune modification notable. Elle est donc proposée avec le moteur A06/635 d'une puissance de 29 ch DIN à 5750 tr/mn. Ces performances ont pu être obtenues grâce à l'adoption d'un carburateur double corps Solex 26/35 CSIC en 1978. Pour le reste, ce moteur de 602cm³ monté depuis février 1970 conserve ses principales caractéristiques. L'alésage et la course sont toujours de 74x70 mm entraînant un taux de compression de 8,5 ainsi qu'un couple de 4 mkg à 3500 tr/mn. L'équipement électrique de 12 V possède un alternateur de 28 A relié par courroie à une poulie entraînant l'hélice de refroidissement à 9 pales. La suspension est à interaction entre les roues avant et arrière équipées de ressorts hélicoïdaux. Les freins sont à tambour à l'avant et à l'arrière et commandés par un maître-cylindre simple.



LA 'DEUX PATTES'

La 'Deux pattes' reste une icône de l'histoire automobile et fédère de très nombreux collectionneurs à travers le monde. La Charleston contribue à ce succès, en ayant participé aux 10 dernières années de fabrication.

Aujourd'hui pour une version roulante en bon état, la côte observée pour une 2 CV Charleston est de 14 500€ pour la série limitée d'origine et 10 500 € pour la version au catalogue.

Il est toujours possible de se l'offrir sous la forme d'une miniature 3 inches (5€) ou d'un porte-clefs (4€) proposés à la boutique Lifestyle Citroën. La Charleston y a la cote : une miniature sur cinq vendue de 2 CV est une Charleston !

L'historique 2 CV compte 10 séries spéciales lancées en France et dans certains pays d'Europe :

France : 1976 : 2 CV Spot

1980 : 2 CV Charleston 1981 : 2 CV 007 James Bond 1983 et 1984 : 2 CV France 3 1985 et 1986 : 2 CV Dolly 1986 : 2 CV Cocorico

Espagne : 1982 : 2 CV Marcatelo

Allemagne et Suisse : 1985 : 2 CV Ente Grün

Angleterre : 1987 : 2 CV Bamboo

Belgique : 1988 : 2 CV Perrier

En 2008, pour le 60ème anniversaire de la 2 CV, une série limitée Charleston est lancée sur un autre modèle de la gamme Citroën, également un découvrable : c'est la C3 Pluriel Charleston avec le même traité biton Rouge Delage et Noir.



Fiche technique

Citroën 2CV Charleston

Moteur : A06/635
 Cylindrée : 602 cm³
 Alésage : 74 mm Course : 70 mm
 Taux de compression : 8,5
 Couple : 4mkg à 3500 tr/mn
 Longueur : 3m83
 Largeur : 1m48
 Hauteur : 1m60
 Empattement : 2m40
 Nombre des places : 4
 Carburant : Essence
 Puissance fiscale : 3 CV
 Puissance réelle : 29 ch DIN à 5750tr/mn
 Pneumatiques : 125/15
 Rapport poids/puissance : 17,0
 Poids à vide en ordre de marche : 560kg
 Freins avant : à tambour puis à disque à partir de 1982
 Freins arrière : à tambours
 Frein à main : Commande mécanique sur les freins avant



Citroën Méhari
Toujours aussi inspirante



C'est le 16 mai 1968, il y a 55 ans, au cœur du mouvement contestataire étudiant français, que Citroën dévoile son nouveau véhicule au golf de Deauville : la Méhari.

L'acrylonitrile butadiène styrène semble peu sexy au premier abord. Les chimistes et les spécialistes des matériaux appellent cela un terpolymère synthétique. Pas mieux non plus. Néanmoins, le matériau est totalement inoffensif. Tout ce qui est possible est fait d'ABS, comme on appelle communément ce plastique. Des briques Lego, par exemple, et la Citroën Méhari ! Ce qui ne change pas non plus, la légende selon laquelle une Méhari brûlait trop facilement, ce n'était qu'une légende, car, justement, l'Abs ne brûle pas très bien ni très facilement.

Un pick-up atypique de 28 CV jusqu'à 32 CV, avec une carrosserie en plastique ABS (Acrylonitrile Butadiène Styrène), créé par Roland de La Poype. Construite sur une plateforme de Dyane 6, elle fut présentée sous l'appellation Dyane 6 Méhari lors de sa sortie. Produite durant près de 20 ans entre 1968 et 1987, elle sera fabriquée à 144 953 exemplaires (dont 1 213 Méhari 4x4), une réussite surprenante pour ce véhicule original. La Méhari a été produite, en grande partie, dans l'usine Citroën à Forest en Belgique, mais aussi dans sept autres usines, en France, en Espagne et au Portugal.

UN VÉHICULE TOUT-TERRAIN ET TOUTE SAISON

Le nom de la Méhari provient du nom masculin méhari qui est celui donné aux dromadaires

en Afrique du Nord et au Sahara. Ce sont des animaux reconnus pour leur capacité de franchissement tout-terrain, leur résistance et leur sobriété. Le méhari est capable de transporter aussi bien des marchandises que des passagers, le tout sur de longues distances. Ce nom est donc très représentatif du modèle Méhari de Citroën, reconnu pour son adaptation à tous les terrains. C'est un véhicule aux multiples possibilités.

Vu de l'extérieur, la Méhari n'a pas vraiment l'air d'être adaptée à toutes les saisons, car elle ressemble plutôt à un petit cabriolet que l'on utilise durant les vacances d'été. Grâce à un habillage hivernal, la voiture devient totalement hermétique, ce qui lui permet d'être une voiture utilisable toute l'année.

NEUF ANNÉES D'AUDACE ET D'INNOVATION AU SERVICE DU CONFORT

Durant neuf ans de production, la Xantia connaîtra de multiples évolutions. Au départ, elle existe en deux finitions (SX et VSX), avec trois motorisations différentes. Les versions haut de gamme sont équipées du système hydropneumatique « Hydractive II », système de suspension piloté électroniquement, qui permet de diminuer le roulis et d'améliorer la



tenue de route sans pour autant dégrader le confort. En 1994 est lancée la version Activa, qui reprend le système Hydractive II, complété par deux vérins empêchant le roulis de dépasser 0,5°, portant le nombre de sphères embarquées à 10. Ainsi équipée, la Xantia peut virer à plat. Une technologie qui amènera le développement de pneumatiques spécifiques avec le manufacturier Michelin. En 1995, la Xantia break arrive sur le marché. En 1997 Xantia fera l'objet d'un remodelage. Enfin, en 1998, la Xantia inaugure au niveau du Groupe PSA le tout nouveau moteur diesel 2.0 HDi, Diesel à rampe commune haute pression.

PRATIQUE, MODULABLE ET ÉCONOMIQUE

La Méhari fait preuve d'une grande modularité, elle est capable de transformer une partie de son plancher en dossier, ce qui lui permet d'ajouter deux places à l'arrière et ainsi d'accueillir jusqu'à 4 voyageurs. Elle peut être utilisée dans un grand nombre de situations en transportant à la fois différentes charges et un nombre raisonnable de passagers.



Sa carrosserie est composée de seulement 11 éléments facilement réparables et se nettoie d'un seul coup de jet d'eau à l'extérieur comme à l'intérieur. Ce qui fait d'elle une voiture facile d'entretien et économique pour ses clients.

Véritable souvenir d'enfance de toute une génération, ce concept atypique, modulable et économique conçu avec des matériaux modernes pour l'époque et une carrosserie innovante a su devenir au fil du temps une véritable icône automobile.

La carrière de la Citroën en plastique a connu un début très mouvementé. Alors que les années 1968 construisaient des barricades et faisaient des bêtises similaires sur les boulevards de la capitale, Citroën présentait un petit véhicule tout-terrain sur le golf à la mode de la station balnéaire de Deauville.

Il avait l'air amusant et se composait essentiellement d'un cadre de plate-forme de canard et dudit corps en ABS. Méhari sonne bien, cela signifie un type spécial de dromadaire. Mais un groupe notoire de chameliers de la Légion étrangère s'est également appelé ainsi. Cela montre que la Méhari était faite pour être prise au sérieux, malgré son allure. Pour qui doutait de l'utilité d'une telle voiture, Citroën imprimait des brochures colorées qui montraient Méhari dans tous les milieux :





en surfmobility avec une bikini girl, avec des caisses de légumes au marché, avec du matériel de pêche au port, en un caddie de golf ou un camion de bidons de lait. Pour ceux qui ne sont pas encore tout à fait sûrs, une balade en Méhari est recommandée.

Spécifications techniques

Citroën Méhari : bicylindre à plat, refroidi par air, longitudinal à l'avant • un arbre à cames, entraîné par pignons droits, deux soupapes par cylindre, un carburateur Solex • cylindrée 602 cm³ • puissance 21 kW (28,5 ch) à 5750 tr/min • maxi couple 39 Nm à 3500 tr/min • Transmission manuelle à quatre vitesses • Traction avant • Châssis de plateforme, carrosserie en plastique • Suspension intégrale indépendante, bras tiré, tirants, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à friction à l'avant, amortisseur télescopique à l'arrière • Freins à tambour tous azimuts • Pneus 125 x 380 Michelin X • Empattement 2400 mm • Longueur/largeur/Hauteur 3520/1530/1640 mm • Poids à vide 570 kg • Vitesse de pointe 115 km/h.



LE MEILLEUR DE LA PRESSE

Profitez de nos conditions d'abonnement à prix réduits



Groupe média indépendant fondé en 1984 à partir du magazine *Entreprendre*, et qui développe une gamme de magazines à forte affinité.

chez votre marchand de journaux ou sur www.lafontpresse.fr

ÉCONOMIE

- ☐ Entreprendre 10 n° 56 €
- ☐ C'est votre argent ! 8 n° 51 €

PASSION

- ☐ Spécial Chats 8 n° 51 €
- ☐ Spécial chiens 8 n° 51 €
- ☐ Pêche magazine 8 n° 38 €
- ☐ Chasse magazine 8 n° 48 €
- ☐ France Patrimoine 8 n° 160 €

AUTO

- ☐ Auto magazine 8 n° 22 €
- ☐ Automobile Verte 8 n° 63 €
- ☐ Auto revue Alpine 8 n° 80 €
- ☐ L'essentiel Ferrari 8 n° 93 €
- ☐ L'essentiel Porsche 8 n° 80 €
- ☐ Le magazine de l'aviation 8 n° 125 €
- ☐ L'essentiel du Drone 8 n° 125 €

CULTURE/INFORMATION

- ☐ Science Magazine 8 n° 50 €
- ☐ L'Essentiel de la science 8 n° 61 €
- ☐ OVNIS magazine 8 n° 50 €
- ☐ Question de Philo 8 n° 63 €
- ☐ Géostratégie magazine 8 n° 112 €

FÉMININ SANTÉ PSYCHO

- ☐ Féminin Psycho 8 n° 38 €
- ☐ Santé Revue 8 n° 80 €
- ☐ Santé Info 8 n° 51 €
- ☐ Féminin Senior 8 n° 38 €
- ☐ Santé revue seniors 8 n° 51 €
- ☐ Féminin seniors santé 8 n° 38 €
- ☐ Le magazine des femmes 8 n° 31 €

Votre Beauté

8 n° 83 €

PEOPLE

- ☐ Journal de France 12 n° 57 €
- ☐ Intimité 8 n° 25 €
- ☐ Intimité Dimanche 8 n° 19 €
- ☐ Spécial Dernière 8 n° 19 €
- ☐ Paris Confidences 8 n° 19 €
- ☐ Crimes magazine 8 n° 13 €
- ☐ Spécial Police 8 n° 18 €
- ☐ Histoires vérité 8 n° 26 €
- ☐ Souvenirs souvenirs 8 n° 37 €
- ☐ Johnny magazine 8 n° 51 €
- ☐ Reines & Rois 8 n° 44 €
- ☐ Royauté 8 n° 80 €

SPORT

- ☐ Le Foot (mensuel) 12 n° 37 €
- ☐ Le Foot magazine 8 n° 38 €
- ☐ Rugby magazine 8 n° 42 €
- ☐ France Basket 8 n° 44 €
- ☐ Le Sport (spécial) 8 n° 44 €
- ☐ Auto sport magazine 8 n° 108 €

MAISON & DÉCO-JARDIN

- ☐ Maison Décoration 8 n° 62 €
- ☐ Maison campagne & jardin 8 n° 44 €
- ☐ Jardiner 8 n° 31 €
- ☐ Info jardin 8 n° 96 €
- ☐ Potager pratique 8 n° 80 €
- ☐ Potager bio de saison 8 n° 38 €

VIE PRATIQUE

- ☐ Stop Arnaques 8 n° 31 €

Profitez de notre offre !



☐ **Oui**, je m'abonne au(x) magazine(s) suivant(s) :

Magazine 1 : €
Magazine 2 : €
Magazine 3 : €

Total de ma commande : €

Nom Date de naissance

Prénom Adresse

Code postal Ville

Courriel [.....]

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Lafont presse par :

☐ chèque bancaire ou postal

☐ carte bleue Visa

n° [.....]

Expire le [.....]

Important, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire : [.....]



(Entreprendre est coté en bourse sur Euronext Paris - code ALENR)

120 magazines à découvrir sur www.lafontpresse.fr

Entreprendre (Lafont presse)

Bulletin d'abonnement ci-dessus à renvoyer accompagné de votre règlement à :

53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex

Vous pouvez aussi nous renvoyer votre bulletin par courriel : abo@entreprendre.fr (paiement par carte bancaire)

Tarifs France Métropolitaine, étranger et Dom-Tom + 2€ par revue servie

** Photo non contractuelle dans la limite des stocks disponibles. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☐ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse - 53, rue du Chemin Vert - Cs 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

INVESTIR EN BOURSE

Entreprendre (Lafont presse), groupe indépendant éditeur de 60 magazines publiés en kiosques, est coté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.

20% à 40%
d'économie
sur le prix
d'abonnement



*Le Pull
Français*

Made in France

www.le-pull-francais.com



Commande sur le site.
serviceclient@
le-pull-francais.com

