



Passionnement Citroën

N° 11 Mai 2022

LE MAG



Exclu

FUTURE C3

PREMIER APERÇU DE LA
VERSION EUROPÉENNE

C5-X

Enfin Le nouveau
vaisseau amiral

A l'essai

Essai 180,
Essai Hybrid



C3

Histoire de Type C



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



Enfin !



Passionnement Citroën LE BLOG

Le site des passionnés d'une marque exceptionnelle

Passionnement Citroën c'est, depuis

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

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

Passionnement Citroën LA CHAÎNE

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

Avec quelques jours de retard sur le programme établi, c'est un plaisir de vous proposer ce onzième numéro de Passionnement Citroën Magazine qui, nous l'espérons, continuera de vous plaire. Un numéro quelque peu retardé marqué par notre volonté d'être le plus exhaustif possible sur son contenu.

La grande partie de ce nouveau numéro est consacrée à la Citroën C5 X avec les essais de la version hybride rechargeable et du moteur Puretech 180 qui permettent de comprendre que l'expression « ultra-confort » promise par la marque n'a pas été galvaudée. La nouvelle grande Citroën confirme que les bonnes fées de sont penchées sur son berceau en lui offrant de très nombreuses qualités.

Ce numéro est aussi l'occasion de revenir sur la star de la gamme, la Citroën C3, avec l'essai de la version Blue HDI 100 avec pour objectif de comprendre les raisons de son succès. Cela permet de dire quelques mots sur sa remplaçante, à un an de son arrivée, avec des illustrations exclusives qui permettent de dévoiler un visage radicalement différent par rapport à la génération actuelle.

Ce numéro va également vous permettre de découvrir un article d'un nouvel auteur sur le magazine qui nous interroge sur le positionnement de Citroën et sur la pertinence de ce dernier dans un contexte de prix des véhicules neufs qui n'arrêtent pas d'enfler. Vu le succès de marques low cost, un positionnement accessible serait-il la bonne formule pour continuer à vendre des véhicules tout en évitant la rusticité d'un modèle low cost ? Réponse dans cet article.

Enfin, en raison de problèmes techniques, ce nouveau numéro de Passionnement Citroën Magazine reste gratuit, le prochain devrait être payant au tarif de 3€. C'est donc encore un dernier numéro gratuit qui vous est proposé, un numéro qui jette les bases d'un magazine qui va évoluer pour se différencier du site afin de vous proposer une nouvelle manière d'assouvir votre passion pour Citroën.

Je tiens à remercier une nouvelle fois l'excellent travail de Laurent, notre graphiste, qui, chaque mois, fait une merveille sur les magazines ainsi que des illustrations d'excellente qualité.

J'espère que la lecture de ce nouveau numéro vous donnera autant plaisir que nous avons eu à le concevoir,

Bonne lecture à tous,

Jérémy KROCK

Questions aux agents

GRUPEMENT NATIONAL DES AGENTS

L'objectif de cette nouvelle rubrique est de mettre en lumière les agents Citroën, agents si importants pour le développement de la marque. Aussi, à travers quelques questions, l'idée sera de comprendre votre entreprise, son rapport à la marque.

Aujourd'hui, nous interviewons Vincent Brunel.

Où est située votre entreprise ?
En Occitanie

Depuis quand êtes vous agent Citroën ?
1953

Qu'est ce qui vous a poussé à créer une entreprise de distribution automobile ?

Transport de Vin charrette chevaux puis 1^{er} camion puis réparation pour entreprise familiale puis Panhard puis Citroën...

Pourquoi avoir choisi de vendre des Citroën ?

Panhard devenu Citroën

Étiez vous et êtes vous passionné par Citroën ?

Oui je suis un vrai passionné, un militant qui a participé à la Ferté vidame au grand rassemblement du siècle.

Que représente Citroën pour vous ?

Être proche de ses clients, innover, être toujours à l'avant garde.

Comment vos clients perçoivent la marque ?

C'est une marque qui a un passé HISTORIQUE. Avec des projets complètement fous à l'époque. La traversée de Sahara, la Croisière Noire pour découvrir l'Afrique, la Croisière jaune pour découvrir l'Asie. André Citroën voulait surtout se faire connaître à l'international. Il illumina la tour Eiffel en 1925. Tous les Français connaissent une histoire avec Citroën... Qui n'a pas roulé en 2CV, en DS... Et



n'oublions pas, « Citroën c'est la France » prononcé dans le discours le jour du centenaire par son petit fils, Henri Jacques...

André Citroën était un génie visionnaire, il a créé le marketing, et a été précurseur en créant un réseau de réparateur proche de ses clients. Tout le monde l'a copié par la suite...

Citroën s'est fait connaître dans le monde entier au début du siècle sans réseaux sociaux, sans digital, sans internet !!!! qui a fait cela : Personne ? Un seul André Citroën. Il a devancé Bill Gates d'un siècle

Qu'attendent ils de Citroën ?

Un rapport humain avec leur réparateur, de la confiance, un service et bien plus encore.

Mes parents hébergeaient des clients lorsqu'ils avaient une avarie pendant les périodes estivales. On se retrouvait à manger le soir avec des gens que nous ne connaissions que par le biais de la marque de leur véhicule...

Le réseau d'Agents Citroën en France est une force pour la Marque. Nous étions presque 6000 en France. Malheureusement bien moins maintenant dans cette ouverture au monde qui nous amène parfois sur des chemins dangereux. La preuve, vouloir délocaliser à outrance pour faire plus de profit nous a réduit à néant.

Une grande partie du Réseau sont Agents Citroën depuis plusieurs générations et les clients nous ont vu grandir dans le garage et remplacer petit à petit nos ancêtres... Certains nous tutoient et nous accordent un grand respect pour être toujours à leur côté en cas d'avarie ou pour leur prodiguer un conseil.

Nous sommes les ambassadeurs de leur mobilité.

Quelles sont les activités de votre entreprise ?

Nous avons plusieurs activités et plusieurs Marques dans notre point de vente pour optimiser les surfaces et notre rentabilité et surtout ne

pas avoir tous les œufs dans le même panier.

L'effectif en APV est composé de 2 réceptionnaires (Imeca Carrosserie), de 10 compagnons et une secrétaire. Nous souhaitons recruter un magasinier prochainement.

Pour l'après vente, une activité réparation représentant 3 marques Citroën Toyota et RA DS ainsi qu'une forte activité en carrosserie.

Pour le commerce VN, un hall d'expo de 400 m² pour dynamiser la vente des véhicules neufs de nos 2 marques (Citroën Toyota)

Pour le commerce VO, un parc de véhicules d'occasion d'environ 60 VO toutes marques labélisées SPOTICAR

Et depuis 3 ans, un CQP Vendeur embauché en CDI dédié à l'activité de location (entre 20 et 30 autos) et au Marketing pour dynamiser toutes nos activités. La location est devenue un incontournable et nous permet de répondre au besoin de mobilité de nos clients particuliers, professionnels, assistants et les clients loisir (étant à 13 kms de la mer Méditerranée) avec Free2Move et UCAR.

Cette activité alimente par la suite notre parc VO.

Quelle part représente la vente de véhicules neufs ?

Nous vendons environ 200 VN par An (Citroën Toyota)

Notre équipe commerciale est composée de 2 Vendeurs, d'un vendeur du DVN en soutien, d'un CQP vendeur et d'une secrétaire. Trois partenaires financiers nous accompagnent au quotidien Credipar, Toyota Finance pour le VN et Financo le partenaire du Groupement des Agents Citroën pour nos VO.

Nous sommes dans une ville de 25000 habitants Nous avons réalisé 124 VN Citroën en 2021 mais la concurrence est rude, avec un concessionnaire Peugeot à 200 m et un concessionnaire Renault à 500 m... qui ont des moyens bien différents des nôtres

Et ceux d'occasion ?

Notre activité des véhicules d'occasion représente environ 250 à 300 VO. Mais les approvisionnements sont de plus en plus compliqués...

Que pensez vous de Citroën actuellement ?

Nous ne retrouvons plus notre ADN dans cette tourmente Stellantis... Nous avons perdu avec la pandémie cette proximité Agents Constructeur avec les équipes du commerce.

On a l'impression que tout part dans tous les sens, sans vraiment en maîtriser le contenu.

Voilà un exemple parmi tant d'autres, avec

Free2Move qui depuis 3 ans n'améliore toujours pas notre visibilité sur le digital et qui n'a pas fait le lien avec la charte business et les Grands comptes pour nous développer du Traffic.

Un turn over incessant dans leurs équipes nous pénalise.

Cela engendre des retards de règlement et des trous dans nos trésoreries. J'ai alerté le Groupement afin de ne pas mettre des Agents en difficulté qui veulent se lancer dans le RENT en freinant le déploiement tant que la situation ne s'est pas stabilisée.

Une étude récente annonce que le réseau Citroën est dans un système économique qui découle sur une rentabilité négative pour la plupart d'entre nous.

Nous sommes dans un état d'urgence, nos résultats financiers s'effondrent comme nos conditions commerciales et nos marges, à contre sens des résultats du constructeur qui



en privilégiant et en augmentant ses tarifs sur les véhicules à fortes marges sort des résultats financiers sur le dos de son réseau.

La situation ne pourra durer dans cette configuration. Sachant que les nouveaux contrats prévus en juin 2023 vont nous demander des investissements.

Sans rentabilité, impossible d'investir...

Et attention surtout que nos commerciaux ne se découragent pas et quittent le navire pour voir ailleurs, comme on put le faire les employés dans la restauration... ou le recrutement actuellement pour cette profession devient un gros soucis...

Le Mas Lachamp

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



Réservez vite votre semaine au Mas Lachamp
un ensemble de gîtes et châteaux avec vue magnifique
sur les monts d'Ardèche. Profitez du calme ou des
multiples activités (rivière, kayak, randonnées, ...)

Votre semaine de Juin dès 250€

Réservez vite au : 04.75.36.68.58 ou 06.30.93.11.34
par mail à : charpenay.a@free.fr



Passionnement Citroën

LE MAG

N° 11
Mai 2022



P3 Edito

P4 Les agents Citroën nous racontent...

P8 Les actualités de Citroën

P22 Citroën C5 Aircross restylé

P26 Dossier Citroën C5-X

28 - Concept Osé

38 - Essai Hybrid

46 - Essai Puretech 180 ch

56 - Segment D

P64 Essai Citroën C3

P72 Future C3 Europe

P76 Le positionnement de Citroën

P80 Type C

P86 Mon Citroën par...

P88 Les ventes 2021

Rédacteur en chef
Jérémy Krock

Conception artistique
et réalisation graphique
Laurent Reynes

SOMMAIRE



Une offre électrique unique pour les Citroën Berlingo et Spacetourer

En ce début d'année, Citroën a pris une décision forte et radicale: dorénavant seuls les versions électriques des Berlingo et Spacetourer sont disponibles à la commande. Pionnier sur les segments des monospaces et des ludospaces, Citroën fait ainsi basculer son offre sur ces deux segments vers l'avenir avec, pour objectif, de permettre aux clients de continuer à pouvoir se déplacer librement et avec un coût à l'usage maîtrisé tout profitant de l'habitabilité et de la praticité qu'offrent ces deux silhouettes.

Citroën prend donc une décision forte d'accélération de l'électrification de son offre au bénéfice des clients et de l'environnement. Cette orientation concerne, uniquement, les véhicules à destination des particuliers pour l'Europe, les versions thermiques continueront d'être disponibles au sein de la gamme utilitaire et pour les destinations hors Europe.

Cette décision, difficile, est le fruit de la norme européenne CAFE qui impose aux constructeurs des limites d'émissions de CO₂ sur toutes les gammes sous peine de payer de lourdes amendes en cas de dépassements. L'intégration des marques de FCA, en retard dans l'électrification, au sein de Stellantis aurait fait dépasser les objectifs d'émissions accordés au groupe, Stellantis s'est donc résolu à couper son offre de ludospaces thermiques pour ne proposer que l'électrique.

Pour autant, cette décision est, aussi, permise par la pertinence et la polyvalence des modèles proposés. La stratégie d'électrification de Citroën repose sur des modèles qui proposent plus de confort et de sérénité, des coûts à l'usage et un impact environnemental réduits, tout en conservant les qualités d'espace à bord et de modularité qui font de Berlingo et SpaceTourer des références historiques de leur segment.

Afin de réduire le taux d'émission CO₂ du groupe Stellantis, suite à l'intégration des marques de FCA, Citroën réduit sa gamme des gammes. Place à l'électrique.

Enfin, cette décision est aussi le fruit de la pénurie de composants qui perturbe fortement la production avec des délais de livraison qui s'allongent toujours plus jusqu'à atteindre un an, notamment pour un Berlingo. Aussi,

en ne proposant que des versions électriques, Citroën coupe, certes, dans son offre mais la marque n'aurait pas été capable de livrer les véhicules rapidement, cela sera sans conséquences pour les ventes, au moins en 2022.



ë-Berlingo

Il offre des performances honnêtes grâce au couple instantané du moteur électrique et toujours disponible, ce qui permet au ë-Berlingo d'offrir une conduite coulée qui lui permet d'atteindre les vitesses réglementaires sans forcer. Grâce à sa batterie de 50 kWh, le Citroën ë-Berlingo offre une autonomie de 270 km, ce qui est acceptable en ville mais clairement insuffisant pour les longues distances sur autoroutes principalement, ce qui impute sa polyvalence. D'ici 2024, le Citroën ë-Berlingo devrait proposer, sur sa version restylée, une motorisation électrique offrant davantage d'autonomie.

ë-Spacetourer

Il est le grand monospace proposant jusqu'à 9 places mais principalement destiné à une clientèle professionnelle pour le transport, de clients ou personnalités, des gares ou aéroports aux hôtels ou centres de conférence. Le passage en tout électrique leur assure donc une circulation dans les centres urbains et est moins contraignante car le ë-Spacetourer peut facilement être rechargé sur des bornes murales très facilement et rapidement.





Bye Bye C1 !

La mini
citadine de
Citroën termine
sa carrière



Proposer une mini citadine pas cher avec des normes d'émission CO2 réduites devient impossible. Citroën jette l'éponge !

Depuis 2005, Citroën C1 a su apporter sa fraîcheur en ville et séduire près de 1.2 million de clients.

Avec son look irrésistible quelque peu espiègle elle se jouait aisément des difficultés de la ville avec ses 3m46 de long qui lui permettaient d'être agile et facile à garer.

Restylée en 2014, la C1 a su s'adapter aux attentes de ses clients en se déclinant en versions 3 et 5 portes et en proposant un toit électrique ouvrant dans sa version Airscape pour profiter de la ville cheveux au vent. Simple et facilitant la vie au quotidien, C1 était parfaitement bien dans son époque. Elle était ainsi équipée d'une tablette tactile 7" avec fonction Mirror Screen permettant de dupliquer les principales fonctions de son smartphone. Aimant coller à la personnalité de son propriétaire, C1 multipliait les éléments de personnalisation comme par exemple ses 3 couleurs de toit permettant de jouer l'effet bi-ton. Véritable objet de mode trendy elle s'est déclinée en série spéciale avec par exemple Jean Charles de

Castelbajac ou le magazine Elle. Elle s'est également livrée dans un habillage de baroudeuse avec la série spéciale Urban Ride.

Actrice majeure de son segment, la C1 se retrouve confrontée aux nouveaux enjeux de mobilité. Avec des normes d'émission de CO2 toujours plus strictes, proposer une mini-citadine à un tarif abordable est aujourd'hui impossible, il suffit de voir les tarifs du Toyota Aygo X pour le comprendre : celle-ci démarre à 15 990€ en France.

Citroën a donc fait le choix d'arrêter la carrière de la C1 mais ne laisse pas ses clients sans réponse puisque la marque offre une solution spécifique et ultra-accessible pour les déplacements strictement urbains : AMI.

Ami pour le milieu urbain



Solutions de remplacement



C3 YOU! pour le péri urbain

Ainsi, la C1 sera remplacée, dans ses versions bas de gamme, par AMI qui permet une circulation en milieu urbain 100 % électrique à un tarif plus qu'accessible dès 20€ par mois. Quant aux clients qui utilisaient C1 en ville mais aussi en sortant pour faire des escapades le temps d'un weekend, Citroën propose, depuis septembre 2021, une C3 You! disponible dès 15 340€ et qui répond aux besoins des clients acheteurs des versions haut de gamme de C1, ceux-ci y gagneront en habitabilité et en confort.

Tablette tactile de 7", Mirror Screen, design épuré, la C1 est bien dans son temps.





Citröen fournit des C5 X et C5 Aircross hybrides à l'équipe AG2R

En tant que co-sponsor en titre de l'équipe AG2R CITROËN, Citröen va renouveler l'intégralité de la flotte avec de nouveaux véhicules, dont le nouveau modèle phare de Citröen, la C5 X, ainsi que la nouvelle C5 Aircross. La nouvelle flotte comprendra les modèles C5 Aircross hybride rechargeable, C5 X hybride rechargeable et Spacetourer. C'est la première fois que Citröen fournira la C5 X à l'équipe. L'intégration de véhicules hybrides rechargeables dans la flotte est réellement significative, mettant en valeur l'approche militante de Citröen en matière de transition énergétique vers la mobilité durable.

L'équipe étant en permanence sur les routes, la flotte de véhicules mise à sa disposition est essentielle. L'espace à bord est l'un des critères majeurs pour ces nouveaux véhi-

L'intégration de modèles hybrides reflète l'approche militante de Citröen en matière de transition énergétique.

cules. Il est en effet indispensable de pouvoir transporter tout le nécessaire, depuis l'équipement radio jusqu'aux vêtements de rechange, en passant par les casques, les bouteilles d'eau et les fournitures des cyclistes, les vélos et les pièces de rechange comme les roues ainsi que les outils de maintenance. En moyenne, pour chaque course, une voiture transporte jusqu'à 7 vélos sur le toit.

La C5 X et le nouveau C5 Aircross incarnent ces valeurs d'efficacité et de fiabilité. Elles garantissent la mobilité de l'ensemble de l'équipe, à la fois durant les courses et l'entraînement, sur



Citröen fait le choix d'un sport populaire



tous types de terrains, offrant tous les éléments essentiels à l'équipe, dont un confort inégalé, l'espace à bord, l'accessibilité et la capacité de chargement, les technologies de sécurité les plus avancées ainsi que des moteurs performants et respectueux de l'environnement.

Citröen prône fortement la mobilité durable et pense qu'elle doit être accessible au plus grand nombre. Citröen proposera une

gamme entièrement électrifiée d'ici à 2025 avec des véhicules entièrement électriques ou hybrides rechargeables. En développant différentes approches de la mobilité, Citröen veut redonner une réelle liberté de mouvement à ses clients tout en se préoccupant du bien-être de ses utilisateurs lors de leurs déplacements.

À compter du mois de mai 2022, 10 modèles C5 X hybrides rechargeables seront remis à l'équipe

AG2R CITROËN, elle sera accompagnée également par 9 C5 Aircross hybrides rechargeables et 7 Spacetourer.

En s'engageant dans le long terme dans le cyclisme, Citröen a fait le choix d'un sport populaire et proche des gens, tout en partageant les mérites d'une mobilité douce. La fourniture de voitures de la gamme permet de maximiser leur visibilité sur la route et en télévision.





Premiers retours concluants pour le Citröen

ë-Jumpy Hydrogène



Il y a un mois, Citroën présentait la version électrique à hydrogène du ë-Jumpy, qui vient compléter la gamme des utilitaires électriques de la marque. Citroën s'est associé à Suez, déjà partenaire de la marque avec My AMI Cargo, qui utilise le ë-Jumpy Hydrogen sur son site de Carcassonne et qui, après un mois d'utilisation, fait un premier bilan prometteur.

SUEZ Carcassonne a donc exploité le ë-Jumpy Hydrogen au cours du mois de janvier. Son retour sur ce premier véhicule utilitaire à pile à combustible est très positif et met en avant l'adéquation entre les prestations offertes et les usages exigés par les activités de ses agents.

Sur le site de Carcassonne, ce sont les conducteurs de travaux qui utilisent exclusivement ë-Jumpy Hydrogen dans leurs activités quotidiennes. Leurs missions sont multiples et se traduisent par des visites de chantiers, du réapprovisionnement de gros et petit matériel ou encore

des interventions de réparation d'urgence en cas de fuite d'eau. D'où le besoin impérieux d'avoir un véhicule disponible 24/7 avec une autonomie suffisante sans avoir à ravitailler le véhicule au cours de la journée. Ils opèrent ainsi chaque jour des trajets plutôt courts (une centaine de kilomètres) mais fréquents sur la ville et sa périphérie, avec un

véhicule qui doit être disponible rapidement. Le véhicule est généralement chargé à plus de la moitié de son volume, le chargement excédant souvent 200 kg.

La technologie hydrogène se présente comme une offre complémentaire à l'offre électrique traditionnelle pour répondre à d'autres types

d'usage. Elle permet cette grande polyvalence d'utilisation requise grâce à l'autonomie de 400 km offerte et un temps d'exploitation optimal avec le remplissage rapide qui permet d'avoir un véhicule opérationnel en permanence. Pour faire le plein à leur station de 350 bars, il suffit de 3 minutes seulement pour la moitié d'un plein (soit 3 min également pour un plein complet sur une station de 700 bars). La batterie de 10,5 kWh, qui fait office de réserve de 50 km lorsque les réservoirs à hydrogène sont vides, est rechargée très simplement sur une prise standard 220V, la nuit, 3 à 5 fois par semaine.



Une grande sérénité d'utilisation

Le véhicule apporte un grand confort physique et d'esprit grâce à l'hybridation électrique-hydrogène. L'utilisateur peut effectuer l'ensemble de ses missions avec l'esprit libre, en toute tranquillité concernant son champ d'action et sa capacité à charger du matériel.

Offrant un agrément de conduite unique propre à la motorisation électrique, ë-Jumpy Hydrogen s'est avéré une découverte très appréciable pour la personne qui a pris place à son bord et qui n'avait jamais conduit de véhicule électrique :

“ On s'adapte très vite à la conduite douce et silencieuse de ë-Jumpy Hydrogen (pas de bruits de moteur ni de nuisances sonores extérieures), qui s'avère très facile et agréable dans toutes les situations. ”

comme les températures négatives réduisant l'autonomie. D'ailleurs, son système exothermique génère de la chaleur qui améliore le confort thermique. Une autonomie moins sensible aux variations qui permet de mieux programmer ses missions.

La disponibilité permanente de ë-Jumpy Hydrogen est rendue possible grâce à un ravitaillement ultra-rapide parce que les rouleurs n'ont pas forcément la possibilité d'inclure dans leur tournée journalière une ou plusieurs pauses le temps d'une recharge, ou parce qu'ils peuvent avoir besoin d'un véhicule disponible 24/7, un plein d'hydrogène ne prend que 3 minutes.

“ Concernant la chaîne de traction, ë-Jumpy Hydrogen offre une bonne autonomie et la recharge de la batterie et des réservoirs à hydrogène ne présentent aucune contrainte. ”

L'autonomie globale de 400 km propose une grande polyvalence. L'utilisateur peut multiplier les courts trajets sans se préoccuper de la recharge et répondre aux attentes des 44% de clients du segment des fourgons compacts qui déclarent parcourir occasionnellement plus de 300 km. Le vecteur hydrogène apporte une nouvelle solution dans le domaine de la mobilité des professionnels, complémentaire au développement des propositions purement électriques. La technologie hydrogène est moins sensible au transport de charges lourdes, à la vitesse de conduite et aux conditions climatiques

Les capacités de chargement sont préservées. Le volume utile de ë-Jumpy Hydrogen est le même que la version thermique : 5,3 m3 sur la silhouette M et 6,1 m3 en XL. Sa charge utile et sa charge remorquable peuvent atteindre 1 tonne sur les deux versions. La largeur utile entre le passage de roues de 1,25 m permet de charger des palettes Europe.

“ ë-Jumpy Hydrogen est doté d'un espace utile aussi important que sa version thermique, un paramètre essentiel pour nous qui exploitons systématiquement plus de la moitié du volume du véhicule. De plus, cela nous permet aussi de faciliter le rangement et la manipulation du matériel transporté. ”





La pertinence du choix de Citroën d'une technologie « Mid-Power »

Cette technologie hydrogène associe une batterie lithium-ion d'une part et une pile à combustible reliée à des réservoirs d'hydrogène d'autre part. Lorsque l'on met de l'hydrogène et de l'air au contact d'un catalyseur, la pile à combustible génère de l'électricité permettant d'alimenter un moteur électrique, le seul résidu libéré étant de la vapeur d'eau. Comparée à une batterie, une pile à combustible est donc plutôt considérée comme un convertisseur d'énergie que comme un dispositif de stockage.

Citroën a retenu cette solution hybride à l'issue de travaux menés en partenariat avec Symbio, une co-entreprise spécialisée dans la pile à combustible, détenue à parts égales par les équipementiers Faurecia et Michelin. E-Jumpy Hydrogen bénéficie des deux technologies que sont la batterie lithium-ion de 10,5 kWh et la pile à combustible de 45 kW, alimentée par 3 réservoirs à hydrogène de 700 bars, développés par Faurecia et pouvant stocker 4,4 kg d'hydrogène utiles.

L'hydrogène fournit l'énergie nécessaire pour une plus grande autonomie, tandis que la batterie de moyenne capacité permet d'associer puissance et performances avec la récupération d'énergie et la capacité de recharge. Cette solution présente différents avantages. Tout d'abord celui de la compatibilité avec la batterie sous les

sièges et les réservoirs sous le plancher, sans impact sur le volume de chargement. Ce système permet également de ne faire aucun compromis sur la performance, avec une pile à combustible suffisamment puissante pour garantir une vitesse constante sur autoroute. Ensuite, la batterie assure les besoins en énergie pour l'accélération et d'autres fonctions tels les appels de puissance lors des démarrages et les premiers kilomètres. De plus, l'hybridation permet d'augmenter la durabilité du système de propulsion et limite le risque de « panne sèche », la batterie faisant office de réserve d'électricité lorsque les réservoirs à hydrogène sont vides.

La polyvalence des différents systèmes à hydrogène permet une multitude d'applications. Ainsi, cette technologie d'avenir jouera un rôle essentiel dans la transition énergétique, notamment dans le domaine de la mobilité, en répondant à un certain type d'usage.



Une technologie d'avenir

Une solution de mobilité décarbonnée pour des usages professionnels spécifiques

De nombreuses sociétés, tout comme le Groupe SUEZ, qui s'inscrivent dans une démarche forte de réduction de leur empreinte environnementale, auront un intérêt stratégique à utiliser un écosystème hydrogène pour verdir leur

flotte. De nombreux autres professionnels: les services municipaux et collectivités locales, le secteur du transport et de la logistique, le courrier express ou spécial, les véhicules d'intervention, les opérateurs des sociétés d'auto-route par exemple qui doivent réaliser des trajets courts ou plus longs en fonction des lieux sur lesquels ils doivent se rendre en urgence, etc.



Ravitaillement ultra rapide : 3 minutes suffisent pour remplir la moitié du réservoir.

Suez au rendez-vous de l'hydrogène vert

Dans le cadre de la transition énergétique, l'enjeu est de développer la production d'hydrogène vert renouvelable via l'électrolyse de l'eau à partir de l'électricité provenant de l'éolien ou du solaire ou encore à partir de biogaz généré par la décomposition de déchets ménagers. A titre d'exemple, SUEZ, en association avec SIPERREC, est en train de développer un projet dont l'objectif est de créer la première centrale de production et de distribution d'hydrogène vert (électricité produite à partir de la combustion de déchets ménagers transformés en hydrogène par un procédé d'électrolyse de l'eau) sur une Unité de Valorisation Énergétique en France, à Créteil, qui devrait être opérationnelle d'ici fin 2022. Cette station devrait distribuer à terme jusqu'à 1 tonne par jour d'hydrogène, évitant ainsi l'émission d'au moins 1300 tonnes de CO2 chaque année.



Une Citroën AMI signée Massimo Alba en Italie

Avec son caractère affirmé, au design symétrique, Citroën AMI a inspiré la créativité du designer italien Massimo Alba. Le résultat est une version exclusive et raffinée d'AMI qui exprime le goût et le caractère du designer milanais.

Anticonformiste par nature avec ses lignes originales et la symétrie parfaite, AMI a un caractère fort au style unique. Compact et agile, il est lumineux, pratique et protecteur pour deux personnes assises l'une à côté de l'autre. Sa modernité se manifeste également à travers les personnalisations, rendues possibles par un large choix d'accessoires et d'éléments

décoratifs colorés, qui satisfont le désir d'unicité, aujourd'hui plus que jamais d'actualité. Il est projeté dans le futur, mais reflète pleinement l'ADN de Citroën, qui exprime l'audace et la créativité depuis plus d'un siècle, avec son histoire jalonnée de modèles iconiques capables de représenter les rêves de générations entières.

D'où le coup de foudre entre Citroën Ami et Massimo Alba, designer indépendant, qui, en personnalisant son Ami,

étend pour la première fois son style au monde de la mobilité, rapprochant Ami de l'univers de ses collections de vêtements, fait de poésie et d'un luxe invisible intemporel. Un projet sentimental dicté par la rencontre et la curiosité mutuelle qui aboutit à la création d'un objet exclusif.

Dans l'unique « Ami by Massimo Alba », le design d'Ami est sublimé par le flair créatif du designer, animé par le désir de le transformer en un « monolithe » sculptural. La carrosserie est réinterprétée dans une couleur noire mat élégante et discrète, qui souligne les volumes géométriques d'Ami, lui donnant un caractère urbain, en ligne avec le style contemporain de Massimo Alba, de manière légère, colorée, amusante et unique.

En contraste frappant avec la carrosserie, bien visible en orange, certains éléments de personnalisation ressortent comme la signature du designer, positionnée au centre à l'arrière, et la phrase « perfect is boring », affichée sur les deux

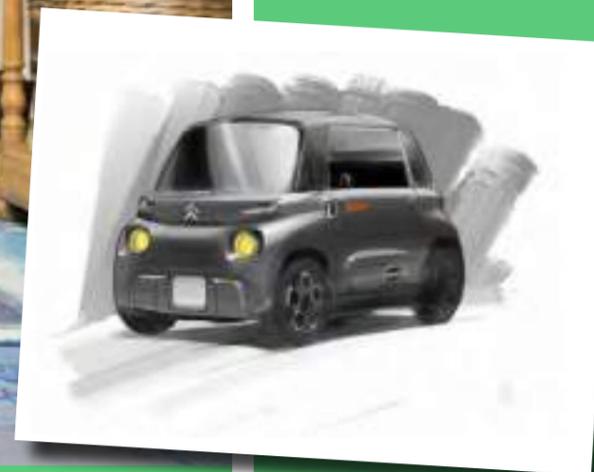
portes, et qui représente la pensée du designer sur la possibilité pour chacun d'exprimer librement son identité.

L'instinct de Massimo Alba pour se rapprocher d'Ami découle aussi d'un

souvenir profondément lié à son enfance, un rêve récurrent qui devient aujourd'hui réalité. Une couleur jaune intense se retrouve dans la personnalisation des phares à LED, une référence claire à certains modèles de voitures notamment françaises, qui sont restés gravés dans la mémoire du designer.

“ Notre mémoire, a déclaré Gabriel García Márquez, enlève les moments amers de leur place et les peint d'une autre couleur, pour revenir les placer là où ils ne font plus mal. C'est, à sa manière, une forme de douce imperfection, celle des souvenirs. L'imperfection m'a toujours fasciné. Les moments qui resteront avec nous pour toujours surviennent de manières très différentes. Il y a des moments où nous le voyons immédiatement, nous le sentons sur notre peau - le premier baiser, la première fois que nous nous sommes assis au volant d'une voiture. D'autres fois, on découvre au fil du temps - des années, des décennies plus tard - qu'une image, un parfum, une chanson nous sont restés. Comment continuer à avoir le même rêve. Un des rêves récurrents liés à mon enfance est la Citroën Ami 6 bleu clair - elles avaient toutes des couleurs impossibles : bronze, vanille, vert acide. Les couleurs sont importantes pour moi, elles sont en quelque sorte ma vie - le métier que j'ai choisi de faire, le directeur artistique, est fait de couleurs. J'imaginai un Ami noir mat, symétrique, un petit vaisseau spatial qui pourrait m'emmener sur la lune, comme dans le livre de Jules Verne qui me faisait rêver enfant, que je lisais à mon fils dès qu'il était assez grand, un voyage dans la lune sur cette petite Ami très différente de celle de mes souvenirs mais avec les mêmes phares jaunes, les phares jaunes historiques des voitures françaises. La France que je ressens en moi est faite d'émotions, et ces voitures différentes de toutes les autres m'ont appris depuis que je suis enfant qu'on peut faire les choses différemment des autres, que les règles ne s'appliquent que si on accepte de les faire s'appliquer à toi aussi. Et cette perfection réside dans l'œil du spectateur. ”

Massimo Alba,
directeur créatif de Massimo Alba



Citroën lance Génération AMI pour apprendre la mobilité durable en Italie

Objet de micro-mobilité unique, original et anticonformiste, Citroën Ami a créé une véritable révolution dans le secteur et représente une réponse innovante aux enjeux de la mobilité urbaine.



Depuis son lancement en Italie, Ami s'est vendu à plus de 4000 exemplaires. Il devient le leader sur son segment.

“ Nous croyons fermement à ce projet car nous pensons qu'une formation adaptée aux enjeux de durabilité environnementale est essentielle pour donner aux nouvelles générations les outils nécessaires pour devenir de futurs automobilistes informés et responsables. AMI est l'objet idéal pour cette initiative car elle représente la solution facile, moderne et non conformiste pour une mobilité sans émission, même pour les plus jeunes, âgés de 14 ans et plus ”

Alessandro Musumeci,
Directeur Marketing de
Citroën Italie

En Italie, où le lancement commercial a eu lieu il y a moins d'un an, Citroën Ami continue de rencontrer un grand succès auprès du public. Après d'excellents résultats obtenus fin 2021, l'année de son lancement en Italie, avec plus de 4 000 commandes et un leadership sur son segment, la Citroën Ami confirme l'extraordinaire appréciation reçue du public au cours des deux premiers mois de 2022 italien et confirme son lea-

dership sur le marché des quadricycles électriques, avec une part de 75% sur les deux premiers mois de l'année.

Le projet éducatif GénérationAMI destiné aux élèves du secondaire

En Italie, la Citroën Ami est la protagoniste d'un projet éducatif très important, destiné aux élèves du secondaire, sur la mobilité électrique et la durabilité environnementale. Il s'agit de la nouvelle campagne pédagogique « GénérationAMI - une école de la mobilité électrique », parrainée par le Ministère de la Transition Ecologique et en ligne

avec les objectifs de l'Agenda 2030 des Nations Unies sur le développement durable, fortement souhaité par Citroën Italie pour être proche des nouvelles générations.

Citroën Italie a décidé de développer « GénérationAMI - une école de la mobilité électrique » parce qu'elle partage le principe de la sensibilisation des jeunes sur des questions extrêmement actuelles et importantes telles que la durabilité environnementale. Gérée et développée en collaboration avec NEWAYS, www.neways.it, une entreprise de communication et de projets éducatifs, l'initiative implique 700 classes et plus de 17 000 étudiants dans tout le pays.

Le projet pédagogique est développé dans les lycées de deux manières :

Kit pédagogique numérique pour sensibiliser au développement durable

la première consiste en l'envoi à toutes les classes participantes d'un kit pédagogique numérique dont l'objectif est de sensibiliser les jeunes à des sujets d'actualité comme le développement durable, l'environnement, la mobilité électrique. et qualité de vie. Les enjeux abordés dans le kit et soutenus par Citroën s'inscrivent dans les Objectifs de développement durable de l'Agenda 2030 et notamment l'Objectif 7 « Énergie propre et accessible » et l'Objec-

tif 11 « Villes et Communautés durables ».

Concrètement, les fiches pédagogiques mettent en lumière, entre autres sujets, les problèmes actuels de congestion du trafic dans les centres urbains et la pollution qui en découle, puis proposent une solution, à savoir la mobilité électrique à zéro émission au bénéfice de l'environnement. santé et confort de conduite.

À l'intérieur du kit se trouve également un questionnaire final, grâce auquel les étudiants peuvent tester leur apprentissage sur le contenu du projet et recevoir un certificat de participation qui donne droit à l'obtention de crédits de formation. L'élaboration de ce questionnaire permet également aux étudiants de participer au Concours du Prix GénérationAMI qui offre un prêt gratuit de 6 mois de Citroën Ami pour 1 gagnant tiré au sort parmi tous les participants, ayant répondu correctement aux questions et un bon d'achat de 500 € pour l'achat de prix technologiques pour l'école du gagnant.

Enfin, deuxième partie de ce projet pédagogique, une tournée de

10 sessions de formation dans 10 écoles différentes participant à l'initiative sera organisée pour approfondir les secrets de la conduite électrique avec des élèves, avec la possibilité d'effectuer des essais routiers à bord d'Ami, accompagnés de chauffeurs professionnels directement dans la cour ou parking de l'institut.

Les enseignants, les élèves et les parents peuvent toujours se tenir au courant et en savoir plus sur le projet en visitant le site Web www.generationami.it



Un projet tourné vers la jeunesse italienne.

Citroën, élue marque préférée des professionnels au Portugal

Décidément, Citroën entame 2022 sur les chapeaux de roues pour sa gamme utilitaires. Après d'excellents résultats en Espagne et Ukraine où elle se classe en première place des ventes en 2021, Citroën est élue marque préférée des professionnels au Portugal.

Citroën a ainsi été mise à l'honneur lors de la 8e édition de l'élection « Choix Professionnels », une initiative de ConsumerChoice – Centre d'évaluation de la satisfaction des consommateurs, le plus grand système d'évaluation de marque au Portugal, basé sur les « Choix du consommateur ». Après évaluation par un large éventail de pro-

fessionnels de l'industrie - le Choix des Professionnels se concentre sur la catégorie Véhicules Utilitaires - Citroën a obtenu un score de satisfaction globale de 87,14 % et a été élue meilleure parmi les marques en compétition, remportant le prix « Marque n°1 » dans le label Choix des Professionnels.

En étant élue marque qui satisfait le plus les clients professionnels, Citroën a été classée parmi les 152 meilleures marques en 2022, dans l'évaluation des clients qui ont noté 936 marques dans plus de 100 catégories.

Consciente de l'évolution des besoins des clients, Citroën fait constamment évoluer ses produits et services pour mieux s'adapter aux besoins des consommateurs. Avec cette élection, elle renforce son statut de marque de référence auprès des clients professionnels portugais, s'imposant dans un groupe où elle rivalisait avec neuf autres marques sur le marché des véhicules utilitaires, toutes évaluées par un groupe de 174 professionnels du secteur, utilisateurs et responsables ou coresponsables des décisions d'achat et/ou du choix des véhicules à usage professionnel.

Cette distinction souligne le suc-

cès de Citroën au Portugal, marque qui dispose d'une gamme de plus en plus complète et adaptée à la réalité actuelle des clients, intégrant dans sa gamme de véhicules professionnels, à la fois des propositions thermiques (Berlingo, Jumpy et Jumper) et des versions électriques (AMI Cargo, ë-Berlingo, ë-Jumpy et ë-Jumper) qui font partie de la stratégie d'électrification de la marque. Associée au produit, c'est toute l'expérience globale des services et des solutions que Citroën propose à ses clients professionnels, et qui ont également été soulignées par les évaluateurs. Le « Choix Professionnel » fait partie du système d'évalua-

Le solide résultat
global de
87,14 %

que Citroën a obtenu dans cette édition du « Choix des Professionnels » résulte de la combinaison des appréciations portées sur deux critères complémentaires :

Satisfaction, 86,99 %, après analyse de 10 attributs d'évaluation. C'était la marque la plus notée dans 7 d'entre elles, avec des notes élevées, allant de 8,40 à 8,93 points (maximum de 10 points par attribut). Ses trois meilleurs records étaient en Qualité des services fournis (8,93 points), Crédibilité et confiance dans la marque (8,84 points) et Respect des délais (8,80 points).

Recommandation
Citroën a enregistré un score élevé de **87,70 %**

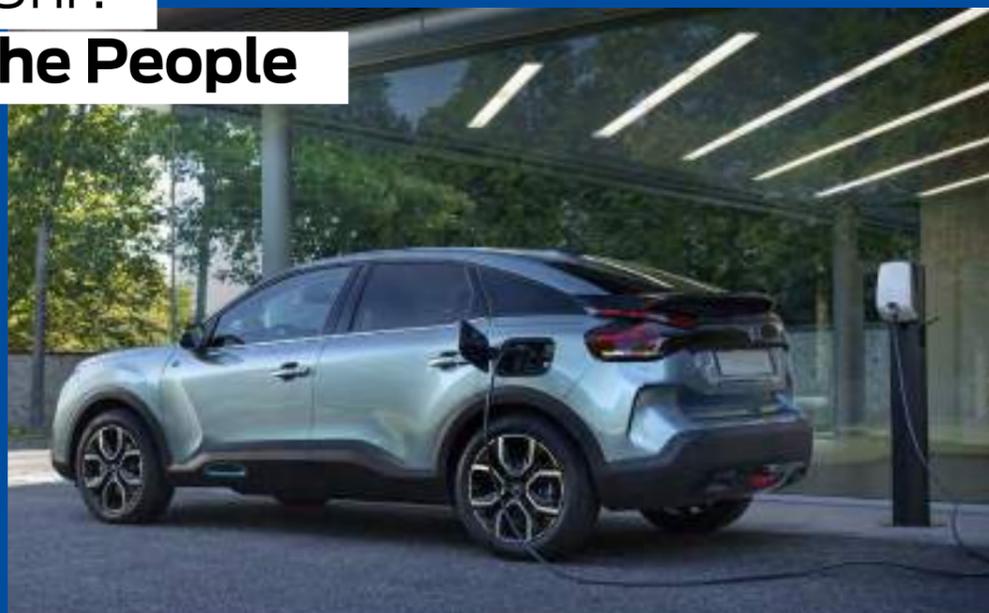
tion de marque n°1 au Portugal « Choix du consommateur », un processus dans lequel les clients évaluent chaque année plus de 900 marques, réparties en plus de 100 catégories. C'est le système d'évaluation du niveau de satisfaction et d'acceptabilité des marques, à travers l'évaluation de leurs produits et services, avec la garantie qu'ils sont toujours évalués par des professionnels ayant une expérience de consommation actuelle et conformément à leurs critères spécifiques de satisfaction. Le « Choix des Professionnels » vise à faire connaître les marques qui satisfont le plus les clients professionnels, en les aidant à faire un achat éclairé.

Citroën lance
sa nouvelle philosophie
de marque au
Royaume-Uni :
Power to the People

Citroën dévoile, au Royaume-Uni, une nouvelle philosophie de marque qui réaffirme son engagement à rendre la mobilité électrifiée accessible à tous. Intitulée «Power to the People», la nouvelle approche met en lumière la gamme toujours croissante de modèles Citroën électrifiés disponibles pour les consommateurs au Royaume-Uni. La gamme actuelle de la marque se compose déjà de neuf véhicules électrifiés, qui devrait se développer conformément à sa stratégie visant à proposer des variantes électrifiées sur l'ensemble de sa gamme de modèles d'ici 2025.

En 2021, Citroën est devenue l'une des rares marques à pouvoir proposer une variante 100% électrique sur l'ensemble de sa gamme utilitaire, composée du ë-Berlingo Van, du ë-Jumpy et du grand ë-Jumper, bientôt rejoint par la petite dernière avec le lancement prochain de My AMI Cargo conçue comme une solution de livraison « du dernier kilomètre » dans les zones urbaines, avec une charge utile allant jusqu'à 140 kg et une capacité de charge maximale de 400 litres.

Sur les voitures particulières, la gamme Citroën comprend la ë-C4 qui propose une autonomie de 357 Km (WLTP) ainsi que les Berlingo et Spacetourer. La



gamme électrique de Citroën comprendra bientôt AMI dont l'arrivée au Royaume-Uni est imminente. Enfin, en plus des véhicules 100 % électriques, Citroën propose également des versions hybrides rechargeables de C5 Aircross et C5 X, le nouveau modèle phare de Citroën. Idéaux pour les flottes et les utilisateurs professionnels, ces deux PHEV combinent un moteur à essence PureTech 180 efficace de 1,6 litre avec un moteur électrique de 80 kW, ce qui signifie qu'ils peuvent parcourir jusqu'à 55 km uniquement à l'énergie électrique (WLTP). Citroën avance vers les voitures électrique et, peu à peu, laisse filer des indices sur le futur puisque la marque est engagée dans une volonté de rendre le véhicule électrique accessible, dans la droite ligne d'André Citroën qui voulait rendre la voiture accessible. Cette nouvelle stratégie connaîtra son apogée avec la future ë-C3.

“ Notre gamme existante de neuf modèles électrifiés répond déjà à un large éventail de besoins et est la preuve que les véhicules électriques sont une option pratique, que ce soit pour l'école ou pour gérer votre entreprise. Surtout, nos produits sont abordables, garantissant que chacun peut profiter des avantages de la conduite d'un véhicule électrique. Nous sommes convaincus que nous proposons « tous les types d'électricité pour tous les types de personnes », c'est pourquoi nous avons introduit notre nouvelle philosophie d'électrification : Power to the People ! ”

Eurig Druce, directeur général de Citroën au Royaume-Uni

Optez pour
une **communication**
innovante
impactante
& **RSE**



Grandes
dimensions



Système
fixation

Message
facilement
échangeable

Profitez de notre offre **-10%**

Code Promo
«Passionnément Citroën»

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

Commandes et informations :

www.affichagevisuel.fr

04 78 28 04 90

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



Xcite
EVENT

DOSSIER
Spécial

C5-X
Enfin
à l'essai





**Un concept
Osé
mais
pertinent**

Après une période SUV qui a vu la naissance des C3 Aircross et C5 Aircross, Citroën se penche sur ses berlines avec le renouvellement des C4 et C5. La dernière génération de C4 avait donné le « la »

des nouvelles berlines, la C5 X enfonce le clou. Celle-ci se veut une réponse au segment D en proposant une berline aux forts accents de break teintée de SUV.



Le segment des berlines routières est en perdition avec des marques généralistes qui l'abandonnent, préférant se tourner vers les SUV et laissant les marques Premium seuls maîtres en leur royaume. Pourtant, la berline routière est encore

un vecteur d'image et, surtout, un gros potentiel en Chine qui impose de proposer une telle offre. Citroën s'y colle avec C5 X mais elle le fait à sa manière, forcément personnelle où l'audace et la surprise sont au rendez vous.



Un style extérieur nouveau

Voir C5 X dans la rue permet de comprendre le concept proposé par la marque, la force de ses lignes et ses proportions différentes.

Citroën à 100%



Profil

La C5 X offre donc un profil différent qui la rapproche des berlines grâce à son hayon incliné et des breaks par sa troisième vitre latérale longue. Au final, de profil, la dernière Citroën donne parfois l'expression d'un break de chasse à l'allure racée et élégante.

Reposant sur de grandes roues de 72 cm, chaussées de jantes de 19 pouces, la C5 X offre une garde au sol surélevée mais parvient à limiter sa hauteur à 1m485. Un gros travail aérodynamique a été effectué et qui se voit avec le large becquet ou encore sur les entourages de roues plats qui permettent de mieux guider l'air autour de la voiture. Longue de 4m805, la C5 X dispose d'un long empattement, gage d'une excellente habitabilité, mais inhabituel pour une Citroën classique puisque le porte-à-faux arrière est important, seule possibilité pour offrir une capacité de chargement importante.



Citroën a apporté un soin tout particulier à la vitre de custode en la dotant de lignes chromées qui descendent en se rétrécissant pour dessiner une vitre plus typée berline, les équipes ont poussé le détail jusqu'à reprendre ce motif dans la partie inférieure des feux arrière.



A l'avant

la grande Citroën reprend la nouvelle signature visuelle de la marque, inaugurée par la C4, qui voit les chevrons s'étirer jusqu'aux projecteurs pour se séparer et former un Y. Sur C5 X, cette nouvelle signature permet d'élargir la face avant tout en englobant les projecteurs, constitués de 3 blocs led, sous lesquels un cache noir existe, cache qui renferme les technologies d'aides à la conduite, actuelles et futures. Si la C4 était tranchante dans ses lignes, surtout en comparaison avec les C3 et C5 Aircross, la nouvelle C5 X se situe entre les deux avec une ligne simple et des galbes généreux, mêlés de quelques traits marquant comme pour les phares et les feux arrière dont leur partie supérieure est très étirée. Porte-étendard de la marque, nous aurions aimé que C5 X dispose de projecteurs matrix led qui se justifient sur une voiture dépassant les 50 000€ sur les finitions les plus hautes en motorisation hybride. Non pas que l'éclairage soit défaillant, loin de là, mais le statut de cette C5 X aurait mérité des projecteurs Matrix led, ne serait-ce que pour l'image.



Variable selon l'angle de vue



Berline et break, la C5 X offre une ligne qui évolue selon l'angle de vue, vous aurez tantôt un pur break, tantôt une pure berline en changeant l'axe par lequel vous la regardez. C'est une

des forces de C5 X, celle d'offrir une personnalité différente selon que vous la regardez de devant, de profil ou de derrière. Il faut passer du temps pour découvrir des détails subtils,

les lignes douces mais musclées à l'image de ses magnifiques épaules avant et arrière qui donnent une allure dynamique à C5 X.

Arrière

L'arrière justement est la partie qui surprend le plus puisque c'est ici que les équipes de Citroën ont dû conjuguer entre les attendus des breaks tout en offrant une silhouette proche des berlines. Cela se traduit par un hayon s'ouvrant large et descendant bas, un volume important pour offrir une capacité de chargement digne des breaks (515 litres pour les versions thermiques, 485 sur les versions hybrides). Pour gommer cet effet sac à dos, les designers de Citroën ont étiré les feux arrière avec une partie supérieure s'enfonçant loin dans l'aile et une partie inférieure qui la rejoint sur le hayon pour former le Y, désormais chère à la marque.



Le large pare-choc est constitué de plastique brut digne des SUV remontant jusqu'à la base du hayon, avec le risque qu'il soit rapidement rayé. Contrainte aérodynamique oblige, un large becquet est posé à la base de la lunette arrière, il permet à C5 X d'offrir un très bon CX lui permettant d'être économe en carburant, le large becquet fait miroir à un large spoiler sur le haut de la lunette arrière qui, lui, n'est là que pour le style



Un intérieur plus sage mais très soigné

L'écran d'info-divertissement, quant à lui, s'étire sur 10 à 12 pouces selon le degré de finition, il se montre très réactif avec un système multimédia enfin à la hauteur complété par une commande vocale « Hello Citroën » très bien faite, malgré quelques lenteurs, qui permet de demander tous un tas d'informations comme un itinéraire, le réglage de la température, la météo extérieure, le réglage des stations radio voire même des blagues...



Si la C5 X est exubérante à l'extérieur, elle se dote d'un intérieur plutôt sage et dans la droite ligne de la dernière C4, on sent que Citroën veut faire une cohérence de gamme.

On retrouve donc une planche de bord très fine, qui libère beaucoup d'espace pour les passagers avant, avec un placement identique des différents éléments avec C4. Ainsi, le conducteur fait face à un combiné d'instrumentation de sept pouces qui, cependant, est très lisible et fort bien complété par une vision tête haute projetée directement sur le pare-brise et qui affiche les informations sur une diagonale de 21 centimètres ce qui les rend donc très visible et favorise le confort de conduite.

La planche de bord se dote de matériaux de très bonne qualité avec un plastique moussé sur la coiffe, un bandeau en face des passagers en matière souple avec des motifs à chevrons très travaillé. L'ensemble donne une ambiance unique à cet habitacle plutôt sombre mais relevé de couleurs claires sur la planche de bord ou le haut des dossiers de sièges. La console centrale se révèle assez haute et épurée

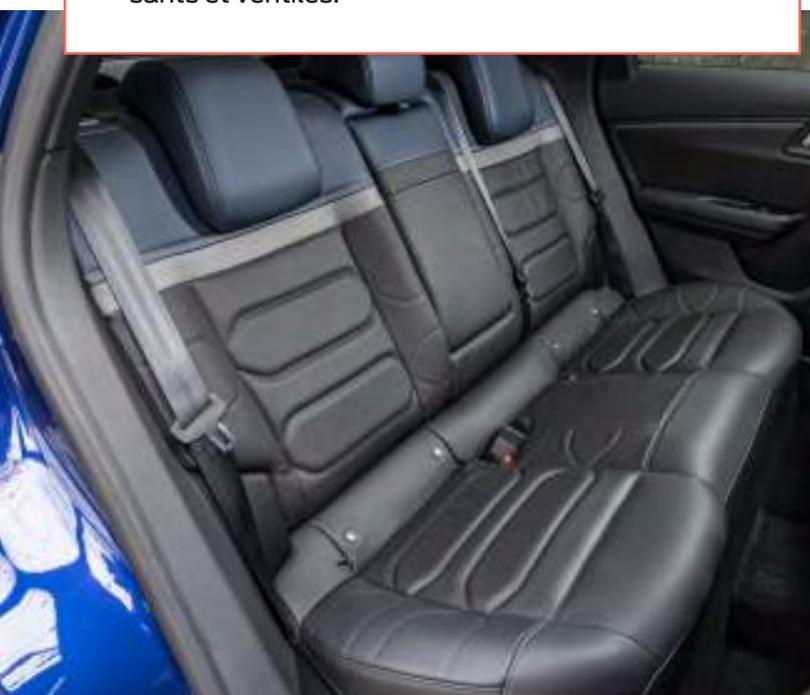
avec la commande de boîte à-Toggle et celle des modes de conduite puis un rangement pour smartphones comprenant une recharge par induction qui peut être fermée par un volet. Enfin, deux porte-gobelets complètent la console. Cette dernière se pare de laque piano noir qui, à la différence de C4, est ici plus subtile et permettra un nettoyage plus facile.



Les sièges pièce maîtresse du confort

On ne pourrait pas parler de l'habitacle sans évoquer sa pièce maîtresse : les sièges. Depuis le programme Advanced Comfort, Citroën redonne à ses intérieurs des sièges moelleux dotés de mousses différentes dont une d'accueil très souple tout en permettant une très bonne assise et un maintien latéral suffisant et efficace. Équipés de cuir perforé sur cette finition Shine Pack, les sièges offrent un confort royal d'autant plus qu'ils sont, sur cette finition, chauffants, massants et ventilés.

Bénéficiant d'un long empattement, la Citroën C5 X dispose, logiquement, d'une excellente habitabilité à l'arrière et propose une banquette très accueillante proposant les mêmes mousses que les sièges avant et, donc, le même confort. Elle est rabattable 2/3-1/3 grâce à des tirettes situées dans le coffre et dégage un espace de chargement plat. La banquette de C5 X révèle deux places très généreuses et une troisième place centrale qui est loin d'être une punition grâce à un tunnel central peu présent. Cette troisième place renferme un accoudoir rabattable qui comprend deux portes go-belets ainsi qu'une trappe à skis. Enfin, pour finir avec le tour de l'habitacle, le coffre de C5 X, en raison de son concept mi-berline mi-break, est très vaste. Il propose un double fonds ainsi que des rails très qualitatifs, qui permettent de faire glisser les bagages entre autres. Citroën a eu la bonne idée de mettre un cache bagages souple qui dégage un vaste espace de chargement puisqu'il est accroché au hayon. Ce dernier s'ouvre et se ferme électriquement avec une ouverture au pied. Le coffre s'avère bien carré et propose un seuil de chargement bas.



CONCLUSION

Avec C5 X, Citroën poursuit le renouveau de ses berlines engagé avec C4 et explore des voies différentes pour proposer une nouvelle synthèse dans un segment compliqué pour les constructeurs généralistes. Comme toute Citroën, la C5 X mérite qu'on y fasse attention et qu'on la voit en vrai pour apprécier l'immense travail que les équipes de Citroën ont effectué. Au delà du concept et du style, C5 X propose un habitacle très soigné aux détails fous où chacun s'amusera à trouver où Citroën a caché des chevrons. Tout le monde appréciera le confort royal que procure C5 X qui est une vraie invitation au voyage vous permettant d'enchaîner les kilomètres sans ressentir de fatigue.

Douceur exquise



Un an après sa présentation, Citroën fait tester celle qui succède à nombre de légendes dans son histoire et qui, en bonne Citroën, étonne et détonne dans un segment en déclin. Mais Citroën ne redoute pas les défis et s'est donné les moyens de réussir en se basant sur la version la plus récente de la plateforme EMP2, en embarquant les toutes dernières technolo-

gies du groupe Stellantis et en misant sur des moteurs essence et hybride qui devrait représenter le gros des ventes. Cette version hybride a le privilège de recevoir, en exclusivité sur cette motorisation et avec toutes les finitions disponibles, les suspensions Advanced Comfort pilotées gage d'un confort que Citroën promet comme ultime. Contact !

Une C5 X très docile en ville

Citroën renouvelle
la berline haut de
gamme entre SUV
et break



Si la ville peut ne pas paraître comme un terrain de jeu idéal pour une grande routière comme la C5 X, plutôt conçue pour enchaîner les kilomètres de ruban autoroutier, c'est une erreur de penser que la nouvelle grande Citroën ne peut pas s'y sentir à son aise. En effet, forte de plusieurs atouts non négligeables, la nouvelle C5 X, dans cette version hybride 225 chevaux, est plutôt bien armée pour évoluer en ville avec facilité, sérénité, douceur et confort royal. Longue et large, la C5 X n'a pas les dimensions d'une citadine et pourrait apparaître comme un éléphant dans un magasin de porcelaine mais, très étonnement, malgré cela, la nouvelle grande Citroën se révèle extrêmement docile en ville et parfaitement adaptée à la circulation urbaine.

Grâce à sa surface vitrée à 360°, la C5 X permet d'avoir une visibilité périphérique excellente qui permet de bien appréhender l'environnement et de voir les multiples dangers. La troisième glace latérale est très grande et offre une excellente visibilité ce qui se révèle très appréciable notamment dans les manœuvres. Grande à l'extérieur, la C5 X, ici dotée du toit vitré, offre une vue imprenable sur la ville grâce à sa surface vitrée qui, malgré les apparences, se révèle plus généreuse qu'escompté et qui fait entrer la lumière dans l'habitacle.

Si la nouvelle grande Citroën se révèle étonnante en ville, c'est aussi grâce à sa direction, ultra douce, qui rend les manœuvres extrêmement faciles d'autant plus que le rayon de braquage est bon et que la C5 X peut compter sur ses aides à la conduite pour permettre de se garer sans aucune difficulté, même si l'espace est restreint. En effet, les quatre caméras HD restituent une image très précise de l'environnement et, combiné aux radars de recul, se révèle très pratique pour garer la nouvelle grande Citroën qui, ici, se fait presque plus petite qu'elle n'est en réalité. A noter que la caméra arrière peut être nettoyée par l'écran tactile, ce qui se révèle très utile lorsque la voiture est sale et d'autant plus précieux puisque, comme

pour la C4, la C5 X n'est pas équipée d'essuie glace arrière. C'est bien dommage car la lunette est plutôt grande, qu'elle offre une belle visibilité sur l'arrière mais elle n'a aucun moyen d'être nettoyée, c'est un vrai regret car, si la caméra arrière est très utile, avoir une lunette propre est également important, surtout sur une voiture facturée plus de 50 000€.

Alors que le C5 Aircross génère quelques difficultés pour bien appréhender ses dimensions, la C5 X est parfaite à ce sujet puisqu'elle permet de bien prendre en compte ses dimensions, ce malgré son grand capot. C'est très utile en ville et cela contribue, avec les quatre caméras haute définition, sa visibilité parfaite et sa très bonne maniabilité, à donner d'étonnantes aptitudes à évoluer dans la circulation urbaine à cette nouvelle C5 X.

Évoluer en ville c'est aussi permettre de tirer profit de la motorisation hybride avec la possibilité de profiter du mode 100 % électrique et, surtout, de sélectionner le mode Electric du système hybride qui garantit un déplacement 100 % électrique mais surtout un mode ultra-confort pour les suspensions.

En effet, les réglages des suspensions pilotées sont corrélés aux modes hybrides et la sélection du mode Electric engendre la sélection du mode ultra-confort qui joue, au-delà des suspensions, sur le ressenti de la direction. La C5 X offre quatre modes de conduite : Electric, confort, hybride et sport, ce dernier aurait d'ailleurs mérité d'être appelé dynamique tant la C5 X n'est pas une sportive. Les modes electric et confort seront donc à privilégier en ville, ce qui est un plus tant, sur ces réglages, la C5 X offre un confort de tout premier ordre. Sur le mode de conduite Electric, la C5 X efface les irrégularités de la route, survole les grandes ondulations avec beaucoup de douceur avec ce délicieux effet ouaté des anciennes Citroën hydrauliques. Cependant, sur certaines franches saillies de la route, la C5 X peut les faire ressentir, notamment à l'arrière même si le niveau général est juste incroyable



L'écran numérique regroupe les infos minimales devant le conducteur. Il peut être secondé par un écran tête haute. L'interface tactile est de dernière génération, beaucoup plus réactif en fin.



La sensation qui émane de la C5 X est, donc, une grande douceur générale amplifiée par le mode Electric qui permet d'évoluer sur le seul moteur électrique, bien suffisant pour atteindre les vitesses réglementaires sans trop appuyer sur l'accélérateur. Ici, la C5 X hybride fait étalage de ses talents grâce à son silence de fonctionnement accru par les vitres latérales avant et arrière feuilletées qui isolent l'habitacle des bruits extérieurs. Avec ce mode Electric, et à condition de recharger la voiture quotidiennement chez soi pour ceux qui en ont la possibilité, il est donc totalement possible d'évoluer en ville sans consommer un centilitre d'essence. La C5 X, globalement économe, offre une bonne quarantaine de kilomètres en 100 % électrique, selon les températures extérieures. Mais en conduite adaptée avec une bonne gestion des freinages, sans non plus avoir un oeuf sur le pied, la C5 X permet de descendre à des consommations très basses de l'ordre de 15-16 kWh aux 100km. Autonomie qui peut être étendue avec le bouton Brake qui accentue la récupération d'énergie même s'il aurait été préférable de pouvoir gérer cette récupération via les palettes derrière le volant, à l'image des dernières Hyundai-Kia. Ici, les palettes servent à changer les vitesses, ce qui est incongru sur un véhicule hybride où, hors utilisation du moteur thermique, il n'y a pas de rapports à passer...

A noter que dans ce monde de douceur que permet C5 X, les aides à la conduite peuvent, brusquement, interrompre cette quiétude avec une alerte très perturbant et surprenant. La technologie est géniale mais aussi très bête et, parfois, elle voit une voiture de trop près alors que la route tourne, ce qui donne droit à des interventions, parfois intempestives et surprenantes qui peuvent paraître presque brutale tant l'habitacle semble isolé du monde extérieur. Silence, confort et douceur

concourent à faire de cette C5 X une vraie bulle protectrice qui isole des bruits extérieurs. C'est vrai pour toutes les Citroën récentes depuis le programme Advanced Comfort, c'est donc évident que ce soit sur cette C5 X, nouveau porte-étendard de la gamme, mais elle le porte à son paroxysme. Les vitres latérales feuilletées atténuent les bruits de la ville, le confort général efface les irrégularités de la ville en faisant passer des pavés pour des sections autoroutières et la douceur du mode de déplacement électrique créent une vraie bulle qui rend les déplacements en ville appréciables où l'on se prend à rouler cool et profitez de la sérénité que procure C5 X tout en observant la ville et son lots de bruits, de vitesse avec un plaisir certain. Sur routes nationales et départementales Sur routes départementales et nationales, la nouvelle C5 X peut conjuguer la souplesse de la conduite électrique et le confort exceptionnel pour offrir des prestations absolument remarquables.

En mode 100 % électrique,
la C5-X parcourt
une quarantaine de km



En effet, la C5 X brille sur les petites routes départementales où elle passe de virage en virage en évitant les trop grands mouvements de caisse. Grâce à sa suspension pilotée, de série sur toutes les versions hybrides, la nouvelle grande Citroën parvient à contenir le roulis, bien mieux qu'une C4 par exemple. Alors, la C5 X hybride n'est pas une sportive et ne vire pas à plat, comme feu la Xantia activa, mais la suspension active de la grande Citroën lui permet d'être bien posée au sol, bien aidée par le poids supplémentaire de cette version hybride. Pour amplifier le phénomène, et s'amuser davantage au volant, Citroën permet de choisir entre différents modes de conduite. Si les modes Electric et Confort sont à privilégier en ville, les modes Hybride et Sport ont davantage leur place sur les routes ou autoroutes. Curseur placé sur le mode Sport, les suspensions se raffermissent, la direction

se durcit et les deux moteurs se mettent en route ce qui transfigurent le comportement de la voiture. Sur ce mode Sport, la C5 X offre des reprises canon en parvenant à limiter le double effet kiss cool ressenti sur les précédentes hybrides. En effet, lorsque l'on appuie fort sur l'accélérateur, mode Sport enclenché, le moteur électrique part immédiatement tandis que le moteur essence monte dans les tours pour délivrer sa puissance, ce qui peut créer un décalage et une sensation de double accélération. Ici, sur la C5 X, ce décalage est très bien géré ce qui lui permet d'offrir des performances très respectables et d'avoir un vrai plaisir à son volant d'autant plus, qu'avec le mode Sport enclenché, la C5 X se montre vive, limitant ses mouvements de caisse sans, pour autant, devenir inconfortable. Saisissant !

Néanmoins, le mode Sport fait regretter que le réglage des suspensions soit corrélé aux différentes modes de conduite. Car le moteur électrique est si coupleux qu'il est à même d'offrir des performances plus qu'honnêtes sur de petites routes départementales où le plaisir de conduite est davantage lié au profil de la route et aux reprises qu'à la vitesse à proprement parler. Il eut été préférable de pouvoir choisir le mode Sport (ou plutôt Dynamique) indépendamment du mode de conduite, c'est assez incompréhensible que Citroën ne permette pas de pouvoir opter pour des suspensions et une direction plus ferme sans pouvoir se mouvoir qu'avec le moteur électrique qui, pourtant, assure des reprises bien suffisantes pour s'amuser sur ce genre de petites routes.

pour un niveau de sécurité de haut vol. La puissance cumulée des deux moteurs assure des performances de premier ordre malgré le poids supérieur à 1 700 kg de cette version hybride. La combinaison du moteur électrique et du thermique est excellente avec des moteurs qui se complètent à merveille, le moteur électrique reprenant à basse vitesse puis passe le relais au moteur thermique de façon totalement transparente pour le conducteur, la seule information visible pour se repérer sur le mode de déplacement est le passage des informations en couleur bleue lorsque le moteur électrique anime la voiture. Il y a donc de quoi se faire plaisir au volant de la Citroën C5 X sur les petites routes départementales, elle qui offre des performances au top grâce à sa motorisation hybride mais, surtout,

aux bienfaits de la suspension pilotée qui, sur le mode Sport, modifie les réglages pour offrir une direction bien plus consistante

tionales où la C5 X fait étalage de ses meilleures qualités pour offrir un moment de pur plaisir automobile où le confort est sans pareil avec une voiture qui vous isole des soubresauts de la route tout comme des bruits extérieurs grâce à son vitrage feuilleté, le tout dans la plus pure douceur grâce à sa motorisation hybride où la transition entre les moteurs électriques et thermiques est imperceptible. De plus, sur ce type de routes, l'efficacité de la C5 X est à son paroxysme avec une consommation réduite tant en thermique qu'en électrique. La nouvelle Citroën entre dans la cour des grandes puisque, sur ces routes nationales, elle se révèle si impressionnante qu'on aurait envie de rouler, encore et toujours.

Sur autoroutes



Avec le mode Sport, la C5 X fait montre d'un comportement routier tout à fait satisfaisant, acceptant d'enchaîner les successions de virages plus ou moins rapides avec peu de mouvements de caisse, le tout dans un excellent confort. La nouvelle grande Citroën est digne de ses prédécesseurs en offrant un comportement routier royal quelque soit la qualité de la chaussée ou les effets de la météo puisque la C5 X se montre toujours imperturbable assurant une parfaite stabilité

que sur les autres modes et une suspension raffermissée avec un compromis confort tenue de route aux petits oignons. Bien entendu, la C5 X n'a pas l'âme, ni la prétention, d'être une sportive et ce mode Sport doit davantage être perçue comme un mode dynamique car la vraie nature de C5 X, c'est sur les nationales qu'elle se fait jour.

En effet, c'est sur les routes na-

Premier constat : le confort si attendu mais si étonnant à la fois. Attendu car depuis le programme Advanced Comfort, les dernières Citroën se montrent incroyablement confortables, il était donc évident que cette C5 X, qui représentent le sommet de la gamme, le soit. Mais le confort se révèle extrêmement étonnant tant les sensations



délivrées par cette C5 X, aux suspensions pilotées sur cette version hybride, sont extrêmement proche des anciennes suspensions hydrauliques qui ont fait la réputation de la marque. Confortable donc, la nouvelle grande Citroën filtre à merveille les petites irrégularités de la route mais, surtout, efface les grandes ondulations avec une grande douceur. Citroën prouve, ici, qu'il est possible de s'approcher de très près des suspensions hydrauliques en procurant, au-delà du seul confort, cet effet ouaté qui lisse la route et rend les trajets à bord si agréables.

Longue de 4,85m, la C5X repose sur un long empattement, gage d'une excellente stabilité, qui lui permet d'enchaîner les kilomètres en offrant une tenue de route imperturbable procurant un fort sentiment de sécurité et de sérénité qui évite toute sensation de fatigue malgré les kilomètres enchaînés. L'excellent confort de suspensions explique cela ainsi que les merveilleux sièges Advanced Comfort, larges, pas trop moelleux mais au soutien parfait qui, sur cette version Shine Pack, peuvent être massants, chauffants et ventilés. Plusieurs formes de massages peuvent être sélectionnées dont on peut régler l'intensité et qui participent réellement à faire de cet habitacle une espèce de cocon protecteur

très agréable d'autant plus que le vitrage feuilleté assure d'un silence monacal à l'intérieur jamais perturbé par des bruits d'air même si les bruits de roulement peuvent se faire entendre. La C5 X, sur cette finition Shine Pack, est dotée de la conduite autonome de niveau 2 qui s'active via le volant et permet de régler la distance minimum avec les voitures de devant. Sur cet essai, le système s'est montré efficace, très progressif et sans à-coups même si la voiture semblait avoir un peu de mal à rester fixe dans sa voie, elle corrigeait, très délicatement mais régulièrement, sa trajectoire mais je pense que le vent assez fort pouvait perturber le système, il faudra le retester dans d'autres occasions. De même, la dernière grande Citroën inaugure le nouveau système multimédia chez Citroën qu'elle transmet via un écran tactile de 12 pouces sur cette finition. L'écran est à portée de mains, réagit rapidement avec une navigation, enfin à la hauteur. Cette dernière peut voir ses informations projetées sur le pare-brise avec une diagonale gigantesque de 21 centimètres et une visibilité parfaite. Comme sur la dernière C4, il faut faire avec un pare-brise assez petit et il ne faudra pas conduire haut sous peine de ne rien voir lorsque les pare-soleils sont descendus.

Le silence remarquable participe au confort royal

Dotée de la motorisation hybride 225 ch, la C5 X de cet essai s'est révélée assez étonnante du point de vue performances. Alors, certes, ce n'est pas une sportive et elle n'en a aucunement la prétention, mais la nouvelle grande Citroën sait se montrer vive lors des accélérations que ce soit avec le moteur électrique ou le moteur thermique, nul besoin d'enclencher le mode sport pour atteindre les 130 km/h sur l'autoroute. Mais c'est surtout au niveau de la consommation que la C5 X est bluffante puisque sur une boucle de 250 km, effectuée sur le mode hybride, la consommation moyenne en est ressortie à 5,4l aux 100km et l'autonomie

électrique, de seulement 30 km chargée à bloc au départ, n'a été complètement utilisée que 30km avant la fin du parcours. Le système fonctionne donc parfaitement, alternant judicieusement la circulation en mode thermique ou électrique sans le moindre ressenti, seule la coloration en bleu des informations de conduite informent du passage en mode électrique.

Au terme de cette partie d'essai sur autoroute, la C5 X confirme tout le bien que l'on attendait d'elle et, notamment, son exceptionnel confort qui est vraiment global que ce soit l'acoustique, avec un silence remarquable,

postural, avec des sièges formidables, et de roulage, avec des suspensions qui ont le don incroyable de nous remémorer le fameux effet ouaté des suspensions hydrauliques, c'est réellement bluffant et même perturbant pour ceux qui ont le grand regret des suspensions hydrauliques de ma C5 de première génération. Mais on ne peut pas réduire la C5 X au seul confort, même s'il est exceptionnel, puisque la dernière Citroën offre une tenue de route imperturbable, une habitabilité généreuse, un style original aux forts partis pris mais qui, en vrai, sur la route, est très efficace.



Conclusion

La C5 X n'a-t-elle que des qualités ? Non, c'est sûr, elle a même quelques défauts qui n'ont rien de rédhibitoire mais qui peuvent interpeller sur une voiture de cette gamme. A commencer par le volet du toit ouvrant qui est manuel et qui aurait mérité, à 50 000 € d'être électrique. De même, si les phares de C5 X offre un éclairage de très bon niveau, ils ne sont pas matrix led, ils se contentent de trois modules leds que l'on retrouve aujourd'hui sur une basique C3 de base. C'est dommage puisqu'à ce prix, des projecteurs matrix leds peuvent aussi faire pencher la balance quand on hésite entre deux véhicules. Et encore une fois, à 50 000 € on est en droit d'attendre un peu plus que de simples projecteurs full led. Mais ces rares fausses notes sont totalement oubliées lorsque la C5 X est en route et vous offre un confort exceptionnel. Au delà de ce confort, le concept de cette nouvelle grande Citroën est intéressant car elle parvient réellement à marier le meilleur de chacun des mondes en se révélant pratique, élégante, habitable, à l'atmosphère chaleureuse, avec des matériaux de qualités et très bien assemblés, aux détails fous. Et si 50 000€ est une somme, la C5 X offre un niveau de prestations, notamment de confort, digne de voitures bien plus chères. La nouvelle grande Citroën mérite donc toute notre attention et, dotée de ses grandes qualités, pourraient répondre aux besoins des clients de berlines, breaks et SUV pour peu que l'audace assumée par Citroën ne rebute pas les yeux, parfois trop raisonnable, des consommateurs.

Confort première classe



La nouvelle Citroën C5 X fait l'impasse sur les motorisations diesel pour opter pour des moteurs essence et hybride rechargeable. Ainsi après quelques jours passés au volant de la version hybride, qui devrait représenter 2/3 des ventes, voici une brève prise en mains de la C5 X dans sa version essence de 180 chevaux.

Mélange des genres

**Citroën renouvelle
la berline haut de
gamme entre SUV
et break**



Aucune différence esthétique entre les versions hybrides ou thermiques à l'exception de la petite pièce placée sur l'aile avant et sous le rétroviseur qui n'est présente que sur les versions hybrides. Même si c'est anecdotique, cette petite pièce fait la jonction visuelle entre les projecteurs avant et les feux arrière et était là dès les premiers sketches avec une vraie signification. Son absence laisse la place à une forme assez incompréhensible dans la pureté des lignes de cette C5 X. Citroën aurait pu la garder et l'utiliser pour indiquer la puissance du moteur, ce n'est qu'un détail mais sur une telle gamme tous les détails sont importants d'autant plus qu'à l'intérieur de réels efforts sur les détails ont été faits.

Pour autant, l'essentiel n'est pas là mais bien derrière le volant de cette motorisation essence 180 pour voir la différence

entre les suspensions pilotées des versions hybrides et cette suspension classique sur les moteurs thermiques. Et la différence est...flagrante surtout à basse vitesse. Là où la C5 X hybride isole réellement de la route, tout en laissant quand même quelques irrégularités se faire sentir, la C5 X thermique fait ressentir ces mêmes irrégularités plus fermement avec moins de souplesse que la suspension pilotée. Entendons nous bien, la C5 X reste extrêmement confortable mais il y a une nette différence entre les deux types de suspensions à l'avantage des suspensions pilotées avec, surtout, la perte de ce délicieux effet ouaté des anciennes hydrauliques. Néanmoins, dès que la vitesse augmente, la C5 X 180 fait montre de ses talents en offrant un confort absolument remarquable et efface les défauts de la route avec une efficacité bluffante.



Les feux en Y très expressifs aussi bien à l'avant qu'à l'arrière permettent une identification immédiate.

Les hanches bien marquées assoient visuellement la C5-X.



Une conduite douce et un silence incroyable



Avec 180 chevaux, on pouvait s'attendre à une C5 X offrant du dynamisme mais le moteur se fait finalement discret alors même que la nouvelle grande Citroën est relativement légère avec moins de 1 500 kg sur la balance. C'est donc avec une grande progressivité que la C5 X se meut, bien qu'il ne faut pas forcer pour atteindre les vitesses réglementaires sur routes nationales ou autoroutes. A l'image d'un Rolls, disons que la puissance est suffisante pour faire face à toutes

les situations sans excès. Disponible en boîte auto uniquement, la C5 X offre un mariage parfait entre le moteur essence 180 et la boîte auto EAT8 puisque la boîte égraine les rapports sans aucune secousse ou à-coups pour offrir une conduite extrêmement douce tout au plus perturbée par le bruit du moteur, certes discret et en bruit de fond, sur les seuls 2-3 rapports puis tout rentre dans l'ordre pour offrir un silence de fonctionnement incroyable, juste perturbés par

quelques bruits de roulement. C'est sur la partie consommation que la C5 X s'avère la plus bluffante car sur un parcours d'une centaine de kilomètres alternant routes départementales, nationales et villes avec moultes relances, parfois dynamiques, la consommation moyenne ressort à 7 litres aux 100 sans rouler à l'économie, ce qui, sur une voiture de cette taille, est une performance remarquable.

Un univers chevronné

Le motif du chevron est omniprésent à l'intérieur : sur les sièges, les coutures, les boutons de climatisation, la boîte automatique, les haut parleurs...mais il reste en filigrane.



Longue, habitable, originale,
**la C5-X signe le retour de
Citroen. Un futur succès ?**



Pour le reste, la nouvelle C5 X reste la berline au look si original et au concept parfait mêlant les avantages des berlines aux capacités des breaks, le tout teinté de SUV qui lui permettent de clairement se différencier dans la circulation. Longue, la C5 X dispose d'un grand empattement favorisant l'habitabilité avec des places arrières très logeables où les passagers, grands comme petits, auront tout l'espace pour être parfaitement à leur aise. A l'avant, le conducteur fait face à une planche de bord fine aux matériaux de qualité à l'assemblage parfait faisant ressentir une belle impression où les très nombreux détails et le soin apporté à l'ensemble offre une atmosphère unique. Grande, la C5 X offre une belle maniabilité en ville bien aidée par sa très bonne visibilité périphérique et les multiples aides à la conduite.

CONCLUSION

Au terme de cette brève prise en main, la C5 X Puretech 180 délivre une excellente prestation faite de confort, de douceur et sobriété, le tout dans une voiture au concept unique à l'habitacle très soigné. Cette version essence 180 est facturée 7 000€ de moins, tombant à 5 000€ (avec le malus de la version thermique et le bonus de l'hybride déduit), soit une différence très importante. Si cette C5 X essence sait se faire silencieuse et douce, en offrant un confort d'excellente facture, elle reste bien en deçà de la version hybride qui offre une réelle douceur de conduite grâce à son moteur électrique, douceur accrue par les suspensions pilotées absolument bluffante.

SEGMENT D

un segment
difficile en Europe

Mais pourquoi Diabolo Citroën retourne sur le segment D ?

Les grandes berlines en Europe sont en difficulté, les généralistes quittent le segment faute de ventes satisfaisantes et seules les marques Premium y restent avec une double offre berline-break où le break récolte près des 2/3 des ventes. Pourquoi Citroën, marque généraliste, cœur de marché, retourne, après 5 ans d'absence, sur un segment que quitte tous ses concurrents ?

Parce que c'est Citroën !!! Serait une bonne réponse mais elle ne peut, évidemment, être la seule. Voici les raisons qui expliquent le retour de Citroën sur ce segment très difficile des grandes berlines où, nous pourrions le voir, la C5 X peut avoir un rôle à jouer.



Concilier l'aspect berline pour la Chine et le monde du SUV pour l'Europe. Telle est la mission de cette C5-X



1. Un modèle mondial

La première des raisons est que la C5 X sera diffusée en Europe mais aussi en Chine qui devrait représenter les 2/3 de la production. Ce n'est pas un hasard d'ailleurs si Citroën a choisi de fabriquer la C5 X en Chine, puisque c'est là-bas qu'elle y sera la plus vendue.

La Chine est donc encore un marché de grandes berlines choisies par le statut et l'image qu'elles véhiculent où l'âge moyen des acheteurs est d'environ 30 ans soit bien moins que l'âge des consommateurs européens. Les grandes berlines ont donc encore de beaux jours devant elles et il est nécessaire, pour pouvoir peser sur le marché chinois de proposer une grande berline. Si Citroën se contentait de modèles des segments inférieurs, elle serait en concurrence avec les marques chinoises dont les prix sont bien inférieurs et cela affaiblirait la présence de la marque.

En Europe, cependant, les choses sont extrêmement différentes

puisque le marché des grandes berlines est cadencé par les véhicules des marques Premium qui trustent près de 70 % des ventes. Peu à peu, les marques généralistes quittent ce marché au vu de leurs ventes qui dégringolent pour se concentrer sur les SUV, segment porteur qui ravage tout sur son passage. Ainsi, entre 5 ans, le marché des grandes berlines est passé de 542 947 unités à 235 512, soit une division par deux, ceci en comptant les ventes des berlines et des breaks, ces derniers résistant mieux que les berlines qui, elles, s'effondrent. Ainsi, à titre d'exemple, la Skoda Superb, concurrente de la C5X, s'est vendue à 11 478 berlines pour 34 807 breaks. De même, pour la VW Passat vendue à 10 073 berlines quant plus de 73 800 breaks ont trouvé preneurs, raison pour laquelle la génération actuelle, qui s'arrêtera cette année, ne sera remplacée que par un break, VW abandonnant la berline.

2/3
de sa
production
sera vendue
en Chine

En somme, le marché des grandes berlines est florissant en Chine, quoique là aussi, attaqué par les SUV, et en désuétude en Europe où les SUV plus compacts et plus sécurisant les piétinent petit à petit. Il faut donc continuer à y être présent car les grandes berlines participent de l'image d'une marque automobile tout en étant valorisantes pour leurs clients notamment en Chine. C'est donc une gageure pour les constructeurs généralistes qui doivent, à la fois, trouver un concept pertinent, capable de répondre à des consommateurs aux profils très différents, et pouvant être vendue sur deux continents tout en restant rentables pour le constructeur. Certains choisissent la facilité et abandonnent le marché pour se concentrer sur les SUV et d'autres essaient, notamment Citroën avec la C5 X.

2. Une légitimité historique

Si Citroën s'aventure dans ce marché des grandes berlines c'est parce que la marque a une vraie légitimité sur ce segment de marché dans lequel quelques uns de ses plus grands mythes ont été vendus.

Avec les Traction et DS, Citroën a révolutionné l'automobile, la CX, succédant à une légende, en est devenue une et tenait largement tête à ses rivales puis la XM, malgré une réputation salie, se vendait très bien en Allemagne, LE pays des grandes berlines premium, sans oublier la SM, coupé de prestige à la carrière brutalement stoppée. Toutes les grandes berlines de Citroën sont entrées dans l'histoire automobile, la dernière C6 le prouvant encore puisque, dix ans après sa mort, elle reste chérie tout en étant toujours aussi moderne aujourd'hui. Citroën est une marque accessible et populaire, les 2CV, GS, BX, Xantia ou autres C3 le prouvent et en attestent mais la marque a aussi bâti sa légende avec des grandes berlines atypiques, innovantes où la technologie et le style se mariaient avec bonheur.

Citroën est donc extrêmement légitime pour proposer une nouvelle grande berline même si le monde a évolué, les automobiles ont changé s'adaptant aux besoins des consommateurs et aux contraintes de métropoles toujours plus vastes et congestionnées. Et si les SUV sont les stars du marché, les berlines gardent l'avantage de l'image et ont l'apanage de l'élégance.



3. Un concept décalé et visionnaire

Citroën ne pouvait revenir sur le segment des grandes berlines avec une proposition traditionnelle. La marque s'y est cassée les dents avec la précédente C5 tout comme Renault l'a montré encore récemment avec la Talisman. Il faut donc trouver le concept qui permette de faire une proposition différente et suffisamment pertinente sur ce marché pour y exister.

C'est ce que Tesla fait avec la Model 3, 100 % électrique, qui bénéficie de l'image techno de Tesla pour faire des chiffres de ventes impressionnants. C'est ce que tente Peugeot avec la 508 au profil de coupé berline même si elle n'affiche pas de résultats probants. D'autres jettent l'éponge comme Renault et Ford qui proposeront un SUV. Le segment D est donc, petit à petit, abandonné par les généralistes qui font le choix de proposer un SUV.

On l'a vu, les breaks représentent la grosse majorité des ventes mais les berlines continuent d'être les représentantes de l'image, du statut qu'elles offrent à leur propriétaires. Faire une berline et un break n'aurait donc pas de sens puisqu'ils ne permettraient pas de proposer un concept décalé, apte de bousculer le marché pour y prendre sa part. Citroën devait donc proposer un concept qui soit décalé tout en répondant aux besoins et attentes des consommateurs. C'est pourquoi la marque propose avec C5 X, à la fois, une berline au hayon fortement incliné et à la pente du toit douce mais aussi un break par son hayon à l'ouverture large et descendant bas qui offre un volume de chargement conséquent en incluant des rails, typique de cette carrosserie. Mais, pour répondre également aux consommateurs tentés par les SUV ou possédant un SUV, Citroën propose une berline légèrement surélevée, avec une assise plus haute permettant une meilleure visibilité et une meilleure sécurité pour le conducteur. C'est donc une synthèse que Citroën propose avec C5 X qui s'attache à répondre aux codes de chaque carrosserie pour proposer une synthèse réussie, qui nécessite d'être vue en vrai pour en comprendre les subtilités.

Si la C5 X adopte certains codes des SUV c'est aussi pour séduire les consommateurs tentés par les

vrais SUV mais, surtout, pour anticiper les futurs véhicules où l'aérodynamisme aura une importance cruciale et qui ne pourront plus se permettre d'offrir un profil d'armoire normande. La nécessaire électrification des véhicules va amener les constructeurs à proposer de nouveaux types de carrosserie, plus effilés pour plus d'efficacité dans la consommation des énergies. Citroën est donc visionnaire avec la C5 X en répondant aux attentes des clients de SUV, position haute, garde au sol surélevée, tout en offrant un véhicule au profil travaillé pour proposer des consommations réduites grâce à un aérodynamisme très étudié, le becquet arrière en étant un témoin. Comme elle l'avait fait avec C4, Citroën s'affiche comme visionnaire avec la C5 X en défrichant de nouveaux territoires pour les berlines où elles embrassent les codes des SUV tout en étant plus aérodynamiques pour maîtriser leurs consommations.



Selon l'angle, la C5-X apparaît tour à tour une longue berline, un break ou un SUV.



4. Une cible plus large

Depuis l'avènement des SUV et le grand succès qu'ils ont rencontré et rencontrent encore aujourd'hui, les ventes des berlines se sont effondrées avec un comportement des consommateurs perturbant puisque ceux-ci acceptent de descendre de segment pour acheter un SUV. On se retrouve ainsi avec des clients de grandes berlines (segment D) qui deviennent propriétaires de SUV compacts (segment C).

Mais les choses pourraient évoluer à l'avenir à mesure que les SUV sont de plus en plus critiqués pour leurs consommations et leurs poids plus importants. Leur avenir est d'ailleurs, comme on l'a vu, vers une meilleure aérodynamique et donc un profil plus bas, plus effilé. Le concept proposé par Citroën au travers des C4 et C5 X pourrait, notamment, permettre de faire revenir des clients de SUV vers les berlines avec, à l'occasion, un changement de segment mais dans le sens contraire cette fois du segment C vers le segment D.

La Citroën C5 X est tout à fait à même de convaincre des clients de SUV compacts puisqu'avec son habitabilité généreuse, son grand coffre ainsi que sa position de conduite et sa garde au sol surélevées, elle répond aux attendus de ce segment de marché, un des plus importants d'Europe.

Ainsi, plutôt que de concurrencer uniquement les grandes berlines, la C5 X se veut également comme une alternative aux SUV Compacts en leur offrant une berline qui répond aux attendus des clients tout en anticipant les évolutions futures avec une meilleure aérodynamique et donc des consommations maîtrisées. Enfin, les tarifs même de la C5 X pourraient finir de convaincre les clients de SUV compacts de franchir le cap en leur permettant de posséder un véhicule de gamme supérieure, au confort inégalable et à l'habitabilité plus que satisfaisante, pour le prix d'un SUV compact traditionnel.

Citroën va-t-il gagner son pari sur son retour dans segment D ?

En conclusion.

Même s'il peut apparaître farfelu ou fou, le retour de Citroën sur ce marché des grandes berlines se montre pertinent tant il répond à la demande des consommateurs chinois, encore très friands de ce type de carrosserie, tout en étant bénéfique pour l'image de la marque et des modèles et en anticipant les évolutions futures du marché automobile induites par l'électrification et les normes d'émission qui vont, petit à petit, amener les constructeurs à proposer des voitures moins haute et plus efficaces. En parvenant à proposer une synthèse des attendus des clients de grandes berlines et de ceux des breaks, Citroën fait le pari d'une offre originale aux partis pris forts mais qui s'avère, là aussi, efficace et très juste. Reste à connaître la réaction du marché et des consommateurs devant cette proposition différente. Citroën ne communique pas d'objectifs de ventes, le contexte de pénurie de composants et géopolitique, rend plus qu'incertain toutes estimations. Néanmoins, il est possible d'imaginer une cible comprise entre 1 000 et 1 500 unités par mois en Europe ce qui correspondrait à 12 000-18 000 unités par an, du moins sur cette première année de commercialisation, une année de lancement qui se fera progressive selon l'impact de la pénurie sur la production de la voiture.

C3 Blue HDI

100 BVM6 C-Series

À partir de 22 200 €

HIT MACHINE



La C3 arrive en fin de parcours mais garde de beaux restes

Prendre le volant de la Citroën C3, c'est toujours ressentir quelque chose d'étonnant. Grand succès de Citroën, la C3 pullule dans les rues et se fait remarquer en affichant différentes personnalités selon les combinaisons de couleurs choisies par les clients. On l'a connaît

donc extrêmement bien cette C3 vu qu'on l'a croise à chaque coin de rue ? Oui mais il faut en prendre le volant, et passer quelques jours avec elle, pour prendre conscience du côté si attachant de cette C3.

Confortable, maniable, agréable, des atouts qui expliquent sa longévité

ports notamment à froid et peut se montrer un peu rugueux mais lorsqu'il est chaud ou que la température extérieure est élevée, ces désagréments se font bien moins entendre. La C3 dispose, sur cette

motorisation Hdi 100, d'un start and stop qui se montre efficace arrêtant le moteur dès l'arrêt du véhicule pour le redémarrer prestement et silencieusement dès le pied sur l'embrayage.

Douce, maniable, agréable, la petite Citroën se montre confortable puisque cette C3, sur cette finition haute, dispose des sièges Advanced Comfort qui font véritablement merveille et amplifient le confort, pourtant déjà excellent de base. Grâce à ses suspensions souples, la C3 est bluffante d'efficacité pour offrir un confort de tout premier plan qui vous fera plonger dans un monde de douceur, une bulle protectrice de l'environnement extérieur.

Au volant

Nul donc besoin de présenter la Citroën C3 que tout le monde connaît bien maintenant. Ses lignes douces, ses multiples possibilités de personnalisation et son excellent confort sont maintenant reconnus de tous. En prendre le volant c'est d'abord être surpris de l'habitabilité offerte par cette C3 alors qu'elle n'a pas les plus grandes dimensions, Citroën a donc su optimiser l'espace à bord pour que chacun se sente à l'aise. C'est notamment vrai pour l'espace aux coudes et aux épaules, à l'avant comme à l'arrière, tandis que l'espace aux genoux arrière est dans la moyenne de même que le coffre avec ses 300 litres

Le confort est le mot de cette C3. L'espace est dans la moyenne pour cette citadine.

En ville

Longue de moins de 4 mètres, la C3 se révèle très maniable notamment grâce à son rayon de braquage court et à sa direction assistée très douce et souple. Dotée d'une belle surface vitrée, la Citroën C3 se révèle lumineuse et permet d'avoir une belle visibilité à l'exception du 3/4 arrière où la custode importante peut poser quelques difficultés. Cependant, la Citroën C3 peut compter sur ses nombreuses aides à la conduite et notamment au capteur de recul pour apporter une aide précieuse qui peut être complétée par la caméra de recul en série sur la finition Shine. Grâce à son moteur diesel bien coupleux, la C3 fait merveille en ville en reprenant très bien sur les premiers rapports pour se retrouver très rapidement aux allures réglementaires. Relativement discret, le moteur se fait entendre sur les 2-3 premiers rap-

Un petit gabarit de moins de 4 mètres idéal pour la ville, renforcé par ces attributs de SUV.

Citroën C3



Sur la route

Forte de 100 chevaux, la Citroën C3 se montre assez dynamique pour sortir sans aucune difficultés de la circulation urbaine. Sur routes nationales ou départementales, la Citroën C3 fait véritablement merveille notamment grâce à son confort mais, au-delà, par sa douceur générale. Le moteur se montre souple et coupleux, acceptant de répondre sur un filet de gaz et offre des performances honnêtes, permettant d'atteindre les vitesses réglementaires facilement et rapidement. A vitesse constante, la C3 se révèle être un régal à utiliser sur des petites routes départementales ou nationales, disposant d'un confort très satisfaisant et donnant une belle impression de sécurité et de sérénité. On profite alors d'un habitacle accueillant, joliment dessiné et relevé de ponctuelles de couleurs bienvenues qui évitent d'offrir un habitacle trop sombre. Grâce à ses nombreuses possibilités de personnalisation, la C3 vous permettra de composer un intérieur qui s'adaptera à vos envies en proposant soit des touches d'élégance, soit des touches dynamiques mais toujours des touches colorées. Cet habitacle se montre aussi sérieux malgré la présence de plastiques durs mais qui se révèlent très bien assemblés et n'offre aucun bruit de mobilier, l'ensemble offrant une très bonne qualité de finition.

Confortable, la C3 n'apparaît pas comme une voiture dynamique, les réglages des suspensions souples engendrant un peu de roulis surtout à vitesse élevées ou sur des routes de montagnes sans que jamais la motricité ou la tenue de route ne sont prises en défaut.

Si la C3 apparaît très à son aise en ville, elle se révèle également très plaisante à mener sur les routes départementales ou nationales offrant des performances appréciables grâce à son moteur Hdi agréable à mener qui, à vitesses stabilisées, se montre silencieux.

Sur autoroute

C'est peut-être le domaine qui sied le moins bien à la C3, là où le moteur peut sembler un peu juste surtout par fortes charges. Accrocher les 130 en moyenne sera alors signe de bruit plus soutenu dans l'habitacle et d'une consommation moyenne plus élevée. Non pas que les performances ou les reprises soient significativement mauvaises, mais le régime stabilisé à 130 engendre bruit et consommation plus élevés alors qu'un régime à 120 règle ces problèmes. La C3 est une berline polyvalente, tout à fait capable de faire de grandes transhumances estivales mais l'autoroute n'est pas son terrain préféré.

Cependant, son confort exemplaire fait que le voyage se fait sans ressentir de fatigue ou de douleurs dans le dos, dans un beau sentiment de sécurité tant la C3 offre une tenue de route exemplaire. A une vitesse de 120, l'appétit d'oiseau de la C3 vous permet de faire de longues distances de plus de 650 km malgré un réservoir de 42 litres seulement.



Plus que quelques mois à attendre pour savoir si la nouvelle C3 rompra avec sa descendante.

Le design de la C3 plaît partout en Europe

Conclusion

En conclusion, prendre en mains la Citroën C3 c'est comprendre les raisons de son succès. Elle répond aux besoins quotidiens en offrant un confort digne d'un segment supérieur, son espace habitable et son coffre conviennent parfaitement à la vie de tous les jours, même pour une famille de quatre personnes. Mais surtout, c'est la personnalité de la C3 qui la rend si attachante. Grâce à un style simple mais pas simpliste, fait de ligne nécessaire pour apporter un caractère un peu baroudeur grâce aux plastiques qui ceinturent la carrosserie, la C3 fait montre de nombreux détails apportant ici du caractère ou des couleurs et permet une vie quotidienne à bord de la voiture toute sereine, pimpante, colorée, le tout dans un confort et une douceur extrême. La C3 par sa bouille sympathique et sa personnalité, par ses nombreuses qualités, par son incomparable confort, se révèle être une voiture très attachante, compagne fidèle de la famille qui est toujours là pour offrir espace, douceur et confort.

C3

L'avis des propriétaires

“ La C3 séduit par son style simple mais efficace et, grâce à ses multiples possibilités de personnalisation, la C3 est une voiture jeune. A l'intérieur, ce qui frappe en premier, c'est le confort et la douceur des sièges qui invite aux voyages d'autant plus que la C3 est très bien insonorisée, on a l'impression d'être dans une bulle. Le design intérieur est lui aussi simple, presque minimaliste, mais on s'y sent en sécurité. L'habitabilité est correcte avec un coffre suffisant pour les courses de la semaine. Sur la route, on est séduit par le confort des suspensions, on ressent un sentiment de sécurité, de sérénité où tout est doux et fluide. Enfin, la visibilité périphérique et notamment à l'arrière est bonne ce qui facilite les manœuvres en ville. ”

Sylvie

“ Je suis, grâce au site, l'engouement que suscite la C3 actuelle. Etant d'une curiosité enfantine, lorsque que j'ai du poser ma DS 7 chez le carrossier, ce dernier m'a proposé différentes voitures comme véhicule de remplacement. Et dans la liste, il y avait une C3. A son grand étonnement, j'ai opté pour la C3, ravi de pouvoir enfin essayer ce best seller de Citroën. Modèle tout simple, génération avant restylage, blanche, toit rouge, airbumps et boîte auto. J'ai fait un peu plus de 450 kilomètres avec, et très rapidement j'ai compris le succès qu'elle rencontre. Ça tient en quelques mots : elle fait le job, et même plutôt bien ! Sa bonne bouille aide aussi. Elle déclenche les sourires, elle est pleine de peps, et du haut de mon grand âge, je me suis rappelé mes premières voitures, du temps de ma jeunesse, j'étais tout sourire. C3 est aussi sérieuse dans sa réalisation et son exécution. J'en veux pour preuve, que lorsque vous ouvrez le coffre, l'intérieur du hayon ainsi que les montants sont peints de la même couleur que le toit (rouge en l'occurrence dans ce cas). Ça montre que Citroën ne se moque pas de ses clients en proposant un simple voile de peinture sur le toit. A l'intérieur, le côté sombre (tout est très noir...) est illuminé par les touches de rouge (rappel de la couleur du toit) qui agrémentent la plaque de bord. Les plastiques sont durs mais les assemblages sont plus que corrects et le niveau de finition ne fait, de loin pas, bas de gamme. Cette voiture de prêt avec 36'500 kilomètres au compteur, donc certainement un peu maltraitée, ne souffrait d'aucun bruit ou couinement de mobilier. Mais c'est surtout à conduire qu'elle est plaisante. J'avais le 110cv essence boîte auto. A priori, pas très folichon tout ça... Et pourtant... Avec un poids très contenu, j'ai pu monter dans ma montagne de façon assez dynamique. Elle est vive, joueuse, confortable, freine très bien et tient remarquablement la route. Tout ça pour un prix (neuf) qui est plus qu'acceptable... Bref, une voiture attachante à tous les niveaux et qui fait très bien le job ! Bravo !!!! ”

Frédéric T.

“ La C3 c'est d'abord une bouille joviale, colorée qui égaie la ville. Ses formes simples où tout n'est que douceur lui donne une allure féminine, bien loin de l'agressivité de certains modèles, et son côté compact est un régal en ville. A l'intérieur, la C3 est une extension de mon salon, les sièges, que dis-je les fauteuils !, sont larges et moelleux et extrêmement confortable. De manière générale, tout est doux dans la C3 qui devient une compagne attachante au quotidien. ”

Sophie

“ Ma C3 première génération avait 6 ans et on songeait à la replacer la, C3III blanche avec le toit rouge était arrivée sur le marché et elle avait une allure résolument plus moderne que les C3II dont l'intérieur avait des matériaux plus valorisant mais les rappels de couleurs dans l'habitacle et l'inspiration mobilier Suédois m'ont plu. Elle est bien équipée et facile à utiliser. ”

Dominique

“ Je venais de quitter ma C4II et en attendant la troisième génération, je cherchais une C4 cactus intérieur cuir blanc mais ça semblait introuvable, c'est alors que je suis tombé sur une C3 HDI 100 CV avec cet intérieur hype Colorado, toit panoramique et jantes «Cross» black qui ma totalement séduit. aujourd'hui encore en attendant de trouver la C4 qui me séduira j'ai toujours un immense plaisir à entrer dans ma C3, d'admirer à chaque fois l'intérieur Colorado et son beau volant biton, les bacs de portières blancs et son design extérieur qui, s'il ne me séduisait pas outre mesure sur les premières photos, m'a totalement conquis lorsque j'ai vu la voiture en réel. Accoudoir central, caméra de recul, régulateur/limiteur, détecteur d'angle mort, rétroviseur intérieur électrochrome, alerte de franchissement etc, en font un véhicule attrayant même pour la route, ma seule modification a été de mettre des ampoules de phares led et là, la voiture est parfaite même la nuit ”

Bernard

Future C3

Que sait-on à un an de son arrivée ?

On l'a vu, la troisième génération de Citroën C3 a une carrière au succès continu et qui perdure puisqu'elle parvient encore à se hisser à la deuxième place des ventes sur le début d'année. Pourtant, entrée dans sa sixième année de commercialisation, la Citroën C3 va, dans un an environ, laisser la place à une toute nouvelle génération qui devrait s'inspirer de la version latino-américaine tout en s'en différenciant.

La version électrique pourrait avoir une calandre pleine contrairement à une version thermique



Citroën va tout prochainement lancer la nouvelle C3 sur les marchés d'Amérique latine avec l'espoir qu'elle lui permette de renforcer ses ventes. En entrant sur un segment où la marque est absente, la nouvelle C3 prend donc un risque et, pour cela, a été co-développé avec les équipes régionales pour qu'elle réponde aux besoins des consommateurs locaux, besoins qui sont différents de la clientèle européenne. Mais comme la nouvelle C3 est une voiture mondiale, pensée et conçue pour pouvoir être vendue dans toutes les régions du monde, il apparaît évident qu'elle sera commercialisée en Europe bien qu'elle devrait proposer, dans nos pays, pas mal de différences.

Vers un style remanié ?

Vouée à conquérir le monde, Citroën a fait le choix pour sa future C3 de proposer une carrosserie typée SUV, seul segment en croissance dans le monde entier. Les SUV représentant quelques 50 % des ventes, Citroën ne pouvait faire d'autres choix puisque ce type de carrosserie est aussi bien plébiscité en Europe, qu'en Amérique latine ou encore en Inde, les trois grandes régions où la C3 sera commercialisée. Pour autant, Citroën insiste bien sur le fait que la C3 est une berline empruntant quelques codes du SUV pour offrir une garde au sol surélevée et une position de conduite plus haute, éléments

qui font le succès des SUV. Dans la droite ligne de sa volonté de réinventer la berline, comme la marque a pu le faire avec les C4 et C5 X, la future C3 sera donc une berline SUVisée qui arborera une silhouette plus verticale pour offrir un maximum d'habitabilité. La future C3 est donc en droite ligne avec la philosophie actuelle de Citroën mais aussi avec l'actuelle C3 qui, elle aussi, empruntait quelques codes aux SUV. De plus, en adoptant une allure davantage SUV, la future Citroën C3 se démarquera encore plus de la concurrence avec, pour objectif, davantage d'habitabilité.

Si elle reprend donc la silhouette, la nouvelle Citroën C3 devrait s'en éloigner, pour l'Europe, par un faciès totalement différent des versions indiennes et latino-américaines. En effet, il se pourrait que Citroën adopte, sur cette future génération de C3, une nouvelle étape du renouvellement de son style entamée avec le restylage du C5 Aircross. Le grand SUV de Citroën annonçait, subrepticement, la volonté de la marque de changer son design, repris par de nombreux concurrents, en mettant fin notamment aux chevrons qui s'étiraient sur toute la calandre. Sur le C5 Aircross restylé, ceux-ci prennent plus d'indépendance, pour une meilleure place au sein de la calandre, il se pourrait que ce soit du même acabit pour la future C3. Mais alors que nous réserve cette nouvelle face avant ? On suppose que Citroën devrait faire la part belle à un design beaucoup plus tendu, bien plus musclé. Nous faisons le pari, comme le montre nos illustrations, que la marque devrait proposer une calandre toute noire que de nouveaux projecteurs devraient encadrer en abandonnant les projecteurs double étages. Pourquoi ? Repris par tout le monde, les projecteurs à double étage ne permettent plus de différencier une Citroën des autres marques. Aussi, nous supposons et faisons le pari que la marque doit se démarquer et qu'elle abandonnera ces projecteurs. Aussi, comme le montre l'illustration, qui montre ce que pourrait être cette future C3 telle que nous l'imaginons, la calandre est encadrée par une nouvelle signature lumineuse s'étirant sur toute la largeur avec des projecteurs replacés et verticaux composés de trois modules led. Code SUV oblige, un sabot vient protéger le bouclier qui se retrouve percé d'une gigantesque bouche d'aérations, reprenant une grille à chevrons comme les C5 X et C5 Aircross. Enfin, comme ce dernier, et pour avoir une meilleure aérodynamisme, nous suggérons que cette future C3 dispose d'écopes latérales fonctionnelles dans lesquelles les éléments de personnalisation seraient placés. Ainsi, en reprenant et en revisitant des éléments du C5 Aircross, la C3 pourrait continuer à modifier le style Citroën sans tout changer, afin que cette transition, se fasse en douceur.



L'électrique abordable pour mission

Basée sur la plateforme CMP, la future C3 disposera, enfin !, d'une motorisation électrique avec pour mission de proposer un véhicule qui reste néanmoins accessible contrairement à nombre de ses rivales qui frôlent trop souvent les 30 000€. De ce fait, la future C3 devrait proposer deux types d'autonomie : une courte d'environ 250 km et une longue de 400 km (cycles WLTP) ainsi que des motorisations de plus faibles puissances que celles utilisées aujourd'hui notamment par la C4 (136 chevaux). Il se pourrait ainsi que la future C3 dispose d'une puissance comprise entre 80 et 100 chevaux, ce qui serait largement suffisant pour la mouvoir aux vitesses réglementaires grâce au couple instantané des moteurs électriques. Quel tarif visé pour cette future C3 ? Si Citroën veut rendre le véhicule électrique accessible, la marque doit pouvoir taper fort sur les prix. Avec des motorisations moins puissante et une autonomie plus restreinte, serait-il possible que cette future C3 soit proposée à un tarif compris entre 20 et 25 000€ soit 15 à 20 000€ bonus déduit ? Avec ces tarifs, la future e-C3 serait réellement acces-

sible et damnerait le pion à nombre de modèles existants.

Avec une allure empruntant davantage aux SUV, garantissant ainsi une belle habitabilité, la future C3 sera dans la droite ligne de la génération actuelle tout en allant un peu plus loin, conformément aux souhaits de Citroën de réinventer les berlines. Avec un style revu assez fortement sur la face avant, la future C3 s'éloignera des versions commercialisées en Inde et en Amérique du Sud tout en conservant une silhouette vraisemblablement proche. En devenant quasiment un petit SUV, la future C3 se démarquera clairement sur le marché des berlines polyvalentes, elle gardera pour elle les nombreuses possibilités de personnalisation qui ont fait le succès de l'actuelle C3 et elle proposera, enfin, une version électrique qui devrait être suffisamment accessible pour intéresser le plus grand monde.

A l'intérieur

La C3 destinée aux marchés indien et latino-américain dispose d'un intérieur qui se rapproche des codes utilisées par les Citroën européennes avec une planche de bord horizontale, des aérateurs latéraux placés verticalement dans un élément noir et, sur certaines versions, elle dispose d'un bandeau de couleur ainsi que d'un écran 10 pouces qui, s'il est plus grand que la concurrence hors d'Europe, est dans les standards européens. Citroën pourrait donc être décidé de reprendre la planche de bord avec des matériaux plus flatteurs et plus en phase avec les attentes des consommateurs même s'il ne faut pas espérer des plastiques moussés, le segment B fait essentiellement

appel aux plastiques durs, d'autant plus que cette future C3 aura pour mission d'être accessible. Comme actuellement, on devrait retrouver, vraisemblablement sur les finitions supérieures, les sièges Advanced Comfort qui permettent d'offrir un confort, encore une fois, de haut niveau pour faire de cette future C3 la plus confortable de sa catégorie.





Un positionnement en phase avec les attentes du marché ?

De 19 767 € en 2010 à 26 789 € en 2020 : le prix de la voiture moyenne neuve en France a augmenté d'environ 7000 € en 10 ans, selon une récente étude de l'Argus. Face à ce phénomène, certains experts tirent la sonnette d'alarme. Pour Marc Bruschet, président de la branche concessionnaires du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), « on atteint la limite de l'acceptabilité sociale du prix du véhicule neuf ».

Conséquence directe : le marché des voitures neuves en France, touché en plus par la crise des composants, est plongé dans une spirale négative. Avec 1 659 004 immatriculations en 2021, il progresse certes de 0,5 % par rapport à l'année 2020, mais celle-ci avait été franchement mauvaise en raison du COVID et de ses conséquences. Plus pertinente, la comparaison avec l'exercice 2019 livre un tout autre verdict : - 25,1 % ! Les ventes

à particuliers poursuivent en outre leur lent déclin : elles n'ont représenté que 43,1 % des ventes VN en 2021, contre 66,5 % en 2009.

Dans ce contexte, beaucoup de marques ont présenté des bilans peu reluisants à l'issue de l'année 2021. Parmi les principaux acteurs du marché, il y a tout de même un grand vainqueur : Dacia, qui a vu ses ventes progresser de 28,9 %. Avec en plus

82,9 % d'immatriculations sur le canal des particuliers, une performance sans équivalent ! De son côté, Citroën parvient à limiter la casse : avec un peu plus de 160 000 immatriculations, le constructeur au double chevron termine l'année à -0,5 %. Il résiste mieux que Renault (-14,5%) et les autres marques généralistes du groupe Stellantis (Peugeot est à -5,3 %, Opel à -14,6 %). Les ventes à particuliers ont représenté environ un tiers de son mix : une performance moyenne, comparable à celle de Peugeot ou Renault.

Une carte à jouer avec la hausse du prix des voitures

Mais laissons de côté les résultats pour essayer de penser à la suite. Le succès de Dacia et la forte demande sur le marché de l'occasion montrent que la question du prix est aujourd'hui centrale. En se positionnant comme une marque généraliste abordable, Citroën semble plus que jamais en phase avec les attentes du marché, et peut donc raisonnablement espérer de belles performances à court et moyen termes.

A 14 890 euros en finition de base « You », une C3 Puretech 83 ch apporte par

Entre 2019 et 2021, -25,1% de ventes auto en France. Une alerte pour tous les constructeurs.

Citroën

Aujourd'hui et demain



14 890€

pour C3 YOU! Une réponse concrète face à la montée des tarifs

ailleurs, d'autres constructeur généralistes recentrent leur offre sur les finitions hautes, offrant à Citroën une belle opportunité de récupérer une partie de leur clientèle. C'est par exemple le cas de Ford, qui vient de modifier la gamme de sa Fiesta dans ce sens. Résultat : la moins chère des Fiesta coûte désormais... 19 190 euros !

Ces questions de prix expliquent sans doute en partie la longévité de la C3. Malgré ses 5 ans au compteur, la citadine au double chevron continue de bien marcher et a même été la deuxième voiture la plus vendue en France au mois de février 2022. Une performance due notamment au succès de la version de base You précitée, qui représente 1/3 des ventes.

exemple une réponse concrète à ceux qui peinent à suivre la montée des tarifs. Une Sandero reste certes moins chère (12 490 euros pour l'Eco-G 100 Essentiel), mais l'écart tend à se réduire avec la montée en gamme progressive de Dacia. Par

ë-C3

La future C3 de 2023 sera disponible en version électrique



At-t e n - due en 2023, la prochaine génération de C3 devrait encore être affichée à des prix agressifs. En plus des versions thermiques, Citroën proposera une intéressante ë-C3 100 % électrique, qui pourrait jouer un rôle important dans la démocratisation des voi-

tures 0 émission. A ce jour, de nombreux clients hésitent à franchir le pas pour des raisons financières, et seul Dacia tente de leur apporter une réponse avec la Spring, vendue à partir de 17 690 euros (bonus non déduit). C'est peu pour une voiture

électrique, mais il faut en retour accepter de faire de gros sacrifices. La Spring est en effet un véhicule déjà daté, aussi bien sur le plan esthétique (à l'intérieur notamment) que technique. Avec son modeste moteur de 44 ch, elle ne peut pas rouler à plus de 125 km/h. Elle ne brille pas non plus sur le plan de l'autonomie (230 km en cycle WLTP), à cause d'une batterie de faible capacité (26,8 kWh). A la fois plus performante et mieux dessinée, la prochaine ë-C3 aura donc une belle carte à jouer sur le marché de l'électrique, où la question du volume est particulièrement importante.

En parallèle, Citroën compte aussi cultiver sa posture de marque populaire avec de nouvelles formules commerciales. Vincent Cobée a lui-même a soulevé ce point dans les colonnes d'Auto Infos en mars. Face aux difficultés que rencontre le marché des ventes à particuliers, le patron de la marque veut de nouvelles offres de financement LLD et LOA, pour dit-il « amortir le coût des véhicules au travers de valeurs de rachat qui ont augmenté elles aussi ». « Il est évident que cela fait partie de nos préoccupations dans le cadre du développement des modèles futurs », précise ensuite Vincent Cobée dans son interview. « Le succès d'AMI est en partie lié à ce phénomène et a été une première réponse, nos offres de financement en seront une deuxième et nos prochains véhicules du segment B seront aussi une réponse je l'espère ».

Ne pas tout miser sur le segment des citadines

Faire de la question du prix un élément central de la stratégie présente en revanche un risque important : celui d'oublier les segments supérieurs en misant tout sur les petites voitures. D'ailleurs, Citroën a déjà tendance à trop s'appuyer sur le segment B, avec une C3 qui représente une part très importante des ventes. On peut considérer que la C5 X est une première réponse à cette problématique, mais ce modèle, aussi réussi soit-il, ne fera a priori pas de volumes importants en Europe. A en croire les récentes déclarations de Pierre Leclercq, le directeur du design, c'est surtout sur le segment C que Citroën va miser pour sortir de sa dépendance à la C3. « En Amérique Latine et en Inde, on doit être bien représenté sur le segment B, alors qu'en Europe, on poussera sans doute plus vers le C », expliquait en effet le directeur du design dans une interview accordé à Ligne Auto.

Le défi pour la marque sera donc de faire valoir ses arguments sur un marché où la question du prix est de moindre importance. Même s'il fait attention aux tarifs, le client d'une berline compacte ou d'un C-SUV dispose sans doute d'une plus grande marge de manœuvre sur le plan financier. Il faut donc lui prouver qu'une voiture frappée du double chevron, ça ne se résume pas à une simple histoire de prix attractif !

Finalement, c'est peut-être Pierre Leclercq qui résume le mieux la situation. Dans l'interview accordée à Ligne Auto, il explique que Citroën est un peu à l'automobile ce qu'Ikea est à l'ameublement. « c'est bien dessiné, pratique et créatif ». Sur le papier, la recette est intéressante,



La C5-X est bien placée elle aussi sur mon segment de marché, même si elle ne fera probablement pas de gros volumes.

et elle pourrait permettre à Citroën de faire coup double. Pour schématiser, la marque attire les jeunes avec un design audacieux (et des prix peu élevés), tout en conservant sa clientèle senior avec des voitures pratiques et confortables. Un vrai numéro d'équilibriste en somme, qui comporte sa part de risque. Mais s'il y a bien une marque capable de le réussir, c'est Citroën !

Histoire de **Type C**

1921-1926

80 232 exemplaires

La Citroën Type C ou 5HP a été présentée au salon de Paris en Octobre 1921, quelques mois à peine après la commercialisation de la Type B2 et sera commercialisée à l'été 1922. C'est le troisième modèle des automobiles Citroën après la Type A et la Type B2.



Communication innovante pour l'époque. Citroën met les femmes en avant.

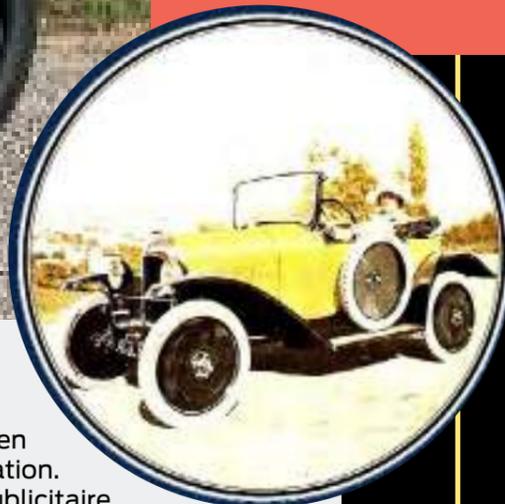
Démocratiser l'automobile

En dépit de l'impulsion du gouvernement pour que les constructeurs investissent dans les cyclecars (au poids maxi de 350 kilos), Citroën fait le choix des petites voitures jusqu'alors monopole de Peugeot et Renault. André Citroën avait l'ambition de démocratiser l'accès à la voiture et voyait en Citroën une marque dédiée à la motorisation de masse. Et, dans cette volonté de démocratiser l'accès à la voiture, André Citroën innove en permettant à ses clients d'acheter ses voitures à crédit grâce à une

société de crédit à la consommation créée directement par André Citroën. Et Citroën ne s'arrête pas en chemin puisqu'il innove également dans le public visé par ses publicités. En effet, les voitures créées à l'époque n'avaient ni direction assistée ni servo-freins, elles étaient lourdes et leurs moteurs obligeaient le conducteur à régler manuellement l'avance à l'allumage, le mélange et même la pression dans le réservoir de carburant. Cela a abouti à des voitures destinées presque exclusivement

à un public masculin, car les conduire demandaient beaucoup d'efforts physiques. De plus, c'était une tâche que seuls les conducteurs professionnels pouvaient accomplir et, à cette époque, les chauffeurs professionnels étaient tous des hommes. André Citroën, toujours porté vers l'avenir, décide de créer des voitures pour tout le monde : moins chères, plus faciles à manœuvrer, polyvalentes à utiliser, pour les jeunes et pour les femmes qui, jusqu'alors, n'avaient jamais eu l'opportunité d'avoir une voiture adaptée à

leurs besoins. La Citroën 5CV était également innovante en termes de communication. Toute la campagne publicitaire de la nouvelle Citroën 5CV a mis les femmes en avant, plus encore que la voiture elle-même. Le but de la campagne était de souligner que ce modèle était très bien conçu pour que les femmes se sentent à l'aise au volant et soient encouragées à avoir leur propre véhicule.



Histoire **Type C**

Une gamme de couleurs réduites



Jaune et noire

Les premières Citroën 5CV, baptisées Type C, étaient proposées exclusivement en version Torpédo biplace, la carrosserie peinte d'une étonnante couleur jaune avec des ailes peintes en noir. Sa couleur jaune, sa taille compacte et la forme particulière du dos ont rapidement fait connaître ce modèle sous le nom de «Petite Citron». Dès l'année suivante, elle est rejointe par la version Cabriolet,

voulue plus luxueuse, et la Torpédo elle-même quittera son «jaune citron» pour un bordeaux élégant. La dite version Torpédo 3 places avec une place arrière sur strapontin qui sera remplacé par une Torpédo 3 places fixes (2 à l'avant, 1 à l'arrière), en 1925, et qui lui donneront le surnom de Trèfle.



La version Torpédo adopte un ton bordeaux pour plus d'élégance.

Une voiture en avance sur son temps

Fidèle à son habitude, André Citroën prend une longueur d'avance sur ses concurrents avec la 5HP puisqu'elle possède des équipements inédits sur ce niveau de gamme là : Elle est équipée de démarreur et de phares électriques ceci afin de satisfaire la clientèle féminine qui se révèle très sensible à sa facilité de conduite.

Très légère, à peine 543 kilos, la Citroën 5HP atteint les 60 Km/h en vitesse de pointe pour une consommation très raisonnable d'à peine 5 litres aux 100 km. Assemblés dans l'usine de Levallois puis dans l'usine du Quai de Javel, la Citroën 5HP est disponible en conduite à gauche ou à droite (aussi bien en France que pour l'exportation).

est fait au châssis qui va voir l'empattement s'allonger de 10 cm pour atteindre les 2,35m. C'est à cette époque également que Citroën va équiper la Type C de pneus Michelin à basse pression Confort. Enfin, en 1925, le système de refroidissement, jusqu'ici assuré par thermosiphon, est amélioré grâce à l'ajout d'un ventilateur.

A partir de 1924, un changement

Doté d'une seule porte côté conducteur, les portes ont des charnières invisibles et disposent d'un dispositif spécial permettant d'absorber les vibrations. La roue de secours est montée à l'arrière, côté conducteur. Enfin, l'arrière reçoit un petit coffre fermé par un couvercle accessible par le haut.





...Mais insuffisamment rentable

Malgré ce succès important, la Type C se révèle trop peu rentable et Citroën a besoin de trésorerie pour financer ses futurs projets d'automobiles. Ainsi, André Citroën, contre toute attente et seul sontre tous, décide, en mai 1926, de stopper la fabrication de la Type C et opère un virage stratégique pour Citroën en décidant de revenir à un modèle unique, plus haut de gamme et donc à même de générer davantage de marge. De plus, ce véhicule nécessite d'importants moyens grâce à son innovation, une carrosserie toute acier : ce sera la B14.

C'est ainsi qu'après 80 232 exemplaires, la Citroën 5HP voit sa carrière stopper net. Ce fut la première Citroën très populaire au point qu'en 1960, encore 5000 exemplaires circulaient sur les routes de France.

Caractéristiques techniques :

Dimensions :
Longueur : 3,15 m
Largeur : 1,33m
Poids : 543 kilos

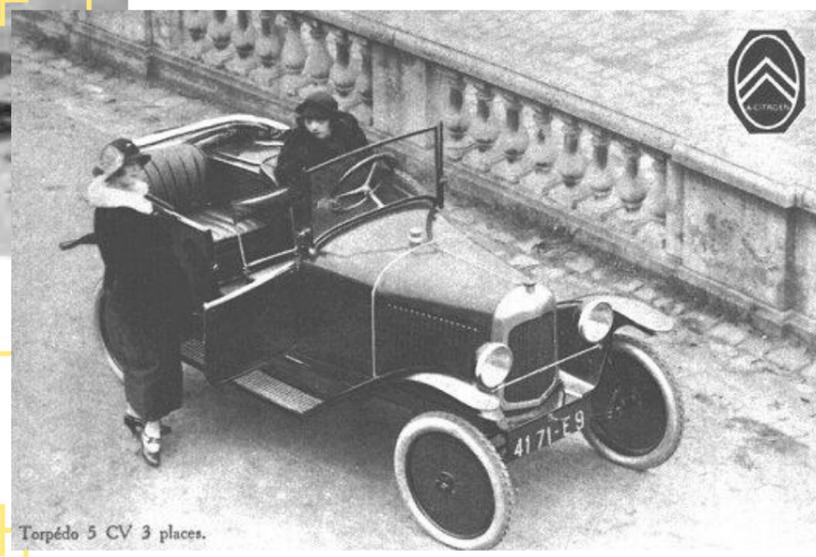
Moteur :
4 Cylindres essence
Puissance : 11 ch
Cylindrée : 856 cm³

Un énorme succès pour Citroën...

Lancée en 1922, la Citroën 5HP devient, dès 1924, la première vente des Automobiles Citroën représentant jusqu'à 50% des ventes totales de la Marque et devint la première automobile populaire européenne. Il faut dire que le prix de lancement de la 5HP était particulièrement attractif puisque fixé à 8 500 Francs (9 850€ actuels) soit 60% de celui de la B2.

La Citroën 5HP est un modèle de frugalité et de fiabilité qui marque un saut par rapport à la concurrence. Elle est aussi extrêmement robuste comme en témoigne le raid de 17 000 km effectué, en 1925, en Australie par deux étudiants avec une 5HP achetée d'occasion nommée Bubsy.

Grâce à des consommations d'essence et d'huile faibles, à son coût d'entretien quasi nul, la Citroën Type C connut un succès notamment auprès des femmes, public cible, qui l'adorait pour sa taille et sa facilité de conduite.



Torpédo 5 CV 3 places.



Torpédo 5 CV 2 places.



La 5HP fût si populaire qu'elle continuait de circuler sur les routes en 1960.



LES LECTEURS NOUS RACONTENT LEUR PASSION POUR LA MARQUE

Questions à Laurent P.

Il me manque des versions (par exemple la C3 1 restylée , la C3 Picasso restylée)... Je ne désespère pas que Norev (mon fabricant favori) va les sortir un jour ou l'autre comme récemment pour la Xsara Picasso restylée)... Je fait collection depuis plus de 40 ans.....

Pour vous, une Citroën, c'est quoi ?

C'est la marque Automobile par excellence , une marque fondée par un génie visionnaire André Citroën , une marque novatrice , qui ose et qui trouve son originalité en ne copiant pas ce qui se fait ailleurs. De temps en temps , on est un peu déçu de certains modèles trop « vu partout » mais il y a toujours un petit quelque chose qui différencie la marque (AMI dernièrement)

Êtes-vous passionné par d'autres marques automobiles ? Si oui, lesquelles ?

Non pas du tout à part les marques dérivées DS ou rachetées (Panhard). J'ai parfois eu d'autres marques mais parce que l'offre Citroën n'était pas au rendez-vous à ce moment-là..

Quelle était votre première voiture ?

MA première voiture a été une 2cv6 bleu turquoise , de 1974 achetée d'occasion en 1982. J'ai fait mes classes de jeunes conducteurs dessus.

Quelques anecdotes :

- On m'a piqué la boule de mon levier de vitesse et déchiré la capote de ma deuche
- Je me suis retrouvé à Lille avec la voiture qui roulait moins vite qu'un tracteur (petit court circuit...)
- Et aussi de très bon moments entre amis

Combien de Citroën avez-vous ?

Actuellement j'en ai 2 une C3 origins et une C4 SpaceTourer. . Depuis que j'achète des voitures , j'ai eu 13 Citroën , 3 Renault et 5 Peugeot .J'ai acheté ces dernières au moment de la Visa (j'ai préféré la 205 – j'avoue)

Que représente Citroën pour vous ?

C'est la marque Automobile du patrimoine Français. Qui apporte l'innovation , l'originalité tant sur le plan technique des voitures mais aussi sur la publicité , l'illumination de la tour Eiffel avec les chevrons , la grande muraille de Chine avec l'AX, Le sous-marin avec la visa , les chevrons sauvages..... j'en passe et des meilleurs...

Depuis quand êtes-vous passionné par Citroën ? Et pourquoi ? (qu'est-ce qui vous plaît dans la marque ?).

Depuis que je connais les voitures , j'ai grandi dans une AMI 6... et depuis j'ai (presque) toujours rouler en Citroën.



Comment cette passion se traduit-elle ? (collection de miniatures, livres, etc.)

Collection de miniatures au 1/43e , j'ai exactement 286 , bientôt 300 , toute différentes avec les différences versions des modèles (berline/break , série 1, 2, 3....)



«Citroën est une marque mythique pour moi. C'est un héritage de mon grand père et je suis très fier d'avoir suivi sa voix !»

Ventes Mondiales

1er trimestre 2022

Marché Auto EUROPE			
	2022	2021	%
Citroën	88 123	117 099	-24,74
Peugeot	143 592	195 197	-26,44
DS	10 724	9 263	15,77
Stellantis	459 697	604 297	-23,93
Marché	2 245 976	2 560 271	-12,28

Marché Auto CHINE			
	2022	2021	%
Citroën	16 019	4 525	254,01
Peugeot	14 597	12 093	20,71
DS	663	66	904,55
Stellantis	33 135	24 512	35,18
Marché	5 545 000	5 087 155	9

Marché Auto ROYAUME UNI			
	2022	2021	%
Citroën	7 527	8 605	-12,53
Peugeot	16 535	15 705	5,28
DS	704	415	69,64
Stellantis	55 297	53 237	3,87
Marché	417 560	425 525	-1,87

Marché Auto ALLEMAGNE			
	2022	2021	%
Citroën	8 338	10 309	-19,12
Peugeot	11 111	12 978	-14,39
DS	541	454	19,16
Stellantis	76 885	87 835	-12,47
Marché	625 954	656 452	-4,65

Marché Auto FRANCE			
	2022	2021	%
Citroën	36 418	45 434	-19,84
Peugeot	61 402	85 323	-28,04
DS	5 634	5 786	-2,63
Stellantis	121 879	158 929	-23,31
Marché	365 360	441 641	-17,27

Marché Auto BELGIQUE			
	2022	2021	%
Citroën	4 839	6 115	-20,87
Peugeot	8 723	10 216	-14,61
DS	513	539	-4,82
Opel	19 497	16 946	-13,08
Stellantis	19 904	26 887	-25,97
Marché	103 146	119 237	-13,49

Marché Auto BRÉSIL			
	2022	2021	%
Citroën	4 795	2 489	92,65
Peugeot	8 742	3 774	131,64
Stellantis	84 109	89 959	-6,5
Marché	300 455	400 760	-25,03

Marché Auto PORTUGAL			
	2022	2021	%
Citroën	2 177	2 100	3,67
Peugeot	4 491	4 594	-2,24
DS	214	144	48,61
Stellantis	9 438	9 506	-0,72
Marché	42 476	39 310	8,05

Marché Auto ITALIE			
	2022	2021	%
Citroën	15 231	24 253	-37,2
Peugeot	20 165	31 350	-35,68
DS	1 505	1 078	39,61
Stellantis	124 133	180 499	-31,23
Marché	119 497	169 886	-29,66

Marché Auto ARGENTINE			
	2022	2021	%
Citroën	4 299	2 891	48,7
DS	190	194	-2,06
Peugeot	10 975	7 569	45
Stellantis	36 875	29 059	26,9
Marché	106 765	116 175	-8,1

Marché Auto ESPAGNE			
	2022	2021	%
Citroën	8 741	11 561	-24,39
Peugeot	13 095	18 491	-29,18
DS	1 020	642	58,88
Stellantis	35 188	47 945	-26,61
Marché	164 399	186 055	-11,64

Prochain numéro

Juillet 2022

Passionnement Citroën

LE MAG

#12

Malgré un contexte difficile où la pénurie perturbe les plans des différentes marques jusqu'à la présentation de leurs nouvelles voitures, le prochain numéro de Passionnement Citroën Magazine devrait mettre à l'honneur la future Citroën C43, le dérivé à malle de la C4.

Cette nouvelle Citroën devrait être présentée à la fin du mois de juin et un long dossier lui sera consacré avec une présentation en détails, la concurrence tout en tentant de comprendre les raisons qui ont poussé Citroën à faire le choix d'une berline à coffre.

Le prochain numéro devrait être aussi consacré aux essais du C5 Aircross restylé qui fait, petit à petit, son entrée dans les concessions et dont les essais se dérouleront en juin. Même si le restylage porte essentiellement sur des aspects cosmétiques, il n'y a aucun changement de moteurs ni de réglages de suspension, le nouveau dessin des sièges Advanced Comfort promet un niveau de confort sensiblement plus élevé. Sera-t-il aussi confortable que la C5 X ? réponse bientôt

Enfin, puisque DS reste et restera, pour beaucoup d'entre nous, une marque de Citroën, le prochain numéro reviendra sur le restylage du DS7.



Censé être présenté en avril, le DS7 restylé devrait être dévoilé au mois de juillet, ce sera l'occasion pour nous de revenir sur ce restylage et de mesurer les changements, importants, qu'il devrait apporter.

Rendez vous le 31 juillet pour le douzième numéro de Passionnement Citroën Magazine,

D'ici là, rendez vous sur le site pour une actualité régulière,

A bientôt

www.passionnement-citroen.com

