

SOMMAIRE

L'actualité du CCF

L'Edito - Les dîners du CCF	2
Bienvenue les amies et amis	3
Architecture PC "Club" et Hello Asso	4
Performances de notre site CCF	5

L'Actualité FFVE

L'organisation des sorties	6
Vignette "Collection"	7
Villes d'Accueil—ZFE	8
Pneus - Garages associatifs	8

L'Actualité Citroën et DS automobiles

Citroën Racing Formula E	9
Nouvelle direction Citroën	10
Direction Qualité	10
Vélizy, La Ferté-Vidame et Poissy	11

L'actualité de Stellantis

Le concept-car ELO	12
Du nouveau au Design	13

L'Actualité des véhicules d'époque

Vendre aux enchères	14
---------------------	----

Les sorties du CCF

Les CITRODAYS	16
Epoqu'Auto Lyon	18
Citroën au Rallye du Maroc	22
Marlène Cotton—Wolgensinger	23
Les 60 ans de Compétition Citroën	24
Journées Européennes du Patrimoine	26
Les rétros de la Bièvre	27
Les 10 ans du musée de la Gendarmerie	28
Le jubilé de la DS	29
Nos Amis du bout du monde	30
Les vacances de nos Citroën	32
GARAC connect mobility 2025	33
Equip'Auto Diagnostic	34

Les Dossiers

Un siècle de diagnostic Citroën	35
Les 20 ans de la C6	36
Tracter en électrique et en hybride	39

Notre Programme 2026

40



Édito

« L'Esprit Citroën »

Quelle année enthousiasmante pour notre passion ! La vitalité de nos sorties, le succès des Citrodays et les nombreux anniversaires célébrés – de la DS à la compétition Citroën—montrent plus que jamais la force incomparable de l'esprit Citroën : un mélange de créativité, d'audace et de fidélité au Patrimoine.

Alors que les sites historiques Citroën évoluent et que les générations de collectionneurs se renouvellent, notre mission reste la même : préserver et transmettre le patrimoine culturel, industriel et roulant de Citroën. C'est tout le sens de notre engagement dans la défense de nos libertés de circuler, dans le suivi des réglementations (ZFE, FFVE, vignette collection) et dans l'avenir des lieux emblématiques de la marque.

Face aux mutations technologiques et à l'essor de l'Intelligence Artificielle, le CLUB CITROËN FRANCE entend rester vigilant, tout en explorant ce que ces outils pourraient apporter demain à la sauvegarde de nos autos. Imaginer une Citrothèque numérique pour conserver logiciels, architectures et savoir-faire, ce serait déjà préparer la capacité de faire rouler nos Citroën actuelles dans cinquante ans.

Mais pour l'heure, savourons ce qui fait la beauté de notre passion : nos Citroën "déconnectées", libres, vivantes, authentiques...

Avec plus de 110 membres et un site désormais visité par plus de 500 passionnés chaque jour, notre Club franchit un cap important. Merci à chacun de faire vivre cette formidable aventure !

Toute l'équipe du CLUB CITROËN FRANCE vous adresse ses Meilleurs Vœux pour 2026, une année que nous voulons riche en découvertes, en rencontres et en belles routes au volant de nos Citroën.

Ensemble, faisons vivre le patrimoine.

Vive l'esprit Citroën !

Alain Lassalle—Président

Les dîners du CLUB CITROËN FRANCE

Nous alternons nos dîners trimestriels entre le « Bistrot d'Eric » de Val de Reuil (76) et le restaurant de l'ibis « Val de Seine » d'Issy les Moulineaux (92)...

Nous invitons nos amis des autres régions de France à organiser de tels dîners d'échange.





Bienvenue Chers Amis

Alain Desens de Lavignerie—Paris (75)

« Cette Xantia 1994 est ma première voiture neuve que je bichonne, et qui est désormais voiture de collection. »

Laurent CHIRIC—Argenteuil (95)

Roule avec sa "Sissi", une Citroën C3 pluriel, 1,6 109cv "Sensodrive" de 2003. Elle est d'origine sans modification, elle n'a "que" 147.000 Km et roule très bien tous les jours.

« Celle-ci, je tiens à la garder car je l'adore.

Il y a toutefois quelques travaux à prévoir pour finaliser la restauration (tuyauterie de climatisation percée).

C'est en fait, ma deuxième C3. La première de la même année, je l'ai vendu, il y a 6 ans, à mon frère. »



Patrick BARABASCH Oberhoffen-lès-Wissembourg (67)

« Vers 25 ans j'ai eu l'opportunité de posséder une Méhari que j'ai rénovée et accidentée par la suite.

En 2019, jeune retraité, J'en ai trouvée une de 1978, dans la Sarthe que j'ai remise en état dans les règles.

Il arrivera peut-être que nous nous rejoindrons avec une activité dans notre belle région et je serai là si besoin pour organiser cette rencontre.

Dans tous les cas je vous remercie pour votre revue très instructive et bien faite ainsi que de vos mails très utiles pour certainement beaucoup de personnes.

Je fais moi même partie d'un petit club de Oldtimer de Wissembourg ou nous avons 1 dizaine de voitures de plus de 30 ans. »



Radlovic Pierre 92 Neuilly Sur Seine

Roule en C5 Phase II 3.0i V6 - Exclusive 2008 voiture familiale qu'il utilise depuis 2014.

« J'ai rencontré la marque Citroën un peu par hasard, à la suite de l'obtention de mon permis de conduire en 1996. Les parents d'un ami connaissaient très bien un petit garage Citroën à Asnières, et j'y ai pris ma première voiture, une AX 1.2 Tonic ! J'ai continué mon aventure Citroën avec une ZX, puis une Xantia qui m'a fait découvrir le bonheur de rouler sur un tapis volant ! Je suis resté attaché à ce mode de suspension par la suite, avec deux C5 consécutivement, la dernière étant une 3.0i V6, routière au confort rapide ! C'est dans cet esprit d'attachement à une marque à l'histoire originale que j'ai décidé d'adhérer au club. »



Yves LEBRUN— Montgaroult (61)

Roule en XANTIA Exclusive 1999

L'Actualité du CLUB CITROËN FRANCE

Par Alain Lassalle

Le PC du « CLUB CITROËN FRANCE».

Depuis plus de 20 ans, mes ordinateurs personnels ont été utilisés pour le CCF. Cependant, ils ne sont pas éternels et atteignent leurs limites en termes de durée de vie. Lors de notre dernière assemblée générale, il a été proposé d'acquérir un ordinateur « Club ». Nous en avons établi un cahier des charges des spécifications avant de soumettre son achat au vote lors de l'AG 2026.

Le CdC de notre PC : Les fichiers indispensables

Windows 11

Le logiciel de PAO « Publisher »

Tous les membres du bureau partagent un état annuel du contenu principal du PC du président :

1. Registre Officiel : Statuts, Histoire administrative
2. Comptes : Bilans et prévisions budgétaires
3. Charges fixes : Cotisations...
4. Membres Formulaire d'adhésion, attestations
5. Secrétariat : CR Réunions, planning type récurrent
6. Communication : Revues "L'Engrenage" et flyers
7. Boutique : Catalogue, Inventaire, stocks
8. Internet : CdC Ordinateur architecture du site
9. Sorties : Organisation, Suivi des coûts
10. Enquêtes : Livres, Huiles, Airbags et Pièces
11. Technique : Diagnostic, Garages et professionnels



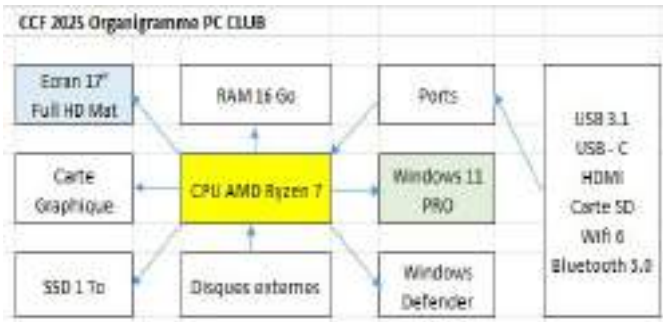
HP Laptop 17-cp2050nf

Prix : 1000 €

La publication de la revue

La présentation de cette revue est rajeunie.

Je m'aide de Chat GPT, un allié rapide et efficace pour commencer les recherches, qu'il faut ensuite vérifier et enrichir. Nous continuons la publication assistée par ordinateur avec « Publisher ».



DROPBOX : Les fichiers importants sont visibles 24/24 et 7/7 en temps réel par les membres du bureau :

1. Suivi des cotisations
2. Etiquetage envois postaux
3. Organisation, inscriptions et coûts des sorties

HELLO Asso

Nous stoppons sa mise en place. Il ne simplifie pas notre gestion car il ne remplace malheureusement pas toutes les fonctions de PayAsso et le paiement CB par Monéto.



Notre Assemblée Générale Ordinaire du 25 janvier 2026 :

Vote d'une résolution permettant l'achat d'un PC « Club »

Notre Assemblée Générale Extraordinaire modifie :

Modifier l'Art. 3 de nos statuts pour y intégrer notre code APE 94.99.019 et l'organisation de sorties touristiques
Ajouter une résolution qui confère les « Pouvoirs nécessaires à l'accomplissement des formalités » au bureau.



Par ChatGPT.com

Le site Internet du CLUB CITROËN FRANCE

<https://www.club-citroen-france.club/>

Une fréquentation record en 2025

L'année 2025 marque une étape importante pour la présence numérique du CLUB CITROËN FRANCE. Les statistiques de fréquentation de notre site Internet témoignent d'un intérêt croissant des passionnés et collectionneurs pour les contenus proposés par le club.

Des chiffres en forte progression

En 2025, le site du CLUB CITROËN FRANCE a accueilli environ 325 000 visiteurs uniques, générant près de 1,2 million de pages vues sur l'ensemble de ses rubriques : actualités, petites annonces, archives, agenda, documentation technique ou encore bibliothèque.

Ces résultats représentent une progression d'environ +100 % par rapport à 2024, signe d'une visibilité accrue et d'un réel engouement pour nos ressources en ligne.

La fréquentation quotidienne confirme cette dynamique, avec une moyenne d'environ 500 visiteurs par jour tout au long de l'année, traduisant une audience régulière et fidèle, bien au-delà des seuls pics liés aux grands événements.

Les rubriques plébiscitées par les visiteurs

Les pages les plus consultées en 2025 illustrent parfaitement les attentes des collectionneurs et amateurs de Citroën :

- Les Citroën à collectionner
- Présentation du CLUB CITROËN FRANCE
- Petites annonces de Citroën de collection
- Actualités des Citroën de collection
- Documentation technique et diagnostic mécanique
- Agenda des sorties et événements
- Livres de la bibliothèque Citroën

Ces résultats montrent un équilibre entre ressources pratiques (annonces, technique, agenda) et contenus historiques et patrimoniaux, essentiels à la préservation et à la transmission de l'héritage Citroën.

Un outil au service des collectionneurs

Cette forte progression de la fréquentation confirme le rôle central du site Internet du CLUB CITROËN FRANCE :

- comme vitrine du patrimoine Citroën,
- comme outil d'aide à la restauration et à l'entretien,
- et comme lieu d'échange et de rassemblement pour une communauté toujours plus active.

En 2025, le site du CLUB CITROËN FRANCE s'impose plus que jamais comme un point de référence incontournable pour tous ceux qui font vivre, restaurent et partagent la passion des Citroën d'hier et d'aujourd'hui.





Quand la passion

Par Alain Lassalle

L'organisation de nos sorties touristiques

Il est très agréable de rouler en groupe avec sa Citroën d'époque sur nos routes pittoresques.

Tout est simple, nous prenons le volant de nos autos, suivons le road book écrit des semaines plus tôt, visitons des lieux d'intérêt réservés pour les groupes, mangeons dans les restaurants choisis et négociés, dormons dans un hôtel confortable et agréable.

C'est grâce à vos organisateurs qui ont consacré des semaines à préparer ce week-end.

Cadre réglementaire et critères

Cette organisation doit respecter les critères définis par l'administration. C'est déjà contraignant mais l'administration - qui n'a probablement jamais organisé de sorties— nous demande désormais de nous assurer contre les aléas d'annulation liés à des faits climatiques ou sociétaux. C'est l'assurance Atout France.

Obligations d'immatriculation à Atout France

Les organisateurs vendant des forfaits ou services de voyage doivent être immatriculés Atout France.

Le coût de cette assurance est prohibitif pour l'immense majorité des clubs et de la FFVE. Une caution de 30 000 € est requise, impossible de la payer pour notre Club !

Exceptions à l'obligation d'immatriculation Atout France

Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux associations qui ne proposent des forfaits sorties qu'à titre occasionnel, deux ou trois fois par an, dans un but non lucratif et pour un groupe limité : les adhérents du CLUB CITROËN FRANCE constituent un groupe limité.

Mais alors, comment nous assurer ?

La FFVE nous conseille de confier nos sorties aux Comités Départementaux du Tourisme adhérents d'Atout France.

La FFVE nous informe sur l'organisation pratique de nos sorties avec nuitées :

- Les démarches administratives réglementaires
- Les obligations de sécurité et d'assurance
- Préparation d'une manifestation
- La communication et la promotion

La FFVE partenaire de Louvre Hôtels Group

Cette collaboration donne naissance à la création des «escapades classiques», une offre touristique spécialement pensée pour vivre notre passion et sillonner les routes de France en auto ou moto. Avec plus de 600 hôtels répartis sur tout le territoire, les établissements Campanile, Kyriad, Première Classe et Golden Tulip proposent une halte agréable, pour tous les budgets.

Les membres adhérents à la FFVE bénéficient :

- De 15 % de réduction sur toutes leurs nuitées,
- De parkings sécurisés pour leur véhicule,

Randonnées de navigation régulée

La FFVE et la FFSA ont mis en place une réglementation spécifique pour les randonnées de navigation régulée, dans le respect du Code de la route. Les règles techniques et de sécurité (RTS) sont désormais disponibles sur les sites des deux fédérations.

Pour les montées historiques sur route fermée, les organisateurs doivent gérer eux-mêmes l'aspect technique et s'associer à une Association Sportive Automobile (ASA) affiliée à la FFSA pour l'encadrement administratif, avec des officiels qualifiés.

Conclusion :

- Nous devons modifier l'Art. 3 de nos statuts pour y ajouter l'organisation de sorties touristiques.
- Il devient obligatoire que tous les participants aux sorties soient membres du club.
- La majorité des clubs à but non lucratif, organisant quelques sorties par an pour leurs membres, ne sont pas tenus de s'immatriculer à Atout France.
C'est notre cas !
- Les clubs peuvent confier l'organisation de leurs manifestations à des opérateurs déjà immatriculés à Atout France et pour certains, membres de la FFVE.

devient un business !



La FFVE lance la “Vignette Collection” destinée aux véhicules enregistrés en carte grise collection.

Cette vignette n’accorde aucun avantage de circulation, ne remplace pas la vignette Crit’Air et n’est pas obligatoire. Son rôle est uniquement identitaire :

- Rendre le statut “collection” visible,
- Faciliter la reconnaissance par les autorités,
- Valoriser le patrimoine automobile.

La vignette marque donc un geste de reconnaissance culturelle envers ces véhicules considérés comme des objets patrimoniaux.

Cette vignette, vendue 15 € et valable 5 ans, peut être commandée en ligne sur le site de la FFVE. Elle doit être apposée sur le pare-brise côté droit, à l’emplacement de l’ancienne vignette d’assurance.

Mais à quoi sert-elle ?

L’Actualité FFVE

Nouvel impôt sur les “actifs improductifs”

Le projet de loi de finances pour l’année 2026 prévoit un nouvel impôt sur les “actifs improductifs”, incluant notamment les voitures de collection, ce qui inquiète la Fédération française des véhicules d’époque (FFVE).

Seules les collections dépassant 250 000 € seraient concernées.

La FFVE conteste cette classification, affirmant que les véhicules anciens ne sont pas des actifs improductifs.

Elle rappelle que la filière génère une activité économique importante :

- 3,5 milliards d’euros de chiffre d’affaires par an ;
- 23 500 emplois équivalents temps plein ;

Selon l’étude menée avec YouGov, la voiture de collection constitue un patrimoine vivant, créateur de valeur et d’emplois.

La FFVE demande donc que les véhicules anciens soient exclus de ce nouvel impôt et propose même que la mission du patrimoine consacre une partie de son budget à la préservation de l’automobile historique — à l’inverse de l’objectif actuel du gouvernement, qui cherche plutôt à augmenter la taxation de ces véhicules.

VIGNETTE COLLECTION	PEAQUE D'IMMATRICULATION NOIRE
OUI	NON
OUI	NON
OUI	NON
OUI	NON
Valable pour tous les véhicules statut collection (+ 30 ans)	Valable pour les véhicules Collection* et pour les véhicules anciens d'avant 1932 enregistrés si immatriculés en PSE (ancien Régime National d'immatriculation : 33 - AA - 3)
Non obligatoire	Non obligatoire
15€	15€ à 40€
5 ans	A vie

Les Entretiens d’information de la FFVE

Ces sessions sur la fiscalité des associations, leur gestion, l’assurance RC Dirigeants, le cadre juridique de la vente de pièces, la sécurité des garages associatifs, la gestion des sorties, les règles d’obtention des attestations pour les véhicules de collection, prouvent un durcissement administratif de tous bords qui pèse sur nos Clubs.

Tout comme pour les entreprises, les agriculteurs, les créateurs; les fonctionnaires de nos administrations européennes et françaises nous cadrent.

Conséquences immédiates, notre travail de bénévoles et les frais fixes de notre Club s’alourdissent : Notre assurance RC augmente de 150 % en 2026.



Depuis 2024, près de 200 communes ont obtenu le label FFVE « Ville d'accueil des véhicules d'époque »,.

Ce réseau national met en avant les collectivités qui s'engagent à valoriser le patrimoine automobile et à offrir un accueil adapté aux collectionneurs.

Les communes labellisées bénéficient d'une meilleure visibilité, attirent un public de passionnés, illustrent la belle alliance entre patrimoine automobile et patrimoine local..

Pour les clubs, ce label facilite l'organisation de rassemblements, randonnées ou d'expositions dans ces communes identifiées et motivées.

Le vieillissement de nos pneus

Les pneus sont le seul contact entre le véhicule et la route : leur bon état est essentiel pour la sécurité.

Le vieillissement du caoutchouc, surtout sur des véhicules peu utilisés, peut entraîner craquelures, perte d'adhérence, risque d'éclatement ou freinage inefficace. Il est recommandé de surveiller régulièrement l'apparition de défauts visibles (fissures, coupures). Par expérience, un pneu âgé de belle apparence à gomme dure perd son efficacité sur sol mouillé, attention aux glissades...

Ce n'est pas une obligation, mais les fabricants recommandent que les pneus devraient être remplacés au bout de 10 ans, avant d'atteindre leur limite d'usure.

Exemple ci-contre

Ce pneu porte la Date Fab 2311 = 23ème semaine de 2011. Ce pneu devrait donc être changé depuis juin 2021.

Le point sur les Zones à Faible Émission

En septembre 2025, la situation des Zones à Faible Émission (ZFE) reste incertaine : bien que leur suppression soit débattue, aucune loi définitive n'a encore été promulguée. Par conséquent, les ZFE déjà en place continuent d'appliquer leurs restrictions locales (Crit'Air, horaires, types de véhicules, etc.).

Pour les propriétaires de voitures anciennes, cela signifie que les limitations d'accès demeurent, ce qui impose de prendre en compte les périmètres ZFE lors des sorties ou manifestations afin d'éviter contraventions et blocages.

Les sources pour connaître l'état réel des ZFE sont :

- Le Ministère de la Transition écologique,
- Service-Public.fr,
- La carte nationale des ZFE sur data.gouv.fr.

Les Clubs et propriétaires doivent donc : Vérifier systématiquement les règles locales, anticiper les itinéraires et suivre l'évolution législative.

Les garages automobiles associatifs

Certains clubs possèdent leur propre garage. Les bénévoles d'encadrement doivent allier gestion rigoureuse, respect des lois, sécurité, transparence, et la qualité d'animateur. Les statuts de l'association doivent définir les missions, et les modalités de fonctionnement.

La conformité légale et réglementaire en matière de sécurité, d'environnement et de normes liées à la mécanique automobile est soumise aux services de contrôle de l'état (ponts élévateurs, crics, extincteurs, armoires à produits inflammables...)

Les bénévoles responsables (experts en réparation automobile) doivent s'assurer que le garage fonctionne dans des conditions sécurisées pour les bénévoles, les membres, et les bénéficiaires.

Il faut aussi garantir la sécurité et la qualité des prestations et que les services fournis respectent les normes de qualité.



Citroën Racing



Communiqué CITROËN

Saison 2026, Citroën annonce son arrivée en Formule E !

Après le Dakar, le WRC et le WTCC, Citroën ouvre un nouveau chapitre de sa grande histoire en sport automobile. La marque du groupe Stellantis vient en effet d'annoncer son engagement officiel dans le championnat du monde de Formule E 2025—2026.

Citroën prend la place de Maserati et sera sur les grilles au côté de DS Automobiles qui poursuit l'aventure.

L'engagement de Citroën en FE s'inscrit dans la stratégie d'électrification de la gamme de véhicules de la marque aux chevrons avec les arrivées récentes des C3, C3 Aircross et C5 Aircross en version 100% électrique.

Citroën embarque deux pilotes talentueux, dotés d'une grande expérience en Formule E :

Jean Eric Vergne est le premier pilote à contribuer au rayonnement de DS Automobiles grâce à des résultats exceptionnels : 2 titres de champion « Equipe » 2019—2020, 1 titre de champion « Pilote » 2019.

Nick Cassidy, pilote néo-zélandais de 31 ans, incarne la nouvelle génération avec la fougue, la régularité..

L'équipe CITROËN RACING FORMULA E a conclu avec succès ses essais de présaison 12 à Valence (Espagne) fin octobre 2025 et la première course de Sao Paulo (Brésil) le 6 décembre a vu Nick Cassidy monter sur le podium.



Peux t'on acheter une DS Formula E collection ?

A ce jour, aucune DS E-TENSE Formula E n'est encore apparue en vente aux enchères.

Seule une DS 3 E-TENSE « Antoine de Saint-Exupéry Collection », 100% électrique, a été vendue aux enchères pour 75 000 € au profit de la recherche contre le cancer pédiatrique au printemps 2025. Cet exemplaire n'est pas une monoplace, mais elle utilise la technologie électrique "E-TENSE" dérivée des travaux de DS en Formule E.

Un show car Spark-Renault SRT_01E 2017 a été vendu 12500 € chez Artcurial au Rétromobile 2019.

Alain Lassalle



L'Actualité Citroën & DS Automobiles

Par Alain Lassalle

Xavier Chardon Directeur Général de Citroën

M. Xavier Chardon, Chief Executive Officer de Citroën a remplacé Thierry Koskas le 2 juin 2025, sous Emanuele Cappellano, Chief Operating Officer, Stellantis Europe.

Entré chez Citroën en 1994, il était directeur du marketing, des relations presse et publiques de 2007 à 2009 puis Directeur Général de Citroën France jusqu'en 2012... Il revient chez Citroën après un passage chez VAG.

Direction mondiale de la satisfaction client Citroën

Pour faire oublier le scandale des airbags Takata, les soucis de fiabilité des moteurs 1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi, les débuts chaotiques des nouvelles C3 et C3 Aircross, perturbés par des bugs logiciels, Xavier Chardon crée le 1^{er} décembre 2025, une direction mondiale dédiée à la satisfaction client Citroën. Elle est dirigée par Anne Fenninger. Il réaffirme ainsi "le rôle central" de la relation client dans la stratégie de Citroën.

Pour retrouver la confiance de la clientèle, la garantie « Citroën We Care » propose une couverture étendue à huit ans ou 160 000 km sous certaines conditions.

Leslie Peltier Directrice de la Communication Citroën

Le 8 septembre 2025, Leslie Peltier a quitté Volkswagen pour devenir directrice de la communication monde Citroën. Elle rejoint ainsi son ancien patron, Xavier Chardon.

Aline Germain Responsable du marketing Citroën

A compter du 1er janvier 2026, elle remplace Federico Goyret, et rend compte directement à Xavier Chardon. « Je suis ravie de renouer le lien historique et privilégié qui unit Citroën non seulement à ses clients, mais aussi à ses partenaires et distributeurs... »

Ces nominations sont importantes pour les Clubs Citroën car elles sont décisionnaires pour Rétromobile, nos salons, nos événements et notre futur musée.



La famille Peugeot doit choisir qui occupera son unique siège au conseil d'administration de Stellantis. Robert Peugeot, artisan de la fusion PSA-Fiat Chrysler, s'oppose à l'ambition de Xavier, dirigeant de DS Automobiles.

Ce choix déterminera l'influence future de Peugeot au sein de Stellantis. Le départ de Carlos Tavares, PSA, a entraîné une concentration des pouvoirs entre les mains des anciens de Fiat Chrysler. Un grand nombre de cadres du groupe et la famille Peugeot s'inquiètent de voir leur influence disparaître au profit du camp italien.

Stellantis, 4^e constructeur mondial avec une production annuelle de 6.500.000 véhicules, derrière Toyota, Volkswagen Group et Hyundai Motor Group, est construit sur un subtil équilibre actionnarial.

Côté français, les Peugeot possèdent 7,74 % du capital, la banque Bpifrance 6,65 % ; côté italien, Exor, holding de la famille Agnelli, qui a fondé Fiat, ont 15,52 %.

Le chiffre d'affaire de Stellantis est de 42 % en Amérique du Nord, pour 36 % en Europe et 22% dans le reste du monde.





La Ferté-Vidame (28),

Un pôle hôtelier automobile inédit

Le centre d’essais Citroën, fermé depuis 2024, est en train de préparer une vraie transformation. Après son rachat par France Valley, un projet ambitieux se dessine : le site pourrait devenir un complexe hôtelier de luxe, entièrement tourné vers l’automobile.

L’idée, c’est de redonner vie à ce lieu mythique en réutilisant les pistes d’essais et en attirant les passionnés. Deux hôtels haut de gamme seraient créés : l’un dans une ancienne ferme du XIX^e siècle, qui ouvrirait en 2029, et l’autre dans le petit château du XVIII^e siècle, prévu pour 2031. On y trouverait tout le confort attendu d’un établissement prestigieux : spa, restaurants, activités de loisirs, le tout au cœur d’une forêt protégée.

Mais ce qui rend le projet vraiment unique, se sont les activités automobiles. On parle d’une académie de pilotage, de pistes de course et de karting, d’ateliers, de services de maintenance, et même de grands événements, des ventes aux enchères ou des tournages. Les travaux pourraient commencer dès 2026.

Pour La Ferté-Vidame, ce serait un véritable renouveau. Le centre d’essais avait longtemps fait vivre la commune, et ce projet pourrait relancer le tourisme et redonner du dynamisme au village. Aujourd’hui, tout semble bien engagé, et l’État suit de près l’avancée du dossier.

Vélizy (78),

Le Centre Technique Citroën,

Un symbole fort vient de disparaître : le logo Stellantis a été retiré de la façade du Centre Technique de Vélizy-Villacoublay (78), site emblématique de Citroën depuis 1962 et du groupe PSA depuis 1976. Une page historique se tourne, marquant la fin d’une ère pour ce lieu intimement lié à l’histoire de la marque aux chevrons.

Sur les 26 hectares d’origine, Stellantis n’en conservera plus que 7, ceux de l’ADN dédiés aux activités de style et de design. La recherche et le développement sont transférés vers le “Stellantis grEEn Campus” de Poissy (78) qui accueille, depuis 2025, plus de 8 000 salariés au sein de laboratoires, ateliers d’essais et espaces tertiaires.

Après la vente du site historique de La Ferté-Vidame en 2023, l’abandon de Vélizy interroge l’avenir de la R&D du groupe en France. Plusieurs salariés optent déjà pour un départ volontaire, emportant avec eux compétences et savoir-faire, tandis les autres craignent une délocalisation future vers des pays à moindre coût.

Pour Citroën et ses passionnés, la transformation de Vélizy marque la fin d’un chapitre majeur, celui d’un lieu qui a vu naître tant d’innovations techniques et stylistiques.

Une page se tourne, mais l’esprit créatif de PSA continuera de vivre à Poissy, pour relever les défis industriels et environnementaux.

Poissy (78)

L’avenir du Stellantis grEEn-Campus

Malgré un investissement de 20 M€ dans la ligne d’emboutissage, la production automobile est menacée au-delà de 2028. L’avenir des 2000 salariés se décidera début 2026.

Cette usine, née en 1938, a fabriqué des Matford, Ford, Simca, Chrysler, Talbot, Peugeot, Citroën... Aujourd’hui, elle produit 85000 Opel Mokka et DS 3 Crossback par an.

Le Stellantis grEEn-Campus Poissy accueille le siège, et demain une unité de reconditionnement. Sur les 170 Ha composant le site, 50 ha seraient vendus au Qatar pour le futur PSG.

Et si nous rêvions d’un « Stellantis Heritage & innovation Campus » ?

PSG + Stellantis : une synergie qui changerait la donne. Le PSG projette un stade de nouvelle génération et un PSG Park destinés à accueillir 3 à 5 millions de visiteurs/an. Ce flux crée un environnement idéal pour un équipement culturel majeur :

Un **Stellantis Heritage Campus**, voisin du stade, serait complémentaire :

- Le musée et le mini-circuit bénéficieraient des visiteurs du PSG
- L’ensemble formerait un véritable district sport + culture + industrie.

Cette association Stellantis + PSG renforcerait aussi l’acceptabilité politique du projet du PSG, qui dépend de la présence d’activités culturelles et économiques solides sur le site.



REST, PLAY, WORK

Communiqué CITROËN



Citroën ELO c'est le petit qui voit grand :

Small is the new Big

Citroën dévoile le concept car ELO, un laboratoire d'idées qui incarne les valeurs d'innovation et de créativité de la Marque et rassemble des pistes de réflexions pour l'avenir.

A la fois responsable, accessible, volumique et fonctionnel, ELO explore une nouvelle voie qui répond de manière optimiste et astucieuse aux enjeux contemporains.

ELO, c'est le petit qui voit grand ! Petit par la taille il surprend par son espace à bord et sa modularité grâce à l'exploitation optimale de son architecture 100% électrique. Dans un gabarit compact de 4m10, il offre un intérieur pensé comme un véritable espace de vie modulable, capable d'accueillir jusqu'à 6 personnes.

Totalement ancré dans son époque, ELO est plus qu'un objet de mobilité, il est pensé pour faciliter une vie en mouvement dans tout ce qui la compose : les déplacements mais aussi la détente, les loisirs, le travail. D'où le nom ELO : REST, PLAY, WORK.

Citroën s'est appuyée sur l'expertise de partenaires, Goodyear et Decathlon, pour travailler des matériaux pratiques, techniques et résistants.

Véritable bulle de fraîcheur et d'énergie, ELO est présenté en Première Mondiale au salon de Bruxelles à partir le 9 janvier et à Rétromobile le 28 janvier 2026.

Le Design de nos futurs « Collectors »

Jean-Pierre Ploué

Jean Pierre Ploué, 63 ans, arrivé chez PSA en 1999 à la tête du design de Citroën, prend sa retraite après une carrière chez Renault, puis Volkswagen, Ford et Citroën. Il supervisait depuis 2024, le design Stellantis Europe.

Merci Jean-Pierre pour tes œuvres devenues « Collector ».

« On lui souhaite une longue et agréable retraite et on devrait toutefois le revoir dans l'environnement du monde automobile et peut-être plus particulièrement celui de Citroën ».

Pierre Leclerc—Car Design Archives - The Automoblist



Par Alain Lassalle

Ils dessinent les autos que nous collectionnerons demain

AUBURN HILLS, Michigan, le 31 juillet 2025 – Stellantis nomme Scott Krugger au nouveau poste de Directeur du Design pour l'Amérique du Nord, sous la responsabilité d'Antonio Filosa.

A ce poste, il sera chargé de définir l'orientation et la stratégie de design des marques iconiques nord-américaines de l'entreprise : Chrysler, Dodge, Jeep® et Ram.

Cette annonce intervient une semaine après la nomination de Gilles Vidal à la tête du design pour l'ensemble des marques européennes de Stellantis.

Ces deux nominations marquent des étapes clés dans le déploiement de la nouvelle organisation du design mondial, pilotée par Ralph Gilles, Chief Design Officer.

« La nomination de Scott en Amérique du Nord et l'arrivée de Gilles en Europe sont des éléments clés de notre nouvelle organisation du design et de notre ambition d'offrir des produits inspirants et audacieux sur les marchés nord-américain et européen, afin d'offrir à nos clients une liberté de choix encore plus large ».

Ralph Gilles, Chief Design Officer de Stellantis.



Nos Citroën aux enchères

Par Chat GPT et Alain Lassalle

Des premières Citroën d'avant-guerre aux berlines des années 1990, les ventes aux enchères tracent une géographie mouvante : des valeurs sûres qui tutoient les sommets, des modèles de niche qui gagnent en reconnaissance, et de nouveaux collectionneurs qui découvre les lignes audacieuses Citroën.

Tour d'horizon des tendances 2023–2025.

Les piliers : DS, Traction et 2CV en tête d'affiche

Sans surprise, les trois grands totems de la marque restent les références du marché. La DS, surtout dans ses versions cabriolets et Chapron, continue d'afficher des résultats spectaculaires. Chaque vente confirme son statut d'icône : les plus beaux exemplaires dépassent allègrement les six chiffres, portés par une demande internationale solide et un imaginaire toujours puissant.

La Traction Avant, cultive une grande amplitude de prix. Les exemplaires courants restent accessibles, mais les versions les plus rares — 15/6, cabriolets, restaurations exemplaires — peuvent grimper très haut.

Quant à la 2CV, elle demeure une valeur affective sûre : ses ventes, nombreuses, restent dynamiques. Les beaux modèles restaurés ou très originaux se situent souvent entre 10 000 et 20 000 €, tandis que les séries ou histoires singulières peuvent dépasser très largement ces niveaux.

Les années 60–80 : entre raretés recherchées et valeurs stables

La SM garde un charme singulier et séduit une clientèle d'initiés prête à investir pour les meilleurs exemplaires. Les GS et CX, longtemps sous-cotées, montrent les premiers signes d'un regain d'intérêt : éditions spéciales, exemplaires bas kilométrage et configurations d'origine sont désormais scrutés avec attention.

Les modernes (1980–2000) : un marché encore sage, mais en éveil

Les BX, XM, Xantia ou ZX restent globalement sages en enchères, souvent dans des fourchettes modestes. Toutefois, la demande progresse pour les versions haut de gamme ou techniques marquantes : Xantia Activa, BX Sport, XM V6... Une nouvelle génération de collectionneurs, sensible au design et à l'innovation Citroën, portent ces modèles vers l'avant-scène.

Une tendance de fond : stabilisation après le boom post-COVID

Après une envolée des prix entre 2020 et 2022, le marché 2023–2025 se stabilise. Les modèles mythiques résistent, les valeurs montantes émergent, et la croissance des ventes en ligne élargit la scène. De quoi offrir un terrain fertile à tous les passionnés du Double Chevron, débutants comme collectionneurs aguerris.



Pour bien vendre sa Citroën aux enchères

Il faut choisir le lieu, la date, et l'acteur de la vente en fonction de l'auto à vendre et des clients potentiels.

Avant la vente, il faut effectuer les démarches suivantes :
 Etablir la réquisition de vente avec le commissaire-priseur,
 Documenter le catalogue publicitaire avec l'expert et décider du prix de réserve,
 Livrer et confier son véhicule pour l'exposition publique.

Pendant la vente, il faut attendre.

Le vendeur n'est pas autorisé à présenter son bien pendant l'exposition publique. C'est l'expert qui le fait.

La voiture est présentée roulante aux acheteurs par un jockey. Le propriétaire ne la conduit pas et ne peut enchérir. Si elle n'est pas vendue, vous repartez avec !

Si la voiture est vendue, l'étude du commissaire priseur s'occupe de tout et vous édite une attestation de vente qui permet de suspendre son assurance. Son règlement intervient dans le mois qui suit l'adjudication.

Pour l'impôt sur la plus-value, prévoyez un forfait de 2600€ ou un débours de 6,5% sur le montant adjugé.

L'acheteur, quant à lui, déboursera 26 % en plus de frais.



Vendre sa Citroën aux enchères

Rétro Festival Caen (14) les 30 et 31 août 2025

Avec plus de 40 000 visiteurs; 600 véhicules exposés, le week-end du Rétro Festival de Caen fut un rendez-vous unique. L'un des rassemblements majeurs dans le domaine en Normandie.

Nous avons vécu la vente aux enchères de l'intérieur

Pour cette édition, nous avons rendez-vous le vendredi pour déposer nos autos à vendre. Le samedi 30 août à partir de 14h30 une quarantaine d'automobiles de collection étaient mises aux enchères sous le marteau de Maître Florence Rois à l'Hippodrome de la Prairie de Caen. Une exposition préalable à la vente était organisée sur le lieu de vente le samedi de 9h00 à 13h.

Les acheteurs y étaient présents pour examiner les véhicules. Les dossiers et factures relatifs à chaque voitures étaient disponibles et consultables lors de l'exposition.

Notre Rosalie « Speedster Jean Daninos portait le lot 14 comme le Calvados ! Une position médiane stratégique où les lots les plus onéreux sont placés au milieu de la vente. Timide au démarrage, juste trois voitures furent vendues avant notre passage. Pas vraiment bon ! La PORSCHE 911 2.4 S Targa de 1972 qui nous précédait démarrait à 99 900 € sur Interenchères. Sans autre enchère elle n'atteignit pas son prix de réserve.

Nous avançons face au public et stoppons le moteur, l'expert Dominique Pagneux vante la voiture, Jean Daninos et mon travail de reconstruction.. J'ai le privilège de présenter ce rêve, sa réalisation et le passage du relais à un nouveau citroëniste.

Chose faite, première offre en « live » sur la plateforme Interenchère et deux surenchérisseurs dans les tribunes, notre Daninos atteint le prix de réserve et je cède la main à un collectionneur français sous les applaudissements



Les CITRODAYS



Avec une météo favorable, parfois trop chaude, cette première édition des CitroDays au lac du Der (57 & 58), fut un succès. Tous nos remerciements à tous ceux qui ont contribué à sa réussite, aux participants, bénévoles, clubs, partenaires, à L'Amicale Citroën & DS France et à L'Aventure Citroën. Nous attendons la prochaine édition de cet événement réussi, convivial, riche en échanges et en découvertes...



Cet événement international couvrait une superficie de 32 hectares, principalement sur Giffaumont-Champaubert (Marne) et le musée éphémère en Haute-Marne, via la passerelle de la Presqu'île de Champaubert.

Les Citrodays ont accueilli entre 9 000 et 10 000 visiteurs sur 3 jours dans un respect total de l'environnement. Les participants de 24 pays sont venus avec leurs 1800 voitures représentant 56 modèles Citroën dont 800 DS. Nous remercions les 200 bénévoles, clubs, amis, et partenaires.

Les Citrodays fêtaient de nombreux anniversaires :

- Les 100 ans de la publicité Citroën sur la Tour Eiffel
- Les 90 ans de la disparition d'André Citroën
- Les 70 ans de la DS (1955)
- Les 60 ans du camion Belphegor
- Les 20 ans de la C6

Les moments forts furent :

- Les expositions historiques des DS, C6, Tractions...
- Les conférences :
 - Le Sport Citroën (Denis Huille)
 - Nuanciers DS (Docteur Danche)
 - La Traction « 22 » (Stéphane Nicolas)

Le Concours d'élégance avec la victoire d'une splendide DS19 1956 italienne, de couleur vert printemps, à l'historique limpide, venue par la route. Une auto particulièrement rare et belle.

En 2nd place, un équipage germanique en tenue d'époque dans leur merveilleuse C6 1930.



Nos amis du CLUB CITROËN FRANCE étaient présents :

Françoise et Daniel Pariguet, Marc et Laurette Bernard, Christophe et Cécilia Goux, Jean-Marie Botuha, Hervé Lefait, Dimitri Delcambre, Bernard Postaire, Michel Horenbeek et des anciens : Thierry Martineau, Régis Guyot... Ils nous font part de leur enthousiasme.



15 au 17 août 2025 - Lac de DER (57 & 58)

Citrodays en BX

Sous le soleil radieux, environ 1800 Citroën se sont réunies, offrant un spectacle éblouissant de diversité et de passion automobile.

Des coupés élégants aux breaks spacieux, de la sportive, en passant par la berline luxueuse ou la simple mais efficace bicylindre, chaque modèle présent était un véritable bijou, témoignant de l'histoire riche et variée de la marque.

Le camping, en mode rétro atypique, ajoutait une touche unique à l'événement, avec des Citroën et des caravanes qui racontaient leurs histoires singulières.

Le CLUB CITROËN FRANCE était bien évidemment de la partie, renforçant l'esprit de communauté et de partage qui caractérise ces rassemblements.

La BX de Dimitri était descendue pour l'occasion afin d'accompagner les 40 ans de la BX sport et ses « 25 autres frangines » exposées.

Arborant fièrement les fanions rouges et blancs des chevrons des années 90, elle a incarné l'esprit nostalgique et l'amour des détails qui font la renommée des passionnés de Citroën.

Ce rassemblement au Lac du Der a été bien plus qu'une simple exposition de voitures ; il a été une célébration de l'héritage Citroën, un hommage à la créativité et à l'innovation, et surtout, un moment de convivialité et de partage entre passionnés.

J'ai pu approcher MM. Denis HUILLE et Henri Jacques CITROËN ; présents pour l'occasion.

Cet événement était selon moi un succès retentissant : vivement le prochain...

En transition, c'était aussi l'occasion de faire le détour par Flin (54) pour visiter les 60 ans de Compétition Citroën...

Le 18 août 2025 Dimitri Delcambre

CitroDays : un retour pour les passionnés de Citroën

C'était la première grande rencontre Citroën depuis le Covid. Sous le soleil et la chaleur, CitroDays a ravivé les bons souvenirs des rassemblements ICCCR et EuroCitra du Mans.

Cet événement était l'occasion parfaite pour rendre hommage à André Citroën, célébrer sa marque et fêter les anniversaires de plusieurs modèles emblématiques, dans une ambiance joyeuse et conviviale.

La star du week-end était sans conteste la DS, avec près de 800 modèles présents, dont de nombreux breaks, ID et cabriolets. Les C6 étaient aussi bien représentées, tout comme les XM, BX, GS ou SM.

Les Citroën sans suspension hydraulique, notamment les Tractions, étaient nombreuses. En revanche, peu de 2CV étaient présentes, sans doute à cause du Mondial de la 2CV qui se tenait en Slovénie. On a tout de même pu admirer quelques « caisses carrées » et trois impressionnants Belphégor.

Ce grand rassemblement international a réuni des passionnés de Citroën venus du monde entier.

La moyenne d'âge des participants était assez élevée, probablement parce que les plus jeunes profitaient encore des vacances d'été en famille.

Le concours d'élégance, présidé par Henri-Jacques Citroën, a été un moment fort. Son discours optimiste rendait hommage à André Citroën et rappelait son souhait de voir son grand-père entrer un jour au Panthéon.

Autre moment marquant : la conférence inédite du Docteur Danche et de Monsieur Georges, fondateurs des sites « Le Nuancier DS » et « CitroWagon », qui a captivé le public.

En résumé, trois jours inoubliables, placés sous le signe de la passion, de la chaleur et de la convivialité... passés beaucoup trop vite !

Le 22 août 25 Marc et Laurette Bernard



Merci aux bénévoles !



Epoqu'Auto Lyon

du 7 au 9 novembre 2025

Le CLUB CITROËN FRANCE a peut-être eu le plaisir de vous rencontrer à Époqu'Auto, grand salon qui s'est tenu à Eurexpo Lyon. Cet événement marquait une première pour notre club, rassemblant tous les passionnés de Citroën et de DS. Nous avons eu l'honneur d'exposer une authentique D Super du Rallye du Maroc 1970, préparée par le département compétition de Citroën.

Avec 108 000 visiteurs, cette 46ème édition d'Époqu'Auto a été un véritable succès. Les passionnés ont afflué de toute la France mais aussi d'Italie, de Suisse ou encore d'Angleterre pour découvrir 1 500 véhicules et 200 motos.

L'engagement exceptionnel de 350 bénévoles du Club des 3A a également contribué à l'attrait du salon.

Il faut également souligner la qualité des stands et l'offre proposée par les 900 exposants de cette édition - dont 560 marchands et 200 clubs - répartis sur 88 000 m².

Un succès populaire qui s'est illustré dans tous les halls comme lors des 3 ventes aux enchères, et qui confirme la place unique d'Époqu'Auto dans le cœur des passionnés.

Parmi nos coups de cœur, les 70 ans de la DS bien sûr, la SM Présidentielle de Jacques Chirac en 1995, le manège d'autos tamponneuses et ses voiturettes, l'exposition des pompiers, les 50 ans de Ligier avec la JS17 sur laquelle Citroën travaillait en 1981 (Voir L'Engrenage n°38)...

La FFVE à Epoqu'Auto

Que nous soyons débutant ou initié, la FFVE proposait ses conférences et levait les parts d'ombre autour du monde du véhicule d'époque :

- Quelles sont les pratiques pour acquérir, entretenir, les avantages et inconvénients au statut Collection ?
- Posséder une avant-guerre, un rêve inaccessible : mythe ou réalité ?
- Comment évoluer dans le milieu de l'automobile : formation, métiers, économie ?
- Quelle est l'histoire des concours d'élégance et comment y participer ?



Rochet Schneider de 1924



F1 Ligier JS17 V12 Matra MS81 1981—82

Le CLUB CITROËN FRANCE à Epoqu'Auto 2025

Pour cette première participation, un grand merci à Françoise, Marie, Martine, Daniel, Christophe, Alain et Patrice qui sont venus de loin, de 650 km pour certains, pour assurer l'installation, l'exposition de la DS, la permanence pendant les trois jours et le retrait du stand.

Merci à L'Amicale Citroën et à L'Aventure qui nous ont trouvé une place parmi les 27 clubs Citroën présents.

Nous y présentons pour la première fois notre boutique « Life Style » avec les produits brodés Hill Valley dont nous avons distribué une soixantaine de bon de commande. Nous espérons aussi un retour d'une dizaine d'adhésions sur les 400 flyers remis avec explications aux collectionneurs de Citroën des Rhône-Alpes...

La Citroën DS était à l'honneur tout au long du salon. Notre CLUB CITROËN FRANCE a eu le privilège d'accueillir une D Super, préparée par le Département Compétition Citroën pour l'équipage privé Sournac - Garin lors du Rallye du Maroc 1970.

Patrice a exposé cette D Super du Rallye du Maroc en position d'attaque comme sur la photo de l'action imprimée en arrière-plan sur une bâche. De nombreux amateurs et journalistes sont venus l'interviewer, François Allain, Fanny et Nicolas d'Absolutely Cars, Olivier de Legend Mécenic, Jean-Claude Ogier et Lucette Pointet...

Découvrez la dans l'article de Citroscopie n°106 de juillet août 2025 - Notre ami Patrice Argant, propriétaire de cette auto, recherche toutes informations et photos de sa participation au Rallye du Maroc de 1970. Bonne enquête !

Cette voiture, avec celle de Bob Neyret du Londres-Mexico, représentent les rares berlines engagées en compétition de l'époque René Cotton.

Nous vous remercions tous pour votre présence et votre passion qui font vivre notre club. À très bientôt pour de nouvelles aventures autour de la Citroën !



L'Aventure Peugeot rassemblait près de 20 clubs.

Parmi les clubs Peugeot présents, on note l'arrivée du Club 306 et du Club 406 Coupé, aux côtés d'autres clubs historiques comme les clubs 404, 403, 204, 504 et 604.

Le salon mettait à l'honneur la Peugeot 205 Turbo 16, avec un plateau exceptionnel célébrant les 40 ans du premier titre mondial de ce modèle mythique.

La Maison Osenat a signé une édition 2025 record avec 84 % de lots vendus en youngtimers, 75 % pour les automobiles de collection et 65 % pour les motos.

Conclusion

La fréquentation d'Époqu'Auto témoigne de l'importance du patrimoine automobile.

La passion pour les véhicules d'époque continue de rassembler des générations, et Époqu'Auto a une fois de plus prouvé que la Citroën DS reste une légende intemporelle dans le monde de l'automobile.

Nous remercions l'engagement des 350 bénévoles du Club Les 3A qui organisent avec le sourire ce salon incontournable.

Prochain rendez-vous les 6, 7 et 8 novembre 2026 à Eurexpo Lyon pour écrire ensemble une nouvelle page de cette belle histoire.

Un tournant pour le CLUB CITROËN FRANCE ?



Merci à l'équipe de bénévoles d'Epoqu'Auto 2025

Epoqu'Auto

suite



A l'honneur DS e

Une Exposition Haute en Couleurs

Époqu'Auto a déployé le tapis rouge pour cette déesse automobile, symbole de l'excellence technique de Citroën. Avec le soutien de l'Amicale Citroën & DS France, une douzaine de DS de 1955 à 1975 ont été exposées dans des teintes rares, accompagnées de magnifiques robes de Miss France, créations de Nicolas Fafiotte.

Connu pour ses réalisations raffinées mêlant tradition et modernité, Nicolas Fafiotte a su séduire les amateurs d'automobiles, par les belles et nobles matières des robes, s'inspirant de l'esprit avant-gardiste de la DS : lignes épurées, détails raffinés et audace dans le choix des tissus.

Les couleurs vives telles que vert printemps, capucine, jonquille, écaille blonde, bleu delphinium, et rouge Estérel ont émerveillé les visiteurs.

Merci aux architectes de ce plateau !



et déesses de la mode !

DS 19 Vert Printemps -1956

ID 19 Orange Capucine – 1957

DS 19 Jaune Jonquille – 1958

DS 19 Bleu Nuage – 1959

DS 19 Beige Antillais – 1962

ID 19 Bordeaux – 1967

DS 21 Pallas Bleu Monté Carlo – 1967

DS 21 Pallas Vert Jura – 1967

DS 21 Cabriolet Gris Impérial – 1967

D Super 5 Rouge Masséna – 1973

DS 20 Break Bleu Delta – 1975



Les Citroën au Rallye du Maroc



Principales Citroën engagées au Rallye du Maroc

DS21 Proto (châssis court) n°14 B. Neyret / J. Terramorsi victorieux en 1969.

SM Groupe 4 n° 16 de Jean Deschazeaux/Jean Plassard victorieux en 1971.

DS21 Proto (châssis court) n°34 B. Neyret / J. Terramorsi victorieux à nouveau en 1970.

GS / GSA engagées en catégories groupe 2 - 1973 et 1977
CX 2200 / CX GTi — apparition notée en 1976.

Mécaniciens et pilotes de Citroën Compétition des 60's

La petite équipe « Citroën Compétition » était composée par des mécaniciens professionnels, Michel Parot arrivé en 1962, lors du Rallye Liège-Sofia-Liège, Georges Crajka (chef d'atelier), et Lucien Zazzera formèrent avec Eugène Charlot le premier noyau de techniciens de l'équipe Compétitions Citroën.

Quant aux pilotes, facteurs essentiels au succès des DS, René Cotton avait su rassembler autour de lui des éléments de valeur : René Trautmann, Lucien Bianchi, Guy Verrier, Paul Coltelloni, Ido Marang, Robert Neyret, Jean-Claude Ogier, Claudine Boucher, Lucette Pointet, puis vinrent s'ajouter le Finlandais Pauli Toivonen et ponctuellement : Jean Deschazeaux, Paul Frère, Olivier Gendebien, Jean Guichet, Roger de Lageneste, Jean Rolland, Henri Oreiller, Patrick Vanson, Claude Laurent... et bien d'autres.

Marlène

Cotton - Wolgensinger



Marlène directrice du service Compétitions de Citroën,

Marlène Cotton a consacré vingt ans à l'univers du sport automobile, une passion qui l'animait depuis son enfance. Sa carrière prend véritablement son essor lorsqu'elle rejoint René Cotton, pilote et directeur sportif, pour la préparation du Tour de Corse 1964. Progressivement, elle s'intègre pleinement dans le milieu des compétitions au côté de celui qui deviendra son mari. De 1964 à 1971, elle occupe le poste de directrice-adjointe, marquant de son engagement et de son expertise une période importante de l'histoire du sport automobile.

Après le décès de René Cotton, Marlène a été nommée à la tête du service de 1971 à 1979, devenant ainsi la seule femme à diriger un tel département à cette époque.

Le « Service Compétitions Citroën ».

La victoire de Paul Coltelloni au volant d'une ID Citroën au rallye Monte Carlo en 1959, a conduit Citroën à réfléchir à la création du « Service Course Citroën ».

Grace au soutien de M. Jacques Wolgensinger, directeur du service de presse, Citroën participe pour la première fois avec une véritable équipe officielle de compétition au « Safari Rallye » du Kenya en 1965.

Au fil des ans, l'équipe s'est renforcée avec des pilotes talentueux et des techniciens compétents, menant à des succès notables dans une ambiance familiale.

Marquée par une passion pour la compétition et la détermination à gagner, Marlène peut être fière des réussites de l'équipe Citroën à une époque où tout était à construire.

Au revoir Marlène, bonjour à René et Jacques...





PALMARES

1. Les débuts victorieux (années 1950–1960) — DS
2. Années 1970 — Afrique, prototypes DS, SM et CX
3. Visa & BX Groupe B (années 1980)
4. Les Raids (1990–1997) — Age d’or de la ZX Rallye Raid
5. Les victoires sur circuit—WTCC
6. Le WRC (1998–2019) — L’Empire Citroën-Loeb

Les titres de Champion du Monde

Titres Pilotes :

- 5 titres Pilotes (Rallyes-Raids), Pierre Lartigue et Michel Perrin (4fois) - Ari Vatanen et Fred Gallagher
- 3 titres Pilotes (WTCC) - José-Maria López
- 9 titres Pilotes (WRC) - Sébastien Loeb et Daniel Elena

Titres Constructeurs :

- 5 Champion du Monde des Rallyes-Raids-Constructeurs
- 3 titres Constructeurs (WTCC)
- 8 titres Constructeurs (WRC)

Autres programmes :

- C2 Super 1600 (2005) en catégories inférieures
- C3 Rally2 (2024) encore développée en 2025

L’Avenir :

- Formule E 2025—2026. Citroën s’engage officiellement dans le championnat du monde.



Les 60 ans de Citroën Sport

Citroën Sport fête ses 60 ans à Flin (54)

À Flin, près de Nancy, la galerie Hélice accueille une exposition exceptionnelle consacrée aux 60 ans de Citroën Sport. Malgré une affluence encore timide – bien que plusieurs Citroën soient visibles sur le parking – l'événement mérite le détour.



1971 MEP X27

Dès l'entrée, le visiteur est accueilli par une superbe Formule bleue des années 70, la MEP X27 à moteur GS 1015 cm³, prélude à un parcours chronologique retraçant six décennies de passion automobile (voir ci-contre). On débute avec les mythiques DS, puis viennent les élégantes SM et CX. L'exposition enchaîne ensuite avec les plus populaires Visa, BX, Saxo et même la 2CV Cross.

Le cœur de l'exposition met à l'honneur pas moins de six ZX Rallye Raid, véritables icônes des années 1990, victorieuses à quatre reprises du Paris-Dakar. Suivent les AX et C2, avant de retrouver les célèbres Xsara et C4, qui ont offert à Sébastien Loeb ses plus beaux triomphes.



Par Michel Horenbeek

Ma visite s'achève avec les modèles récents de Citroën Sport, les DS3 et C3, témoins de la continuité de l'aventure. Un grand panneau récapitule les dates clés, les figures emblématiques et la fidèle collaboration avec Michelin, acteur incontournable de ces succès.

Petit plus : à l'entrée, les visiteurs peuvent se faire photographier et recevoir leur cliché souvenir par mail.

Une exposition à découvrir jusqu'au 28 février 2026.

Quelques pilotes et artisans de toutes ces victoires :

Ci-dessous : Guy Fréquelin, Directeur de Citroën Sport de 1989 à 2008, entouré (de gauche à droite) de Denis Huille, Jean-Luc Pailler, Bob Neyret, Jean-Pierre Bugnot, Patrick Henry, David Henry, Pierre Lartigue, et Philippe Wamburgue !

Et bien d'autres absents de talent cités ci-contre comme Sébastien Loeb, Ari Vatanen, José-Maria López ...





Image TF1

Les Journées Européennes

Du Patrimoine

Nos amis Dimitri et Hervé, des Hauts de France, ont profité des Journées Européennes du Patrimoine entre deux gouttes de pluie.... Ils ont présenté leurs CX & ZX devant l'Église Saint-Martin à Noyelles-Godault (62) et à l'hippodrome de Douai (62) dans le cadre de rassemblement de voitures anciennes.

« Les compliments et demandes d'information nous ont donné le sourire ».

Dimitri Delcambre



Hôtel de ville de Douai (62)

CITROËN et DS Automobiles à L'Élysée :

À l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine, les 20 et 21 septembre 2025, le lien historique de DS Automobiles avec la Présidence de la République était à l'honneur au travers de deux modèles d'exception exposés dans la Cour d'Honneur du Palais de l'Élysée.

La DS N°8 PRÉSIDENTIELLE, modèle unique conçu pour la Présidence de la République Française à l'occasion de la commémoration des 80 ans de l'armistice du 8 mai 1945, faisant du chef de l'État français le premier au monde à adopter un véhicule 100 % électrique.

Et surtout l'incontournable DS 21 PALLAS AM 66 utilisée par le Général de Gaulle et restaurée en six mois par « Les Ateliers des Chevrons » qui est venue souligner la collaboration historique de la Marque avec la Présidence Française depuis les débuts de la V^{ème} République. Cette DS sortie d'usine le 29 septembre 1965, fut achetée aux enchères Aguttes 55000 € en 2023 et restaurée jusqu'aux vis frappées des chevrons.



CX Athéna à Chambord (41)



Les Rétros de la Bièvre

Les Rétros de la Bièvre, dimanche 28 septembre 2025

Sous un ciel bleu et le soleil, une belle représentation Citroën autour des 70 ans de la DS, avec la présence de L'Aventure Citroën, de PARIDS mais aussi de L'Amicale 10HP, du Rotatif Club et de l'incontournable camion théâtre T45U de 1947. Nous sommes allés en visiteurs y rencontrer les amis du Club, de L'Aventure et des ingénieurs et techniciens du bureau d'études Citroën. Il y avait de rares Citroën propulsion du « Patron », André Citroën, mais aussi Traction, 15 Six, 2CV Dagonnet, DS cabriolet, SM, CX... L'esprit Citroën flottait dans l'air...

DS 19 « ELV 31 » - 1955

A côté de la 2CV Type A 375 cm³ de 1951 était présentée par L'Aventure Citroën, la plus ancienne DS connue au monde. C'est un véhicule de présérie construit à la main au milieu de l'année 1955 dans un lieu tenu secret de l'usine du Quai de Javel, Paris 15^{ème}. Cet espace était appelé « Le bocal », et c'est là où, sont nées les premières DS « ELV » (Etude Laboratoire Véhicule), productions non destinées à la vente.

Cet exemplaire unique, qui ne possède pas de réglage de hauteur de caisse, est au départ resté à l'usine avant de servir de voiture de liaison entre Paris et La Ferté Vidame jusqu'au milieu des années 60.

Il a ensuite été longtemps stocké avant de rejoindre le Conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois, en 2001.



Le Musée de la Gendarmerie

de MELUN (77)



Le programme des 10 ans du Musée de la Gendarmerie était riche : reconstitutions historiques en costumes d'époque, les Tambours Napoléoniens, le village d'exposants de modélisme, les baptêmes en voitures de collection, les visites, les animations pour enfants, et les démonstrations du Centaure ...

Le musée met l'accent sur l'ouverture du patrimoine de la Gendarmerie au grand public, la transmission aux jeunes en rompant avec l'idée de musée pour les anciens.

Depuis son ouverture en 2015, avec une scénographie soignée et moderne, ce "Musée de France" accueille environ 16 000 visiteurs par an. Son architecture, sa vitrine suspendue, l'identité visuelle forte avec sa grenade dorée qui orne son entrée, sont des atouts culturels et symboliques bien établis.

Ce week-end des 11 et 12 octobre 2025, le musée de la Gendarmerie a accueilli sous le soleil 6000 visiteurs. Nous étions une quinzaine de membres du CLUB CITROËN FRANCE à faire cette sortie, avec un déjeuner « Coucous » au restaurant « Le Francilien » de Melun (77).

Les Citroën ont et participent largement aux missions de la Gendarmerie mais hormis la Méhari, en bonne compagnie dans la magnifique exposition automobile, nos Traction, 2CV, DS, SM, CX, XM... étaient absentes.





Le Jubilé de la DS

La DS fête son Jubilé de Platine, ses 70 ans

« Dans la lignée des grandes manifestations organisées en 2005 pour son cinquantenaire et en 2015 pour ses 60 ans, le club ParIDS eu à cœur de fêter en 2025 le 70ème anniversaire de la DS, symbole éternel de l'art et de la technologie automobile. Le fait de réunir plus de 200 DS triées sur le volet dans le parc André Citroën, là même où la DS est née et a été fabriquée, dans les anciennes usines de Javel, est quelque chose de particulièrement émouvant. Notre programme a été construit au cœur de ce lieu emblématique où nous avons vécu ces deux journées qui marquent l'histoire de notre club. »

Didier PARIADIS, Président du Club ParIDS

DS Automobiles et L'Aventure DS accompagnaient le Club ParIDS

DS Automobiles et L'Aventure DS, en charge de la gestion du patrimoine DS et SM, ont apporté leur soutien dans l'organisation de ce week-end historique, mettant à disposition de l'événement plusieurs modèles d'exception.

« Jubilé DS 70 ans, réunion exceptionnelle de nos modèles historiques, concept-car et dernières nouveautés DS N°8 et DS N°4. Le patrimoine automobile tourné vers l'avenir, toujours au service de l'Excellence à la Française ! »

Xavier PEUGEOT, Directeur Général de DS Automobiles



Nos Amis du bout du monde



John en Australie

Ami de Marie, John VANECHOP est du côté de Sydney et possède près de 300 véhicules dont quelques rares Citroën garés sur 14 hectares de prairie.



www.2cvgb.co.uk

Elisabeth et Jean-Claude nous font découvrir ces nouveaux amis du « Deux Chevaux Club of Great Britain...

« Welcome to our new friends... »



Louise et Stephan ISSARD, membres du «Deux Chevaux Club of Great Britain», sont arrivés d'Angleterre par le ferry de Ouistreham avec leur belle 2CV « Camille ».

Nous avons déjeuné avec eux après la balade du matin. Nous les avons aidé à participer au concours d'élégance, ils ont gagné « a bottle of french wine and a beautiful t-shirt » pour leur participation à cette journée venant d'assez loin avec leur 2 CV. Nous sommes ravis de cette rencontre avec nos nouveaux amis Britanniques avec qui nous échangeons régulièrement.

Nos 2 clubs ont convenu de faire des échanges de magazines, de photos, de films , ainsi que le calendrier de nos rassemblements respectifs .

Jean-Claude et Elisabeth Moizo





Citroënvie Canada

CITROËNVIE!

J'invite nos membres amis d'Italie, du Portugal, du Luxembourg et de Belgique à me proposer quelques lignes et une photo sur leurs activités locales avant la mi-avril 2026.

Je les intégrerai à notre revue de juin 2026.

Geneviève, du SM Club de France et membre du CCF, nous envoie régulièrement des nouvelles fraîches de ses amis Canadiens possesseurs de SM, DS et 2CV, de Citroënvie du Canada...

James de Weston en Virgine - USA

James, membre de notre CCF, nous a envoyé un lot de revues Citroënthusiast des USA. Un grand merci pour cet envoi. On y trouve des noms de citroënistes français, dont Pierre Fraleux, ancien président du SM Club de France et membre du CLUB CITROËN FRANCE



1970 DS US



Les Vacances de nos Citroën

Par Elisabeth et Jean-Claude Moizo



Elisabeth et Jean-Claude

6 Juillet 2025 Le Home Varaville (14)

« Cette année nous sommes vêtus en année folle car notre 2cv est une Charleston.

Dans la matinée une balade dans les marais de la Dive, puis Dives sur Mer et Cabourg, nous a fait profiter du paysage malgré un temps pluvieux.

Le convoi était mené par une belle 2CV anglaise rouge venue d'Angleterre par le Ferry, et appartenant à Louise et Stéphane ISSARD, membre du "The deux chevaux club of Great Britain"

Bravo , bienvenu à eux dans nos prochains échanges... »



Courcelles sur Mer (14)

« C'est la 20^{ème} fête de la semaine Acadienne et célébration des 70 ans de la DS.

Comme en 2024, Cécilia et Christophe GOUX et Elisabeth et Jean-Claude MOIZO se sont retrouvés à Courseulles sur mer pour un restaurant en bord de mer, un rassemblement, et un défilé dans la ville qui a remporté un vif succès !

Klaxons et saluts de la main étaient au programme, belle journée.. »

Jean-Claude et Elisabeth Moizo

Le Salon de l'Automobile d'Orléans (45), du 14 au 16 novembre 2025 à CO'Met – Parc des Expositions du Loiret

« L'édition 2025 du Salon de l'Automobile d'Orléans mêlait nouveautés modernes et voitures de collection exposées par des clubs locaux (dont le Club des Anciennes de l'Automobile Club du Loiret et Passion Forty Five) avec une sélection de modèles anciens restaurés et emblématiques, offrant aux passionnés un bel aperçu d'automobiles historiques dans une ambiance conviviale. .. Et ma BX Sport »

Denis Rochard



BX Sport de Denis





Garac Connect Mobility

Le GARAC et le CNAM forment en alternance des ingénieurs en mécatronique spécialisés dans l'ingénierie des process d'assistance aux véhicules. Ces futurs experts joueront un rôle essentiel dans la préservation et le maintien du patrimoine roulant dans les décennies à venir.

La mécatronique illustre la convergence entre mécanique, électronique et informatique embarquée : injection, ABS, éclairage, climatisation, navigation, tableau de bord, systèmes d'aide à la conduite... L'ingénieur mécatronique est un professionnel polyvalent, à la fois technicien et manager, capable d'analyser les innovations des constructeurs et d'en maîtriser les impacts sur les systèmes embarqués. Il est un référent technique indispensable en lien avec constructeurs, équipementiers et clients.

Les évolutions technologiques transforment l'après-vente et la collection automobile : voiture connectée et Software-Defined Vehicle (SDV), pneumatiques et systèmes embarqués toujours plus intelligents, boîtes automatiques et robotisées exigeant de nouvelles compétences, extension du contrôle technique et généralisation des ADAS (Advanced Driver Assistance System) - Les aides à la conduite des véhicules.

Ces innovations posent des défis majeurs : fiabilité, cybersécurité, mais aussi préservation du patrimoine, notamment pour les Citroën & DS contemporaines.

Depuis 2020, plusieurs modèles (C4, ë-C4, C5 X, DS 4, DS 7 Crossback, DS 9) intègrent des fonctions connectées et logicielles avancées, même si la transition complète vers les véhicules définis par logiciel reste en cours chez Stellantis.

Le SDV, Software-Defined Vehicle, transforme le diagnostic et la maintenance : mises à jour à distance OTA, over-the-air, télésurveillance, Intelligence Artificielle prédictive, standardisation des données et cybersécurité.

Ces évolutions posent des questions pour l'avenir de la collection : comment restaurer les Citroën dépendantes du logiciel SDV ?



Evolutions techniques qui transformeront les métiers de la collection :

- la voiture connectée basée sur le Software-Defined Vehicle (SDV),
- les pneumatiques connectés, plus technologiques et durables,
- le diagnostic et la maintenance des boîtes auto et robotisées,
- le contrôle technique élargi aux systèmes d'aide à la conduite (ADAS), éléments clés de la voiture autonome.

Les enjeux majeurs :

Garantir la fiabilité des systèmes, et réfléchir sur notre liberté de conserver ce patrimoine connecté à long terme.

Equip'Auto 2025

Par AutoRêve Voisins

Les réponses qu'apportait Equip'Auto 2025

Les échanges menés lors du GARAC Connect Mobility et approfondis à Equip'Auto 2025 mettent en lumière une problématique centrale : la pérennité du diagnostic et de la maintenance des véhicules modernes dans une perspective patrimoniale.

L'évolution rapide des technologies impose de nouvelles compétences et une refonte des méthodes de conservation du patrimoine automobile.

Transmettre un savoir-faire en pleine mutation

La préservation du patrimoine roulant repose sur :

- la transmission du savoir des générations précédentes ;
- la maîtrise contemporaine de la mécatronique ;
- l'adaptation des méthodes aux outils numériques ;
- l'implication des futures générations de techniciens.

Equip'Auto confirme l'intérêt de ce dialogue intergénérationnel entre passé, présent et avenir.

Documenter le présent pour garantir l'avenir

Les centres documentaires, tels que celui de L'Aventure Peugeot Citroën DS, doivent désormais intégrer la sauvegarde de données électroniques essentielles : télémaintenance, nomenclatures, historiques d'entretien, documentations numériques, carnets électroniques...

Conserver un véhicule, c'est aussi conserver ses données et ses interfaces de diagnostic. La collection de ces outils constitue un enjeu patrimonial majeur.

Leur raréfaction compromettra la maintenance des véhicules devenus collection.

Conclusion : Le patrimoine automobile se réinvente.

L'après-vente automobile française entretient 48 millions de véhicules.

Les 1,2 million de véhicules de collection doivent trouver leur place dans cet écosystème.

Les acteurs rencontrés à Equip'Auto sont conscients des enjeux et engagés dans la conservation d'un patrimoine devenu autant historique que numérique.

Pièces et électronique : vers une seconde vie

Les acteurs de la déconstruction et du reconditionnement de composants jouent un rôle croissant :

- la régénération et reprogrammation de calculateurs,
- la réparation d'éléments connectés (combinés, blocs ABS, modules multimédia),
- la valorisation de pièces mécaniques et électroniques pour youngtimers.

Ces leviers sont essentiels pour garantir la disponibilité des pièces critiques, notamment celles liées à la sécurité.

Lubrifiants et compatibilités techniques

Une mise à jour des listes de lubrifiants préconisés depuis 1919 est nécessaire pour intégrer :

- les nouvelles formulations du marché,
- les équivalences modernes compatibles avec les mécaniques anciennes.

Traction électrique : la rénovation des batteries

La rénovation des batteries de traction, assurée par des entreprises comme Révolte, devient stratégique pour la préservation des véhicules hybrides ou électriques actuels amenés à devenir des modèles de collection.

Réseaux constructeurs « Classic » : voie à développer

Alors que Porsche ou Ferrari disposent de structures dédiées, et que Renault a créé « The Originals RNLT », la question d'un réseau comparable pour les marques Stellantis via **Eurorepar Car Service** reste ouverte.

Formation : un maillon encore absent

Si les centres comme le GARAC, Bosch ou Autel proposent des formations aux professionnels, aucune filière n'est encore dédiée aux collectionneurs souhaitant comprendre et pratiquer le diagnostic électronique.

La proposition BOSCH

Bosch a présenté l'« **Attestation de Santé du Véhicule** », un service basé sur son logiciel de diagnostic ESI[tronic] et les modules KTS 560/590, qui permet de générer un bilan complet des véhicules anciens ou d'occasion (codes défauts, historique d'entretien, anomalies, kilométrage). Cet outil moderne, très couteux, peut s'adapter aux voitures anciennes disposant d'électronique compatible, comme certaines Citroën équipées d'injection depuis les années 70/80.

Il offre aux collectionneurs un moyen de « numériser » l'historique et le diagnostic de leurs véhicules, mais reste limité à certains profils de voitures.

Pour une Citroën de collection avec électronique, un passage dans un « Garage Bosch Classic » permettra un contrôle moderne efficace.



Un siècle de diagnostic Citroën

Par Alain Lassalle

De la logique de panne à la maintenance connectée

L'histoire du diagnostic chez Citroën se divise en quatre grandes générations, reflet de l'évolution technologique de l'automobile.

1919–1970 : Le diagnostic par logique de panne

Les réparateurs s'appuient sur leur expérience, les dictionnaires de réparation, les arbres logiques et quelques outils mécaniques et électriques.

Dans les années 1950, l'aide au diagnostic se développe via le service « Super-Contrôle », et l'outillage progresse pour accompagner les premières évolutions techniques.

1970–1990 : L'arrivée des outils électroniques

L'apparition de l'injection électronique (Bosch D-Jetronic puis L-/LE-/LU2-Jetronic) entraîne la création des premiers outils électroniques de diagnostic, ainsi que des prises spécifiques (12 voies, OBD 1 16 voies puis Diagbus). Les outils spécialisés (AEi, testeurs moteurs, contrôleurs de gaz d'échappement) deviennent indispensables.

1990–2006 : L'ère des valises de diagnostic et de la télémaintenance

La normalisation des prises OBD accélère la création d'ordinateurs diagnostic : ELIT, LEXIA 1 puis 2 puis 3.

Le projet MADERE marque une révolution dans la gestion des incidents et la documentation.

Les réseaux électriques se complexifient et le multiplexage apparaît (XM, Xsara Picasso). Les outils ACTIA et PROXIA permettent le diagnostic avancé.

Depuis 2006 : La maintenance prédictive et les véhicules connectés

Avec DIAGBOX, les interfaces XS Evolution et les valises Lexia modernisées, les Citroën deviennent entièrement pilotables via diagnostic : tests en temps réel, programmation, mises à jour, gestion du CANBUS. Les normes Euro imposent des évolutions successives des systèmes OBD.

Aujourd'hui, le diagnostic concerne autant les youngtimers et newtimers que les modèles récents connectés du groupe Stellantis.



AVIS à nos amis agents et concessionnaires Citroën :

Je cherche les dossiers verts « Notes Outillages et Equipements » à consulter pour développer ces outils de diagnostic dans nos prochaines revues.

DIAG BOX 2006 |—>
 Wi-TECH 2.0 2026 |—>



Citroën C6 (2005-2012) : Le dernier souffle du haut de gamme Citroën

En mars 1999, au Salon de Genève, Citroën dévoile le concept-car C6 Lignage, dessiné par Marc Pinson. Il annonçait le retour d'un grand modèle statutaire dans la lignée des DS, CX et XM .. La Lignage n'est pas une simple étude de style. Elle porte en elle la promesse d'un retour du haut de gamme Citroën afin de remplacer la vieillissante XM.

L'idée : réinventer la berline de prestige à la française, non pas par la puissance, mais par la distinction, la fluidité et la technologie.

Un manifeste de philosophie autant que de design.



2005 : la renaissance d'un symbole

Ce n'est que six ans plus tard que la C6 est présentée, elle aussi au salon de Genève, en mars 2005. Elle sera commercialisée en fin d'année.

Sous ses lignes singulières — fastback sans hayon, courbes tendues, sa lunette arrière concave inspirée de la CX — se cache une berline pensée pour le confort.

Vrai « Made in France », elle est produite à Rennes-Lanjanais, site historique de Citroën inauguré le 10 septembre 1960 par le général de Gaulle. Cet établissement, choisi dès 1958, a vu naître de nombreux modèles : Ami 6, 8 et Super, la GS, Visa, BX, AX, Xantia, XM,...

Basée sur la plateforme PF3, elle dérive techniquement de la Citroën C5 I (2001), dont elle partage l'architecture générale du châssis et les principes hydrauliques.

Mais la C6 a son propre développement au niveau du berceau avant, de la géométrie arrière, des trains roulants et de l'électronique Hydractive 3+. Son empattement (2,90 m) est allongé de près de 10 cm par rapport à la C5, et la caisse, plus rigide et mieux insonorisée.

Fidèle à la tradition du confort Citroën, sa suspension Hydractive III+ est une suspension pilotée hydropneumatique à 2 états de raideur et 16 états d'amortissement.

Elle ajuste en temps réel son comportement en fonction du profil de la route, du style de conduite et de la vitesse, tout en maintenant la garde au sol constante, quelle que soit la charge du véhicule.

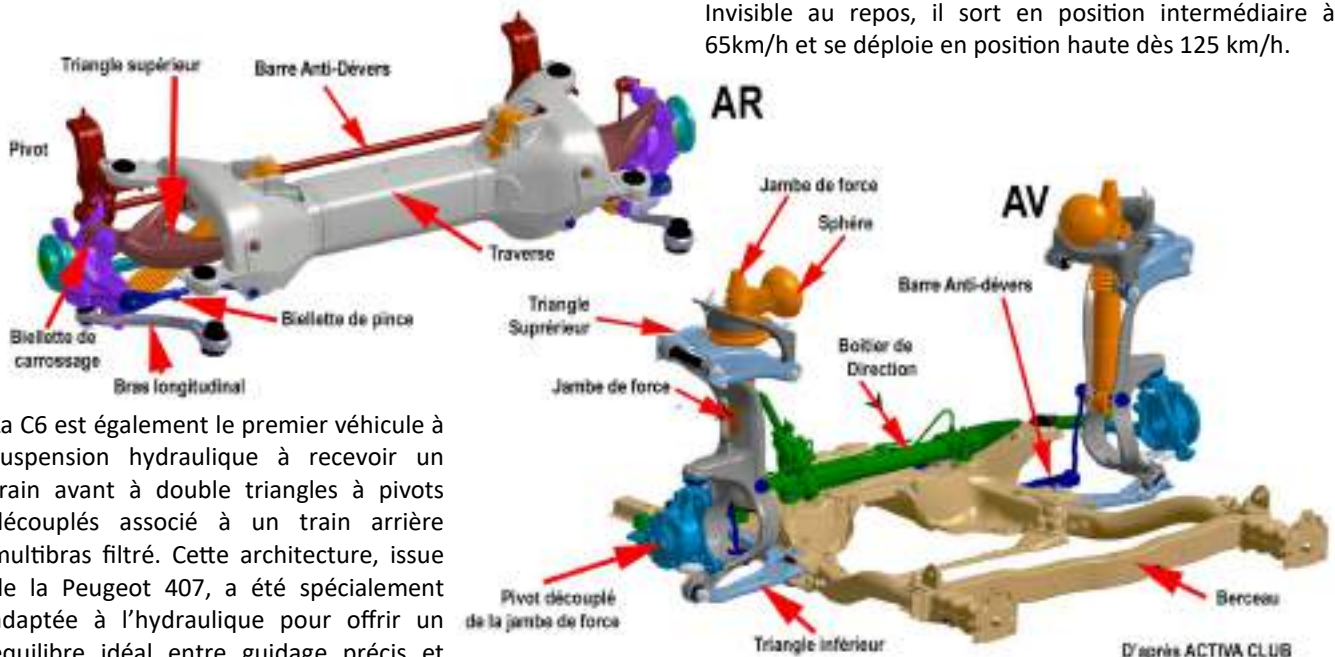
- À partir de 110 km/h (pendant ± 30 s) : la voiture s'abaisse de 10 mm à l'avant et de 9 mm à l'arrière.
- Si la vitesse redescend en dessous de 90 km/h pendant plus de 30 s, elle revient à sa hauteur normale.
- Sur route dégradée (détectée par les capteurs de débattement), la gestion peut retarder ou annuler l'abaissement pour préserver le confort.

Le sélecteur de hauteur commande les modes manuels :

- Position basse (-15 mm / -13 mm) réservée aux manœuvres ou au lavage, non maintenue en roulage.
- Position haute (+40 mm / +35 mm) pour franchir un obstacle, vitesse limitée à 10 km/h.

Son aileron arrière mobile contribue à la stabilité :

Invisible au repos, il sort en position intermédiaire à 65km/h et se déploie en position haute dès 125 km/h.



La C6 est également le premier véhicule à suspension hydraulique à recevoir un train avant à double triangles à pivots découplés associé à un train arrière multibras filtré. Cette architecture, issue de la Peugeot 407, a été spécialement adaptée à l'hydraulique pour offrir un équilibre idéal entre guidage précis et confort de filtration.



Les 20 ans de la Citroën C6

V6 HDi 2.7 de 208 ch

Par Cédric Abadie

Un condensé de technologie et d'élégance

La C6 marque la fin d'une époque : dernière Citroën dotée de la suspension hydropneumatique.

Son confort est inégalé : double vitrage, insonorisation poussée, direction hydraulique douce et précise à assistance variable, les phares avant directionnels (Exclusive), la ligne de capot interminable, la silhouette presque statuaire rappellent les grandes Citroën d'antan.

A son lancement, elle est motorisée par le V6 HDi 2.7 de 208 ch, fruit d'une collaboration commune PSA/Ford et épaulé par le V6 essence ES9 de 211cv.

Viendront plus tard l'excellent 2.2 HDi fort de 170cv et lors de son restylage pour l'année 2010, un 3.0 HDi de 240cv, évolution du 2.7.

La boîte automatique Aisin à six rapports parachève un ensemble dédié à la souplesse.

Ses finitions :

Base : sellerie velours, jantes 17", équipements essentiels, peu d'options.

Lignage : velours/alcantara, projecteurs directionnels, affichage tête haute, aide au stationnement.

Exclusive : véritable vitrine technologique. Elle reçoit l'AFIL, le double vitrage acoustique, l'affichage tête haute, le NaviDrive, le Pack HiFi JBL, et en option le Pack Lounge, offrant aux passagers arrière des sièges chauffants à réglages électriques et un appui-tête grand confort.

Business : dérivée de l'Exclusive et à destination des sociétés, elle conserve le haut niveau de confort (cuir, NaviDrive, HiFi JBL) mais supprime certains équipements de luxe comme l'Alerte de franchissement involontaire de file (AFIL), le vitrage acoustique, les rétroviseurs électrochromes ou les phares directionnel.

Plusieurs équipements spécifiques à la C6 viennent renforcer la sécurité des occupants et des piétons :

La lecture "tête haute" au travers du pare-brise, sur la chaussée, 30 mètres devant la voiture par rétroprojection de la vitesse, du GPS simplifié et des alertes potentielles.

La présence de neuf coussins gonflables, dont un implanté sous la colonne de direction protège les genoux et tibias du conducteur.

La colonne de direction est rétractable de 8 cm.

Les appui-têtes des sièges avant sont actifs, ils réduisent le "coup du lapin" en s'avancant en cas de choc arrière.

Le capot moteur se soulève de 7cm en cas de choc avec un piéton afin de limiter les blessures par déformation plus importante du capot.



À sa sortie, la presse salue la qualité de filtration, le silence de fonctionnement, le comportement routier impérial. Mais certains regrettent un manque de nervosité et une gamme trop courte. Sur un marché alors dominé par les berlines allemandes, la C6 choisit une autre voie : celle du confort souverain.





Clin d'œil à la DS, Ses projecteurs directionnels bi-xénon orientent le faisceau lumineux en fonction de l'angle du volant, rappelant le principe des phares directionnels de la DS du « troisième nez ». Cette technologie améliore notablement la visibilité en virage.

En 2010, la C6 connaît un léger restylage accompagné de la nouvelle motorisation V6 3.0 HDi 240cv. Les rétroviseurs extérieurs deviennent plus larges, la double sortie d'échappement adopte une disposition symétrique rappelant celle de la SM, et l'habitacle se modernise avec l'ajout du Bluetooth.



V6 3.0 HDi 240cv.

Une carrière confidentielle mais fidèle à l'esprit Citroën

De 2005 à 2012, 23 400 exemplaires sortent des chaînes.

Une discrétion qui tranche avec son aura : la C6 devient aussitôt la voiture de représentation officielle de l'État français. Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy puis François Hollande l'utiliseront, donnant à ce modèle une stature symbolique.

La clientèle privée, elle, reste restreinte à quelques amateurs éclairés, des professionnels sensibles à la différence, et des fidèles de la marque.

Une future classique déjà reconnue

Longtemps et injustement boudée, la C6 commence aujourd'hui à susciter l'intérêt des collectionneurs.

Les exemplaires bien entretenus, surtout en 3.0 HDi, prennent de la valeur. Leur fiabilité dépend surtout du respect de la maintenance (suspension, électronique, refroidissement).

La Citroën C6 séduit ceux qui cherchent une automobile différente : alliance de modernité et d'héritage, élégance sobre et confort princier.

En somme, la dernière Citroën "de tradition", avant la création en 2014 de la marque DS Automobiles.

Épilogue : une œuvre de conviction

La C6 n'a pas séduit le marché, mais elle a conquis les cœurs. Elle représente la fidélité d'une marque à une idée du luxe : feutré, technologique, presque poétique.

Son échec commercial en fait aujourd'hui un symbole : celui d'une époque où Citroën préférait l'audace à la conformité.

Dans le miroir de l'histoire, la C6 se dresse comme la dernière grande Citroën de prestige — un chef-d'œuvre de conviction, et un futur classique, déjà culte.

A savoir avant de faire son achat

Les V6 2.7 sont sujets à des défauts d'étanchéité entre bloc et culasses, souvent à partir de 160.000 kms. En cause des défauts d'usinage qui fort heureusement se corrigent. Surveiller la pression du circuit de refroidissement, pour détecter les fissures et fuite des boîtiers d'eau.

Les V6 2.7 et 3.0 HDi rencontrent une perte de pression d'huile avec les kilomètres, malgré les évolutions des pompes. Elle est à remplacer systématiquement à chaque distribution. Contraignant et coûteux mais gage de fiabilité sur le long terme (préconisé chez Land Rover)



V6 HDi 2.7 de 208 ch

Les boîtes automatiques devraient être vidangées tous les 80.000 kms, non préconisé par le constructeur, c'est pourtant impératif pour la survie du bloc hydraulique à long terme.

Les rotules « Fripi » issu de la 407 et l'ensemble des silencieux blocs des trains roulants, surtout à l'avant sont à remplacer plus fréquemment que chez la cousine de chez Peugeot : Poids supérieur et suspension plus souple en sont la cause.



Tracter avec un véhicule électrique ou Hybride

Au 31/12/2025 par Alain Lassalle

	Véhicule	Prix attelage En Euros	Remorque non freinée En Kg	Remorque freinée En Kg
Citroën électriques	AMI		0	0
	3-C3		550	550
	3-C3 Air Cross		350	350
	3-C4 / 3-C4 X		0	0
	3 - Scrlinger	700,00 €	750	750
Citroën Hybrides	C3 1.2 Hybride 110		600	600
	C3 Aircross 1.2 Hybride 145		710	1250
	C4 / C4X 1.2 Hybride 145		700	1080
	C5 Aircross 1.2 Hybride 145	700,00 €	750	1250
	C5X 1.2 Hybride 145		750	1350
Citroën Hybride rechargeable PHEV	C5 Aircross PHEV	700,00 €	750	1380
DS Automobiles électriques	3E-Tense		0	0
	4x / 4x AWD	990,00 €	750	1400 / 1480
DS Automobiles Hybrides	DS3 1.2 Hybride 115		685	1180
	DS4 1.2 Hybride 145	950,00 €	600	1310
DS hybride rechargeable PHEV	4 PHEV 225	950,00 €	750	1480
	EXTRAIT	7 PHEV 225	880,00 €	600
Auto Plus	7 PHEV 300 AWD	880,00 €	600	1280

Tracter 2000 Kg avec sa Citroën électrique ou hybride ?

Nous avons souvent besoin de tracteur 2000 Kg, soit 500 Kg de plateau et 1500 Kg de voiture à transporter.

Nous avons regardé dans les gammes Citroën et DS automobiles puis nous avons élargi notre recherche à Stellantis pour constater l'absence de possibilités.

Hormis nos anciennes DS ou C Crosser thermiques, aucun véhicule électrique ou hybride ne satisfait notre cahier des charges de 2000 Kg. Même la DS n°8 puissante et efficace ne tracte que 1600 Kg !!! Alors que faire ? Nous pouvons nous tourner vers le seul utilitaire électrique, le **Citroën ë-Jumper "new Jumper 2024"**, version van 205 kW EV (Van 205 kW EV 1AT) qui tracte une remorque freinée jusqu'à 2 400 kg .

Sinon tournons - nous vers la gamme thermique :

Le Citroën Jumpy selon sa configuration (motorisation, PTAC, version L/XL, boîte, etc.) peut avoir une capacité de remorquage freiné comprise entre ≈ 1 800 kg et 2 500 kg.

Les Citroën Jumper grands fourgons récents affichent couramment des capacités de 2000 – 2500 kg selon motorisation et version (ex. L3H2 2.2 BlueHDi 1800 → 2500 kg).

Rappel : Avec quel permis ?

Le permis B suffit si la remorque n'excède pas 750 Kg.

Si le PTAC de la remorque dépasse 750 Kg, elle doit être freinée mais le permis B reste valable pour un PTAC de l'ensemble tracteur + remorque < 3500 Kg.

Le permis B96 pour un PTAC de 3500 à 4250 Kg

Le permis BE ou l'ancien permis E, au-delà de 4250 Kg.

PROGRAMME 2026

09–18 janv. Salon Auto Bruxelles (B) – 1ère Citroën ELO
25 janv. AG CCF – IBIS Val de Seine, Issy-les-Moulineaux
28 janv.–1er fév. Rétromobile – Paris (75)
27 fév.–1er mars Historic Auto – Nantes (44)
07–08 mars Salon Champenois – Reims (51)
15 mars Bourse d'Arras – Arras (62)
04–05 avr. Bourse de Ath (B)
10–12 avr. Deauville Classic (14)
26 avr. JNVE – Voisins-le-Bretonneux (78)
01–03 mai Citro-Classica – Enschede (NL)
09–11 mai Sortie Club – Dans la Creuse (23)
13–17 mai Nationale 2CV – Villiers-sur-Loire (41)
23 mai Les 3 Heures du Garac – Argenteuil (95)
23–25 mai Rétromoteur – Ciney (B)
06 juin Les Jardins du Cœur – Villers-sur-le-Roule (27)
13 juin Anciennes au Cinéma – Auzebosc (76)
14 juin Rassemblement – Courtomer (61)
02–05 juil. Le Mans Classic Legend (1976–2015)
19 juil. Traversée de Paris – Paris (75)
28–30 août Citrons Boudés – Sennely (45)
13 sept. Auto Moto Rétro – Rouen (76)
19–20 sept. Journées Européennes du Patrimoine
19 sept. Citrosphère – Nogent-le-Roi (28)
27 sept. Rétros de la Bièvre – Bièvres (91)
17–18 oct. 24H 2CV/C1 – Spa-Francorchamps (B)
06–08 nov. Epoqu'Auto – Lyon (69)
20–22 nov. InterClassics – Bruxelles (B)



Saxo³
ans

Dîners du CCF 2026, les mercredis :

18 mars, 17 sept. à l'ibis d'Issy les Moulineaux (92)

17 juin, 18 nov. à l'ibis de Val de Reuil (76)

En gras présence du CLUB CITROËN FRANCE

Ces dates sont indicatives et susceptibles d'être modifiées.

Photos, dessins et textes : Cédric Abadi, Patrice Argant, James Bandy, Patrick Barabasch, Gérald Boularand, Marc Bernard, Laurent Chiric, Raphaël Costa, Marie Christian, Dimitri Delcambre, Dominique Fallot, Pierre Feret, Gérard Geffroy, Frédéric Goulard, Christophe Goux, Géo Ham, Michel Horenbeek, Filip Kosarek, Alain Lassalle, Hervé Lefait, Jean-Claude Moizo, Audrey Mulot, Dominique Pagneux, Didier Parjadis, Françoise et Daniel Pariguet, Xavier Peugeot, Pierre Radlovic, Denis Rochard, Damon Schlaefflin, Eric Soussy, Carlos Tavares, Hervé Warin...

Documentation : Actu.fr, Amicale Citroën & DS France, Automobiles Citroën, DS Automobiles, Aventure Citroën, Aventure Peugeot Citroën DS, Autel, Auto Plus, AXA Passion, Bosch, Bureau CCF, Chat GPT, Club Citroën France, CitroDays, Citroën Origins, Citroënvie, Citroën Compétition, Citroën Racing, Citrodays, Deux Chevaux Club of Great Britain, DS Automobiles, Dropbox, Epoqu'Auto, Flirck, FFVE, Galerie Hélice, GARAC, Google Analytics, Hill Valley, L'Argus, Le Monde, Leapmotor, Le Perche, Ovoko, Média Citroën, Media Stellantis, Médiathèque Citroën, Ministère des transports, Motor Inside, TF1, Tiregom, Retro Festival Caen, Wikipedia ...

Contacts Club Citroën France

contact@club-citroen-france.club - www.club-citroen-france.club

Association régie par la loi 1901, fondée le 16 avril 1968, membre FFVE N° 26

Siège social: 3 Villa Adrienne 78960 VOISINS le BRETONNEUX

