



JUIN 2026

# L'Engrenage

Le passé et le présent au futur

## CLUB CITROËN FRANCE 40

La vie du CLUB CITROËN FRANCE	p 2
Assemblées Générales du 25 janvier 2026	
L'évolution du « CCF »	
Nos membres de France et d'ailleurs	
Bienvenue à toutes et tous	p 4
L'Actualité Citroën	p 7
L'Avenir des sites Citroën	p 8
L'Avenir de La Ferté-Vidame (28)	p 9
L'Avenir de Poissy (78)	p 10
L'Actualité DS Automobiles	p 11
L'Actualité STELLANTIS - FastLane 2030	p 12
L'Actualité FFVE	p 26
L'Actualité Automobiles Anciennes	p 28
Rétromobile 2026	p 14
Le concept-car KARIN	p 22
Du rêve à la réalité - Les petites Citroën	p 24
Le Salon Champenois	p 29
La JNVE à Voisins le Bretonneux	p 30
Balade en CREUSE, chez Isabelle et Pierre	p 32
Les 30 ans Saxo VTS	p 36
Les Saxo hyper sportives	p 38
Les Citroën chinoises	p 40
PROGRAMME 2026	p 44



Saxo Super 1600  
Photo Citroën



# La vie du CLUB CITROËN FRANCE

## Édito

### « Bienvenue aux jeunes ... »

Edito bouleversé par l'annonce du plan FASTLane 2030 de Stellantis le 21 mai 2026 par Antonio Filosa !

Citroën est à un nouveau tournant de son avenir. Comme en 1935, et en 1974, 2026 marque la fin de ses sites historiques et de son indépendance créative en passant en seconde ligne derrière Fiat, Peugeot, Jeep et RAM. Et à contrario, Indépendante depuis 2014, DS Automobiles réintègre Citroën.

La bonne nouvelle, c'est le projet E-Car qui donnera une nouvelle 2CV avec un concept au Mondial de Paris 2026. Il sera en phase avec les 50 ans de la 2CV Spot !

Bienvenue aux jeunes ! Quand humblement de notre position de bénévoles, nous protégeons le passé et le présent, le CCF s'affirme par ses membres, ses sorties et ses actions... Nous envisageons l'avenir du patrimoine Citroën pour le transmettre à nos enfants et petits-enfants ! Que nous ayons 15 ans ou plus, nous avons un devoir de transmission des anecdotes, astuces, histoires qui échappent à la presse automobile classique et permettront de rouler en 2066 avec une DS n°8 connectée aussi bien qu'avec une B2 ou une SM !

Merci à M. Xavier Chardon, DG Citroën, qui l'a compris en nous écoutant à RétroMobile. Soyons convainquant pour que cette étape « Fin de vie et Collection » soit intégrée aux nouveaux projets Citroën.

Et à l'heure de la menace d'un second péril jaune automobile, Woody nous fait découvrir la Citroën chinoise, qui a déjà plus de 30 ans, la ZX Fugang !

Alain Lassalle—Président

**Notre Assemblée Générale Ordinaire du 25 janvier 2026 :**  
Vote d'une résolution permettant l'achat d'un PC « Club »

**Notre Assemblée Générale Extraordinaire :**  
Modifier l'Art. 3 de nos statuts pour y intégrer le 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.



## 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.



Par Alain Lassalle

**Le bureau 2026 du « CLUB CITROËN FRANCE ».**

Président	Alain LASSALLE
Revue, web, relations FFVE, Aventure et Amicales	
Vice-Président	Daniel PARIGUET
Pièces, administration, archives, courrier	
Présidente d'honneur	Marie CHRISTIAN
Secrétaire	Christophe GOUX
Trésorière	Françoise PARIGUET
Comptable	Anaïs GOUX
Conseillère juridique	Martine LASSALLE
Informatique, Réseaux sociaux	Raphaël COSTA
Support technique,	Philippe ROULIN
Organisation de sorties,	Jean-Claude MOIZO
Tournage de films,	Woody SCHIETTECATTE
Coopté Boutique	Didier GAUBERT

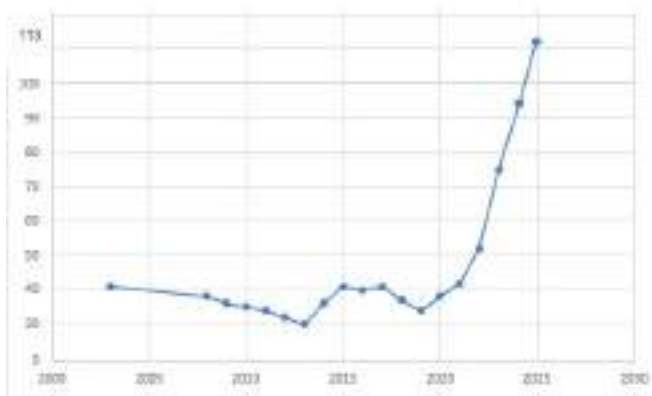
**L'évolution des finances du « CLUB CITROËN FRANCE ».**

Gérés comme à « la maison », les comptes du Club ont toujours été à l'équilibre. Notre cotisation est de 50 € depuis 2005. Celle de 2026 fut maintenue à 50 € lors de notre AGO de Janvier 2025. Sur 20 clubs testés, les cotisations varient de 25 à 70 € avec une moyenne de 55,30 €. Au vu de l'augmentation des charges fixes, nous avons voté son passage à 55 € pour 2027 avec un aménagement pour nos jeunes adhérents de moins de 30 ans qui ne s'acquitteront que de 30 €/an.



**L'évolution des membres du « CLUB CITROËN FRANCE ».**

Nous étions 113 en 2025 et nous sommes déjà 120 en 2026. Notre effort de développement doit s'effectuer vers le sud de la France.



**Nos membres de France et d'ailleurs**

Petit club avec un grand nom, le CLUB CITROËN FRANCE représente les passionnés Citroën sur toute la France. Nous avons aussi des soutiens à l'étranger, aux Etats-Unis, en Angleterre, en Italie, au Portugal, en Belgique, au Luxembourg...



# Bienvenue À toutes et tous



Remond de région parisienne ancien technicien d'Aulnay sous Bois nous a présenté sa Saxo VTS à Rétromobile

## **Claude du Gard** roule en CX Prestige de 1983

À dix ans, je suis monté pour la première fois dans une DS taxi. Ce fut une révélation : le confort absolu et le rêve d'en posséder une un jour. En 1967, à mon retour du service militaire, j'ai trouvé ma première Citroën : une ID19 familiale d'occasion.

C'est avec elle que j'ai conduit ma fiancée devant M. le Maire en 1968, et qu'ont suivi voyages, bivouacs improvisés et premiers déménagements.

Le virus était pris : ID19, DS21 Pallas, DS23 Pallas, puis deux CX Limousine et une AX GT se sont succédées.

Après quelques années d'infidélité, la nostalgie m'a rattrapé et j'ai retrouvé une superbe CX Prestige 1983, gris espadon, seulement 113000 km. J'y ai immédiatement retrouvé mes réflexes et le plaisir de la vraie mécanique, même si je dois aujourd'hui remplacer le bloc chauffage/climatisation.

J'ai rejoint le Club Citroën France pour partager cette passion et continuer à faire vivre ces voitures d'exception.



## **Yann des Hauts de Seine** roule en C3 Pluriel 2006

## **Francis du Doubs** roule en XM Y3AB de 1992

## **André de Belgique** nous rejoint dans nos sorties

## **Bernard de Seine Maritime** roule en C5 III

## **Jean-Luc du Loir et Cher** roule en C5 Tourer et nous rejoint dans nos sorties

## **Alain du Doubs** possède une belle collection de Citroën : 2 CV 1958, C6 2007, DS21 1971, SM MASERATI 1971

## **Pierre de région parisienne** roule en AX 11 TRS 1991

## **Bernard de la Nièvre** roule en XM Break 1998

## **Jacques de région parisienne**, Vice-président du CCF de 1975 à 1989 nous rejoint

## **Bruno de région parisienne** nous rejoint

## **Xavier de région parisienne** roule en Citroën B14 de 1927 en excellent état

## **Jules de Bretagne** roule en SAXO VTS 2002 en bon état

## **Bruno de Bourgogne-Franche-Comté** restaure une BX GTI 4x4 1989 sortie de grange

## **Bruno de Normandie** roule en DS Ivanoff

## **Patrick de Nouvelle Aquitaine** roule en C6 2011 3,0 HDI BVA

## **Christian d'Auvergne-Rhône-Alpes** rêve de rouler en DS

## **Maxence de Normandie** roule en SAXO 1,0 3 portes

## **Félix de région parisienne** roule en VISA Découvrable

## **Maurice de région parisienne** roule en Méhari de 1983

## **Joël d'Ile de France** Metteur au point Citroën et Matra roule en C1

## **Vincent de la Vienne**, employé de banque roule en BX16S

## **Jean-Louis du Vaucluse** roule en traction 15 Six H

**Bienvenue à Claude, Francis, Alain, Mathieu, Jérôme, Jean-Luc, Pierre, Bernard, Jacques, Bruno, Remond, Michaël, Jules, Patrick, Maxence, Félix, Maurice, Joël et Vincent ... qui nous rejoignent en ce début 2026**

### **Christian de la Savoie**

J'habite en Savoie depuis presque 50 ans et, j'ai gardé une sensibilité certaine, pour Citroën ... La raison est que mon Père a passé plus de 30 ans au sein de cette Société, en y rentrant en 1955.

Tout d'abord au quai de Javel puis, Grenelle, St Ouen et Cormelles le Royal, à côté de Caen en 1963, à son lancement, pour mettre en route le Service Contrôle.

Personnellement, j'y ai travaillé presque 2 ans, en tant que stagiaire, notamment au bureau d'études outillage, sur montages d'usinage dans les années 70; de lancement de la SM, GS birotor ...

J'ai, bien sûr, été marqué par la DS ... J'ai vu défiler tous les 6 mois, à la maison, une quinzaine de DSuper 5 et une ID 20, pour terminer par un certain nombre de CX 25 D ...

Si je trouve un local, pour abriter une DS, je me mettrais volontiers en chasse, pour trouver une DS 21 injection Pallas intérieur cuir, boîte hydraulique des années 70 ...



**Alain de l'Eure** Roule en Xantia Activa V6

Mon histoire avec Citroën a commencé dans...un corbillard ! La CX de mon grand-père, propriétaire d'une entreprise de pompes funèbres. Elle s'est poursuivie avec la XM de mon père, avec laquelle j'ai appris les rudiments de la conduite (et la délicate maîtrise du frein a main "au pied" lors des démarrages en côte). La Xantia fut ma toute première voiture. Quel confort et quel espace comparé aux 205 ou aux Clio de mes amis ! Je l'ai usée jusqu'à la corde (396 000 km) cette chère Xantia 1.9 TD, si fiable et si polyvalente. Des années plus tard, je succombais à une magnifique (et peu kilométrée) Xantia 2.0 exclusive mais il me manquait le Saint Graal de la Xantia : La V6 Activa ! J'ai trouvé mon bonheur juste en bas de chez moi à l'issue d'une rencontre totalement impromptue avec un passionné.

L' amour des Citroën est transgénérationnelle et si je rejoins ce club aujourd'hui, c'est dans l'espoir de perpétuer cette tradition en apprenant des anciens et en transmettant aux plus jeunes.

### **Jérôme de la Marne**

Je m'appelle SIMONE en hommage à mon ancienne propriétaire qui m'a gardé plus de 27 ans et dont le kilométrage n'avait pas dépassé 10000 kms lors de mon achat par mes seconds propriétaires. Je suis, a priori, une des dernières AX de base (1.0E de mars 1994) sans aucune option ! Même ma teinte blanche est celle d'époque avec un très belle éclat et un intérieur superbement conservé. Toujours suivi par M. CITROËN depuis mes débuts. Je rappelle la première "grenouille" de ma propriétaire (AX 10 RE verte de 88) et quant à mon propriétaire, il n'en est pas à sa première Citroën... Bercé par la LHM depuis son plus jeune âge (GSA, BX, Xsara, Berlingo, 2CV...). Voilà, une (petite) partie de ma vie, en vous souhaitant à tous "bonne route".

Citroënnement, Simone.



### **Mathieu de Haute Normandie**

Matthieu, conducteur routier ( collecte de lait dans les fermes de Haute Normandie). Je suis citroëniste depuis que j'ai eu mon permis de conduire . Cela a commencé par une Saxo ( ex auto école) . Puis s'en est suivi plein d'autres...41 véhicules Citroën. Actuellement, je possède une XM 2.0 carburateur de 1991, une Xantia 1,6 i de 1993 et dernièrement une BX de 1987 base brun maya .

Je m'associe au CLUB CITROËN FRANCE pour partager mes quelques connaissances , faire des rencontres et connaître des passionnés tout comme moi de cette marque qui me tient à cœur.

Je possède également des documentations , revues techniques, magazines, miniatures , porte clés etc... pleins de sujets de discussion autour de cette marque .



# Bienvenue À toutes et tous

## **Bernard de Seine-Maritime, voisin de notre vice-président, roule en Citroën C5 Série 3**

Il y a quelques années, ma voiture est tombée en panne alors que je descendais dans le midi avec ma famille. A noter que ce n'était pas une Citroën.

Après les formalités d'usage, nous avons poursuivi notre voyage à bord de la dernière C5, qui venait juste de sortir.

Nous avons été séduits par le confort de cette voiture et par l'absence de fatigue à l'arrivée sur notre lieu de vacances ensoleillé.

Les années ont passé, mais ce souvenir est resté intact.

Récemment, un ami m'a appris qu'une C5 en parfait état était proposée à la vente par une de ses connaissances. La C5 date de 2009, a les sièges cuir, la suspension hydraulique, la boîte automatique et toutes les options de l'époque.

Il n'en fallait pas plus. Entre cette expérience, datant de plus de 15 ans, et l'enthousiasme communicatif de mon voisin pour la marque Citroën, la décision s'est imposée d'elle-même: je souhaitais retrouver les sensations de la C5.

Après quelques opérations de maintenance, elle est maintenant en ma possession, et je peux la conduire et l'apprécier.

C'est aussi avec plaisir que je rejoins le club Citroën France pour partager, avec des adhérents passionnés, l'histoire et les spécificités techniques de cette marque avant-gardiste.

## **Sylvain d'Eure et Loir restaure une AX GTi**

Je suis artisan plombier en Eure et Loir, je suis actuellement en fin de restauration d'une AX Gti 1992 il me manque plus que les décorations Gti latérales. Viendra ensuite un projet de restauration d'une AX Sport

Je suis passionné depuis tout petit par la marque au chevron. Mon père avait une Xantia, une Xsara, deux Picasso, une xsara Picasso et une C4 Picasso

Le CLUB CITROËN FRANCE est pour moi l'occasion de parler entre passionnés et d'avoir accès à des documents d'origine sur les véhicules que je restaure.

Le Club me permettra d'effectuer des balades avec mon véhicule aux cotés d'autres passionnés comme moi et d'échanger sur leurs ou mes projets.





### Xavier Chardon Directeur Général de Citroën

Nous avons rencontrés M. Xavier Chardon, Chief Executive Officer de Citroën et Mme Leslie Peltier à Rétromobile 2026. Ils sont conscients de la force commerciale du patrimoine de nos marques et de la difficulté future de faire rouler nos autos connectées contemporaines dans 50 ans !

Les clients Citroën, nos concessionnaires et agents réclament une petite Citroën !

Le nouveau projet E-Car de Stellantis la concrétisera !

### Le projet E-Car, la Citroën 2CV et la Fiat Topolino ?

Stellantis, lance le projet E-Car, une petite voiture électrique innovante et abordable destinée à plusieurs marques, dont Citroën et Fiat. Baptisée « E-Car » (pour Européen, Emotionnel, Electrique et Ecologique), cette voiture vise à renforcer la proximité avec les consommateurs grâce à un design moderne et des technologies électriques avancées, facilitant l'accès à l'électrique et accélérant sa mise sur le marché.

Dans ce cadre, Citroën envisage de créer une nouvelle « 2CV » moderne, baptisée « Toute Petite Voiture », pour perpétuer l'esprit démocratique et culturel de l'originale. Cependant, cette nouvelle version ne sera pas un néo-rétro, mais intégrera l'ADN et l'esprit de la 2CV, tout en adaptant sa conception aux besoins contemporains, notamment sa fonction de simplicité et d'accessibilité à notre époque.

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

# L'Actualité Citroën

Par Alain Lassalle



2CV Imaginée en 2019

### Faire renaître la 2CV

Depuis la fin du siècle dernier, plusieurs projets ont cherché à rendre vie à la 2CV, un modèle emblématique de l'automobile française, vendu à plus de 5,1 millions d'exemplaires.

La première tentative remonte à 1998 avec le concept-car C3 Lumière, qui intégrant des éléments stylistiques évoquant la 2CV, donna naissance à la première génération de Citroën C3 en 2002. Ce modèle, inspiré de l'originale par ses formes arrondies, connut un succès considérable, séduisant près de 2,25 millions de clients en dix ans.

Fort de cette popularité, Citroën envisagea en 2009 un retour plus affirmé avec le concept Revolte, une citadine électrique à l'allure rétro-chic, destinée à intégrer la gamme DS. Cependant, ce projet, trop haut de gamme pour l'essence même de la 2CV, fut abandonné.

Ce n'est qu'avec la volonté de Stellantis de repositionner ses modèles économiques, que la renaissance de la 2CV devint crédible. La marque prévoit de présenter un concept-car lors du Mondial de Paris en octobre, annonçant ainsi le retour officiel de la 2CV. Ce futur modèle, développé dans le cadre du projet E-Car, sera produit en Europe, probablement à Pomigliano d'Arco, en Italie, avec des composants d'origine chinoise.

Désignée pour respecter l'esprit du modèle historique tout en s'adaptant aux contraintes modernes, la voiture promet de combiner simplicité, économie et nostalgie, concrétisant enfin le rêve de faire revivre la légendaire « Deuche » dans une version électrique accessible.

# L'Avenir des sites Citroën de Vélizy (78) et de Rennes la Janais (35)



## Le Centre Technique Citroën de Vélizy est démoli

Les élections municipales de mars 2026 ne changent rien sur son devenir acté depuis 2023–2024. Ce site symbolique de l'héritage Citroën est transféré vers le "campus vert" de Poissy dans l'objectif de centraliser l'ingénierie et les fonctions décisionnelles.

Seuls l'ADN (Automotive Design Network) et quelques fonctions associées à la conception restent à Bièvre (91).

Il reste l'image patrimoniale (mémoire Citroën / PSA) pour les collectionneurs et historiens pour qui le Centre Technique Citroën de Vélizy incarne trois périodes :

1966–2000 : cœur mondial de l'ingénierie Citroën et PSA

2000–2020 : recentrage sur plateformes et design

2020–2026 : démantèlement + transfert + immobilier

## Partager les usines européennes avec la Chine ?

Antonio Filosa entend régler la sous-production chronique des usines européennes du groupe. Sa solution passerait par des cessions, ou des partages en joint venture de quatre unités de production sur le continent en Italie, en Espagne et en France.

Afin d'accroître la production après l'arrêt de la C4 à l'usine Stellantis de Saragosse, site historique d'Opel, le C-SUV B10 de Leapmotor y sera produit aux côtés du tout nouveau C-SUV électrique Opel.

## Rennes la Janais partagée ou vendue à Dongfeng !

Rennes - La Janais pourrait être reprise, ou abriter le Chinois Dongfeng. Les autres usines pourraient également tomber entre les mains d'un groupe de l'empire du Milieu puisque plusieurs constructeurs, comme Chery, sont à la recherche de sites pour y produire des autos !

Dans le prolongement de leur partenariat de longue date, Stellantis et Dongfeng Group annoncent leur intention de créer une nouvelle coentreprise basée en Europe et pilotée par Stellantis, dédiée aux activités de ventes et distribution, production, achats et ingénierie.

Cette nouvelle coentreprise serait responsable des ventes et de la distribution des véhicules de la marque premium Voyah de Dongfeng sur des marchés européens ciblés.

Les partenaires envisagent également la localisation, conformément aux exigences "Made in Europe", de modèles de véhicules à énergies nouvelles (NEV) de Dongfeng dans l'usine de Rennes en France.

Stellantis et Dongfeng ont récemment annoncé la production de nouveaux modèles Peugeot et Jeep en Chine pour le marché domestique et l'exportation.



# L'Avenir de La Ferté-Vidame (28) ...



Par AutoReve Voisins

**En 1923, la « Société Française de tous les Sports » envisage de construire à La Ferté-Vidame un complexe de loisirs pour les sports automobiles et aéronautiques. Mais c'est le projet concurrent de l'autodrome de Montlhéry qui est choisi.**

**C'est le 18 novembre 1938, que Michelin concrétise l'idée d'André Citroën d'y créer son centre d'essais. Michelin achète ce parc de 812 hectares entouré de 11,5 Km de mur, cinq millions de francs.**

**En 2024, « France Valley » achète le site à Stellantis pour exploiter les 800 hectares de forêt.**

**En 2026, « Domaine Vidame » rachète l'exploitation des pistes ainsi que celle des biens immobiliers.**

Une réunion publique était organisée le 16 janvier 2026 à la mairie de La Ferté-Vidame pour présenter "Domaine Vidame", un groupe de six investisseurs privés coordonné par Tristan Duval, fondateur et dirigeant.

## **La Ferté-Vidame (28) : renaissance d'un lieu mythique**

Le site historique s'apprête à écrire un nouveau chapitre de son histoire. Ce domaine emblématique pour les amateurs de Citroën va connaître une transformation spectaculaire avec « Domaine Vidame ». L'investissement global est estimé entre 50 et 60 millions d'euros.

Longtemps inaccessible au public, ce site possède une aura quasi mythique auprès des collectionneurs.

## **Là où l'automobile se transmet, se réinvente pour imaginer la mobilité responsable de demain**

Aujourd'hui, La Ferté-Vidame entre dans une nouvelle phase sous l'impulsion de « Domaine Vidame », nouveau propriétaire du site, tandis que « France Valley » en assure l'exploitation forestière.

L'ambition est claire : préserver l'âme du lieu tout en le transformant en une destination d'exception dédiée à l'automobile et à l'hospitalité.

## **Un pôle hôtelier automobile inédit**

Le projet prévoit la création de deux hôtels haut de gamme, intégrés dans le patrimoine existant :

- La Ferme de la Richardière (XIX<sup>e</sup> siècle), dont l'ouverture est envisagée pour 2029
- Le Petit Château (XVIII<sup>e</sup> siècle), actuellement restauré par le Département d'Eure-et-Loir, prévu pour 2031

Ces établissements proposeront des prestations de standing : restauration gastronomique...

## **Une destination dédiée aux passionnés d'automobile**

Devenir un véritable hub pour passionnés, avec :

- Une académie de pilotage
- Des pistes automobiles et karting
- Des ateliers et services de maintenance
- Des événements d'envergure

Les infrastructures, comme le Pavillon de la Faisanderie et l'ancien Studio de Design, seront adaptées à l'accueil de séminaires et d'événements.

## **Un lieu idéal pour les clubs et collectionneurs**

Capable d'accueillir jusqu'à 2 000 personnes, le Domaine Vidame est un lieu privilégié pour les :

- Rassemblements de clubs
- Expositions de véhicules anciens
- Séminaires et événements privés

Pour des structures comme le CLUB CITROËN FRANCE, le site représente une opportunité rare : celle d'organiser des événements au cœur d'un lieu historique de Citroën.

## **Un renouveau pour La Ferté-Vidame**

Ce projet est une véritable opportunité pour que la commune retrouve un dynamisme économique.

Les travaux débuteraient dès 2026, pour faire de ce lieu une destination incontournable pour les passionnés .

**Contacts : +33 6 8714 76 89**

**commercial@domaine-vidame.com**

**jb.goursaud@domaine-vidame.com**

**v.schoenhenz@domaine-vidame.com**

**www.domaine-vidame.com**



## Clap de fin pour la production automobile à Poissy

À Poissy, l'histoire automobile française s'apprête à franchir un cap décisif. L'annonce du 16 avril 2026 par Stellantis de l'arrêt de la production d'ici 2028 marque la fin d'un long cycle industriel, entamé avec Simca, poursuivi sous Chrysler puis PSA Peugeot Citroën. Pour les passionnés, et les membres du CLUB CITROËN FRANCE, c'est l'évolution d'un site emblématique et de la dernière grande usine automobile d'Île-de-France.

Loin de s'éteindre, Poissy entame une profonde transformation. Le « Green Campus » conjugue déjà l'industrie nouvelle génération, recyclage, économie circulaire, réemploi, impression 3D et fonctions tertiaires stratégiques, comme la recherche et l'ingénierie.

En concurrence avec Massy, le projet de stade du Paris Saint-Germain apparaît comme un levier déterminant. Poissy pourrait accueillir une enceinte de grande capacité accompagnée d'un vaste pôle de loisirs et de services.

Dans ce contexte, l'attractivité d'un futur grand stade pourrait offrir une visibilité comparable aux grands sites européens et l'idée d'un musée automobile dédié à Stellantis séduirait naturellement. Poissy reste un lieu chargé d'histoire, et la fin de la production renforce la nécessité de préserver cette mémoire.

Cependant, cette ambition se heurte à des contraintes réelles : stratégie industrielle du groupe, pression foncière et concurrence des musées Stellantis de Sochaux, de Turin...

À Poissy, l'automobile ne disparaît pas : elle change de forme. Mais entre recyclage, bureaux et football spectacle, reste à savoir si la mémoire industrielle – celle de Simca, de Talbot, de PSA et de Citroën – trouvera enfin sa place dans ce nouveau paysage. »

## Les brevets français de Stellantis

En 2025, le groupe Stellantis confirme sa place de leader en matière d'innovation en France en se hissant, pour la troisième année consécutive, au rang de premier déposant de brevets selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), avec 1 294 dépôts. Un résultat qui témoigne du dynamisme des équipes de recherche et développement implantées sur le territoire et à Poissy.

Ces brevets se répartissent sur plusieurs grands axes : L'électronique et les logiciels, la connectivité, les systèmes d'infodivertissement, les technologies de conduite autonome, les motorisations, la gestion énergétique et les batteries intelligentes.

Stellantis poursuit des projets stratégiques dans la conduite autonome, les communications par satellite et l'optimisation des systèmes électriques.

Avec près de la moitié de ses premiers dépôts mondiaux réalisés en France, le constructeur démontre la solidité de sa R&D nationale et sa capacité à transformer l'innovation en solutions concrètes.

## Et si nous rêvions d'un « Stellantis Heritage & innovation Campus » à Poissy ?

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 à Poissy :

Un **Stellantis Heritage Campus**, serait une opportunité :

- 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 l'acceptabilité politique du projet PSG, qui dépend de la présence d'activités culturelles et économiques sur le site.

# L'Actualité DS Automobiles

Par Alain Lassalle

## Le plan Stellantis FASTLANe 2030 :

DS Automobiles et Lancia, sont des marques historiques, ancrées respectivement en France et en Italie. Elles seront pilotées par Citroën et FIAT, et développées en tant que marques de spécialité.

L'intégration de la marque DS Automobiles au sein de l'organisation Citroën a été officialisée dans ce plan stratégique. DS Automobiles passerait sous la responsabilité de M. Xavier Chardon, DG de Citroën.

Nous attendons les conséquences sur la gestion des gammes de modèles, des studios de design et des équipes de Formula E...

Côté patrimoine, pas de changement, les deux marques sont toujours restées sœurs et gérées par L'Aventure Peugeot Citroën DS



DS N°7, le nouveau SUV compact de DS Automobiles, est disponible à la commande à partir de 43 900 € en HYBRIDE et 46 990 € en E-TENSE 100 % électrique.





**Le plan stratégique FaSTLANe 2030 fut présenté par Antonio Filosa, CEO de Stellantis le 21 mai 2026.**

**FaSTLANe 2030 valorise les atouts uniques de Stellantis, ses marques emblématiques, sa dimension mondiale et son ancrage régional, associés à la priorité donnée au client et à une allocation rigoureuse du capital**

**Objectifs et philosophie :** FaSTLANe 2030 vise une croissance rentable à long terme, centrée sur le client, en s'appuyant sur les talents, la présence mondiale, et des marques fortes. L'ancrage local et l'innovation constante sont clés pour répondre aux attentes des clients tout en proposant des produits abordables et innovants.

**Gestion du portefeuille de marques :** Stellantis se concentrera sur quatre marques mondiales (Jeep®, Ram, Peugeot, FIAT) qui représentent le plus fort potentiel, avec plus de 60ancements de véhicules d'ici 2030, dont 29 électriques. Les marques régionales (Chrysler, Dodge, Citroën, Opel, Alfa Romeo) continueront à se différencier par des programmes adaptés, tandis que DS Automobiles et Lancia seront des marques de niche. Maserati sera renforcée avec deux nouveaux modèles électriques.

**Investissements technologiques :** Plus de 24 milliards d'euros (40 % du total) seront investis dans des plateformes, motorisations et technologies mondiales, notamment la nouvelle plateforme modulaire STLA One, qui supportera la moitié des volumes annuels. La gamme électrique et hybride sera élargie, avec une forte intégration de l'intelligence artificielle, de la conduite autonome (STLA AutoDrive), et des systèmes connectés (STLA Brain, STLA SmartCockpit).

**Partenariats stratégiques :** Stellantis renforcera ses collaborations avec Leapmotor, Dongfeng, Tata, Jaguar Land Rover, et d'autres acteurs technologiques pour accélérer l'innovation, partager des capacités industrielles, et explorer de nouveaux marchés, notamment en Chine, en Europe, et dans d'autres régions.

**Optimisation industrielle :** La capacité de production sera améliorée, notamment par la reconversion de sites en Europe, l'augmentation des volumes en Amérique du Nord, et la localisation accrue en Afrique, Moyen-Orient, et Asie-Pacifique, avec pour objectif un meilleur taux d'utilisation des capacités (passant de 60 % à 80 % en Europe, par exemple).

**Excellence opérationnelle :** L'entreprise mettra l'accent sur la rapidité de développement (objectif de 24 mois pour la mise sur le marché), la qualité, et la réduction des coûts (objectif de 6 milliards d'euros d'économies d'ici 2028), en utilisant notamment l'intelligence artificielle.

**Responsabilisation régionale :** Chaque région sera responsabilisée pour adapter les stratégies aux marchés locaux. Des objectifs précis sont fixés pour chaque zone : croissance en Amérique du Nord (+25 %), Europe (+15 %), Amérique du Sud (+10 %), Moyen-Orient/Afrique (+40 %), et Asie-Pacifique (marge de 4-6 %).

**En résumé,** FaSTLANe 2030 positionne Stellantis comme un acteur global, innovant et flexible, axé sur la technologie, la diversification de ses marques, l'efficacité industrielle, et la proximité avec ses marchés régionaux.

Synthèse du CP Stellantis du 21 mai 2026 par TalkAI



# L'Actualité STELLANTIS

Par Alain Lassalle



## Assemblée Générale Annuelle des Actionnaires 2026

John Elkann en tant que directeur exécutif, et Robert Peugeot en tant qu'administrateur non exécutif, sont réélus dans leurs fonctions respectives suivant le droit de nomination d'office exercé par Exor N.V. et par les Établissements Peugeot Frères S.A. / Peugeot Invest S.A.

## Stellantis dévoile STLA One, une architecture de véhicule mondiale et modulaire

Une plateforme modulaire prenant en charge plusieurs motorisations et segments véhicules, avec un objectif de plus de 2 millions d'unités produites d'ici 2035

- STLA One sera lancée en 2027 et vise à regrouper cinq plateformes en une architecture unique et évolutive, afin de réduire la complexité et élargir la couverture produit
- STLA One couvrira les segments B, C et D
- STLA One vise une rentabilité de 20 %, rendue possible par sa modularité intrinsèque et ses choix de batteries
- STLA One est la première plateforme de Stellantis destinée à intégrer STLA Brain, STLA SmartCockpit et les technologies steer-by-wire (direction sans liaison mécanique).
- STLA One a vocation à devenir une méga plateforme capable de supporter plus de 30 modèles et visant plus de 2 millions d'unités d'ici 2035
- D'ici 2030, Stellantis vise 50 % de ses volumes sur trois plateformes mondiales, avec jusqu'à 70 % de composants réutilisés.

**Stellantis et Jaguar Land Rover** explorent des synergies de collaboration pour le développement de produits aux États-Unis.

**Stellantis et Qualcomm** renforcent leur partenariat pour déployer les plateformes Snapdragon Digital Chassis dédiées à l'aide à la conduite, au cockpit et à la connectivité dans les architectures véhicules de nouvelle génération.

**Stellantis et Wayve** s'associent pour déployer à grande échelle une conduite automatisée supervisée mains libres porte-à-porte sans chauffeur.

**Eurorepar Car Service** renforce la performance de son activité après-vente multimarque grâce à l'amélioration des services et à l'expansion de son réseau Stellantis.





## Rétromobile 2026

**PARIS Porte de Versailles**

du 28/01/2026 au 01/02/2026

**50ème Anniversaire**

Texte et photos de G.GEFFROY

Voici 50 ans, le 14/02/1976, se tenait le premier salon Rétromobile au sein de la gare désaffectée de Paris-Bastille. Une centaine de voitures était exposée et on avait enregistré 3.000 visiteurs. Pour l'édition 1981, afin de bénéficier de plus d'espace, le salon s'installe à la porte de Versailles. Aujourd'hui, en 2026, on compte 2.000 véhicules présentés et 185.500 visiteurs ! C'est un record absolu et quelle évolution, la preuve que la voiture ancienne intéresse de plus en plus de passionnés. Nouveauté cette année, un autre salon payant se tient parallèlement à Rétromobile, c'est « L'Ultimate Supercar Garage » consacré aux super cars contemporaines. Pour marquer ce cinquantenaire, les organisateurs nous proposent de très nombreux plateaux. Ils nous sont présentés dans le hall N°7 sur trois niveaux, car d'importants travaux immobiliers concernent les bâtiments habituels. Voici les principaux thèmes :



BUGATTI Rétrospective, rail, route.

BMW Art Cars World Tour fête ses 50 ans.

CITROEN les concepts cars marquants.

DS Automobiles, les voitures de chefs d'état.

MERCEDES fête ses 100 ans.

RENAULT : 70 ans de la Dauphine et 35 ans de la Clio.

VOLKWAGEN les 50 ans de la Golf GTI.

PEUGEOT les 40 ans de la 205 GTI.

PORSCHE les 30 ans du Boxster.

STEVE MC QUEEN ses autos et motos.

Véhicules légendaires de rallyes Groupe B.

DUCATI 100 ans de motos.

Je commence ma visite par le rez-de-chaussée, la foule est déjà présente et je circule difficilement. De loin, j'aperçois le toit de l'autorail Bugatti, mon premier objectif. Bugatti est à l'honneur avec cette pièce maîtresse de 1934 accompagnée de 7 véhicules dans un vaste espace. C'est l'unique autorail de la marque à avoir survécu, sur les 88 modèles différents commercialisés. Tous présentent des caractéristiques communes, une esthétique aérodynamique et sont propulsés par de puissants moteurs prévus à l'origine pour la Bugatti Royale type 41. Cette voiture trop prestigieuse et bien trop chère, fut un échec commercial.

M. Bugatti disposait alors d'un stock de 20 moteurs de 200 cv chacun, il trouva le moyen de les écouler à raison de 2 ou 4 moteurs par autorail et d'éviter ainsi la faillite. Le modèle exposé est le type « Président » : le plus puissant, 800cv, pesant 40 tonnes, mesurant 23 mètres de long et pouvant accueillir très confortablement 48 personnes. Lors de tests, il avait frôlé les 200km/h mais compte-tenu de l'état du réseau ferroviaire, il circulait entre 120 et 140km/h maximum. Autour de cet autorail, 7 autres étrangetés mécaniques inventées par Ettore Bugatti sont à découvrir. Autant de projets atypiques, parfois restés sans lendemain, mais tous révélateurs d'un esprit libre, d'un génie de la mécanique résolument en avance sur son temps.



\* Toutes les photos sont réalisées avant l'ouverture du salon au public



A côté, je découvre l'espace réservé aux clubs, les stands des clubs Citroën et Peugeot enserrés de marchands divers, de restaurants et d'autres clubs. Comme l'an passé, seuls les plus volontaires et plus aisés financièrement sont présents, les surfaces sont réduites, nous sommes dans Paris. Citons les clubs CITROËN présents :

Le CLUB CITROËN FRANCE présent à Rétromobile depuis 49 ans, le CAAC, l'A2CF, Les Livres, Méhari Club de France, l'Activa Club, l'Idéale DS, l'Euro SM Club, DS Révolution 55, l'Agence CX, l'Amicale Citroën & DS France et Citromini...



Le CLUB CITROËN FRANCE présente la Saxo VTS 1.6 16V de 2001 de l'un de nos membres. Elle est dans un état remarquable, les compliments abondent et les jeunes d'une vingtaine d'années sont très nombreux à nous poser des questions techniques et financières à son sujet. Les jantes blanches font l'objet de nombreuses photos et le bleu « Mauritius » fait l'unanimité des admirateurs. Sous un aspect discret, cette voiture cache en réalité une véritable « GTI ». Son propriétaire, passionné de compétitions automobiles, l'utilise comme voiture ouvreuse sur circuits fermés et possède une Saxo de compétition de 200cv pour la course.



#### 2001 – CITROËN SAXO 1.6 – 16S VTS

Cette petite SAXO représente la jeunesse et le dynamisme de nos nouveaux collectionneurs ...

C'est l'une des petites sportives Citroën qu'il faut collectionner dès aujourd'hui.

Moteur : 4 cylindres en ligne 16 soupapes 1587 cm<sup>3</sup>  
Alésage x course : 78.5 x 82 mm  
Puissance : 120 ch à 6600 tr/mn  
Couple : 145 Nm à 5200 tr/mn  
Transmission : AV BVM5  
Poids : 980 Kg

#### PERFORMANCES

Vitesse maxi : 204 KM/H 0 à 100 km/h en 8"7

Cette SAXO exposée, fut utilisée en reconnaissance pour les épreuves de la Coupe de France des Rallyes ainsi que pour l'ouverture de plusieurs manches du Championnat de France des Rallyes plusieurs années début 2000.

La carrosserie « Bleu Mauritius » et la liaison au sol furent restaurés en 2020.

Les jantes Speedline faisaient partie du kit GRA Challenge de Citroën Sport pour la formule de promotion rallye...





Voici quelques photos de voitures exposées par divers clubs lors de mon parcours :

Quelques anniversaires méritent d'être évoqués comme les 100 ans de la marque Mercedes, ainsi que les 50 ans d'un de ses modèles culte : la W123, produite à plus de 2 millions d'exemplaires entre 1976 et 1986, l'une des voitures les plus fiables. Chez Volkswagen, on fête les 50 ans de la Golf en exposant les huit générations de ce modèle.

Chez Porsche, plus discrètement on évoque les 30 ans du Boxster.



Dernier point fort de ce RDC appelé 7/1, c'est l'espace réservé à l'exposition des voitures de la prochaine vente aux enchères de Gooding CHRISTIE'S. Une cinquantaine de voitures exceptionnelles attendent leur prochain propriétaire, il y en a pour tous les goûts, de toutes les couleurs, mais pas pour toutes les bourses.





A présent, j'accède à l'étage supérieur par l'escalator et découvre le plateau 7/2, celui consacré aux expositions thématiques. De suite, je découvre les grands espaces affectés à nos constructeurs français, présents cette année, à commencer par la marque Citroën. Le thème retenu est celui des concepts-cars, avec l'exposition d'anciens modèles, mais également du tout dernier réalisé s'appelant « ELO ».



A côté, la marque DS nous présente un spectacle présidentiel avec quelques anciens véhicules Citroën de chef d'Etat : DS, SM cabriolet... et le tout dernier modèle : N° 8 vu pour la première fois le 11 novembre 2025.

Chez Peugeot, même stratégie, avec la présentation de la 208 GTI devant un parterre de divers modèles de 205 GTI. Il est vrai que la 205 GTI fête ses 40 ans, que le temps passe vite !





Renault nous offre dans une grande enceinte un « Clioramà », composé d'une vingtaine de Clio, souvent à caractère sportif. La marque au passage en profite, comme de nombreux constructeurs, pour nous faire découvrir la Clio 6, tout juste commercialisée. Une surprise au milieu de ces Clio, je découvre une Dauphine Gordini mise à l'honneur pour ses 70 ans, préparée pour le prochain Tour de France Auto, avec les noms du futur équipage inscrit sur l'aile : François Allain et de son fils Oscar. La Dauphine fut produite à plus de 2 millions d'exemplaires, celle présentée est de 1968, une des dernières produites est le fruit de la première collaboration de Renault et Gordini.

Juste à côté, le plateau BMW Art Cars composé de sept voitures ayant courues au Mans, la plus ancienne a 50 ans et toutes sont décorées par de célèbres peintres Ce mouvement, lancé à l'initiative du commissaire-priseur Monsieur Hervé Poulain en 1975, est devenu un véritable phénomène culturel.



Autre point d'intérêt sur ce niveau 7/2, c'est l'exposition consacrée à Steve Mc Queen, « La vitesse pour passion ». Nous avons en mémoire au moins une des scènes tournées par cet acteur sans doublage : la course poursuite de « Bullitt » entre la Ford Mustang Fastback de 1968 et la Dodge Charger ; ses cascades à moto dans « La grande évasion » ou encore, en pilote de course dans le film « Le Mans » tourné durant les 24h du Mans en 1970.



Un peu par hasard, je tombe sur un groupe d'une quinzaine d'anciennes voitures de rallye du groupe B, période de 1960 à 1990 avec des vedettes devenues iconiques telles que la Peugeot T16, la Lancia Stratos et l' Audi Quattro.



Dernier plateau à thème sur ce niveau 7/2, celui consacré aux motos et tout particulièrement celui consacré aux 100 ans de la marque Ducati .Belle marque italienne . qui a su surmonter les défis pour devenir le symbole de la performance et du design. De ses débuts modeste dans la fabrication de composants électroniques pour la radio, à son succès en compétition moto avec impact mondial , Ducati continue d'inspirer les passionnés de la moto avec des machines qui allient innovations technologiques et passion italienne.

J'accède à présent au niveau7/3, soit le 2<sup>e</sup>étage et dernier de ce hall N°7. C'est celui attribué aux grands marchands internationaux, aux galeries d'artistes et d'automobilia. Les véhicules exposés sont magnifiques, exceptionnels ! La valeur de chacune dépasse très souvent le million d' euros, il y en a des dizaines et des dizaines...





J'en ai terminé de ma visite des trois niveaux du pavillon N°7, il me reste une partie du pavillon N°4, celle attribuée aux voitures de collection à vendre à moins de 30.000 euros. Ce plateau grandit d'année en année.

Pourtant les tarifs sont très élevés, mais il faut reconnaître que les véhicules sont dans un état de présentation irréprochable, je comprends qu'un passionné puisse après négociation « craquer »...Voici quelques exemples des tarifs pratiqués : une 404 berline de : 1966 à 18.900 e , une 2CV Chic à 19.9000E,,une C6 Essence de 2006 à 21.000E, une CX Prestige Turbo 2 de 1988 à 27.900.E une R14 GTL à 8.490E, une 106 Le Mans série 1 à : 11.900E



Le vif succès de ce millésime a généré de nombreux problèmes. Certes les organisateurs ont mis la barre très haute pour marquer ce cinquantenaire, mais ils ont peut-être sous-estimé l'intendance nécessaire à une réussite totale. D'une façon générale le hall N°7 se prête difficilement à une telle manifestation. Il faut monter et descendre en permanence, chacun des 3 niveaux supporte d'importants et nombreux poteaux qui masquent la vision globale du plateau, compliquant ainsi le repérage. Au 7/1, secteur des clubs, les allées sont trop étroites pour la fréquentation et que dire des files d'attente dans ce secteur: 45mn d'attente à 11h pour obtenir un sandwich, 15 mn pour accéder aux toilettes et le soir, 1h pour sortir du parking. Le pire fut pour le samedi matin, tout le quartier de la porte de Versailles fut totalement bloqué durant plus de 3h, impossibilité totale d'accéder aux parkings saturés.

Malgré tout cela, Je garde un souvenir agréable de ce salon exceptionnel, car la passion, l'intérêt, les découvertes, et les rencontres, effacent les difficultés rencontrées.

# Le Prototype KARIN



Par AutoReve Voisins

**Rétromobile 2026 a permis d'exposer, 46 ans après son apparition au Salon de Paris 1980, le prototype « Karin », un concept-car avant l'heure. Le jury de Rétromobile 2026 lui attribue le prix de la conservation. Une belle récompense pour Citroën, son Conservatoire et à toute l'équipe de L'Aventure Citroën pour son maintien en bel état.**

Au Salon Automobile de Paris 1980, Citroën présente une voiture de rêve créée par son bureau de Style : « Karin ».

Ce prototype traction avant est un premier état de recherche de forme situé par hypothèse dans la gamme moyenne : coupé 2 portes papillon », à 3 places décalées avec poste de conduite au centre.

Sa longueur est de 3,70 m, sa hauteur de 1,075 m, sa largeur de 1,90 m.

Elle échappe au style des années 70 dicté par les écoles de design qui forment les stylistes du monde entier.

L'intérieur est d'avant-garde. Un écran électronique informe en permanence toutes les informations sur la conduite et l'état du véhicule.

Si l'esthétique des voitures de série s'est améliorée au fil des dernières années 70, on dit parfois que le style risque de s'orienter vers une certaine monotonie parce que la marge de manœuvre laissée aux stylistes s'est réduite sous l'effet de contraintes de plus en plus draconiennes.

C'est à partir de cette réflexion que le bureau de style de Citroën s'est livré à un véritable « exercice de style » : étudier comment, notamment grâce à des recherches aérodynamiques visant à réaliser des économies de carburant, on pouvait créer une silhouette originale et mesurer son impact sur la clientèle. En dessinant cette voiture, il proposait une vision pour l'avenir.



### le style, qu'est-ce que c'est ?

La carrosserie d'une automobile est d'abord une œuvre de l'esprit... suivie d'une transposition dans la réalité. C'est aux créateurs du Département Style du Bureau d'Etudes qu'incombe la tâche difficile de concevoir les formes, pures, harmonieuses et fonctionnelles du véhicule futur. Mais leur réflexion créatrice s'appuie sur des données concrètes : les cotes d'encombrement de la mécanique et les impératifs d'habitabilité qui leurs sont fournis. S'il leur est permis de rêver, leurs élans sont freinés par ces contraintes matérielles et un cahier des charges strict, lui-même défini par une étude de marché, les réglementations nationales et internationales, des considérations économiques...

C'est sur ces données de base que débutent les recherches des stylistes et les différentes étapes de la réalisation d'une carrosserie.

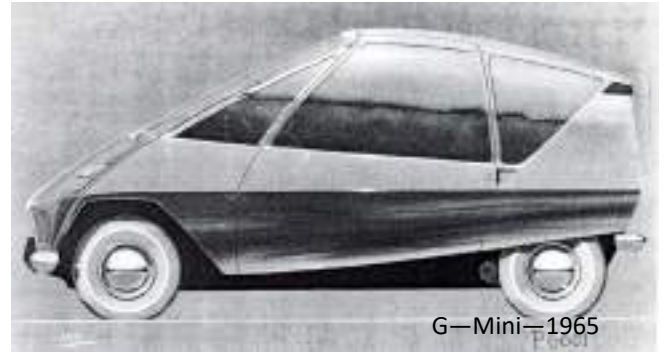
D'après les instituts de recherche américains, 70 % des clients décident l'achat de leur voiture en fonction du style de celle-ci.



De G à D , Rodolphe Banzet , Loïc de la Roche, Eric Leton, Dominique Fallot



C2 5HP—1922



G—Mini—1965



2CV—1937



Citron—1984



1994 Xanae de Daniel Abramson



La Coccinelle—1956



XANTHIA 1986



19 - 19 DE 2019

# Du rêve à la réalité

## Les concept-cars sont les témoins du passé, du présent et du futur...

Bien conservés dans notre patrimoine, au passé comme notre Citroën Karin de 1980, au présent comme ELO ou avec la promesse fin 2026 d'un petit concept E-CAR Citroën dans l'esprit de la 2CV, les concept-cars sont la synthèse des tendances sociétales, stylistiques et techniques nouvelles où Citroën rassemble ses innovations scientifiques, aérodynamiques, couleurs et matières ...

Nos amis collectionneurs, les clients et agents Citroën attendent depuis l'abandon des C1 et C2 des années 2000, l'équivalente à la 2CV. Nous souhaitons la bienvenue à ce projet que nous découvrirons au Mondial de Paris 2026.

André Citroën fut le premier en France à penser à la beauté des voitures de grande série dès les années 20. Il a su marier une note esthétique à la rigueur imposée par les ingénieurs et les méthodes industrielles.

Des dessins techniques aux volumes équilibrés de Jules Salomon, d'Edmond Moyet et d'André Lefèvre, succèdent les sculptures de Flaminio Bertoni, puis l'esthétique de Robert Opron pour passer aux styles de Trevor Fiore, promoteur des prototypes de salon, le concept-car.... et au design de Jean-Pierre Ploué, ... et de Pierre Leclerc.

### Certaines études sont restées au stade de prototype :

- La Coccinelle « Goutte d'eau » de 1956, aérodynamique et esthétique de M. Estaque
- La G—Mini de 1965, de Robert Opron, qui devait succéder à la 2CV mais qui fut jugée trop en avance par les tests publics de marketing !
- La Citron de 1984 dessinée par Jean-Claude Bouvier, une super AX avant l'heure...
- L'ECO 2000 de 1984
- La Citela de 1992, réalisée par Heuliez
- La Xanae de 1994, dessinée par Daniel Abramson



### Et d'autres petits modèles furent produits en série.

La Type C2 (5HP) de 1922, dessinée par l'ingénieur Edmond Moyet, auteur de l'Amilcar CC.

La 2CV de 1949, projet porté par Pierre-Jules Boulanger, développé techniquement par l'ingénieur André Lefèvre, Flaminio Bertoni s'occupant de l'apparence dont le profil est proche du nombre d'or.



L'AMI 6 de 1961, l'un des chefs d'œuvre de Flaminio Bertoni, concilie habitabilité et accès au coffre à bagages.

La Dyane de 1968 dessinée par Jacques Charreton et Bonnier, le père des Panhard, est trop sophistiquée et ne réussit pas à remplacer la 2CV...

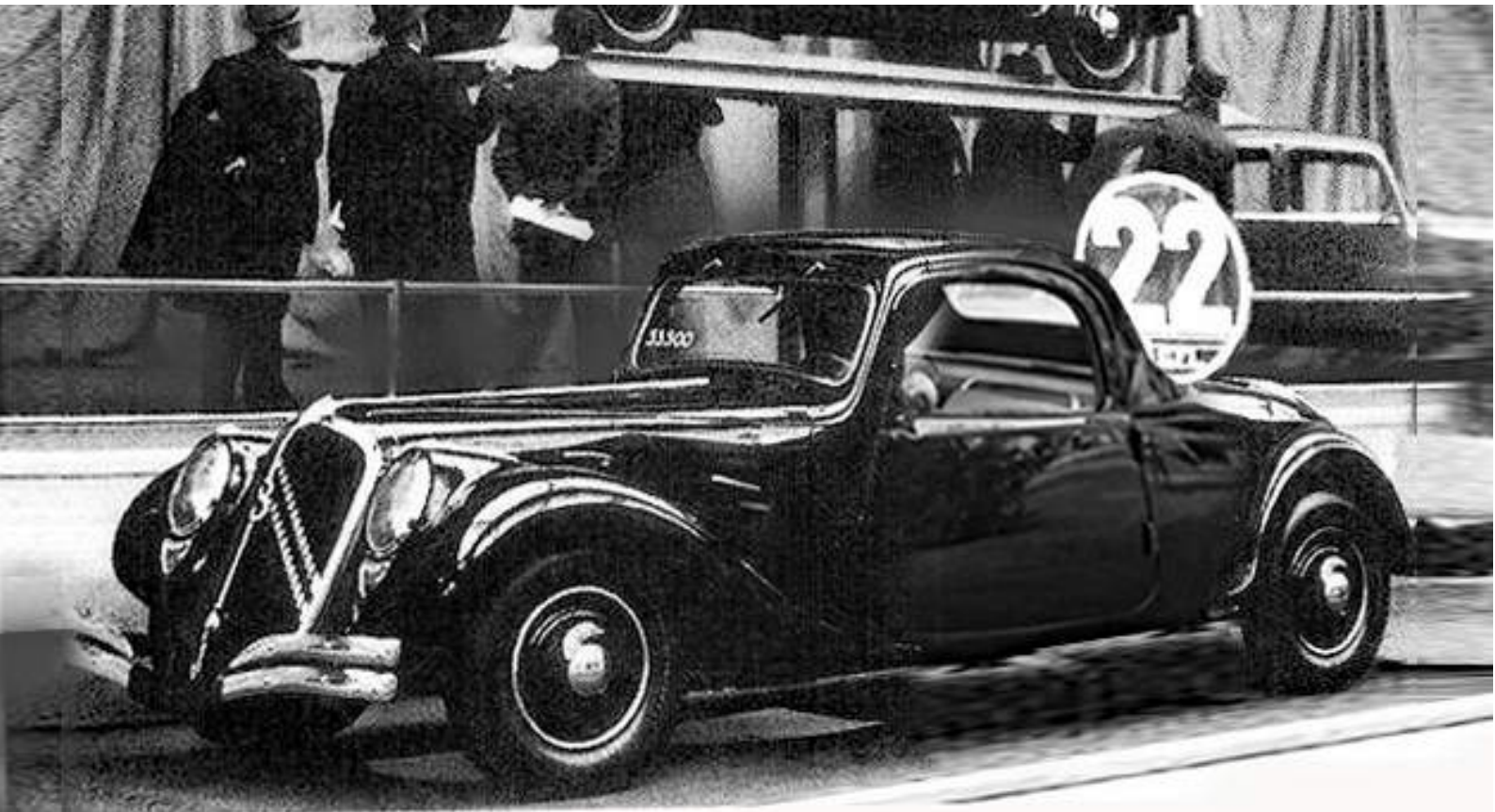
La LN de 1977, est le pur style Peugeot de Gérard Welter.

La Visa de 1978 de Jean Giret, intégrée sur la caisse 104, fut défigurée par le bouclier « Nez de cochon ».

L'AX de 1986, de Jean Giret, résultat de l'analyse de la valeur de chaque fonction calculée au plus juste, échappe au monocorps.

La C1 et la C2, fruits de l'ère Jean-Pierre Ploué,

Ces deux modèles reflètent la tendance des années 2000 des voitures compactes, faciles à vivre en milieu urbain. La C1 mise sur la simplicité et la couleur, tandis que la C2 cherche à allier sportivité et modernité, dans un style qui reste accessible et convivial.



**Certificat d'Authenticité :**

Est-ce un nouvel impôt sur notre passion automobile ?

L'attestation de conformité est obligatoire pour l'immatriculation de véhicules de collection en France qui permet de bénéficier des dérogations accordées à la carte grise « Collection ».

La FFVE a accordé 44000 attestations de conformité en 2025. C'est souvent la solution la plus économique pour les véhicules anciens produits par un constructeur qui n'est plus en activité.

En revanche pour Citroën et Peugeot, l'Aventure Peugeot Citroën DS nous propose ce certificat de conformité, à prix réduit pour les membres du CCF.

**Un nouveau certificat d'éligibilité :**

Là, c'est un projet très intéressant !

En 2026, la FFVE va proposer un nouveau certificat d'éligibilité à l'attestation FFVE. Ce service s'adresse à des collectionneurs qui envisagent d'acquérir un véhicule peu courant à l'étranger ou qui souhaitent se lancer dans un projet de restauration coûteux, par exemple la reconstruction d'une carrosserie à partir d'un châssis authentique, un cas qui concerne en particulier les avant-guerre. Cette attestation permet de s'assurer que le véhicule pourra obtenir une attestation lorsqu'il sera acheté ou terminé : une façon de s'épargner un investissement inutile dans le cas inverse.

**Pourrions-nous rêver d'une reconstitution de Traction 22 Faux cabriolet ou réaliser une C5 Coupé ?**



2007 C5 Coupé Montage numérique sur 407 Coupé

Quel sera la cohabitation entre ce nouveau certificat d'éligibilité et les droits et limites de la modification d'un véhicule développés sur la page ci-contre.



# L'Actualité FFVE

## La modification d'un véhicule : droits et limites

La FFVE et ses partenaires experts automobiles de FFVE Services et de Classic Expert attirent notre attention sur les droits et limites de la modification des véhicules anciens.

Ils donnent un éclairage clair et pratique sur :

- Le cadre légal des modifications sur un véhicule de collection, les différences entre restauration, transformation et modification.
- Les limites imposées par la réglementation.
- Les conséquences possibles sur l'assurance et la circulation.

## Véhicule de collection et transformations notables :

Modifier un véhicule ancien peut sembler séduisant... mais cela peut avoir de lourdes conséquences, parfois irréversibles. Pour éviter les mauvaises surprises, voici 4 points essentiels à retenir.

### 1. Qu'est-ce qu'une transformation notable ?

Une transformation notable est une modification qui change les caractéristiques figurant sur la carte grise ou dans la notice constructeur :

- Passage de 2 à 4 places
- Remplacement du moteur (ex. 2.7L → 3.2L)
- Conversion en camping-car
- Ne sont pas concernées : les modifications réversibles ou purement cosmétiques.

### 2. Pas de modifications après le passage en collection

Un principe simple mais capital : toute transformation notable annule automatiquement le statut "collection" de votre véhicule.

### 3. Pensez à votre assurance

Si vous modifiez votre véhicule, prévenez impérativement votre assureur. En cas de sinistre, toute omission peut entraîner un refus d'indemnisation.

### 4. Transparence lors de la vente

Lors d'une transaction :

- Informez clairement à l'acheteur les modifications effectuées.
- Joignez un rapport d'expertise détaillé.
- Complétez le certificat de cession par un contrat de vente descriptif.

Cela évitera les litiges, voire l'annulation de la vente avec demande de dommages et intérêts.

**5. Documenter chaque transformation.** Cela rassure acheteurs et assureurs, tout en protégeant vos droits.

En 1971, le « Club Citroën» est reconnu par la F.F.A.E (Fédération Française des Automobiles d'Époque) sous le n° 26 et en 1987 la FFAE devenait la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE).

L'adhésion du CLUB CITROËN FRANCE à la FFVE (n°26) constitue un véritable atout pour ses membres. Elle permet au club d'être représenté auprès des pouvoirs publics, notamment sur des sujets majeurs comme les ZFE, tout en bénéficiant d'un réseau local de délégués pour un accompagnement de proximité.

Cette affiliation offre également une meilleure visibilité, un accès à des informations actualisées, des démarches administratives simplifiées, ainsi que divers avantages : webinaires d'experts, réductions sur certains événements et salons, abonnement au magazine L'Authentique et possibilités de mise en avant de nos événements.

Enfin, la FFVE mène de nombreuses actions pour valoriser et préserver le patrimoine automobile (événements, transmission des savoirs, sensibilisation des jeunes, initiatives environnementales), faisant du CLUB CITROËN FRANCE un acteur pleinement engagé dans cette dynamique nationale.

## ZFE Zone à Faible Emission ou Zone à Forte Exclusion ?

Depuis 2025, la suppression des ZFE a franchi plusieurs étapes (Assemblée, Commission Mixte Paritaire), mais le processus n'est pas allé à son terme.

Au 14 avril 2026, les ZFE existent toujours. Leur suppression reste incertaine, suspendue à un vote final du Parlement (dont le Sénat) et surtout à une possible décision du Conseil constitutionnel.

Nous sommes face à un feuilleton législatif non terminé, avec un risque élevé de retour à la case départ ! Du grand flou politique !

La suppression des zones à faibles émissions ne ravit pas tous les députés socialistes et écologistes. Ces derniers contre-attaquent, pour sauver ces zones. Ils ont décidé de saisir le Conseil constitutionnel.

Et c'est le coup de théâtre ! Le 21 mai 2026, le Conseil constitutionnel a censuré l'article de la loi de simplification économique qui devait supprimer les ZFE sur l'ensemble du territoire...

Les conséquences au prochain épisode ?

# L'Actualité Automobiles Anciennes

Par Alain Lassalle

## Evolution de la réglementation sur la conduite des seniors en France ?

Contrairement à certaines rumeurs, aucune loi ne prévoit d'interdire la conduite après un certain âge en 2026.

En France, le permis B reste valable à vie, sans limite d'âge fixée. Le débat porte plutôt sur l'éventuelle mise en place de contrôles médicaux pour les conducteurs seniors, comme cela existe déjà dans certains pays européens. Pour l'instant, rien n'est décidé.

L'essentiel reste donc de conduire prudemment et de veiller à sa santé, afin de continuer à profiter de la route le plus longtemps possible.

Avec le vieillissement, certaines capacités utiles à la conduite peuvent diminuer, même si les conducteurs seniors compensent souvent par une conduite plus prudente.

La plupart arrêtent de conduire autour de 79 ans pour les femmes et 82 ans pour les hommes, généralement pour des raisons de santé. Mais nous connaissons des exceptions qui roulent toujours à 96 ans ! Cette décision peut être difficile car elle entraîne une perte d'autonomie.

Contrairement à certains pays européens qui imposent des contrôles médicaux après 70 ans, la France n'a, en 2026, aucune obligation de ce type.

Les réflexions actuelles portent plutôt sur d'éventuelles évaluations individuelles (médicales ou cognitives). Aucune mesure n'est encore mise en place.



## Notre permis de conduire papier valable jusqu'en 2033

Le 16 septembre 2013, le traditionnel permis de conduire rose à trois volets a été remplacé par un format carte bancaire, harmonisé à l'échelle de l'Union européenne.

Toutefois, il n'est pas nécessaire de procéder immédiatement à son remplacement : l'ancien modèle demeure valide jusqu'au 19 janvier 2033.

## Simuler les véhicules de collection ?

### Nos voitures contemporaines connectées seront-elles vouées à rester statiques en 2070 ?

Face à l'obsolescence programmée de nos autos contemporaines et à notre vieillissement, les simulateurs de conduite apparaissent comme une solution à la fois moderne et rassurante. Ces dispositifs se démocratisent et nous permettent de préserver nos capacités tout en continuant à éprouver du plaisir au volant.

Les simulateurs professionnels reproduisent fidèlement les conditions réelles de circulation. Ils permettent de travailler le temps de réaction, l'attention ou encore la prise de décision.

En parallèle de ces simulateurs professionnels, des solutions économiques se développent pour un usage privé. Associant un volant avec retour de force, des pédales et des logiciels de simulation, elles recréent des styles de conduites variés.

Ces simulateurs permettent aux seniors de conserver leur autonomie. S'ils ne remplacent pas la conduite, ils constituent néanmoins un complément précieux dans une démarche de prévention, en conciliant sécurité, confiance et plaisir de conduire.



Entre ces extrêmes, comme le Vesaro ci-dessus (25000 à 45000 €), les simulateurs dynamiques reproduisent grâce aux mouvements des vérins électriques, les sensations de conduite sur route ou sur circuit. Ils privilégient les changements d'appui de la voiture en courbe afin que le pilote puisse ressentir au mieux les sensations de la route tout en contrôlant sa voiture sans aucun désagrément.

Nous proposerons t'on de circuler en anciennes sur les routes du monde à bord d'un simulateur qui emprunterait les écrans « Google Street View » et nous proposerait de visiter les « points d'intérêt » touristiques ?



# Le Salon Champenois

Les 8 et 9 mars à REIMS (51)

Par Dimitri DELCAMBRE

Le Parc des Expositions de Reims accueillait une nouvelle édition du Salon de l'Automobile Ancienne, l'un des rendez-vous incontournables des passionnés de véhicules de collection. Cette année, les organisateurs avaient choisi un thème chargé d'histoire et de nostalgie : mise à l'honneur de SIMCA, associé à une immersion originale dans le 9<sup>e</sup> art, celui de la bande dessinée.

Dès l'ouverture, les visiteurs affluaient nombreux, profitant d'un soleil radieux qui rendait l'ambiance encore plus chaleureuse. Parmi les curieux et les collectionneurs, je me suis rendu sur place en compagnie d'Hervé et de sa femme. Ensemble, nous avons profité d'une journée excellente, rythmée par les sonorités d'époque, les odeurs d'huile ancienne et les conversations passionnées autour de mécaniques d'un autre temps.

Le salon avait attiré un public venu de toute l'Europe, avec une forte présence de visiteurs hollandais et belges, fidèles habitués de cet événement rémois. Leurs véhicules impeccablement restaurés faisaient le bonheur des photographes et des amoureux de carrosseries rares.

Le lien avec le 9<sup>e</sup> art apportait une touche artistique bienvenue : affiches illustrées, planches originales, et même quelques véhicules mis en scène dans l'univers BD.



## Les Citroën en BD

Le dessinateur et scénariste Jidéhem (de son vrai nom Jean De Mesmaeker) (1935 - 2017) a collaboré avec André Franquin sur les albums de Spirou et Fantasio ainsi que Gaston Lagaffe.



# La JNVE à Voisins le Bretonneux (78)



Par Christophe GOUX



Pour cette 10e édition de ce Jour de Fête en Anciennes, ce sont près de 300 événements qui se sont déroulés partout en France.

Cela représente des milliers de véhicules rassemblés, montrant au grand public l'engouement important autour du mouvement des véhicules de collection. Merci à tous les collectionneurs, clubs et musées qui ont organisé une manifestation, contribuant à la réussite de cette journée festive.

*La FFVE*

## La JNVE à l'Espace culturel Decauville de Voisins (78)

Une Journée Nationale des Véhicules d'Époque ensoleillée sous le signe de l'amitié, de la famille et du partage public de cet intérêt pour le patrimoine automobile.

Nous nous sommes rencontrés autour d'une trentaine d'autos, motos, scooters venus des Yvelines ... mais aussi de la province profonde et de Belgique... Citroën, Peugeot, Panhard, SIMCA, Renault représentaient les marques françaises, les Anglais avec Jaguar, Morgan... les Allemands avec Mercedes, Volkswagen... les Italiens avec FIAT... les Américains avec Chevrolet... un échantillon international ! La Citroën B2 de 1921, la plus ancienne très bien restaurée, était à l'honneur au côté d'une C4 de 1929, d'une Traction de 1937 et de l'unique SIMCA 5 Berlinette Le Mans de 1939. Le public vicinois et les collectionneurs présents n'avaient que compliments et intérêt !

La presse locale "Les Nouvelles de Versailles" du mercredi 29 avril et la FFVE nous ont fait l'honneur de leurs visites pour élargir ce partage avec les réseaux sociaux.





**DECAUVILLE, un nom connu des collectionneurs !**

Au XVIIème siècle, on parlait du manoir de Voisins. Louis XIV l'acquiert en 1693 et le transforme en exploitation agricole. En 1887, Alphonse Decauville s'installe à Voisins et le manoir devient la « grande ferme de Voisins ».

Il existe un lien familial entre Alphonse Decauville et Paul Decauville, fondateur en 1875 de la société Decauville, spécialisée dans les chemins de fer industriels à voie étroite. Ils appartiennent à la même grande famille Decauville originaire du plateau de Saclay et de l'Essonne.

**Les voitures Decauville ...**

La Société des Voitures Automobiles Decauville produisit des automobiles de 1898 à 1907. Le premier cycle car, nommé "Voiturelle" était motorisée par un bicylindres De Dion-Bouton de 498 cc. Il remporta la catégorie "Voiturette" du Paris-Amsterdam-Paris 1898.

Decauville créa toute une gamme allant jusqu'au camion. Mais la fabrication automobile cessa en 1907. La société poursuivit la construction de locomotives, d'engin de TP...



Alphonse Decauville est le premier vicinois à s'acheter, en 1905, une automobile Renault, double limousine, 18 chevaux et 6 cylindres ci-dessous photographiée devant son manoir vicinois.

Voisins , c'était aussi le lieu de l'aérodrome Caudron, constructeur au nom bien connu que nous avons découvert lors de notre balade picarde de 2025.



# En CREUSE, chez Isabelle et Pierre



**Merci à Isabelle et Pierre qui nous ont accueillis du 8 au 10 mai 2026 pour cette belle balade creusoise. Une sortie simple, familiale, amicale, où nous avons profité des 2CV, AMI 6, AMI 8, LN, BX, DS préparées et prêtées par Pierre.**

***Une suite ininterrompue de tableaux adorables ou grandioses changeant d'aspect à chaque pas ...***

**dont disait Georges Sand**

Rendez-vous pris le vendredi 8 au soir à l'hôtel Campanile de Guéret pour un bon dîner réconfortant pour les 39 participants arrivant de loin, de Normandie pour certains !

Dès le samedi 9 mai, nous avons apprécié les belles routes creusoises en parcourant la campagne verdoyante et vallonnée, composée de prairies avec les vaches rousses limousines et les bœufs blancs charolais, petits champs bordés de haies, de bosquets et de forêts.

Bourgneuf (23) est l'un des trois premiers villages électrifié de France grâce à la force hydraulique transformée à l'usine électrique des Jarrauds (23), construite en 1889 sur la rivière Maulde. L'exposition du Pôle Energie trace cette histoire énergétique au passé, présent et futur.

Puis toujours à Bourgneuf nous avons visité une collection de 600 fers à repasser, et le côté gastronomique à « L'Auberge de l'âtre » autour de son magret de canard aux baies roses...

Nous avons repris la route, avec sobriété pour les conducteurs, pour rejoindre un lieu magique, la ScénoVision de Bénévent l'Abbaye (23). Un parcours spectacle immersif au cœur de l'histoire.



C'est l'exemple parfait d'un musée vivant où le cinéma, le son, l'animation robotisée orchestrée par une mise en scène nous embarque dans l'histoire des habitants du Village de Bénévent pendant la seconde guerre. Une idée à approfondir, une expérience à étudier pour faire vivre les autos de notre patrimoine Citroën.

Cette première journée bien rythmée fut suivie d'un moment de partage autour d'un dîner buffet au Campanile de Guéret.



Le dimanche 10 mai, la route pittoresque de la vallée de la Creuse nous menait d'abord à Felletin; vous vous souvenez, c'était la ville concurrente d'Aubusson pour la tapisserie :

Mais pour cette fois, c'est de diamants et d'une belle histoire de coopérative ouvrière qui a fait vivre les felletinois pendant plus de 70 ans de 1912 aux années 80. Une aventure exemplaire d'organisation du travail et de partage des fruits de la taille des diamants.

Nous sommes remontés à l'Abbatiale de Moutier sur Ahun pour un bon déjeuner au restaurant « Le Marais ». Les conducteurs font toujours preuve de sobriété.

L'après-midi, notre convoi de 15 voitures nous a conduit au château de Villemonteix de la fin du Moyen-Age pour découvrir les tapisseries d'Aubusson, de Felletin, de Beauvais et de Flandres mises en scène dans des salles avec du mobilier d'époque.



Château de Villemonteix à Saint Pardoux-les-cards (23)  
et son rare piano double Pleyel.





## Balade en CREUSE, chez Isabelle et Pierre

La Creuse, un département à découvrir encadré par des guides passionnés et à visiter tant la nature est choyée par les éleveurs et agriculteurs.

Le patrimoine est mis en valeur avec des méthodes modernes.

L'accueil chaleureux de Pierre et Isabelle nous a comblé par ses découvertes de la région ainsi que la gastronomie régionale avec le gâteau « Creusois ».

### Pierre et Isabelle, ambassadeurs de la Creuse

Nous remercions Pierre et Isabelle pour leur accueil généreux, la préparation de 15 Citroën historiques qui nous ont promenés sans aucun problème sur plus de 200 Km dans cet écrin vert et vallonné.

Pierre et Isabelle sont deux organisateurs et animateurs de nombreuses manifestations automobiles, commémoratives et historiques de la région.

Ils n'hésitent pas à revêtir les costumes d'époque. Par exemple pour nous recevoir à Saint Christophe, Isabelle vêtue en nonne, accompagnait Pierre dans son costume de curé !

Pierre construit aussi des évocations de véhicules disparus comme un Taxi de la Marne par exemple !

Ils nous ont présenté la fierté de la Creuse, le gâteau creusois aux noisettes, cuit traditionnellement dans le creux d'une tuile romane !

Sentez et dégustez !





En 1996, Citroën lançait la Saxo VTS 16 soupapes, propulsée par un bloc 1,6 litre de 120 ch pour un poids de seulement 935 kg, faisant d'elle l'une des petites sportives les plus populaires de sa génération.

En plus de son rapport poids/puissance offrant des performances élevées, cette « bombinette » proposait un châssis très efficace et équilibré la rendant à la fois ludique et facile à exploiter.

Utilisée en compétition dans de nombreuses disciplines comme le rallye, le rallycross ou le circuit, la Saxo VTS a servi à la formation de toute une génération de pilotes amateurs et semi-professionnels.

Produite jusqu'en 2003 sur le site d'Aulnay-sous-Bois, elle reste aujourd'hui un modèle de collection recherché, symbole d'une époque où sportivité rimait avec accessibilité.

Par Alain Lassalle

### Quel est le prix 2026 de ces SAXO à collectionner ?

Voici une estimation des prix 2026 basée sur les annonces de ventes réelles, cotes d'enchères et tendances :

#### 1) Citroën Saxo VTR version sportive "classic"

Voiture de série ≈ 4 500 € – 8 000 € pour un exemplaire propre, bien conservé en bon état collection.

Une VTR bien restaurée ou faible kilométrage peut atteindre plus.

#### 2) Citroën Saxo VTS "hot-hatch" la plus recherchée !

Valeurs de voitures "standard" occasion : 5000 – 10000 € (courant sur annonces). Les exemplaires particulièrement propres ou avec faible kilométrage peuvent grimper à 10000 – 15000 €.

Quelques rares annonces affichent jusqu'à ~19900 €. Les prix de collection réels dépendent énormément du kilométrage, état, historique et originalité.

#### 3) Saxo Kit Car / Rallye (véhicule de course historique)

Ces voitures ne sont pas vendues comme véhicules de route ce sont des pièces de collection compétition.

La valeur observée sur une annonce récente d'une Saxo S1600/Kit Car restaurée prête à courir ≈ 95 000 €.

Les vraies Kit Car / voitures rallye homologuées sont extrêmement rares et peuvent valoir bien plus selon historique sportif, et palmarès...



### Evolutions des Saxo VTR et VTS

La Saxo est lancée au printemps 1996 en version 3 portes 1996 comme remplaçante de l'AX, fruit du partage de plateforme PSA avec la Peugeot 106 dont elle dérive étroitement. Son habitacle est plus large aux coudes.

La gamme s'élargit au millésime 97 avec l'apparition de la 5 portes, de la BVA mais surtout des motorisations sportives en finitions VTR et VTS.

La VTS, matérialise l'esprit « hot hatch » de la marque grâce à un châssis vif et un 1,6 l 16 soupapes délivrant un comportement joueur et performant pour sa catégorie.

La Saxo VTS a connu peu de changements majeurs durant sa production. Quelques petites améliorations furent apportées à l'équipement intérieur, ainsi que l'introduction de nouvelles teintes de carrosserie.

Il y a eu des évolutions mineures du système d'échappement et de la cartographie moteur pour optimiser la performance.

### AM 1997 – Phase 1

#### La VTR est l'entrée de gamme sportive de la Saxo.

Avec son moteur 1,6 L essence (TU5) 8 soupapes de 88–90ch DIN, sa boîte manuelle 5 rapports elle se permet une Vitesse maximale d'environ 185–189 km/h.

Elle est équipée de boucliers, d'extensions sportives, d'ailes élargies et de jantes alliage avec une monte pneumatique plus généreuse, et d'une direction assistée. Introduite en 1996, elle fut vendue jusqu'en 1998/1999.

#### Saxo VTS, la plus sportive :

Son moteur 1,6 L essence 16 soupapes (TU5JP4) de 120ch à 6 600 tr/min, son couple de 145 Nm à 5 200 tr/min, sa boîte manuelle 5 rapports, sa suspensions sport, ses freins améliorés (disques ventilés). lui permettent les performances : Vmax 205 km/h, 0–100 km/h 8,7 s.

C'est le segment sportif de la Saxo vendue tout au long de la période 1996–2003.

Son style est plus agressif pour une carrosserie compacte avec des éléments distinctifs comme des pare-chocs sport, des jantes spécifiques, et un intérieur sportif (sièges, instrumentation).

Elle sont fabriquées en France à Aulnay et au Portugal à Mangualde.

La version VTR 1.6i de 90 ch est vendue 86 000 F et la VTS 1.6i 16V de 120 ch 106 000 F

### AM 1998 - Phase 2

La Saxo VTS possède un équipement plus complet : l'airbag conducteur, des jantes alliage, des projecteurs additionnels et un système anti-démarrage.

Le style de la calandre et des feux arrière évolue légèrement fin 1997.

La version VTS 1.6i 16V de 120 ch est vendue 105 000 F et la VTR 1.6i de 90 ch vendue 85 000 F disparaît fin 1998

### AM 1999

La VTS est maintenant proposée uniquement en 3 portes avec trois possibilités moteurs 1,4i – 1,6i 8V et 1,6i 16 soupapes. La présentation reste sportive avec des jupes latérales et des extensions d'ailes de couleur de la caisse. Les équipements sont ceux de la Saxo Exclusive hormis la radio.

L'équipement de base s'enrichit d'un système anti-démarrage par transpondeur et du réglage du site des phares de l'habitacle.

Apparaît la Saxo BIC.

La VTS 1,4i est vendue 79 900 F, la VTS 1,6i – 85 900 F et la VTS 1,6i 16V – 105 900 F



### AM 2000 – Phase 3

La Saxo a subi son second restylage en septembre 1999.

Avec des gros phares et la calandre ornée de grands chevrons,

Les prix baissent, la VTS 1,4i est vendue 78 000 F, la VTS 1,6i 8V– 84 000 F et la VTS 1,6i 16V – 100 000 F

### AM 2001

Moins équipée que l'Exclusive, elle peut recevoir un pack confort (2000 €), qui regroupe une sellerie velours, des rétroviseurs électriques et dégivrants et d'une banquette arrière fractionnable. Elle est chaussée de jantes alliage.

Ses prix sont en baisse, la VTS 1,4i est vendue 73 500 F, la VTS 1,6i – 76 500 F et la VTS 1,6i 16V – 86 500 F

### AM 2002

La VTS est maintenant équipée de l'ABS.

Ses prix remontent, la VTS 1,4i est vendue 74 500 F, la VTS 1,6i – 77 500 F et la VTS 1,6i 16V – 87 500 F

### AM 2003

La gamme Saxo est maintenue jusqu'à l'arrivée de la C2 et de la C3. Le pack « Confort » s'enrichit d'airbags latéraux.

Les prix sont désormais exprimés en Euros.

La VTS 1,4i est vendue 11 550 €, la VTS 1,6i – 12 050 € et la VTS 1,6i 16V – 13 600 €

### La Saxo VTS : une future icône de la collection en 2026

Au fil des années et à travers ses nombreux restylages, la Saxo VTS s'est imposée comme une référence auprès des jeunes conducteurs et des passionnés de petites sportives : sa légèreté, son agilité et son faible coût d'entretien en ont fait un modèle emblématique des championnats nationaux et des préparations amateurs.

Reconnue pour son parfait équilibre, la VTS a servi de base à de nombreuses versions de compétition, illustrant sa popularité dans le monde du sport automobile amateur. Retirée du catalogue en 2003 au profit des C2 et C3, la Saxo a néanmoins laissé un héritage durable : un caractère marqué, une accessibilité certaine et une présence notable en rallye amateur ont contribué à faire d'elle une « future collector ».

À l'occasion de ses 30 ans en 2026, la cote de la Saxo VTS s'envole. Certains exemplaires bien conservés, qu'ils soient historiques de course ou restaurés avec soin, se retrouvent désormais dans les rassemblements et collections privées, confirmant leur place parmi les youngtimers recherchés.

La Saxo VTS illustre à merveille comment une petite compacte, dotée d'un caractère affirmé et d'un palmarès amateur, peut devenir un objet de collection prisé.

La version 3 portes « hot-hatch » sportive reste la plus convoitée dans l'univers des passionnés.

#### En résumé

**Si vous cherchez une Saxo VTS, il est conseillé de privilégier un modèle en bon état mécanique, avec un historique d'entretien complet, et de vérifier l'état de la suspension, du moteur et du système de freinage.**



# Les Saxo hyper sportives



Par Alain Lassalle

Entre 1997 et 2001, la Saxo s'impose comme une véritable référence en compétition client avec de multiples déclinaisons : Coupe Saxo sur circuit, Challenge Saxo en rallye et rallycross, sans oublier la Saxo Glace. Fort de cet engouement, Citroën Sport développe ensuite une version Kit Car et surtout la Saxo Super 1600, destinée aux épreuves asphalte et terre. Ces versions sportives ont permis à Citroën de partager sa gloire mondiale avec la jeunesse.

## Citroën Saxo Kit Car (informations techniques)

La Saxo Kit Car représente l'une des versions les plus extrêmes développées par Citroën pour la compétition. Conçue pour la Coupe du Monde des Rallyes en catégorie Kit Car, elle se distingue par une préparation poussée du moteur TU5J4 1,6 litre 16 soupapes, dont la puissance atteint entre 210 et 230 ch, à plus de 8 500 tr/min.

Par rapport à la future Saxo Super 1600, la Kit Car se différencie notamment par son admission à quatre papillons et par l'utilisation d'une boîte 6 vitesses SMAN à crabots, avant l'apparition de la boîte séquentielle sur la Super 1600. Avec un poids contenu autour de 1 000 kg, des suspensions compétition (Pseudo MacPherson à l'avant, bras tirés à barres de torsion à l'arrière) et des équipements de course spécifiques signés notamment Bilstein ou AP Racing, la Saxo Kit Car affichait des performances remarquables.

Produite en très petite série pour les besoins de l'homologation et de la compétition, probablement à moins de 100 exemplaires, elle demeure aujourd'hui une version particulièrement rare et recherchée par les passionnés de rallye et de la saga Saxo sportive.

## La SAXO Super 1600 de 1997 à 2001

Dérivée de la Saxo VTS et conforme à la réglementation Super 1600 du Junior WRC, cette voiture de rallye reçoit un moteur 1,6 litre 16 soupapes préparé pour la compétition, développant plus de 200 ch à très haut régime (environ 8 500 tr/min). Elle bénéficie également d'une boîte séquentielle, de suspensions spécifiques et de freins de compétition.

Performante sur tous les terrains, la Saxo Super 1600 permet à Citroën de remporter deux titres de Champion du Monde Junior des Rallyes, avec Sébastien Loeb en 2001 puis Daniel Solà en 2002.

Produite en très petite série pour l'homologation et la compétition, elle demeure aujourd'hui l'une des Saxo les plus emblématiques du sport automobile.

## Citroën Saxo Groupe A

C'est la version rallye Groupe A (homologation compétition). Sa base est une Saxo VTS modifiée en catégorie Rallye Groupe A.

Moteur / Transmission : 1,6 L préparé selon règlement, boîte spécifique, châssis renforcé.

Usage : rallyes nationaux / internationaux hors Championnat du Monde WRC principal.

La Saxo Groupe A n'a pas été une version de série commerciale ; ce sont des exemplaires préparés à la commande ou par des écuries, donc produits très en faible nombre selon besoins.

# Les Citroën chinoises

par Woody Schiettecatte-Foloppe

**Citroën s'engage en Chine dès 1988 pour motoriser un véhicule utilitaire pick-up mais c'est Ford qui fut retenu.**

**Dès 1989, une base de vie française est installée dans l'est du pays à Wuhan pour réaliser l'implantation de l'usine PCA.**

**Cette première usine entre en production en 1992.**

**1992 – 2014**

神龙 富康

**Chronologie de la première automobile Citroën vendue en Chine à la carrière d'une longévité impressionnante !**

**Elle s'appellera successivement Fukang, Élysée puis C-Élysée... Voici un petit historique de cette Citroën aux déclinaisons multiples.**

**Citroën Fukang 2008**

**Retour sur l'arrivée de PSA en Chine**

Avec le désir de se développer à l'international, c'est en 1989 que Citroën décide de s'implanter dans l'Empire du Milieu grâce à un partenariat avec une entreprise locale, Dongfeng Motors.

Un modèle précis de la marque, présentant les caractéristiques nécessaires pour sortir des chaînes d'assemblage de cette nouvelle usine et paraissant surtout adapté au marché d'un pays émergent tel que pouvait l'être la Chine à ce moment-là, a donc été retenu :

**il s'agit de la Citroën ZX, vendue depuis 1991 en Europe.**

Il est vrai que Peugeot avait tenté de s'implanter quelques années auparavant, en 1985, dans la ville de Canton, mais les résultats n'atteignant pas les espérances de la marque, la fermeture de cette usine a été décidée en 1997.

**ZX, synonyme de « Prospérité » pour Citroën en Chine**

Pour le marché chinois, la ZX s'est vu attribuer une nouvelle dénomination : Fukang, synonyme de « prospérité » et de « richesse » en chinois (elle gardera cette dénomination jusqu'en 2002). Elle fut d'abord seulement proposée en 5 portes en 1992 (Fukang DC7140, plus tard DC7160), puis, en 1998, arriva la version 4 portes (Fukang 988), après un premier accueil du public chinois plutôt de bon augure.





Lors de ces premières années de commercialisation, que ce soit pour la version 5 portes comme pour la 4 portes, deux motorisations étaient disponibles au catalogue : un 1.4 de 75 chevaux (moteur TU3JP/K, à carburateur pour les premiers modèles, puis à injection) pour la version de base, ou bien un 1.6i (moteur TU N6A 10FXA3A) d'une puissance de 87 chevaux pour la finition haute.

#### Détails concernant les versions

Concernant la gamme, il semblerait qu'il n'y ait eu que deux niveaux de finition, dont la dénomination peut prêter à confusion pour la première, puisque l'entrée de gamme s'appelait AX. Il a donc existé une ZX AX — du moins une Fukang AX — dont l'équipement est semblable à ce que l'on a pu trouver en France.

La finition supérieure, quant à elle, prit le nom d'AXC. On peut voir sur les photos ci-dessous les différences avec nos ZX françaises : la ZX chinoise se pare d'un très bel intérieur couleur beige, du sol au plafond, dont le cuir semble de très belle facture, avec une planche de bord de la même couleur.

Les équipements spécifiques participent, là aussi, à la singularité de cette version : volant cuir et (faux) bois avec airbag au design entièrement nouveau, vitres électriques à l'arrière, entourage façon faux bois des aérateurs et des boutons de lève-vitres.

Quelques éléments restent malgré tout discutables, puisque l'intégration de l'autoradio (remarquons au passage sa spécificité pour le marché chinois), dont la couleur noire semble jurer avec le reste, tout comme les boutons situés au niveau de la casquette du compteur et de la ventilation, eux aussi noirs, peut poser question.



La première, Fukang VIP, devenue Élysée VIP en 2002, était surtout utilisée par les taxis pour des trajets plus confortables, avec davantage d'espace aux jambes à l'arrière. La silhouette tricorps du véhicule et son allongement au niveau du montant B semblent tout à fait correspondre à la demande du marché chinois, alors que ce type de véhicule paraîtrait incohérent dans le paysage automobile français.

Concernant l'extérieur, on peut remarquer la présence d'un aileron sur le hayon de la version 5 portes (où il est intéressant de mentionner la présence des lettres de la finition), ainsi que de baguettes latérales peintes couleur caisse.

L'intégration des antibrouillards est, elle aussi, différente de la version française.

Lors du restylage de 1998, on peut constater que le logo de calandre s'est légèrement épaissi, tout comme le «regard» du véhicule, puisque les phares sont devenus transparents et que les feux arrière adoptent eux aussi un nouveau style. Enfin, les jantes aluminium sont issues de la Xsara, modèle qui a fait son apparition un an auparavant chez nous.

### Quelle évolution pour la Fukang ?

C'est en 2002 que la Citroën Fukang devient Élysée pour la version 4 portes, puis C-Élysée en 2008. La version 5 portes conserve son nom de Fukang jusqu'en 2008, puis devient elle aussi C-Élysée, pour une compréhension plus aisée.

En comparaison, cette même année, notre ZX française était déjà absente de la gamme Citroën depuis plus de dix ans !

Notons l'arrivée du tableau de bord de la Xsara, avec ses quelques spécificités, sur la version 2002, en 4 ou 5 portes.

Mentionnons également qu'à l'instar de la France, tous les modèles chinois fonctionnent au SP90 et non au SP95 ou 98.



### Des modèles spécifiques pour le marché chinois

Il apparaît important de mentionner deux modèles tout à fait spécifiques dans la multitude de déclinaisons auxquelles a eu droit la Fukang. Il s'agit respectivement de la Fukang VIP, modèle « limousine » citée page 41, et de la N15, équivalent chinois de notre C15.

Enfin, en ce qui concerne la version utilitaire de la Fukang, la N15, il existe très peu d'informations à son sujet. Apparemment fabriqué par Heuliez (information à prendre au conditionnel), cet utilitaire de 4,10 m, doté des portes arrière battantes du C15, ne semble pas avoir eu l'effet escompté, puisque les ventes ont été assez confidentielles et les photos difficiles à rassembler. Il y aurait également eu une version pick-up dont, là aussi, les informations sont particulièrement compliquées à obtenir.



### Pour conclure la Fukang = Low-Cost ?

Cet article sur l'histoire de la Fukang nous montre, en quelques pages, l'évolution de l'implantation de la marque Citroën en Chine. L'arrivée de la marque dans ce pays s'est traduite par une réponse tout à fait positive du public chinois face à la Fukang. Le nombre important de clients « Fukang » en a fait un modèle très abordable, avec un coût d'entretien modeste et donc une grande disponibilité des pièces détachées.

Selon certains sites chinois, la Fukang offrirait ainsi l'un des meilleurs rapports qualité/prix/durabilité, comme en atteste un chauffeur de taxi dont la Fukang totaliserait 1 450 000 km !

### La Citroën-Dongfeng Fukang serait-elle la Dacia chinoise ?



### ACTUALITE de Mai 2026

#### Stellantis et Dongfeng Group

Stellantis et Dongfeng Group renforcent leur partenariat historique en signant un nouvel accord stratégique visant à accroître leur collaboration en Chine et à l'international. La coentreprise DPCA produira dès 2027 de nouveaux véhicules électriques Peugeot et Jeep® dans leur usine de Wuhan, destinés au marché chinois ainsi qu'à l'exportation, dans le cadre d'un investissement de plus d'un milliard d'euros. Cet accord, s'appuyant sur 34 ans de coopération, prévoit également le développement de modèles innovants, notamment des véhicules tout-terrain électriques, en exploitant les expertises respectives pour accélérer la transition vers une mobilité plus durable. Ces initiatives renforcent la présence mondiale des marques du groupe et illustrent leur volonté commune de capitaliser sur leur savoir-faire industriel, technologique et R&D pour répondre aux enjeux de la mobilité électrique.

CP Stellantis du 15/05/2026

## PROGRAMME 2026

**20 juin Les Chevrons de Javel – Villers-sur-le-Roule (27)**

**20 juin Anciennes au Cinéma – Auzebosc (76)**

21 juin Rassemblement – Courtomer (61)

02–05 juil. Le Mans Classic Legend (1970–2015)

19 juil. Traversée de Paris – Paris (75)

28–30 août Citrons Boudés – Sennely (45)

19–20 sept. Journées Européennes du Patrimoine

19 sept. Citrosphère – Nogent-le-Roi (28)

**27 sept. Rétros de la Bièvre – Bièvres (91)**

12–18 octobre Mondial de Paris

17–18 oct. 24H 2CV/C1 – Spa-Francorchamps (B)

06–08 nov. Epoqu'Auto – Lyon (69)

20–22 nov. InterClassics – Bruxelles (B)

**Dîners du CCF 2026, les mercredis :**

**16 sept. à l'ibis d'Issy les Moulineaux (92)**

**18 nov. à l'ibis de Val de Reuil (76)**

**En gras présence du CLUB CITROËN FRANCE**

**Dates indicatives et susceptibles d'être modifiées.**



### STELLANTIS au Mondial de Paris 2026

L'univers Stellantis, Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat, Lancia, Leapmotor, Opel et PEUGEOT où se conjuguent design, fonctionnalité et performance exposera plus de 60 véhicules mettant à l'honneur les toutes dernières voitures, DS Automobiles avec le DS N°7, ou Lancia avec la nouvelle Gamma, le Leapmotor B03, et surtout le concept de la E-2CV !

**Photos, dessins et textes :**

Sylvain Beck, Alain Blondel, Marc Bernard, Flaminio Bertoni, Mathieu Bouquet, Jean-Claude Bouvier, Claude Cordin, Jérôme Delair, Dimitri Delcambre, Raphaël Costa, Joaquim Duarte, Bernard Dupic, Remon et Mathieu Ergault, Dominique Fallot, Pierre Feret, Trevor Fiore, Jean-Pierre Galichet, Didiet Gaubert, Gérard Geffroy, Christophe Goux, Michel Horenbeek, Alain Ithurralde, Jédéhem, Gérard Krief, Martine et Alain Lassalle, Hervé Lefait, Robert Opron, Françoise et Daniel Pariguet, Pierre Radlovic, Christian Roze, Woody Schiettecate -Foloppe

**Documentation :** Automobiles Citroën, Dongfeng Motors, DS Automobiles, Aventure Peugeot Citroën DS, Bureau CCF, Chat GPT, CLUB CITROËN FRANCE, Citroën Origins, Citroën Compétition, Citroën Racing, Domaine Vidame, DS Automobiles, Dropbox, Epoqu'Auto, FFVE, L'Auto-Journal, Mairie de Voisins, Média Citroën, Média Stellantis, Médiathèque Citroën, Ministère des transports, Nouvelles de Versailles, Rétromobile, Usine de Poissy, TalkAI, Vesaro, Wikipedia ...

### Contacts Club Citroën France

[contact@club-citroen-france.club](mailto:contact@club-citroen-france.club) - [www.club-citroen-france.club](http://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

