



Passionnement Citroën

N° 10 Janvier 2022

LE MAG

Nouveau
C5 Aircross
restylé



DOSSIER
COMPLET

Citroën & l'électricité

Essais

è Berlingo
è Spacetourer
è C4

QUELLE EST
LA MEILLEURE
C3 AIRCROSS ?



BX
40 ans



CONCEPT
Ami Buggy



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



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
nouveauautés, 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.

EN avant...

Après une attente plus longue que prévue, voici le nouveau numéro de Passionnement Citroën Magazine. Déjà 10 numéros de ce nouveau rendez vous trimestriel sur l'info de Citroën...et ce numéro est particulier à plus d'un titre.

Passionnement Citroën se développe et le magazine est un élément important à côté du site. Aussi, de par sa parution trimestrielle, nous souhaitons différencier plus largement le site du magazine pour éviter les doublons et vous apporter une lecture différente de l'actualité de Citroën avec la volonté de rentrer davantage dans le détail, d'être le plus complet possible. Ainsi, ce numéro révèle quelques changements par rapport aux articles du site qui, nous l'espérons, vous feront plaisir.

Première changement : un dossier spécial qui revient sur la carrière du C3 Aircross, le petit SUV à succès de Citroën. Ainsi, après une présentation complète de la voiture, vous retrouverez les essais de tous les moteurs, l'interview de Pierre Icard, Designer du C3 Aircross restylé, ainsi qu'un point sur les chiffres de ventes en Europe depuis sa commercialisation en 2017. Régulièrement, ce type de dossier spécial fera son apparition dans le magazine qui vous donnera un éclairage précis et complet sur un modèle de la gamme Citroën.

Deuxième changement : Là aussi, régulièrement, nous reviendrons avec des dossiers spéciaux sur de nouvelles technologies, sur le futur de Citroën qui permettront d'avoir toutes les infos possibles. Pour ce numéro, les véhicules électriques semblaient inévitables tant Citroën communique dessus et tant elle le fera davantage à mesure que les ventes de voitures électriques se développeront. Vous retrouverez ainsi les essais des Berlingo, Spacetourer et C4 électriques.

Ce numéro est particulier car il revient également sur le restylage, important et attendu, du C5 Aircross qui montre un nouveau visage, plus affirmé et plus dynamique. Et comme Citroën s'est montrée généreuse en nouveautés, nous revenons, en détails, sur le si réussi concept My Ami Buggy.

Je profite de ces quelques lignes pour remercier, une nouvelle fois, le travail remarquable de Laurent comme à chaque numéro de Passionnement Citroën.

Bonne lecture à tous,

Jérémy



Les Agents Citroën se sont réunis au Palais Brongniart à Paris

Depuis toujours, les agents Citroën se rencontrent une fois par an afin d'échanger sur l'année écoulée et d'échanger avec la marque sur l'année à venir.

Dans cette période si particulière, les Agents Citroën ont connu une vraie effervescence en pouvant se réunir, au Palais Brongniart à Paris, le samedi 11 décembre dernier. Cette réunion, qui a réuni + de 400 agents Citroën de toute la France, y compris les représentants du Groupement des Agents Espagnol, a été l'occasion de rencontrer les représentants du constructeur dans un contexte de haute tension pour le secteur automobile.

En effet, alors que la crise sanitaire se poursuit, le secteur automobile doit faire face à de multiples changements qui marque une vraie révolution. Le passage au tout électrique est source d'inquiétude pour leur Après-vente. C'est la ressource principale pour de nombreux agents. De plus, la pénurie de composants électroniques qui ralentit la production, impacte les livraisons des véhicules neufs vendus par les agents. Un frein sur leurs résultats commerciaux. Et, ce, dans un moment particulier puisque le Groupe Stellantis a décidé unilatéralement de rompre tous ses contrats de distributeurs et de refondre son système de distribution sous l'influence des instances Européenne. Si les agents semblent moins impactés que les concessionnaires pour cette nouvelle forme de distribution, la somme des contraintes qui pèsent sur les agents ne les remplit pas d'optimisme pour les prochaines années.

Heureusement, les Agents Citroën de France peuvent compter sur leur Groupement pour défendre leur métier de réparateur Agréé et d'Agent Commercial en participant aux commissions auprès des Concessionnaires face au Constructeur.

Cette journée de convention a permis de communiquer, de poser des questions, des mettre en avant des témoignages, et de découvrir le plan d'action de la Marque pour 2022. Quel programme le Constructeur souhaite mettre en place pour optimiser les performances et l'avenir de son réseau d'Agents, si cher à André Citroën ?

Cette rencontre a eu pour but de rassurer, mais au moins d'éclaircir certains points.

Denis Baeza, Président du Groupement National des Agents Citroën déclare « le Groupement a continué



de travailler depuis deux ans. L'actualité automobile n'est pas simple. Nous devons prendre conscience que nous ne pouvons plus compter sur le constructeur de la même manière que par le passé. Nous devons nous prendre en main, être autonomes, et si possible entre nous. » Face au renouvellement des équipes de la Marque, et des directions régionales, le contexte ne facilite forcément pas les échanges. « Nous devons montrer au constructeur qu'on existe pour continuer à vendre et à réparer des Citroën. Nous arriverons à avancer en étant nombreux et fédérés. » souligne Denis Baeza.

A l'aube d'une nouvelle année pleine de défis dont celui du renouvellement des contrats de distribution, Denis Baeza déclare « L'objectif est de conserver nos avantages, et de faire en sorte que nos contrats de Réparateur Agréé continuent à nous protéger » précisant que les membres du Groupement des Agents siégeront également dans chacune des huit commissions mises en place par le groupe Stellantis.

Face aux nombreuses transformations que va connaître l'automobile, le Groupement des Agents souhaite continuer à innover et se démarquer et, pour cela, il se mobilise auprès de ses partenaires. « Là où il y a une volonté, il y a un chemin », rappelle Estelle Hattermann, citant Albert Einstein.

De son côté, Vincent Brunel, ex-Président de la Direction Régionale de Bordeaux, indique « Nous sommes à la croisée des chemins : la transition écologique, l'électrification, la ré industrialisation de la France... constituent des vagues multiples et variées sur lesquelles il faut surfer. Le combat continue »

Jérôme Gautier, Directeur Commerce France de Citroën, a terminé la Convention annuelle des Agents en déclarant « La Marque Citroën a grandi depuis un siècle avec son réseau d'Agents. Dans les années à venir, nous réussirons ensemble pour atteindre des objectifs qui deviennent incontournables dans un paysage qui bouge. Nous sommes à un moment de transformation incroyable. Nous assisterons à davantage de changement dans les trois ans à venir, qu'au cours des trente dernières années. La digitalisation comme l'électrification suppose de travailler différemment. Nous y arriverons si nous voyons ces changements comme des opportunités. »

Le Mas Lachamp

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



Réservez vite votre semaine au Mas Lachamp

un ensemble de gîtes et châlets 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



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



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



Rédacteur en chef
Jérémy Krock

Conception artistique
et réalisation graphique
Laurent Reynes

P3 **Edito**

P4 Les agents Citroën nous racontent...

P8 **Les actualités de Citroën**

P22 Citroën C5 Aircross restylé

P36 Dossier spécial Citroën électrique

38 - ∞Essai ë-Berlingo

44 - ∞Essai ë-Spacetourer

48 - ∞Essai ë-C4 au quotidien avec

58 - Charge My Car

60 - L'application MyCitroën

P62 Citroën AMI Concept

P68 Dossier spécial C3 Aircross restylé

75 - ∞Essai des différentes motorisations

86 - ∞Interview Pierre Icard, Designer C3 Aircross restylé

90 - ∞Quelques chiffres

92 - ∞L'avis des propriétaires

P94 Dans le rétro : la Citroën BX

P100 Mon Citroën par...

P102 Les ventes 2021



Citroën développe les possibilités de personnalisation d'AMI



Avec Ami, Citroën est sorti des sentiers battus en créant un objet hors normes en terme de design. Aujourd'hui, la marque va plus loin en proposant une offre de personnalisation qui permettra à chaque client de réaliser l'Ami qui lui ressemble.



Citroën a donc développé une solution de customisation avec son partenaire Faab Fabricauto, spécialisé dans cette technique. Le client peut ainsi choisir son décor dans la collection proposée ou réveiller l'artiste qui sommeille en lui, en demandant une création à partir de ses propres photos et en imaginant le texte qu'il souhaite voir figurer sur la carrosserie de son véhicule.

Mathieu Wandon, Graphic Design Manager Citroën, déclare :

“ Ami se prête parfaitement au jeu de la personnalisation. Sa couleur extérieure spécifique a été voulue plutôt neutre pour qu'elle puisse fonctionner avec des packs d'accessoires hauts en couleur. Pour la collection d'habillages adhésifs qui vient réveiller la teinte extérieure, nous nous sommes inspirés des codes graphiques très colorés d'univers hors automobile, comme ceux de la mode et notamment du « street wear », ou encore de la décoration vintage pour un style **”** unique.



La Collection d'habillages adhésifs Citroën pour un Ami avec encore plus de personnalité

Six motifs ont été dessinés par les équipes Citroën: Jungle pour donner un côté sauvage à Ami, Tutti Fruti pour faire le plein de vitamines, Globe-Trotter « so British », Camo au look techno, Tribe pour les amoureux de

nature et Trendy pour son côté chic.



Toujours sur le principe du « Do it yourself », les clients sont invités à customiser eux-mêmes leur Ami. L'application des adhésifs est un jeu d'enfant. Il suffit de suivre la notice d'emploi figurant à l'intérieur du colis d'accessoires commandé. Un tutoriel de pose est également disponible sur le site dédié, [Custom-MyAmi.com](https://www.custom-myami.com).

2 nouvelles possibilités de personnalisation

Des solutions de décors sur-mesure pour un Ami plus personnel

Qu'il s'agisse d'un particulier souhaitant se faire plaisir en se démarquant et en montrant sa personnalité ou une entreprise dont l'objectif est de véhiculer son image ou encore d'encourager le sentiment d'appartenance de ses employés, cette solution offre une grande liberté dans la création.

Les stickers personnalisés, réalisés par notre partenaire Faab Fabricauto en France, peuvent être créés à partir d'images ou de



photos appartenant au client. Le décor peut être partiel (entre 259 € et 359 € en fonction du nombre de zones à sticker) ou complet (à partir de 619 €) selon les besoins et budgets. Une dégressivité du tarif

Les éléments autocollants peuvent être apposés sur une partie d'Ami ou sur plusieurs de façon à ce que le client puisse gérer son budget. Trois offres sont proposées entre 29 € et 89 €

- 1 décor de petite gélule bas de porte X2 – 29 €,
- 4 décors bas de porte (3 stickers pour la grande gélule et 1 sticker pour la petite gélule) X2 – 69 €,
- 4 décors bas de porte X2 + 1 sticker pare-choc avant + 1 sticker pare-choc arrière – 89 €.

est pratiquée lorsque le client passe commande pour deux ou plusieurs habillages adhésifs.

Les clients bénéficient de différentes options en ce qui concerne la livraison (à domicile ou en points relais) qu'ils formalisent lors de leur commande sur le site de vente en ligne citroen.fr/ami.

Ce nouveau dispositif de personnalisation est déjà disponible en France et s'ouvre peu à peu, dans tous les pays où Ami est commercialisé.



Les Actus Citroën



Citroën partenaire électrique de l'île Chalki

L'île grecque de Chalki mène un projet pionnier visant à transformer l'île en un espace de mobilité durable, sans émission de gaz à effet de serre.

Chalki est devenu un laboratoire en Europe où la transition énergétique est en train d'être mise en place avec plusieurs partenaires qui sont tous des leaders dans leurs domaines d'expertise, tels que le groupe Syngelidis, l'importateur grec de Citroën, Vinci et Akuo Grèce, pour n'en citer que quelques-uns.

Inscrit dans la conviction de Citroën que la mobilité doit être accessible à tous, Citroën est fier d'investir dans l'île grecque de Chalki et de participer à ce projet tout en soulignant, par cette démarche, l'approche innovante de la marque.

Suite à la signature du protocole d'accord entre le gouvernement grec, Citroën et le groupe Syngelidis, Vinci et Akuo Grèce, le processus pour transformer l'île de Chalki en une économie décarbonée a débuté. Citroën et le groupe Syngelidis mettront tout en œuvre pour proposer une offre de véhicules électriques qui fonctionneront uniquement avec de l'énergie électrique renouvelable. L'objec-

“ Nous sommes vraiment heureux de collaborer avec l'île de Chalki sur ce projet exceptionnel. Cette collaboration s'inscrit pleinement dans l'esprit de Citroën, une marque innovante et audacieuse, proche des gens dans leur vie quotidienne et dans leur mobilité. Nous nous engageons à rendre l'électrification accessible à tous et sommes très fiers de contribuer à la transformation de Chalki en une île qui sera autonome, connectée et durable .

Vincent Cobée, Directeur
Général de Citroën

”

tif est de permettre à tous les habitants et à toutes les entreprises de l'île de bénéficier de ces progrès.

L'électrification est l'un des principaux défis du monde automobile d'aujourd'hui, mais Citroën tient à ouvrir la voie. Le groupe souhaite que tous les habitants et les services publics puissent profiter pleinement des véhicules électriques disponibles sur l'île.

Pour commencer, Citroën fournit une flotte de six véhicules électriques aux autorités publiques de l'île de Chalki, à savoir deux Ami pour la police et les garde-côtes, ainsi que deux ë-C4 et un ë-Spacetourer pour la municipalité de Chalki. Un ë-Jumpy sera également livré à la Communauté énergétique de Chalki. Pour deux de ces voitures, après un leasing gratuit de 48 mois, Citroën rachètera les voitures et en fera don à la municipalité de Chalki.

“ Ce projet va changer la vie de quelques personnes pour le moment mais ce n'est que le début. En aidant Chalki à devenir une économie « verte » sans aucune émission, Citroën ouvre la voie à un meilleur futur et montre que l'électrification est la marche à suivre. ”
Vincent Cobée, Directeur Général de Citroën

“ Nous sommes particulièrement heureux et fiers de la contribution du groupe Syngelidis et de Citroën à ce projet important qui se déroule sur l'île de Chalki. Dans la lignée de nos objectifs de réduction de l'empreinte climatique fixés dans le cadre de l'initiative « Chalki Green - Smart Island », nous appuyons pleinement l'ambition manifestée par le gouvernement grec, l'ambassade de France et la communauté d'affaires française, et nous nous engageons à promouvoir la mobilité électrique sans émission ”
M. Polychronis Syngelidis, Président du groupe Syngelidis

Une flotte de 6 véhicules électriques pour commencer



Citroën se faire des copains, une Ami pour la police et une Ami pour les gardes côtes

Améliorer la qualité de vie des habitants

Cette transition vise également à améliorer la qualité de vie des habitants de l'île. Citroën et le groupe Syngelidis ont donné le coup d'envoi de ce projet avec plusieurs initiatives. L'électrification de la flotte présente sur l'île progresse, et l'objectif est de remplacer tous les véhicules thermiques traditionnels

par des véhicules électriques. Grâce à un plan de développement pour une mobilité intelligente et neutre pour le climat, Citroën offrira aux résidents et aux entreprises de l'île la possibilité d'acquérir des véhicules électriques à zéro émission à des conditions abordables, à travers une large gamme d'options de mobilité décarbonée, allant du quadricycle léger aux véhicules particuliers et utilitaires, avec l'utilisation gratuite de toutes les technologies innovantes et applications connectées qu'ils intègrent. Les habitants de l'île bénéficieront d'une

amélioration significative de leur qualité de vie, avec moins de bruit, une meilleure qualité de l'air, un environnement plus propre, ainsi que des coûts de l'énergie réduits.

L'approche concrète et pragmatique visant à rendre l'île de Chalki décarbonée en utilisant des véhicules électriques et en commençant la transformation immédiate en une île durable avec une mobilité neutre sur le plan climatique, a vraiment séduit Citroën et fait écho à son propre engagement en faveur de la mobilité durable. Avec notre soutien, Chalki devient la première île éco-Grecque.





Les Actus Citroën

Citroën enrichit l'expérience électrique

Conscient des enjeux de la transition vers des offres électrifiées, Citroën fait évoluer ses produits et ses services en permanence pour s'adapter au mieux aux usages des clients et les accompagner dans une utilisation plus sereine et efficiente de l'électrique. Ainsi, la marque annonce deux nouveautés concernant la C4 électrique et le C5 Aircross hybride.



Une autonomie accrue pour la C4 électrique

A son lancement, la Citroën ë-C4 profitait déjà d'une excellente autonomie grâce à un ensemble de choix technologiques appliqués sur le projet, dont l'intégration de pneumatiques de classe « A+ », qui réduisent la résistance au roulement et renforcent l'efficience. Depuis le mois d'octobre, la marque fait progresser encore sa berline compacte électrique en adoptant des évolutions technologiques qui augmentent son autonomie avec un gain de 7Km pour passer à 357Km sur le cycle mixte WLTP/ Mais, en usage réel, l'autonomie de la Citroën C4 électrique s'améliore nettement avec un gain de près de 30km selon les conditions d'utilisation (température extérieure, type de route, mode de conduite...). Ces évolutions apportent donc plus de polyvalence et de sérénité dans les trajets quotidiens et longs déplacements.

La motorisation électrique de C4 remporte un succès grandissant en Europe et représentait, en octobre, 32,5% du mix électrique/thermique.

Les améliorations ne portent pas sur le moteur ou la batterie mais concernent :

- *L'ajout d'un capteur hygrométrique couplé à la nouvelle calibration de la pompe à chaleur permettent d'optimiser la gestion du chauffage et de la climatisation et d'économiser ainsi la batterie ;*
- *Le système de transmission est lui aussi optimisé grâce à un nouveau rapport de pont et à un changement de rapport du mono-réducteur qui optimisent l'autonomie de roulage.*

L'ambition de Citroën est d'innover en permanence pour proposer des produits et des services qui facilitent l'accès à la mobilité et favorisent une expérience globale plus sereine. Cette philosophie s'applique également à l'électrification de la gamme. Afin d'aider ses clients B2C et B2B à optimiser l'usage de leur motorisation hybride rechargeable et le confort qu'elle leur procure, Citroën déploie des solutions d'accompagnement telles que le Plug-in-Reminder et le PHEV Connect.

PLUG IN REMINDER

Depuis le mois d'octobre, en France et au Royaume-Uni, les utilisateurs de C5 Aircross Hybrid sont alertés à bord de leur véhicule si celui-ci n'est pas rechargé régulièrement. Ce changement s'inscrit dans le cadre d'une mise à jour automatique « Over The Air » du logiciel des véhicules et ne nécessite pas que les clients se rendent chez un concessionnaire Citroën. Cette mesure vise à aider les clients à optimiser les performances de leurs modèles hybrides rechargeables et à réduire davantage l'impact sur l'environnement. En effet, les études sont encourageantes concernant l'usage des clients. Les données actuelles montrent que 55% des trajets de moins de 40Km sont effectués en mode électrique uniquement et 52% des clients rechargent déjà leur véhicule une ou deux fois tous les 100Km. L'idée est de les amener à aller encore plus loin pour tirer tout le bénéfice d'une solution rechargeable.

Le Citroën C5 Aircross Hybrid est équipé d'une batterie de 13.2kWh qui lui confère une autonomie électrique sans émission de 55Km (WLTP). Le dispositif fonctionne sur la base de l'ordinateur de bord qui analyse les trajets, l'état de charge de la batterie et le nombre de recharges effectuées. Les notifications se présentent sous forme de messages sur l'écran tactile du véhicule. Dans un premier temps, après cinq jours et dix trajets effectués sans que le véhicule soit branché, le logiciel émettra une notification par jour via l'écran tactile. Si le véhicule n'est pas branché après 30 jours, la notification apparaît alors deux fois par jour au cours de l'utilisation du véhicule.

Ce dispositif sera déployé dans d'autres pays début 2022 et apparaîtra également sur le prochain modèle phare de la marque, la C5 X Hybride Rechargeable.

Citroën aide ses clients pour une meilleure utilisation du C5 Aircross Hybride

PHEV CONNECT

PHEV Connect est un nouveau service connecté qui s'adresse aux gestionnaires de flottes de véhicules hybrides rechargeables pour les accompagner dans la transition énergétique en les aidant à réduire le coût et les émissions de CO₂ de leur flotte. Le système s'appuie sur le boîtier télématique Citroën Connect Box pour transmettre des informations du véhicule.

PHEV Connect donne aux gestionnaires de flottes des informations précises sur l'utilisation des véhicules de leur parc et leur permet d'agir sur le comportement des conducteurs. Les gestionnaires de parcs disposent d'un tableau de bord sur la plateforme de gestion PHEV Connect avec les informations suivantes sur leur flotte :

- Le pourcentage d'usage de la flotte de véhicules en électrique et en hybride

- La fréquence de recharge

- La consommation en carburant et le branchement pour l'ensemble de la flotte et par véhicule

- Les gains potentiels générés par un meilleur comportement de conduite ou un meilleur taux de branchement aux bornes de recharge.

Ces informations aident les gestionnaires de flottes à améliorer leur coût d'utilisation (TCO) en donnant des conseils personnalisés à leurs utilisateurs pour qu'ils maximisent l'utilisation du mode électrique, rechargent plus souvent leur véhicule et adaptent leur mode de conduite. Ce tableau de bord permet également d'aider le gestionnaire à constituer une offre de mobilité en adéquation avec l'usage des véhicules hybrides.



Citroën lance la nouvelle C4 en Australie



Après un lancement en Europe en début d'année 2021, Citroën a lancé la troisième génération de C4 en Australie en décembre 2021.

Après les arrêts des C4 Cactus et C3 Aircross, Citroën comptait dans sa gamme que la C3 et le C5 Aircross, c'est dire si l'arrivée de la nouvelle C4 était très attendue. D'autant plus que grâce à son concept unique, la nouvelle C4 pourrait plaire aux consommateurs australiens, habitués aux SUV et autres Pick-up, et qui pourraient être séduits par l'allure de SUV coupé de la dernière compacte de Citroën.

Comme attendu, la nouvelle Citroën C4 ne sera proposée qu'en une seule finition la plus haut de gamme, Shine, vendue à partir de 37 990 \$ soit 24 400€. La couleur de

base sera le blanc mais Citroën offre six couleurs métallisées (690\$ soit 440€) qui sont la seule option possible avec le toit vitré ouvrant (1 490\$ soit 950€).

“

La nouvelle C4 est le complément parfait à notre gamme de modèles avec son style remarquable, sa liste d'équipements solide et, bien sûr, ses fonctionnalités Citroën Advanced Comfort. Son design est original et époustouflant, et associé à sa polyvalence impressionnante et à son confort inégalé, la C4 séduira vraiment l'acheteur australien.

Kate Gillis, Directrice Générale de Citroën en Australie

”

Vendue avec une seule finition, la nouvelle Citroën C4 n'est aussi disponible qu'avec un seul moteur, à savoir le 1.2l Puretech de 155 chevaux associé d'office à la boîte EAT8. La Citroën C4 est livrée avec la garantie kilométrage illimité de cinq ans, une assistance routière de cinq ans et un programme de promesse de prix de service de cinq ans. L'entre-



Une seule finition, un seul moteur pour relancer les ventes de Citroën

tien de la nouvelle C4 commence à 429 \$ (275€) pour le premier contrôle à 12 mois/15 000 km, le coût le plus élevé s'élevant à 598 \$ (384€) pour la 4e année/60 000 km. Le prix total pour les cinq premières années est de 2485 \$ soit 1 600€.

En conclusion, grâce à son style teinté de SUV, la nouvelle Citroën C4 pourrait plaire aux consommateurs australiens et donc permettre à la marque de voir ses ventes repartir à la hausse après avoir baissé pour atteindre de très faibles niveaux, à peine une centaine d'unités sur les dix mois 2021.

...et annonce la C5 X

La nouvelle Citroën C5 X, déjà commercialisée en Chine, s'apprête à faire son entrée dans les concessions françaises d'ici quelques semaines avec un lancement commercial prévu lors du premier trimestre 2022 en Europe. Mais la nouvelle grande Citroën voit déjà un autre pays en ligne de mire puisqu'elle aura en charge de conquérir l'Australie.

En effet, lors du lancement officiel de la Citroën C4, les responsables de la marque en Australie ont annoncé que la nouvelle C5 X viendra compléter la gamme Citroën déjà composée des C3 et C4 ainsi que du C5 Aircross. L'arrivée de la C5 X en Australie se fera vraisemblablement au cours du troisième trimestre 2022 sans que les responsables de la marque soient en mesure d'annoncer avec quelle motorisation la C5 X serait commercialisée.

A l'image de tous les véhicules de la gamme, il y a fort à parier que la C5 X ne sera vendue qu'avec un seul niveau de finition, Shine ou Shine Pack, incluant tous les équi-



pe-
ments modernes de série et les dernières technologies de la marque comme l'affichage tête haute projetée dans le pare-brise ou encore le nouveau système multimédia affiché via un écran tactile de 12 pouces.

La nouvelle C5 X va prêter mains fortes aux autres modèles de la marque qui souffre en Australie avec seulement 112 unités vendues depuis le début de l'année. La perte de la commercialisation du Berlingo, remplacée par le Peugeot Partner, explique la baisse des ventes de Citroën en Australie et la marque cherche d'autres stratégies pour retrouver ses niveaux perdus, la commercialisation de C5 X en est une.

“ Nous sommes très enthousiastes à l'idée que C5 X arrive en Australie . Ce sur quoi nous travaillons en ce moment, c'est d'obtenir cette spécification correcte. En ce qui concerne l'hybride rechargeable, nous y travaillons mais nous serons en mesure de fournir plus de détails à mesure que nous nous rapprocherons du lancement”

Kate Gillis, Directrice Générale de Citroën en Australie

Citroën dévoile son nouveau plan en Amérique Latine

Avec la présentation de la nouvelle Citroën C3 destinée aux pays d'Amérique du Sud et en Inde, Citroën engage une nouvelle voie de son histoire en conquérant de nouveaux pays ou en se renforçant dans des pays où elle est présente depuis de nombreuses années. Afin de soutenir la nouvelle C3, Citroën dévoile le plan Citroën4All qui signe le renouveau de la marque en Amérique du Sud.



CITROËN 4 ALL, c'est donc le projet de croissance pour le Brésil et l'Amérique du Sud pour les quatre prochaines années. Fondé sur son ADN, le plan est guidé par les piliers de l'innovation, de la proximité avec les personnes et de la durabilité, que ce soit dans la manière unique de communiquer ou dans le développement de produits technolo-

giques accessibles aux clients. L'ensemble de cette croissance permettra à Citroën de gagner 4 % de parts de marché en Amérique du Sud d'ici fin 2024.

Pour assurer cette croissance, Citroën parie sur un plan qui apporte l'Innovation Accessible, comme cela avait déjà été annoncé avec la nouvelle C3. Elle renforce son positionnement de Cool Brand, de personnalité et d'originalité, de plus en plus fiable, avec une offre de services et de veille différenciée. Les efforts portent également sur le renforcement de toutes les étapes et des processus de livraison de qualité aux points de contact clients, en plus du concept de Marque Durable, qui pense et anticipe l'avenir, à travers une politique de préservation de l'environnement et une

stratégie solide d'électrification de leurs véhicules.

Premier pilier de CITROËN 4 ALL – L'Innovation Accessible

— se traduit par un plan produit chirurgical, axé sur le développement et une production locale, avec des véhicules, développés et conçus en Amérique du Sud. La nouvelle C3, récemment dévoilée par la Marque, n'est pas seulement l'expression fidèle de cette nouvelle dynamique, mais aussi s'affirme comme un élément essentiel de l'accélération de Citroën. Ce véhicule moderne, connecté et idéalisé pour le consommateur local, est le coup d'envoi de C-Cubed, un projet qui prévoit trois lancements dans les trois prochaines années. Tous sont porteurs d'un ADN régional, à vocation mondiale, pour renforcer le développement de la Marque.

Ce plan permettra à Citroën de conquérir 4 % du marché brésilien, de doubler sa part de marché en Argentine pour atteindre 7 %, de dépasser les 3 % de part au Chili et de développer son offre produits et son volume de ventes dans tous les pays où Citroën est présent en Amérique Latine.

En pratique, la nouvelle C3 sera rejoint par deux autres modèles innovants dans les années à venir pour constituer son portefeuille brésilien et sud-américain.

Par ailleurs, Citroën dispose également d'un large portefeuille mondial toujours soigneusement étudié pour évaluer sa connexion en fonction des caractéristiques de chacun des marchés de la région. Ainsi, il est également possible de répondre aux attentes des clients pour des modèles autres que ceux produits localement, de manière durable et rentable pour l'entreprise.

Créer des solutions et sortir des sentiers battus sont des caractéristiques typiques d'une Marque dynamique, et pour en tirer le meilleur parti, Citroën a toujours tracé sa trajectoire en tenant compte des meilleures pratiques de développement

durable et des opportunités de marché. L'électrification est l'une d'entre elles et, par conséquent, elle ne pouvait pas être exclue de cette stratégie de croissance ambitieuse.



“ Ce n'est qu'un premier pas dans la planification de l'électrification de Citroën au Brésil et en Amérique du Sud. Nous avons une stratégie forte dans ce sens pour tous les pays de la région, tant pour les véhicules utilitaires que pour les véhicules de tourisme. » Bien au-delà d'un produit, Citroën a toujours été une marque innovante dans les solutions de mobilité, où de nombreuses initiatives comme celle-ci ont été présentées à l'échelle mondiale. Nous, en Amérique du Sud, sommes toujours à la recherche de tirer le meilleur parti de ces opportunités et nous continuons à étudier des moyens plus durables pour apporter de plus en plus ces solutions aux consommateurs de notre région. ”

Vanessa Castanho, responsable de Citroën en Amérique du Sud

Ainsi, Citroën annonce l'arrivée du Ê-JUMPY dès la fin 2021 au Brésil. Le lancement représentera le premier chapitre du plan d'électrification de la marque dans le pays. Le Ê-JUMPY arrive à être le partenaire électrique idéal et à répondre aux besoins de mobilité de tous les professionnels, qu'ils soient propriétaires de grandes flottes ou indépendants. Un véhicule polyvalent et efficace pour les activités quotidiennes de ces clients.

Citroën4ALL c'est aussi être plus proche des clients avec des produits et des services différenciés, mais aussi dans la manière de communiquer avec ceux-ci.

Citroën c'est une marque qui a déjà inscrit son nom dans le ciel de Paris et illuminé les nuits de la Ville Lumière avec 250 000 lampes sur la Tour Eiffel. Elle doit donc être capable d'innover dans sa façon de s'adres-

ser à ses clients, toujours avec beaucoup de créativité, de légèreté et d'irrévérence. Quand on parle d'un plan de croissance pour les années à venir en Amérique du Sud, cette façon de parler aux clients est un différentiel qui va soutenir toute cette stratégie.

Un exemple récent de toute cette créativité peut être vu dans la campagne de la série spéciale SUV C4 Cactus X-Series, dans laquelle la Marque présente son modèle en valorisant les principales caractéristiques du modèle de manière légère, colorée, amusante et unique.

“ Cette relation avec les gens est notre essence ! Nous produisons des voitures pour les personnes, prenons en charge l'intégralité de leur parcours avec la Marque et communiquons quotidiennement. Nous sommes une Marque humanisée et différenciée, nous valorisons chaque contact, avec chaque personne. Que ce soit en personne ou en numérique, nous cherchons toujours à offrir une expérience fluide, légère, créative, pratique, respectueuse et fiable à tout moment. ”

Vanessa Castanho, responsable de Citroën en Amérique du Sud



Suite du plan en Amérique Latine

Cette confiance est méritée et garantie par un réseau complet d'actions qui englobent, par exemple, la solide qualité des véhicules et la stratégie forte d'intégration locale des pièces et composants intégrée au projet C-Cubed, qui permettra à Citroën de travailler avec des coûts de pièces et de révisions plus compétitifs. Cette qualité et cette intégration locale sont les piliers essentiels des trois modèles qui seront développés et produits localement dans les années à venir. Ils seront également étendus à l'ensemble de la gamme commercialisée par Citroën dans le pays et la région. La Marque dispose également de toutes les synergies apportées par Stellantis, ainsi que de la structure d'ingénierie et de développement du Groupe.

Par ailleurs, Citroën reste en phase avec son Réseau de Concessions, partenaire clé de sa stratégie et pleinement engagé dans l'atteinte de ces objectifs. Ce réseau, pour accompagner les ambitions du plan stratégique, se développe dans toute l'Amérique du Sud et au Brésil par exemple, il va croître de près de 50 % d'ici mi 2022, passant des 123 points de vente actuels à 175. Ceci permettra à la marque de couvrir 80% du territoire brésilien.

“ Citroën est une marque historique, qui s'est toujours distinguée par son innovation et sa proximité avec son consommateur. Les perspectives sont clairement de croissance : Citroën retrouvera la place qu'elle a toujours mérité sur le marché brésilien et sur les autres marchés d'Amérique latine. Nous sommes absolument confiants dans la stratégie de croissance basée sur les valeurs de la marque et les produits fantastiques que nous allons apporter sur les marchés latino-américains. ”
Antônio Filosa, Patron de Stellantis en Amérique latine



C'est cette Citroën : unique, innovante, technologique, une référence en matière de design, qui procure un immense bien-être dans ses véhicules et accessible à tous, qui arrive avec un plan de croissance basé sur ses caractéristiques les plus authentiques. La CITROËN 4 ALL est une immersion dans les racines centenaires de la marque, sans renoncer à regarder vers l'avenir. C'est l'ADN, et c'est Citroën pour tout le monde !

“ Être une marque proche, c'est être disponible pour le client quand il en a besoin. Citroën apportera de plus en plus un sentiment d'accueil à chaque instant du parcours de chaque client, du premier impact avec une communication de notre Marque, en passant par le choix d'un de nos produits jusqu'à l'après-vente. Nous avons des objectifs ambitieux pour les années à venir au Brésil et en Amérique du Sud et j'ai toute confiance dans les personnes que j'ai à mes côtés pour que le succès de « CITROËN 4 ALL » soit le premier pas d'une Citroën de plus en plus proche du personnes, avec beau- ”

CITROËN



AUTOMOBILES CITROËN : RCS PARIS 642 050 199

NOUVELLE ë-C4 ÉLECTRIQUE

DOUCEUR DU VOYAGE, FRISSON DE L'ÉLECTRIQUE



**CHARGE RAPIDE : 80% EN 30 MINUTES SUR BORNE SPÉCIFIQUE 100 KW
JUSQU'À 350 KM D'AUTONOMIE (WLTP) ÉGALEMENT DISPONIBLE
EN ESSENCE ET DIESEL**

AVIS CLIENTS 4,9/5

CITROEN-ADVISOR.FR

Janvier 2022





Pluie de nouveautés au Japon

Citroën n'est pas active qu'en Europe ou en Amérique latine puisque la marque se développe fortement au Japon où elle a multiplié, ces derniers mois, les nouveautés.



La Citroën C3 Saint James fait son retour

Pionnière de la série spéciale en 2019, c'est donc naturellement que la C3 Saint James fait son retour au Japon. Elle est basée sur la finition SHINE et présente des détails spéciaux inspirés de St. James. Le toit est décoré d'autocollants tricolores bleus, blancs et rouges et du logo SAINT JAMES tandis que les piliers C sont également décorés de ces autocollants. De plus, le badge St. James sur la porte d'entrée crée une sensation particulière.

Le

confort est l'essence même de Citroën, qui est encore plus affirmé dans cette C3 SAINT JAMES puisqu'elle s'équipe des sièges Advanced Comfort, très apprécié, faits de tissu exclusif et de Cuir Tep dotés de surpiqûres rouges et de l'étiquette SAINT JAMES. De plus, le tableau de bord est fini avec du cuir tep noir et des surpiqûres blanches. Le badge SAINT JAMES est fixé sous le levier de vitesses de la console centrale. Des accents bleus et rouges sur les poignées de porte SAINT JAMES ont été ajoutés. Enfin, un tapis de sol spécial avec passepoil blanc et une mallette spéciale pour ranger les manuels d'instructions sont également des équipements spécifiques à cette version.

Deux couleurs de carrosserie, Sabre et Blanc Bunkies, sont disponibles. Les princi-

aux équipements tels que les freins de sécurité actifs, les phares à LED et les feux de route intelligents, les capteurs avant et arrière de stationnement, la caméra arrière, les jantes en alliage de 16 pouces sont les mêmes que la qualité SHINE.

La Citroën C3 Saint-James est vendue au Japon avec un seul moteur 1.2 Puretech de 110 chevaux associé à une boîte EAT 6. Le tarif est de 2 725 000 yens soit 20 800 €.

Une série Rip Curl pour le Berlingo

Citroën poursuit sa collaboration mondiale avec la marque de surf au Japon.

Après le C4 Cactus en Amérique Latine, et le C3 Aircross au Japon, c'est au tour du Berlingo de recevoir une série spéciale baptisée, au Japon, SURF EDITION by RIP CURL.



Les sièges Advanced Comfort sont proposés sur cette série spéciale

Citroën poursuit son partenariat mondial avec Rip Curl



à Shimokitazawa est un événement d'importance organisée du 25 au 28 novembre dernier et qui a permis, gratuitement, de découvrir les modèles de la gamme dont le nouveau C3 Aircross restylé le tout dans une ambiance de foire française.

Le Citroën C3 Aircross bénéficie des mêmes changements au Japon avec, notamment, les nouvelles ambiances intérieures plus haut de gamme ou encore

l'écran tactile de 9 pouces.

Au Japon, le Citroën C3 Aircross ne sera proposé qu'avec deux finitions, Shine et Shine Pack, et avec une seule motorisation 1.2 Puretech de 130 chevaux associé, uniquement, à une boîte automatique EAT à 6 rapports.

Globalement, ce modèle est strictement identique à la version européenne. Ainsi, on retrouve le coloris ocre sur les ponctuelles colorées tels que les Airbumps et entourage d'antibrouillard. A l'intérieur, la couleur ocre se retrouve sur les surpiqûres et bandeaux des sièges. Cet accastillage a pour vocation de renforcer l'esprit d'aventure du Berlingo.

La carrosserie est en Gris Artense tandis que les roues, rétroviseurs sont noirs, ceci afin de renforcer encore l'aspect baroudeur du Berlingo. La carrosserie est ornée d'un sticker en forme de vague, rappelant le logo Rip Curl qui est, lui, apposé sur la vitre de custode de façon très légère.

Basé sur la finition Shine, le Berlingo Surf Edition by Rip Curl est l'occasion pour Citroën de proposer, pour la première fois au Japon, le Grip Control qui permet d'adapter la motricité en fonction du type de routes rencontrées. Ainsi paré, le Citroën Berlingo est prêt à davantage d'aventures lui qui se veut le compagnon idéal des familles.

Le Citroën Berlingo Surf Edition by Rip Curl est proposé

avec le moteur HDi 130 chevaux associé à la boîte EAT8 et est disponible au tarif de 3 649 000 yens soit 27 900€.

Citroën lance le C3 Aircross restylé

Citroën a organisé, au Japon, un festival dont l'ambition est de se rapprocher des consommateurs tout en leur présentant, pour la première fois dans le pays, le nouveau Citroën C3 Aircross dans sa version restylée. La Fête CITROËN



Les tarifs du nouveau C3 Aircross au Japon sont de 2 935 000 Yen pour la finition Shine soit 22 800€ et 3 180 000 yens pour la finition Shine Pack soit 24 700€.

Restylage **Citroën C5 Aircross**





Retour en force

Présenté en mai 2018 en Europe, et dès 2017 en Chine, le Citroën C5 Aircross arrivait en dernier sur le segment très disputé des SUV compacts. Grâce à un style puissant, à son confort excellent et son intérieur habitable et modulable, le C5 Aircross a entamé un très beau début de carrière forçant la marque à augmenter la production et le groupe Stellantis à engager un jeu de chaises musicales entre les différentes usines pour laisser de la place au C5 Aircross dans l'usine de Rennes. La pandémie et la pénurie de composants ont stoppé net la carrière du C5 Aircross qui, de plus, face à une concurrence toujours plus féroce n'hésitant pas à jouer la carte de l'excentricité, accuse un certain retard qui justifie un restylage important pour le grand SUV de Citroën.

Un style extérieur affirmé

Dans la droite ligne des dernières créations de Citroën, le C5 Aircross affiche un style plus affirmé en revoyant totalement sa face avant. Auparavant, le C5 Aircross arborait une double calandre qui suivait les phares à double étage, cher à Citroën, avec un style fait de rondeurs, sans arêtes excessives.

Avec cette nouvelle face avant, le Citroën C5 Aircross tire un trait sur les phares à double étage pour revenir à des projecteurs monoblocs qui n'oublent pas, pour autant, d'être hyper travaillé. Citroën a, en effet, particu-

lièrement soigné le style de ce C5 Aircross restylé pour

le faire monter en gamme et arborer une face avant plus dynamique, plus affirmée encore.

Les phares reçoivent donc des lames, réminiscence du concept 19_19, lesquelles rendent les modules leds plus en profondeur, tapis sous une glace teintée. Ces lames intègrent les barres leds et forment la nouvelle

signature en Y de la marque, avec cette fois une nouvelle interprétation. Ces mêmes lames s'avèrent très travaillées puisqu'elles sont traitées façon touche de piano, du plus bel effet.

La calandre se fait donc toute pleine et noir laqué, laquelle est composée des lames qui reçoivent un décor chromé en dégradé sur les chevrons qui, double nouveauté, reprennent le style des chevrons situées à l'arrière des dernières Citroën avec un traitement noir entouré de chrome. Mais, surtout, les chevrons prennent un peu leur indépendance par rapport aux lames, ils ne sont plus directement liées aux barres chromées mais sont davantage mis en valeur sur le centre de la calandre et semblent « portés » par les barres leds.

La nouvelle face avant du C5 Aircross devient ainsi nettement plus travaillée et plus affirmée grâce à un changement complet de pare-chocs. Celui-ci intègre, en bas, une grille d'aération qui reprend les motifs à chevrons des dernières C5 X et C3 Aircross encadré par des écopés latérales qui deviennent ouvertes et fonctionnelles, en incorporant le décor de la personnalisation, chère à Citroën.

Contrairement au C3 Aircross, le restylage du C5 Aircross est sur 360° avec des modifications sur le profil et l'arrière, même si elles sont moins marquées que la face avant. Le profil du nouveau Citroën C5 Aircross est légèrement modifié avec l'adoption de la nouvelle face avant plus verticale, il garde toujours le fameux chrome en C qui ceinture l'habitacle et reçoit de nouvelles et sublimes jantes diamantées de 18 pouces, appelées Pulsar, qui sont très travaillées, avec un mélange de formes concaves et convexes particulièrement plaisant.

La nouvelle face avant offre de véritables écopés latérales



La signature
visuelle évolue,
avec plus de relief



Les chevrons sont dissociés des barrettes et chromés. Ils reviennent au noir brillant. Un jeu de tirets chromés jouant sur les épaisseurs viennent mettre en scène le logo. Les projecteurs sont sculptés en relief et monobloc.



Nouvelle teinte bleue Eclipse pour un rendu plus haut de gamme



Montée en gamme

Enfin, Citroën change les couleurs du C5 Aircross avec la suppression des couleurs rouge Volcano et bleu Tijuca, remplacé par un bleu très profond, dit bleu Éclipse, du plus bel effet qui, selon les angles, tire au violet ou au noir. Citroën, qui

revendique une montée en gamme pour le C5 Aircross, veut répondre à la demande de la clientèle, 12 % des SUV vendus en Europe sont bleus. Six teintes de caisses sont proposées (Blanc Banquise, Blanc Nacré, Noir Perla Nera, Gris Platinium, Gris Artense et le nouveau Bleu Éclipse) qui peuvent être associées à un toit biton exclusivement noir sur la finition Shine.



Cette montée de gamme voulue par Citroën correspond aux désirs de la clientèle et, si le C5 Aircross restylé reste personnalisable, celle-ci se résume surtout à des touches sombres, noir laqué, dark chrome, bronze anodisé avec, seule touche de couleur, un bleu anodisé qui vient donner du peps au C5 Aircross.

Elargir l'arrière

À l'arrière, le C5 Aircross revêt ses feux avec, là aussi, l'apparition de deux lames qui rendent le phare plus grands, dépassant du hayon. Autre avantage : ces nouveaux feux viennent élargir visuellement le C5 Aircross surtout de 3/4 avant. Ces nouveaux feux abandonnent le dessin en gélules des précédents pour recevoir trois bandes leds dont un sur le hayon qui forme, simplement, le Y cher à la marque et l'on retrouve, également le décor en touche de piano.



Le feu arrière prend lui aussi du relief

Un intérieur valorisant et plus haut de gamme

C'était le problème du C5 Aircross : un écran tactile de 8 pouces, trop petit. Avec le restylage, celui-ci s'agrandit à 10 pouces et replacé plus haut, davantage dans le champ de vision du conducteur. Placé dans un élément qui semble flottant, le nouvel écran reprend la forme des C4 et C5 X pour une meilleure cohérence de gamme. Ce nouvel écran à, pour conséquences, de revoir le positionnement des aérateurs qui migrent en dessous. A noter que les versions d'entrée de gamme conserveront l'ancienne planche de bord avec un écran de 8 pouces. Mais nouvel écran ne dit pas nouveau système multimédia, Citroën conserve le système actuel et n'implante pas celui de C5 X pour des raisons techniques et de coût.

Le Citroën C5 Aircross restylé voit également sa console centrale modifiée avec le remplacement de la commande de boîte auto à levier par le nouveau é-tog-
gle des C4 et C5 X qui a l'avantage de libérer la console centrale, elle est également dotée d'un grand vide-poche, qui regroupe toute la zone de connectivité avec 2 ports USB et une recharge sans fil pour smartphone, fonctionnant par induction. Cette nouvelle console centrale se modernise avec un décor tissu effet cuir noir habillé d'un liseré chromé.



Enfin, comme attendu, le dessin des sièges évoluent pour reprendre ceux de C5 X. Chose étonnante, la simple modification du dessin des sièges et l'adoption des gélules améliorent le confort du C5 Aircross, Pierre-Yves Couineau, Chef de Projet C5 Aircross, me disait que dès les premiers essais avec les nouveaux sièges, tout le monde notait un gain notable en confort.

Dans sa volonté de montée en gamme, Citroën dote le C5 Aircross de nouveaux habillages intérieurs qui



mettront un terme définitif aux rumeurs de low-cost. En effet, Citroën dote le C5 Aircross d'Alcantara au touché soyeux sur le niveau Shine ou d'un cuir haut de gamme perforé voire même de cuir Nappa bleu sur le haut des dossiers de sièges.

Dés l'entrée de gamme, Citroën a soigné l'ambiance intérieure du C5 Aircross avec des surpiqûres qui deviennent bleues, comme sur toutes les ambiances intérieures, pour s'accorder parfaitement aux autres surpiqûres présentes dans l'habitacle (accoudoir de portes et sangles de décors sur planche de bord). Au total, Citroën a revu les ambiances intérieures du C5 Aircross et en propose 4 sur ce restylage :

- L'ambiance Wild Black remplace l'Ambiance Wild Grey, avec un nouveau tissu structuré noir flamme mixé avec un nouveau tissu effet cuir gris et les surpiqûres bleues.
- L'ambiance Urban Black mixe un nouvel Alcantara noir et un tissu effet cuir noir.
- L'ambiance Metropolitan Black remplace l'actuelle Metropolitan Grey avec un nouveau cuir grainé noir et le nouveau tissu effet cuir gris.
- L'ambiance Hype Black se renouvelle pour habiller les finitions haut de gamme d'un assemblage subtil entre le nouveau cuir Paloma perforé et le cuir Nappa Bleu.

Côté moteurs, là aussi comme attendu, aucun changement le C5 Aircross propose toujours deux moteurs essence et diesel de 130 chevaux ainsi qu'une offre hybride rechargeable de 225 chevaux. Les premières livraisons du C5 Aircross devaient avoir lieu d'ici le début de l'été.

CONCLUSION

Un restylage réussi pour ce C5 Aircross qui se dote d'une personnalité plus affirmée que la version précédente, avec une face avant bien plus travaillée, plus soignée qui souligne bien la montée en gamme voulue par Citroën. Celle-ci se traduit, à l'intérieur, par un écran plus grand et des matériaux valorisants qui permettront au C5 Aircross de gommer le retard pris sur la concurrence. Sans aucun doute, le C5 Aircross revient dans la course avec ce restylage qui devrait avoir un effet boostant sur les ventes.

RENCONTRE EXCLUSIVE avec le Citroën C5 Aircross restylé

Rendez vous fixé il y a quelques jours pour découvrir, enfin, la version restylée du Citroën C5 Aircross. Une rencontre appréhendée tant le C5 Aircross est un véhicule réussi à la base et tant, conscients de ses retards pris par rapport à la concurrence, nous avons tenté d'imaginer, au travers de photos camouflées confidentielles, ce que pourrait être ce nouveau C5 Aircross restylé.

Arrivé dans le studio, je perçois directement l'ampleur des modifications effectuées, j'ai un C5 Aircross sous les yeux sans être, tout à fait, un C5 Aircross. Je perçois les changements, je vois aussi comment nous étions proche de la vraie version sur les shops réalisés, tout en étant très loin de la vérité. Car, ce C5 Aircross restylé est extrêmement travaillé... C'est ce qui me saute le plus aux yeux lorsque je le découvre, tout est soigné, hyper travaillé, on vole de surprise en surprise, de waoh en waoh, et on imagine, immédiatement, la somme de travail et de réflexion qu'a nécessité ce restylage.





La calandre, noire, intègre de fins éléments chromés qui relient les chevrons aux barres leds. Sur son bas, la calandre intègre des stries qui forment un chevron en dessous du logo puis se font de plus en plus verticales à mesure qu'elles rejoignent les projecteurs pour, finalement, s'aligner parfaitement avec les touches dites piano des barres leds...bluffant !

Le bas du pare-chocs apparaît plus simple mais tout est dans la subtilité. Les écopés latérales deviennent réelles et intègrent les nouvelles options de personnalisation, d'orientation plus sombre à l'exception notable d'un bleu qui apporte du pep's au C5 Aircross. L'habillage des écopés élargit visuellement le C5 Aircross et montre des lignes, subtiles, qui guident la lumière montrant combien les équipes de Citroën se sont attachés à soigner les moindres détails. La grille de refroidissement intègre le dessin en chevrons des dernières C5 X et C3 Aircross, on sent ici que Citroën a voulu une certaine cohérence de gamme tout en laissant, à chaque modèle, la liberté de proposer une face avant différente.

Ce qu'on perçoit difficilement en photos saute aux yeux en vrai : Le dessin des projecteurs, très travaillé et soigné, intègre de nouvelles très fines barres leds qui reçoivent un habillage façon touche de piano... effet waoh assuré. Les mêmes projecteurs, s'ils redeviennent monobloc, sont conçus « en escalier » et garde l'aspect séparés des projecteurs d'avant. On mesure réellement le travail 3D qui a été fait avec des projecteurs leds reculés et cachés sous un élément vitré noir, qui montre tout le soin et l'ambition d'élégance que devait arborer le C5 Aircross.



Et ce bleu ! Profond, intense, qui fait la fierté des équipes Citroën, à raison, tant il est travaillé et apporte un cachet fou au C5 Aircross avec des reflets étonnants selon l'angle de vue, tantôt violet, tantôt noir.



Avec ce restylage, le C5 Aircross nécessite d'être vu, d'être devant, de prendre le temps de le regarder, et de voir l'immense travail qui a été fourni dessus. En discutant avec le chef de projet et le designer extérieur, je mesure tous les défis qui se sont dressés sur leur chemin, que ce soient dans des normes d'une contrainte folle ou dans un volume budgétaire à ne pas dépasser. On ne mesure pas

assez toutes les contraintes qui posent sur la conception d'une automobile et quand on en prend conscience, on reste admiratif devant le résultat obtenu. Ainsi, j'apprends que le travail intelligent qui a été fourni sur la face avant, permettant de mettre moins d'éléments et donc de gagner quelques euros par ci par là, a permis de dégager suffisamment de budget pour retoucher les feux arrière parce que

le chef de projet, Pierre-Yves Couineau voulait que le restylage soit à 360°. Les feux arrière, certes plus simples dans le graphisme des leds, sont en réalité bien plus travaillés et ont pour volonté d'avoir une cohérence entre l'avant et l'arrière. Plus profond, sortant davantage du hayon, ces derniers permettent d'offrir davantage de largeur visuelle au C5 Aircross lorsqu'on le regarde de 3/4 arrière...





L'inspiration du concept 19_19 se retrouve dans le dessins des jantes.

Le designer extérieur, Sylvain Henry, m'explique sa démarche en m'indiquant qu'il s'est inspiré du concept 19_19 pour le restylage du C5 Aircross lequel devait affirmer davantage son style et lui offrir plus de personnalité. On perçoit bien la filiation entre 19_19 et le C5 Aircross d'ailleurs, même si les barres ont dû être réduites en profondeur contrairement aux travaux initiaux et contrairement à ceux de 19_19.

Qui dit restylage à 360°, dit retouches sur le profil qui est difficile de changer. Mais, bien aidé par la nouvelle sculpture de face avant, le profil évolue tout en gardant ses spécificités avec le chrome en forme de C qui ceinture l'habitacle. C'est surtout les nouvelles jantes qui amènent du changement et quelle jantes ! En

soin apporté à chacun des éléments...

A l'intérieur, je m'attendais à découvrir un écran plus grand, la surprise était donc moins importante mais j'ai été étonné et épaté par ce nouvel ensemble écran-aérateurs qui semble flotter au milieu de la planche de bord. Les équipes de Citroën ont dû déployer des trésors d'imagination pour intégrer ce nouvel écran sans changer totalement la planche de bord, contrainte budgétaire oblige. Ce nouvel écran, de 10 pouces, est plus haut, davantage dans le champ de vision du conducteur, se montre plus à portée de mains.

L'ambiance générale de l'intérieur de ce C5 Aircross restylé fait ressentir la volonté de montée en gamme de Citroën. Les sièges, qui reprennent le dessin de C5 X, apparaissent plus massifs, plus confortables et le sont réellement. Les différents types de matériaux utilisés, cuirs grainés, Alcantara, voire cuir Nappa, indiquent clairement la volonté de Citroën d'être au cœur du marché et le soin pris par les équipes pour faire correspondre le C5 Aircross restylé aux demandes de la clientèle.



multipliant les formes concaves et convexes, celles-ci sont l'exemple même de l'énorme travail de surface qui a été fait sur le C5 Aircross restylé et du

Dossier Spécial C5 Aircross



Grande tablette, mais système multimédia non mise à jour. Dommage pour une véritable montée en gamme.

La longue discussion avec le chef de projet, Pierre-Yves Couineau, m'a permis de comprendre l'ambition de Citroën et comment les équipes ont conçu, pensé et réalisé ce restylage important. Ainsi, on peut regretter la perte des couleurs dites vives et leur remplacement par des dérivés plus sombres mais l'explication vient des chiffres de ventes et du type de clientèle, qui privilégient des

couleurs neutres. De même, on peut regretter que l'offre moteur n'évolue pas mais Pierre Yves Couineau m'indique que les moteurs essence et diesel de 130 ch correspondent au cœur du marché des SUV compacts, qu'ils répondent aux besoins des entreprises et qu'ils correspondent, au final, au positionnement cœur de marché de Citroën. Enfin, c'est mon principal regret, l'absence

du nouveau système multimédia de C5 X. Celui-ci aurait apporté nettement plus de technologies, de modernité à l'habitacle et une cohérence sur le haut de gamme Citroën, mais des contraintes techniques et financières ont empêché son installation. Il y a le rêve et la vraie vie, il y a ce que nous aimons et ce qu'il est possible de faire, cela vaut pour l'automobile comme pour le reste



d'ailleurs. Un détail, pour signaler que parfois cela ne tient à rien, le C5 Aircross restylé est équipée de ports USB type A quand la C4 en propose un de type C : à cette question, Pierre-Yves Couineau m'indique que les ports USB type C nécessitent l'installation d'un bloc conséquent dans la planche de bord et il n'y avait pas la place pour le faire...

En conclusion.

Toutes les Citroën nécessitent d'être vu pour en mesurer tout le caractère, toute l'essence même des ambitions, envies et volontés de Citroën et de ses designers. Ce C5 Aircross restylé n'échappe pas à la règle, ce d'autant plus avec l'immense travail fait sur les matières, sur les surfaces qui, à n'en pas douter, vous surprendront à plusieurs reprises dans la rue.



C'est un fait, l'automobile en général s'engage vers ce qui ressemble à sa plus grande mutation depuis sa naissance : le passage des moteurs thermiques aux moteurs électriques. Ce bouleversement radical aura forcément des impacts sur les consommateurs qui devront repenser leurs modes de déplacements, prendre de nouvelles habitudes pour recharger le véhicule et adopter une nouvelle conduite, plus souple, plus douce et plus anticipative.

Chez Citroën, l'électrification est déjà un fait avec une gamme de quatre modèles 100 % électriques tandis que toute la gamme des véhicules utilitaires est, d'ores et déjà, proposé en mode 100 % électrique, Citroën étant une des seules marques en Europe à le proposer. Pour ses véhicules électriques, Citroën promet davantage de confort en raison d'un plus grand silence et des vibrations absentes dues aux moteurs électriques.

Mais, pour accompagner doucement cette transition vers les véhicules électriques, Citroën, comme les autres marques de Stellantis, a choisi de proposer des véhicules électriques qui soient à l'identique des versions à moteurs thermiques, pas de double gamme, pas de choix cornélien, le client est libre de choisir la motorisation qui lui convient le mieux.

Alors, que valent les Citroën électriques ? Réponse avec l'essai de toute la gamme avec un point particulier sur la dernière C4, le modèle de conquête de Citroën sur le marché des berlines compactes électriques.



Dossier Spécial Citroën électrique

En route vers

ÉLECTRIFICATION

Page 38 : Essai Citroën ë-Berlingo
Page 44 : Essai Citroën ë-Spacetourer
Page 48 : Essai Citroën ë-C4
Page 58 : Charge my car
Page 60 : L'application My Citroën

Berlingo **SOUS TENSION**

Créateur du ludospace en 1996, Citroën connaît une vraie success story avec le Berlingo qui s'est écoulé à plus de deux millions d'exemplaires depuis la première génération. L'actuel, sorti en 2018, poursuit le même chemin en s'étant déjà vendu à 241 000 exemplaires obtenant une part de marché de 19,7 % en Europe. Avec cette version électrique du Berlingo, Citroën innove encore en étant un des tout premiers à présenter une telle version. Et, pour

ce faire, Citroën a opté pour aucun compromis ! Tout ce qui fait la spécificité du Berlingo (volume de coffre, habitabilité, modularité) est conservé sur cette motorisation électrique, l'implantation des batteries se faisant sous le plancher. Reprenant la motorisation de la ë-C4, le ë-Berlingo propose un moteur de 136 chevaux associé à une batterie de 50 kWh lui permettant une autonomie de 280 km.

136 ch

Batterie : 50kWh

Autonomie : 280 km



Seul un petit logo e et la couleur bleue viennent confirmer que l'on est en présence d'un Berlingo électrique.





Prendre le volant du ë-Berlingo, c'est retrouver tout ce qui fait le charme du Berlingo, rien ne change mais tout change....La planche de bord conserve cette forme très agréable, fait de matériaux durs mais très bien assemblés sur laquelle on retrouve un écran tactile de 8 pouces et, surtout, le nouvel écran numérique de 10 pouces qui remplace les compteurs à aiguille. Le Berlingo se fait encore plus moderne avec ce combiné d'instrumentation, extrêmement bien lisible, qui peut être personnalisé pour afficher de multiples vues. C'est vraiment une grosse amélioration par rapport au compteur précédent car les graphismes sont beaux et très bien faits avec des infos toutes très lisibles et très pertinentes.

Le Citroën ë-Berlingo abandonne la commande de boîte automatique par molette pour récupérer la nouvelle commande inaugurée par C4, celle-ci se montre très bien positionnée et pratique à utiliser, bien plus que la précédente. L'autre gros changement est le silence....Indéniablement, l'électrique possède l'immense avantage de l'absence de bruits et vibrations, heureusement qu'un avertissement indique que le moteur est en marche.

Grande douceur

En route, le Citroën ë-Berlingo s'élance avec facilité pour révéler une extrême douceur. Sur la route, le couple immédiatement disponible du moteur élec-



L'électricité apporte au Berlingo une grande douceur.

trique permet au Berlingo de se montrer véloce, acceptant de reprendre sans broncher dès qu'on effleure la pédale. On se dit, tant mieux, sans trop accélérer, cela permettra de veiller à

ce que l'autonomie ne baisse pas trop vite...Mais c'est sans penser à l'excellent travail des équipes de Citroën qui permettent au Berlingo de ne pas voir son autonomie fondre comme neige au soleil. Sur la boucle d'essai, comprenant une excursion sur routes nationales, beaucoup de routes départementales et, finalement, très

peu de circulation en ville, la consommation moyenne s'est élevée à 18 kWh aux 100 km m'assurant donc une autonomie conforme à ce que Citroën annonce, autonomie qui pourrait dépasser 300 km en cas de conduite 100 % urbaine. D'autant plus que le Citroën ë-Berlingo propose trois modes de conduite (normal, éco et power) offrant différents niveaux de puissance et permettant de gérer l'autonomie, l'activation du mode Brake permettant de maximiser la récupération d'énergie aidant également. Le moteur électrique permet de rouler de façon très zen, l'absence de bruit et de vibrations nous y invitent, de même que le confort du Berlingo. Ainsi, il n'est pas besoin d'accélérer fortement pour être aux vitesses réglementaires, tout se passe avec une extrême fluidité.

La conduite électrique est une autre conduite, la puissance étant immédiatement disponible, il n'est donc pas nécessaire d'appuyer franchement et cela nous permet d'anticiper la circulation et donc de mieux gérer l'autonomie.

Tableau de bord inchangé niveau qualité mais compteur numérique et tablette tactile apportent une touche de modernité



Citroën ë-Berlingo



L'autonomie
est suffisante
pour une
utilisation au
quotidien

*Le Berlingo conserve ses multiples rangements.
L'interface de tableau de bord permet de visualiser
l'état de charge.*





Au volant, on retrouve le très bon niveau de confort du Berlingo, les sièges se montrent accueillants, la position de conduite est excellente grâce aux multiples réglages. Thermique ou, ici, électrique, le Citroën Berlingo se montre très agréable à conduire offrant confort, sécurité, maniabilité. Toujours aussi habitable et modulable, le Citroën ë-Berlingo reste le compagnon idéal des familles qu'il accompagne avec encore plus de confort et de douceur dans cette motorisation électrique.

En conclusion

L'adoption du moteur électrique sur le Berlingo se révèle pertinente tant elle apporte silence, douceur et fluidité en complément des excellentes qualités du ludospace aux chevrons. Alors, certes, 280 km d'autonomie c'est peu...et suffisant à la fois. Citroën indique que la moyenne des déplacements quotidiens des propriétaires de Berlingo est de 40 km, permettant à sa version électrique de n'être rechargée qu'une fois par semaine. Et, cet essai montre que l'autonomie annonçait est bien réelle...Mais la force du Berlingo

est sa polyvalence et, avec un rayon d'action réduit, celle-ci se fait moindre, c'est une évidence, mais le Berlingo est capable d'être rechargé à 80 % en 30 minutes ce qui permet d'envisager de longs voyages, qu'il faudra planifier et qui seront plus longs. D'autant plus que Citroën offre, avec l'achat d'un ë-Berlingo, l'application Free2Move avec ChargeMyCar qui donne accès à plus de 220 000 bornes électriques partout en Europe ce qui facilite les longues transhumances que le ë-Berlingo, avec ses immenses qualités, saura faire apprécier.

De la place ET DES WATTS

Dérivé du Jumpy, le Citroën Spacetourer occupe une place particulière dans la gamme Citroën entre une vocation destinée aux transports de personnes et une vocation familiale transportant jusqu'à neuf personnes dans des conditions de confort optimales. Disponible en motorisation thermique, il reçoit une nouvelle motorisation 100 % électrique reprise de la ë-C4 à savoir un moteur de 136 chevaux associé à des batteries de 50 ou 75 kWh lui assurant une autonomie maximale de 230 km avec la plus petite batterie et 330 km avec la plus grande.



Vie à bord

Le Spacetourer est donc le grand monospace de Citroën capable d'accueillir jusqu'à neuf personnes, il se place au sommet de la gamme. Son architecture utilitaire fait que l'on monte véritablement à bord pour découvrir un espace habitable très accueillant, la place est généreuse pour tout le monde, avec un intérieur joliment dessiné et très bien construit. Évacuons tout de suite la planche de bord au dessin trop simple, doté d'un écran central de 7 pouces



Le ë-Spacetourer transporte jusqu'à 9 personnes dans un excellent confort. La version électrique ajoute le silence.

seulement qui semble perdu dans cette immense planche de bord, elle dérive de l'utilitaire, elle mériterait de meilleurs matériaux et des technologies plus moderne mais elle fait le job, elle est très correctement assemblée et se révèle fonctionnelle, très pratique et bourrée de rangement. Les sièges, tendus de cuir sur cette version d'essai, sont remarquablement confortables, larges et

très accueillant. Grâce au volant réglable et à l'accoudoir sur le siège, la position de conduite est agréable même si on est, forcément, assis plus droit que sur une berline classique. Enfin, le Spacetourer est haut, on est assis haut dans le véhicule ce qui confère une visibilité optimale en ville, très utile pour déplacer un engin de près de 5 mètres de long.



Le reste de l'habitacle se révèle très agréable, même s'il mériterait davantage de couleurs, mais remarquablement spacieux pour chacun des huit passagers qui peuvent, sans aucun souci, être parfaitement à leur aise. L'accessibilité aux places arrière est excellente grâce aux deux larges portes coulissantes qui s'ouvrent électriquement avec la fonction Mains Libres sur cette version Shine.

Un bémol toutefois concernant le coffre doté d'un hayon très grand qui nécessite beaucoup de recul pour s'ouvrir et qui donne accès à un coffre riquiqui lorsque tous les sièges sont dépliés, 280 litres à peine. Heureusement ceux-ci peuvent être repliés mais pas s'encaster dans le plancher comme un Berlingo ou un C4 Spacetourer.

Sur la route

Au volant, on pouvait craindre que ce gros bébé soit à la peine avec seulement 136 chevaux mais c'est sans compter sur le couple instantané du moteur électrique qui permet au Spacetourer de s'élancer en douceur. Douceur est le mot qui convient ici puisque, si le moteur n'est jamais à la peine, il n'a pas le punch d'une ë-C4 dotée du même moteur, son poids l'handicapant. Mais cette douceur dans les accélérations sied parfaitement à la conduite du Citroën ë-Spacetourer qui atteint les vitesses réglementaires sans forcer, presque sur un filet de gaz. Grâce à sa parfaite visibilité, le Spacetourer permet de bien anticiper la circulation et donc de maximiser l'autonomie. Sur un parcours de 75 kilomètres environ, alternant routes départementales, nationales et ville, ma consommation moyenne du Spacetourer a été de 27 kWh autorisant une autonomie plus proche des 200 kilomètres. C'est clairement trop peu pour l'autoroute mais bien suffisant pour la vie quotidienne puisque le ë-Spacetourer peut être recharger en 15 heures sur une prise Green-up ou 7h30 sur une Wallbox. Le Spacetourer est aussi capable d'accepter des recharges rapides pour récupérer 80 % de la batterie en 30 minutes et, comme toutes les Citroën électriques, il

La silhouette trahit l'origine utilitaire du ë-spacetourer





Une grande douceur pour un gros cardo

dispose d'un abonnement à ChargeMyCar qui donne accès à 60 000 bornes publiques en France.

En bonne Citroën, le SpaceTourer dispose d'un excellent confort combinant de bons sièges et des suspensions qui travaillent remarquablement. La direction se fait souple et la maniabilité, malgré des dimensions fort généreuses, assez bonne grâce à une hauteur d'assise élevée et une bonne visibilité vers l'extérieur.

En conclusion

Je n'avais jamais conduit le SpaceTourer et je ne m'attendais pas à grand-chose en en prenant le volant. Erreur ! Le SpaceTourer se révèle fort agréable à conduire bien aidé par le moteur électrique de cette version qui élimine bruits et vibrations. Avec ses larges sièges, le SpaceTourer est très confortable, hyper habitable et bourré d'astuces. Habitable, pratique, confortable, bien équipé et bien fini, le SpaceTourer ne manque pas de qualités mais souffre de deux

défauts : une planche de bord qui mériterait d'être plus moderne et un coffre qui gagnerait des sièges de troisième rang rabattables dans le plancher pour encore plus de praticité. Le Citroën SpaceTourer devrait s'inspirer de son petit frère, le Berlingo, qui associe modernité et praticité avec un talent rare. Toujours est-il que le Citroën ë-SpaceTourer s'avère un compagnon remarquable pour les familles nombreuses, c'est sa mission première qu'il exécute remarquablement.

La berline compacte



Présentée en Juin 2020, en même temps que les versions thermiques, la Citroën ë-C4 est une des rares berlines compactes proposée en version 100 % électrique et une des seules à proposer des motorisations thermiques et électriques.

Cette nouvelle Citroën ë-C4 embarque un moteur électrique de 136 chevaux associé à une batterie de 50 kWh, soit la même

chaîne de traction que les Peugeot 2008 et DS3 Crossback. Néanmoins, grâce à son aérodynamisme très travaillé, la Citroën ë-C4 offre 357 km d'autonomie soit la meilleure voiture électrique actuelle du groupe Stellantis. Alors que vaut cette Citroën ë-C4 ? Bilan d'un essai longue durée après un mois d'utilisation

136 ch

Batterie : 50 kWh

Autonomie : 357 km

TOUT CONFORT



*Un geste qu'il
est désormais
possible de
faire chez soi.*



En ville

Le gros avantage de proposer différents types moteurs sur une même voiture est qu'il n'est pas la peine de présenter la Citroën C4. Tout le monde la connaît dorénavant et elle apparaît de plus en plus dans le paysage automobile quotidien à mesure que ces chiffres de ventes augmentent.

Il faut dire que son concept à mi chemin entre les berlines et les SUV la rend reconnaissable immédiatement d'autant plus que Citroën s'est lâché sur le style avec un design affirmé et original qui ne laisse personne indifférent.

Proposant un empattement de 2m67, la Citroën

ë-C4 offre un habitacle spacieux avec une belle largeur à l'arrière et un des meilleurs espace aux genoux, que l'implantation du moteur et de la batterie électrique ne vient pas perturber, l'habitabilité est la même quelque soit le type de moteur choisi.

En ville, le plus appréciable est la délicieuse sensation de flotter sur la route, la Citroën ë-C4 offre une merveilleuse sensation de douceur bien aidé par une poussée linéaire du moteur électrique qui élimine tous les à-coups dû aux changements de vitesses des moteurs thermiques. Ici, l'absence de vibrations et de bruit renforcent encore davantage la sensation de bulle propre aux Citroën qui vous

3 modes de conduite pour gérer l'autonomie



La couleur bleutée sur les pontuelles et logo ë est synonyme de version électrique chez Citroën.



Le regard très travaillé de la C4 renforce son aspect technologique.



isole de la ville et des bruits extérieurs. Du coup, le confort, déjà excellent sur la C4, est encore mieux et fait de cette Citroën ë-C4 la meilleure des C4. Grâce à sa généreuse surface vitrée et à sa troisième vitre latérale bien longue, la Citroën ë-C4 offre une visibilité périphérique parfaite qui permet d'évoluer en ville en toute simplicité d'autant plus que ses proportions sont facilement comprises. Maniable, la Citroën ë-C4 se faufile partout bien aidée par les aides en tous genres dont dispose cette finition Shine.



Citroën

ë-C4

La Citroën ë-C4 dispose de trois modes de conduite : Éco, normal ou sport qui permettent de mieux gérer l'autonomie en fonction des conditions de route rencontrées ou des envies du conducteur. Mais la puissance et le couple instantané, propre aux moteurs électriques, permettent d'évoluer en ville uniquement sur le mode éco, favorisant ainsi l'autonomie sans que les performances n'en soient altérées puisque nous sommes, très rapidement, à 30 ou 50 km/h. La conduite en ville permet, en plus, d'opter pour le mode Brake qui permet de récupérer davantage d'énergie et donc de prolonger l'autonomie, mais nous aurions préféré pouvoir choisir entre plusieurs degrés de récupération pour une meilleure utilisation. Le mode éco permet donc d'évoluer sur un filet de « gaz », dans une douceur absolue et de maximiser l'autonomie même si c'est ici que le bilan est moins bon qu'attendu. Alors que la conduite en ville est présentée comme celle permettant une meilleure autonomie, nous constatons une consommation moyenne de 15-17kw/100 soit une autonomie de 300 kilomètres, il faut dire que les conditions climatiques étaient défavorables lors de cet essai longue durée avec des températures hivernales peu appréciées des véhicules électriques. Quoiqu'il en soit, et pour peu que l'on puisse brancher son véhicule chez soi ou disposer d'une borne de recharge à proximité, la Citroën ë-C4 se révèle idéale en ville. Par son silence, par son extrême douceur, par l'absence de vibrations et la fluidité offerte, la Citroën ë-C4 se révèle particulièrement adaptée à la ville d'autant plus qu'elle n'en oublie pas



Le tableau de bord offre une grande tablette tactile de 10 pouces.



**Absence de vibration
+ silence électrique
= grande douceur**

d'offrir une très bonne visibilité et une maniabilité parfaite qui accentuent encore le grand confort qu'elle distille en ville. Le confort est un gros point fort de cette troisième génération de Citroën C4, notamment sur cette version électrique, même si les aspérités de la route comme les saignées ou les bouches d'égouts se font bien sentir notamment à l'arrière.

C'est certainement ici, sur les petites routes départementales ou sur routes nationales que la Citroën ë-c4 délivre ses meilleures prestations.

Sur routes nationales, confort, douceur, fluidité, la berline compacte électrique de Citroën donne l'impression de glisser sur la route dans un silence très appréciable tout juste perturbé parfois par les bruits de roulement qui se font, naturellement, plus entendre sur des voitures électriques.

Même en mode éco, alors que la puissance est réduite, la C4 électrique permet des performances honnêtes, loin d'être sportives, qui amènent aux



vitesses réglementaires progressivement, de façon très cohérente avec la préservation de l'autonomie. Toujours est-il qu'en conduisant en bon père de famille et de façon raisonnable, les autres conducteurs ne sont en rien gênés et il est toujours possible d'accélérer franchement pour doubler ou autres grâce à la puissance instantanée du moteur électrique. Bien entendu, il est toujours possible d'évoluer en mode normal qui vous permet de meilleures performances mais le mode éco saura vous

convaincre pour sa capacité à préserver la consommation et donc l'autonomie.

L'immense avantage des moteurs électriques est la puissance et le couple qui sont instantanés, cela permet d'offrir à la C4 des accélérations très linéaires, très fluide et donc d'avoir une conduite extrêmement douce, le tout dans un confort optimal, véritable atout maître de cette C4. Enchaîner les kilomètres de routes départementales ou nationales au volant de cette ë-C4 est un bonheur chaque fois répété

qui vous fait plonger dans un monde de douceur véritablement exquise.

Sur différents parcours effectués sur des routes départementales ou nationales à 90 compteur, la Citroën ë-C4 affiche une consommation moyenne comprise entre 14 et 15 kw/h permettant, ainsi, d'avoir une autonomie de 300 kilomètres en précisant, encore une fois, que les températures hivernales n'aident pas la consommation et que le chauffage intérieur fonctionnait. Il



L'autonomie est suffisante pour une utilisation au quotidien

est donc possible de baisser encore la consommation pour maximiser l'autonomie sur ces parcours extra-urbains.

La Citroën ë-C4 n'est pas une sportive, d'autant plus sur cette version électrique qui, dans les conditions d'une conduite sportive, voit son autonomie fondre à vue d'œil. Toujours est-il que, grâce à la batterie, le centre de gravité de la C4 est plus bas que sur les moteurs thermiques et la Citroën ë-C4 offre

une tenue de route très plaisante sur les petites routes départementales s'affaissant moins sur ses appuis que ses sœurs thermiques. Mais les suspensions souples et le typage confort de la C4 ne sont pas l'idéal pour une conduite sportive, même si la C4 est tout à fait en mesure d'être menée à bon rythme et d'offrir une conduite très plaisante pour son conducteur.

Sur autoroutes

C'est ici que la bât blesse ! Autant en ville ou sur routes nationales, la Citroën ë-C4 maîtrise sa consommation pour offrir une autonomie suffisante au quotidien, autant sur l'autoroute, à 130 km/h, la consommation explose passant à 20-22 Kw/100 avec une conséquence directe sur l'autonomie qui peine à passer au dessus des 200 kilomètres. Ce ne serait pas vraiment un problème si le réseau de bornes de recharge était plus dense et, surtout, proposait de vraies recharges rapides. A titre d'exemple, une borne de recharge TotalEnergies rechargeait à 5 Kw alors qu'elle indiquait une recharge rapide à 175....

Pourtant, sur autoroute, cette C4 se montre particulièrement plaisante à conduire. Bien entendu, nous vous conseillons de passer en mode normal, le mode éco restreignant trop la puissance pour évoluer sereinement sur autoroutes. Et sur ce mode normal, la puissance de l'électrique permet réellement d'offrir des performances plus qu'honnêtes permettant de rouler à 130 km/h en toute facilité sans jamais peiner. L'absence de bruits mécaniques a, pour conséquences, de faire davantage entendre les bruits aérodynamiques notamment autour des rétros et du toit panoramique.

Toujours est-il que, là encore, la Citroën C4 distille un confort absolument parfait encore magnifié par la qualité rencontré sur le bitume des autoroutes. Conforme aux dernières Citroën, la C4 se veut une vraie bulle qui vous isole des bruits extérieurs, semblant flotter sur la route et filtrant à merveille les irrégularités.



Le profil de la C4 renvoie à l'univers des SUV coupé, un marché très dynamique partout dans le monde

A light blue Citroën ë-C4 is shown in motion on a city street. The car is a compact hatchback with a modern, aerodynamic design. It features black plastic trim on the lower body and roof rails. The background shows a modern building with large windows and some greenery. The car is moving from left to right, as indicated by the motion blur on the wheels and the background.

**ë-C4 probablement la
meilleure version de la
gamme**



En conclusion

La version 100 % électrique de la Citroën C4 peut largement être désignée comme la meilleure version de la gamme C4. L'absence de bruits et de vibrations amenée par le moteur électrique magnifie l'excellent confort général de la C4. Toujours suffisamment performantes, offrant des reprises à la hauteur sans en faire plus que ce qu'il faut, la Citroën ë-C4 déroule une partition sans fautes...jusqu'à l'autoroute où elle se montre bien trop gourmande et où le réseau de bornes de recharge, réellement rapide, est bien trop insuffisant ce

qui limite fortement le rayon d'action. Quoiqu'il en soit, la Citroën C4 se montre, dans cette version électrique, l'égale de ses sœurs thermiques à savoir habitable, bien équipée, extrêmement confortable et bien placée niveau tarifs. Grâce à son concept unique, la C4 offre une bonne visibilité sur la route améliorant le sentiment de sécurité. Mais ce qui ressort le plus de ces 1 400 km d'essai réalisé à son volant c'est cette impression de calme, de douceur qui vous isole de l'agressivité extérieure où chaque kilomètre parcouru est un plaisir.

Charge My Car :

L'allié précieux des Citroën électriques

A mesure que les normes antipollution se durcissent, les véhicules électriques ont le vent en poupe. Non contente d'être jugée propre, la voiture électrique participe d'un meilleur confort général de la voiture avec une conduite nettement plus fluide et une absence totale de vibrations et de bruits. Pourtant, les

véhicules électriques font face à une vive inquiétude au sujet de leur autonomie trop faible pour faire de longs trajets. Mais elles peuvent compter sur un allié de taille, dont on parle malheureusement peu, Charge My Car.

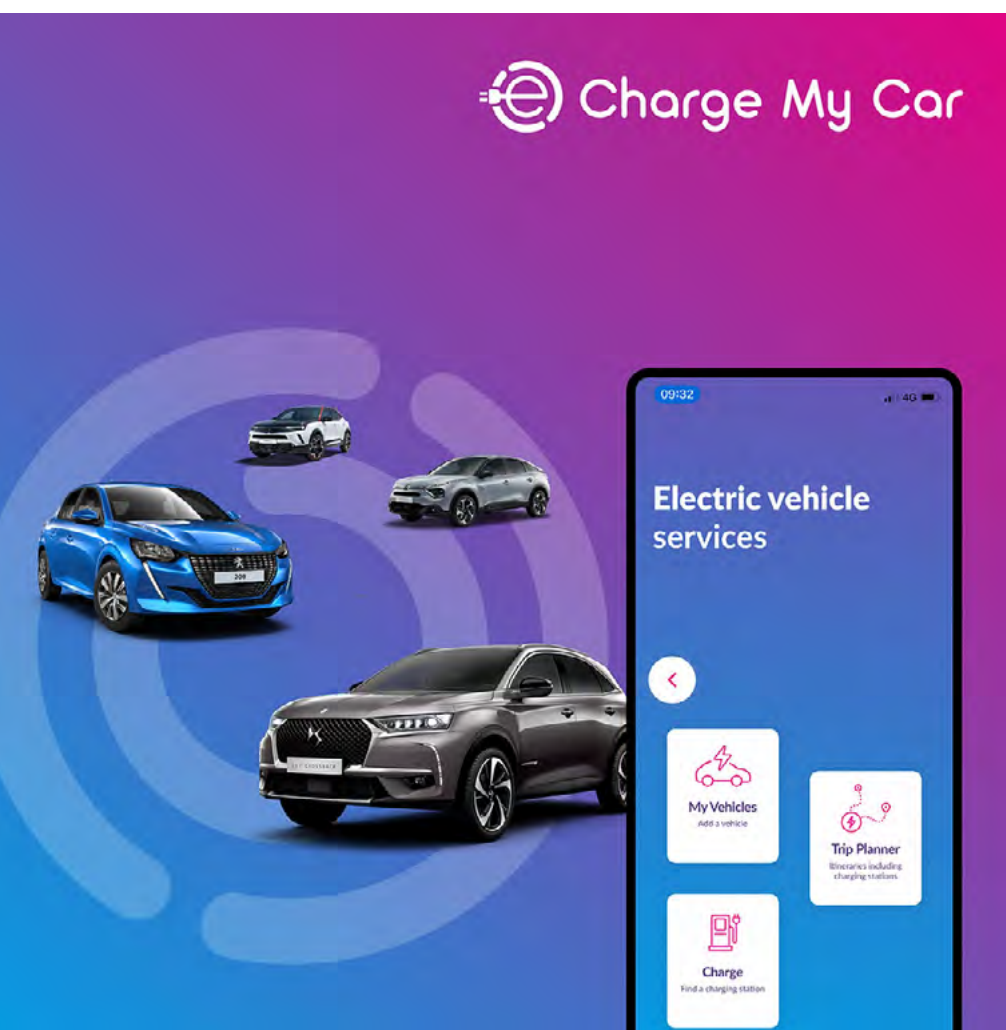
Recharger une voiture électrique peut sembler difficile tant la recharge à domicile sur une prise classique s'avère longue. Il est donc nécessaire d'investir pour avoir des possibilités de recharge à domicile plus rapide. Cependant, Free2move, la marque de mobilité de Stellantis, propose Charge My Car qui est une solution donnant accès aux bornes de recharge publiques en permettant de recharger son véhicule électrique simplement, facilement et en toute sérénité.

Le service Charge My Car repose sur une carte ou une application qui donne accès à 260 000 bornes de recharges en Europe dont 62 000 en France, l'application vous propose les bornes compatibles selon votre

voiture. Il est donc possible, via l'application Free2move de voir les bornes de recharge compatibles avec votre voiture, celles les plus proches de vous ou les plus rapides ou encore les plus économiques. Via la carte Free2move ou par l'application, il vous est possible de commencer la charge ou de la stopper mais aussi de retrouver toutes les consommations.

De plus, la solution Charge My Car permet de connaître les bornes de recharge disponibles en temps réel ce qui facilite encore davantage la vie des consommateurs. Charge My Car donne ainsi accès aux stations de recharge rapide telles que Ionity ou Total et centralise les paiements.

Surtout, Charge My Car permet également de planifier son itinéraire. Très utile lors de longs déplacements, ce service permet d'anticiper et de prévoir les différentes étapes en s'adaptant selon la batterie de votre véhicule et aux bornes disponibles, le trajet pouvant, par la





suite, être envoyés directement sur le GPS de votre voiture, ou sur les applications Waze, Plan ou Google Maps. Ainsi, vous saurez, avant de partir, à quelle station il est nécessaire de s'arrêter, combien de temps il vous sera utile de recharger votre voiture sans jamais avoir la crainte que l'autonomie vous lâche. Charge My Car vous propose ainsi le meilleur itinéraire en fonction de l'état de la charge de la batterie, de la localisation des stations, de la température extérieure, du relief, de l'usage de la climatisation, de la charge de la voiture et des limitations de vitesses sur l'itinéraire, l'itinéraire s'adapte

en fonction de la consommation réelle du véhicule. Sur les véhicules des marques Peugeot, Opel, DS et Citroën, il vous est possible d'envoyer l'itinéraire directement sur la navigation de la voiture.

Charge My Car est disponible via une carte Free2move qui vous est envoyée lors de la souscription de l'abonnement ou par l'application Free2move disponible sur les grandes plateformes. Extrêmement simple d'utilisation, l'application vous sert aussi à se connecter à la borne ou à arrêter la charge pour certaines bornes. Sur l'application, vous trouverez la localisation des bornes disponibles et compatibles avec votre voiture, vous pourrez payer vos recharges et suivre facilement vos consommations et votre budget.

Disponible à partir de 4,99 € par mois auxquels s'ajoutent vos consommations, Charge My Car est gratuit pendant 4 ans pour l'achat d'une Citroën électrique, ceci étant valable pour la ë-C4 mais aussi pour le ë-Berlingo et le ë-Spacetourer.

A la réception de votre Citroën électrique neuve, vous recevez une carte Free2move incluant Charge My Car dont l'abonnement vous est offert les quatre premières années vous assurant ainsi des recharges partout en Europe, facilement identifiables et accessibles. Injustement méconnu, Charge My Car est un réel atout pour tous les véhicules électriques puisqu'il donne accès, en temps réel, aux bornes de recharge compatibles et disponibles. En permettant de planifier votre itinéraire, selon l'état de charge de la voiture et en temps réel, Charge My Car vient répondre à l'angoisse suscitée par l'autonomie des voitures électriques en proposant un service simple, pratique et accessible qui vous permettra d'envisager les longs trajets en toute tranquillité.

L'application My Citroën

Où comment suivre votre
Citroën au quotidien



Monde numérique oblige, Citroën a créé une application « My Citroën » qui permet

de suivre, au quotidien, grâce à un ensemble de services pratiques et utiles qui faciliteront votre vie avec votre voiture.

Ainsi, en rentrant le code VIN de votre véhicule, vous pourrez créer une association entre votre voiture et l'application sur votre téléphone qui vous donnera tout un tas d'informations utiles sur votre voiture. Il vous sera ainsi possible de suivre le kilométrage, prévoir et préparer les futurs entretiens, suivre vos derniers trajets et la consommation ou encore retrouver où vous avez garé votre véhicule si vous êtes tête en l'air.

Sur les Citroën électrifiées, électriques ou hybrides, l'application My Citroën va plus loin encore avec des services propres et exclusifs aux véhicules électrifiés qui facilitent réellement la vie au quotidien :

1. Suivre ou programmer la charge

Cette fonction vous permet de suivre la charge de votre véhicule. Ainsi, en branchant votre véhicule sur une prise à domicile, vous aurez la possibilité de programmer la charge de votre véhicule afin de profiter des heures creuses par exemple. Cette fonction, très utile, vous permet également de suivre l'état de charge de votre véhicule en cours sur une borne.

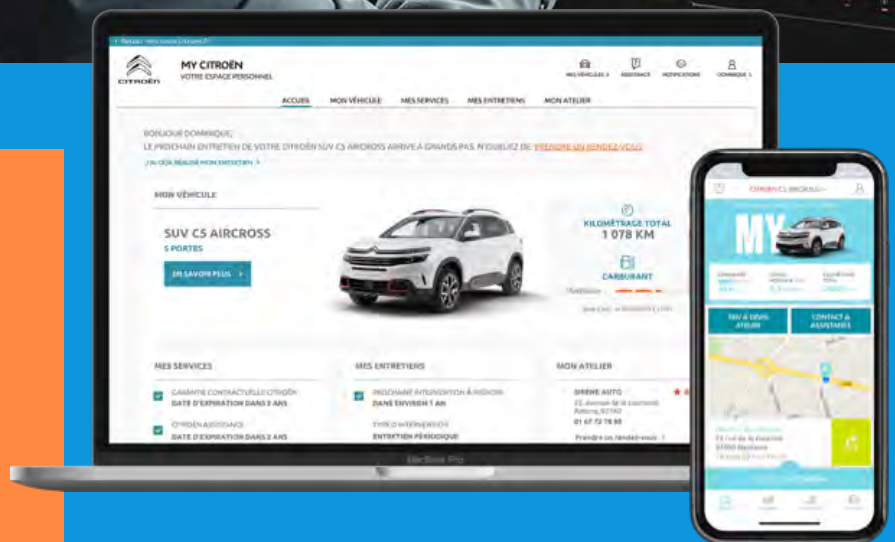
La fonction vous indique le pourcentage de recharge de la batterie ainsi que l'autonomie en kilomètres, la vitesse de charge et la durée restante avant que la charge ne soit complète.



2. Programmer la climatisation

Là aussi, une fonction exclusive réservée aux Citroën électrifiées sur l'application My Citroën. Grâce à cette fonction, il vous sera possible de programmer la climatisation ou le chauffage de votre véhicule pour que vous puissiez partir en bénéficiant du maximum de confort immédiatement.

Attention toutefois notamment pour le chauffage : il est fortement conseillé de faire une programmation du chauffage lorsque votre voiture est encore en charge sous peine de voir l'autonomie fondre. Toujours est-il que cette fonction s'avère très pratique l'hiver en vous évitant de gratter la voiture lorsque le gel fait son effet...



Conclusion

L'application My Citroën se révèle très utile dans la gestion au quotidien de votre véhicule et plus spécifiquement sur les voitures électrifiées grâce aux options de charge et de programmation de la climatisation qui apportent un vrai plus. L'application My Citroën est gratuite et téléchargeable sur Android et Apple et facilite réellement la vie au quotidien de votre Citroën.

Un p'tit air de vacances



AMI a révolutionné la mobilité urbaine.

Simple, pratique, électrique et abordable, elle a immédiatement su séduire le public et étend son champ d'action bien au delà des pays imaginés au départ. Avec plus de 13 200 unités vendues et 42% des utilisateurs qui sont des adolescents, Citroën tient en Ami le véhicule qui répond à un besoin, qui rajeunit l'image de la marque et qui permet toutes les fantaisies.



Ainsi est né My Ami Buggy concept qui transforme Ami en véhicule de plage. Les équipes de Citroën tiennent en Ami un véhicule où il est possible de s'amuser avec beaucoup de libertés et ont beaucoup de légitimité pour le faire après avoir proposé la Méhari. Ainsi, My Ami Buggy concept rend hommage à la Méhari à de multiples reprises par des clins d'œil dispersés ci et là. My Ami Buggy concept c'est donc une invitation pour tous ceux épris d'indépendance qui pourront le temps d'un

trajet se prendre pour des aventuriers sur les routes ou les chemins des plages. My Ami Buggy Concept imagine un objet récréatif pour les week-ends, les vacances en bord de mer ou dans un écrin de verdure, et qui séduira par son côté pratique.

Un esprit baroudeur assumé

Bien campé sur ses larges roues crantées, My Ami Buggy a un caractère résolument baroudeur mis



en valeur, à l'avant et à l'arrière, par ses pare-bufiles, ses enjoliveurs et grilles de projecteurs, ses boucliers, ou ses plastrons au centre desquels sont apposés les chevrons. Sur les côtés, des élargisseurs d'ailes retravaillés et des protections tubulaires au bas des portes musclent la silhouette. Sur le toit, la galerie et sa roue de secours renforcent l'esprit d'aventure du concept. Tous ces décors se présentent dans une seule et même teinte noire directement teintée dans la masse.

My Ami Buggy concept s'équipe d'une rampe de feux à led à l'avant qui lui apporte un esprit « aventure » pour affronter la nuit ou le brouillard. Une fois à l'arrêt, tout est réuni pour une ambiance « feu de camp » grâce à la lumière diffusée par cette rampe et au son de sa playlist, distillé par l'enceinte nomade. Pour se protéger du soleil, la vitre de toit a été teintée et une casquette a été ajoutée, My Ami Buggy concept a été pensé dans les moindres détails et rien n'a été laissé au hasard.

Citroën My AMI Buggy concept

Esprit baroudeur jovial à 100%

De nombreux éléments clés de My Ami Buggy Concept sont mis en valeur par une ponctuelle Citric Yellow comme les sièges, le câble de recharge, la gélule graphique sur les portes, toute la bagagerie et quantité d'accessoires. Cette couleur acidulée indique également que les objets ainsi soulignés sont fonctionnels.



Cet esprit baroudeur assumé l'est aussi par les couleurs et matières utilisées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. My Ami Buggy Concept est fait de trois couleurs : noir, khaki et jaune. Le noir, inspiré du matériel de camping, vient renforcer le caractère fonctionnel et robuste du véhicule. Les différentes nuances de noir – Anodized Black sur les passages de roue et le toit, texturé baptisé Speckled Black pour un effet martelé à l'arrière – se marient parfaitement aux teintes Anodized Khaki et Citric Yellow, conférant à l'ensemble un aspect baroudeur, aux détails soignés.

Une robe bi-ton habille My Ami Buggy Concept et lui confère un aspect dynamique du plus bel effet : Anodized Khaki à l'avant et Speckled Black à l'arrière, un jeu de symétrie dont le but était aussi de distinguer nettement la partie avant de l'arrière du véhicule.

La teinte Anodized Khaki est un clin d'oeil à la nature, le noir, synonyme de force et de modernité attrape la lumière et théâtralise les couleurs avec lesquelles il est associé. Le choix du noir a été également motivé par la volonté d'utiliser une teinte foncée moins salissante sur laquelle la boue ne s'accroche pas.

Les portes se sont effacées cédant la place à des toiles imperméables transparentes rétractables en cas d'intempéries, clin d'œil à la Méhari. Celles-ci utilisent des fermetures à glissières pour fermer l'habitacle avec une ouverture haute qui rappelle les portes vitrées des véhicules classiques. Pratiques, ces protections peuvent être retirées, enroulées et rangées à l'arrière des sièges dans les housses dédiées. S'il n'y a pas de portes, il y a quand même de petits ouvrants dans lesquels des sacs permettant d'emporter ses affaires de plage trouvent place, ceux-ci s'accordent à l'esprit AMI en pouvant être placé, indifféremment, sur la porte conducteur ou passager.



Un intérieur pratique, fonctionnel et confortable

L'astuce et la malice ont également été apporté à la bagagerie dont chaque pièce fait corps avec les espaces intérieurs du véhicule. Le sac banane vient se coller sur un aimant au cœur du volant spécialement creusé pour l'accueillir et peut aussi se porter à la ceinture grâce à son passant. Un sac matelot avec rabat trouve sa place sous la planche de bord dans le rangement pouvant accueillir une valise cabine dans Ami. Il est retenu à sa base par une structure tubulaire pour éviter qu'il ne se renverse.

Pour l'intérieur de ce concept, Citroën a principalement travaillé sur trois éléments : les sièges, les rangements et la bagagerie.

Les sièges sont modifiés et se montrent nettement plus accueillant grâce à une épaisseur de mousse doublée par rapport à la version de série. En y associant une mousse à mémoire de forme, le rendu est à la fois léger, moelleux et apporte un réel niveau de confort. Mais, là aussi, les équipes de Citroën ont veillé au côté pratique en permettant que les coussins se retirent facilement de la coque, sont interchangeables et lavables.

Fidèle à l'esprit malin d'AMI, Citroën s'est attaché à ajouter des rangements digne de cet esprit. Si tous les éléments ont une place et une fonction dans l'habitacle, ils peuvent tous être transportés à l'extérieur lors d'un pique-nique ou d'une sortie. Déjà présent sur la version de série, les éléments de tableau de bord ont été redessinés en s'inspirant des précédents concepts de la marque tels que 19_19 et jouent avec les chevrons.

Citroën My Ami Buggy concept

Un espace de rangement est également encastré dans les portes à hauteur des sièges. Il est possible d'y loger tous types d'objets ou une grande sacoche détachable, dimensionnée pour y être déposée et pouvant être ouverte de l'intérieur. Elle fait office de vide-poche. Un bouton poussoir très ludique sert au déverrouillage des portes, lesquelles s'ouvrent toujours de façon antagoniste comme sur Ami.

Quant au câble de recharge, il vient se fixer dans le cadre de porte passager grâce à un élément en forme de poignée qui facilite la prise en main et la manipulation.



L'impression 3D au service d'une imagination sans limite

Citroën My Ami buggy concept c'est aussi tout un ensemble d'accessoires utiles et fonctionnels qui ont une vraie fonction et participent de cet esprit libre que revendiquent le concept. Chacun de ces accessoires a été voulu ludique et intuitifs digne de l'esprit AMI. Ainsi, c'est le cas de la molette de serrage qui permet de maintenir des objets ou d'effectuer des réglages et qui est utilisée à plusieurs reprises, dans un esprit d'homogénéité. Son dessin suggère instinctivement son fonctionnement.

Les mécanismes de fixation de nombreux accessoires étant conçus selon le même gabarit, sont transversaux et par conséquent détachables et repositionnables à différents endroits de l'habitacle, à la manière d'un jeu d'assemblage. C'est le cas par exemple du support permettant de fixer une caméra ou un appareil photo muni d'une vis universelle pour accueillir tous types d'appareils, il est escamotable grâce à sa gâchette de libération intégrée à la pièce et peut ainsi prendre place sur les quatre points d'ancrage posés sur les cadres verticaux des portes conducteur et passager.



Les rétroviseurs extérieurs réglables grâce à la rotule intégrée au dispositif de fixation, s'emboîtent aux emplacements prévus dans les montants de portes. Ils sont également amovibles.

Un engin fun, pratique, utile et désirable

AMi se prête volontiers à ce genre de déclinaison et celle-ci se montre particulièrement bien pensée, logique et désirable. Bien pensée car elle se veut un complément de l'Ami des villes et, en partant d'une même base, Citroën est parvenu à créer un véhicule de loisirs qui aurait parfaitement sa place sur les plages ou dans certains campings. Logique car la part des utilisateurs d'AMi est particulièrement jeune, 42% sont des adolescents, cette déclinaison de loisirs, fun, simple leur sied parfaitement. Enfin, désirable car les équipes de Citroën sont restés dans l'esprit d'AMi à savoir simple, pratique, fonctionnel. Mais, surtout, grâce à l'impression 3D qui correspond si bien à l'esprit Do It Yourself d'AMi, les accessoires créés pour le concept pourraient très bien être proposés par la marque et chacun des utilisateurs de les imprimer eux même, avec la couleur de leurs choix pour les installer dans leur voiture.

Citroën tient en Ami sa 2Cv du 21ème siècle, une voiture bourrée de malice et d'astuce qui se prête volontiers à tous les déguisements. Ce Buggy Concept se révèle particulièrement abouti, bien pensé et fidèle à l'esprit d'AMi et de Citroën. Le retrouvera-t-on sur les plages ? Probablement pas en l'état mais, espérons que certaines de ses idées puissent aboutir car elles correspondraient parfaitement à AMi qui, à n'en pas douter, n'a pas fini de nous étonner.



Destination la série ?

Ce concept My Ami Buggy peut sembler déluré et représenter un délire de designer mais, devant l'importance de la clientèle jeune pour AMi et l'inévitable sympathie qu'elle dégage, ce concept se montre totalement cohérent.

Astucieux, malicieux, My Ami Buggy concept renforce l'aspect baroudeur d'AMi tout en gardant son côté fonctionnel et pratique. Toujours mû par un moteur électrique, Citroën My AMi Buggy ferait mouches sur les plages d'Europe ou dans les campings permettant à tout un chacun de se déplacer sur les bords de plages en embarquant ses affaires sans polluer.

Alors destination la série pour ce concept attachant ? Il se pourrait en effet que Citroën ait l'envie de commercialiser cet Ami encore plus fun et sympathique que la version originelle...réponse dans quelques mois.



Dossier Spécial

C3 Aircross restylé

Citroën avait été un des précurseurs des mini-monospaces avec le C3 Picasso en 2009. A l'heure de son remplacement, la marque a embrassé le segment porteur des SUV en présentant le C3 aircross en juin 2017.

Commercialisé depuis fin 2017, le C3 Aircross se démarque avec un style jovial, sans arrête lisse, et un confort de premier plan. Avec plus de 110 000 exemplaires vendus en 2018 et 2019, le Citroën C3 Aircross fait quasiment six fois mieux que le C3 Picasso qu'il remplace et quasiment deux fois plus que la meilleure année de ventes du C3 Picasso. C'est dire si la proposition de Citroën fait sens d'autant plus que la marque a eu la bonne idée de proposer, sur le C3 Aircross, la même modularité que le C3 Picasso avec, notamment, une banquette arrière 1/3-2/3 coulissante. A l'heure du restylage de mi-carrière, et après 330 000 unités vendues, Citroën surprend avec l'adoption d'une toute nouvelle face avant transformant le C3 Aircross en un véhicule moins jouet à la personnalité plus affirmée.

Un peu plus d'un an après sa présentation, retour sur le restylage du C3 Aircross avec l'essai des différents moteurs, l'interview de Pierre Icard, son designer, le restylage du C3 Aircross lui a-t-il permis de se réarmer face à une concurrente toujours plus forte ? Réponse dans ce dossier spécial





PRÉSENTATION | Un SUV aux accents monospaces

LES ESSAIS | C3 Aircross Puretech 110
C3 Aircross Puretech 130
C3 Aircross Blue HDI120

INTERVIEW de Pierre Icard

QUELQUES CHIFFRES | Dimensions
Ventes
Prix

L'AVIS DES PROPRIÉTAIRES

CONCLUSION

Dossier Spécial C3 Aircross

Présentation

1. Style extérieur

En bon SUV qui se respecte, le Citroën C3 Aircross arbore tous les attributs attendus d'un SUV à savoir une garde au sol surélevée, des protections plastiques sur les entourages de roues et des boucliers proéminents équipés de skis de protection. Même si le C3 Aircross va, dans la plupart des cas, affronter la jungle urbaine, il reçoit la parure des parfaits baroudeurs. Très proche du style de la C3, le C3 Aircross n'en reprend pas les airbumps, ce qui reste incompréhensible puisqu'ils sont devenus un des marqueurs du style de la marque.

Toutefois, en bonne Citroën, le C3 Aircross arbore un vitrage à 360° typique de la marque qui permet une meilleure visibilité et une lumière dans l'habitacle généreuse. La luminosité étant un des principes du programme Advanced Comfort de Citroën, le C3 Aircross laisse fortement entrer la lumière dans son habitacle à l'envers de la concurrence.

Proche de la C3, le C3 Aircross reprend le même dessin pour les feux arrière dans une forme plus carrée qu'un élément noir vient prolonger pour donner l'impression de feux étirés. Sur la première version, la face avant était très proche de la C3 mais les phares carrés aux bords arrondis et un bouclier plus massif les différenciait. Depuis le restylage, la face avant a été totalement chamboulée pour s'éloigner de celle de la C3 et offrir un look plus agressif et dynamique au C3 Aircross ce qui est attendu par les clients de SUV.

Les projecteurs, dorénavant 100% LED, s'af-

finent et apportent encore plus de clarté et de sécurité, favorisant un sentiment de protection sur la route. Le C3 Aircross dispose également d'une nouvelle grille avec un motif géométrique inédit reprenant la forme de chevrons mais, ici, disposés verticalement. Un nouveau sabot gris argent, intégrant des inserts colorés, renforce la robustesse pour offrir au C3 Aircross une face avant avec plus structurée. Ces changements permettent de relever la perception de hauteur du capot pour rendre le C3 Aircross plus moderne, plus expressif et plus robuste.

Après une première version à l'allure débon-





Révolution pour la face avant voulue plus agressive

Les projecteurs sont 100% LED renforcent l'aspect technologique au C3 Aircross

naire et dénuée d'agressivité, le C3 Aircross arbore, aujourd'hui, un faciès bien plus frondeur qui, s'il surprend, tant il diffère de la version précédente « passe » nettement mieux en vraie qu'en photo.

Force de Citroën, l'offre de personnalisation a été réduite sur le restylage pour se concentrer sur certains habillages du ski de protection sur le bouclier ou encore les rétroviseurs. Mais, avec 70 possibilités de personnalisation, le C3 Aircross conserve un large avantage face à ses concurrents dans ce domaine.

Le restylage a renouvelé la palette de cou-

leurs de carrosserie avec trois nouvelles couleurs portant à sept le nuancier, soit une de moins qu'auparavant. Les nouvelles couleurs Kaki Grey, le Voltaic Blue et le Blanc Banquise remplacent les Breathing blue, Rouge Pepper et Spicy Orange. Le toit peut toujours être de couleur différente avec un choix entre blanc et noir. Fidèle à son habitude, Citroën propose des packs color qui viennent égayer le C3 Aircross et permettre d'en configurer un à sa personnalité. Sur les quatre packs disponibles, deux sont tout nouveaux, appelés Anodised Orange et Anodised Dark Blue.

Dossier Spécial C3 Aircross

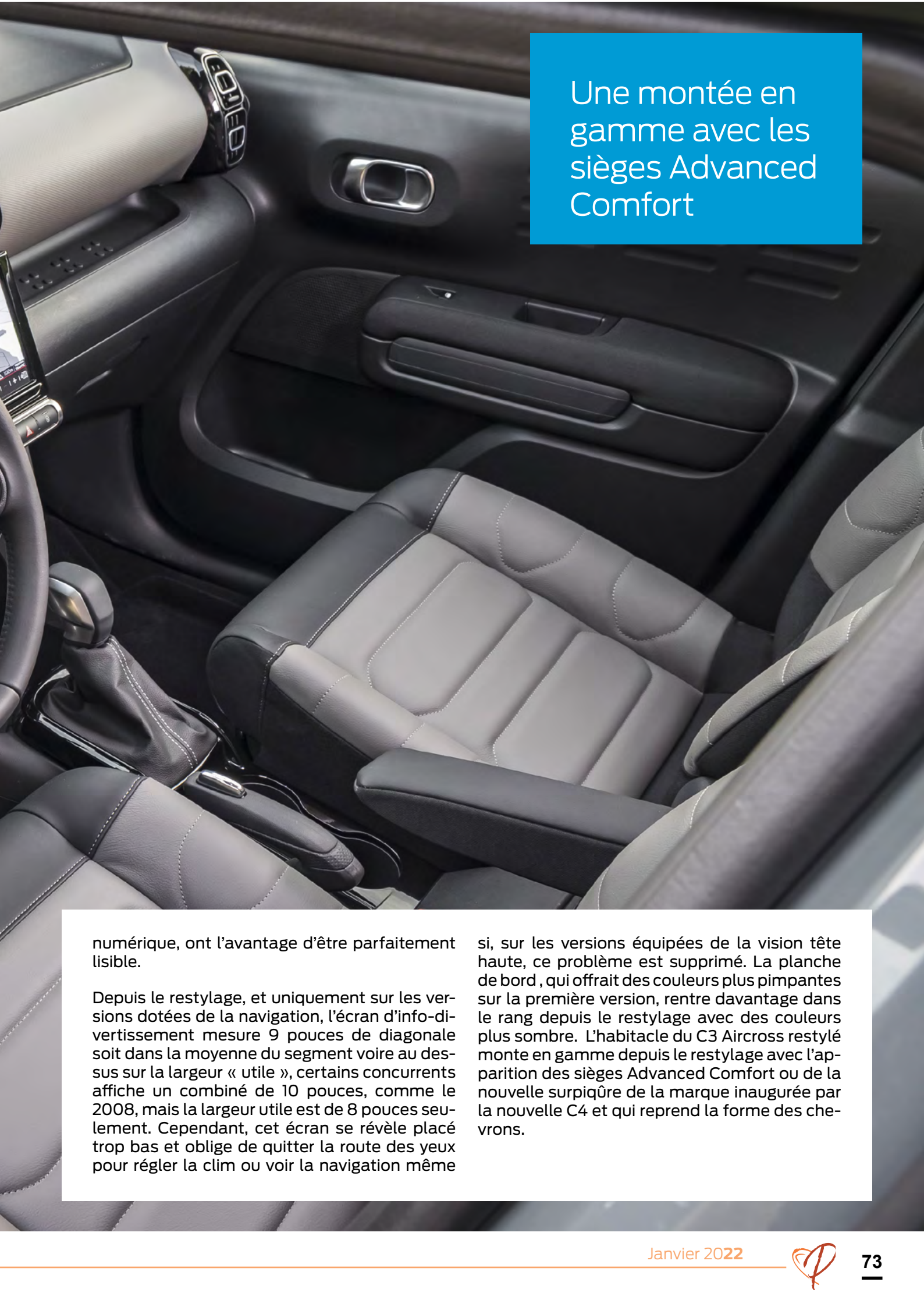
Présentation

2 Style intérieur

A l'intérieur, la grande force du C3 Aircross est de reprendre la modularité des monospaces avec une banquette arrière 1/3-2/3 qui est coulissante sur les finitions haut de gamme permettant de configurer l'habitacle à sa guise selon ses besoins. Le coffre, d'une capacité de 410 litres, se montre aussi généreux que celui de ses rivales malgré la taille plus compacte du C3 Aircross. De manière générale, le Citroën C3 Aircross se montre plus habitable que les récents Renault Captur et Peugeot 2008 tant en largeur aux coudes qu'en largeur aux épaules ou encore

l'espace aux genoux pour les passagers arrière.

L'intérieur se pare d'une planche de bord très horizontale, différente de la concurrence, avec des aérateurs verticaux, classique de la marque, situés aux extrémités. Celle-ci offre toujours un rangement en face du passager avant avec des motifs anti-dérapants, il est également possible de charger son portable via l'induction. La planche de bord reçoit des compteurs classiques c'est à dire à aiguille qui, s'ils sont moins modernes qu'un écran

A detailed photograph of the front interior of a car. The focus is on the passenger seat and the center console. The seats are upholstered in a light grey or beige leather with dark stitching. The center console has a gear shifter and handbrake. The dashboard and door panels are dark. A blue text box is overlaid in the top right corner.

Une montée en gamme avec les sièges Advanced Comfort

numérique, ont l'avantage d'être parfaitement lisible.

Depuis le restylage, et uniquement sur les versions dotées de la navigation, l'écran d'info-divertissement mesure 9 pouces de diagonale soit dans la moyenne du segment voire au dessus sur la largeur « utile », certains concurrents affiche un combiné de 10 pouces, comme le 2008, mais la largeur utile est de 8 pouces seulement. Cependant, cet écran se révèle placé trop bas et oblige de quitter la route des yeux pour régler la clim ou voir la navigation même

si, sur les versions équipées de la vision tête haute, ce problème est supprimé. La planche de bord, qui offrait des couleurs plus pimpantes sur la première version, rentre davantage dans le rang depuis le restylage avec des couleurs plus sombre. L'habitacle du C3 Aircross restylé monte en gamme depuis le restylage avec l'apparition des sièges Advanced Comfort ou de la nouvelle surpiqûre de la marque inaugurée par la nouvelle C4 et qui reprend la forme des chevrons.

3.

Équipements et technologies

Apparu en 2017, le Citroën C3 Aircross repose sur une plateforme ancienne qui ne permet pas de proposer des offres hybrides ou électriques, le SUV urbain de Citroën devant se contenter de proposer des moteurs essence ou diesels. De même, il propose une boîte auto à 6 rapports qui, si elle s'avère intelligente et douce, apparaît en retrait par rapport à la boîte EAT8 par exemple de chez Stellantis.

Toutefois, le C3 Aircross n'apparaît pas dépassé en termes de technologies puisqu'il offre, de série, l'aide au démarrage en pente, le régulateur-limiteur de vitesse et le pack

Safety comprenant notamment la reconnaissance des panneaux de vitesse tandis que les versions haut de gamme proposent l'Active Safety Brake qui permet le freinage d'urgence. Le seul manque sur ce C3 Aircross est l'impossibilité de proposer un mode autonome de niveau 2 que ses concurrents proposent.

De même, le C3 Aircross propose les sièges Advanced Comfort, véritable atout par rapport à la concurrence, qui offre un confort inégalé dans le segment, ce, sans les suspensions à double butées hydrauliques.

En conclusion

Le segment des SUV urbains est hyper concurrentiel où toutes les marques sont présentes et où les derniers modèles renouvelés se sont révélés redoutables. Avec son air débonnaire, le C3 Aircross pouvait être perçu comme un jouet ce qui est contraire à l'appétence des consommateurs pour des SUV qui offrent du caractère. Le restylage a gommé ce défaut en proposant une face

avant bien plus affirmée et moderne même si elle peut apparaître incohérente avec le reste du véhicule. Néanmoins, le Citroën C3 Aircross garde pour lui toutes ses qualités d'habitabilité, de modularité et de confort qui permet un voyage dans les meilleures conditions pour chacun des occupants dans un véhicule qui offre un style unique dans la catégorie.

Une entrée de gamme flatteuse

Pour une petite famille



Depuis ce restylage, le Citroën C3 Aircross arbore un faciès totalement métamorphosé qui lui donne un caractère autrement plus sérieux que l'ancien modèle. Et, dans cette teinte rouge, il faut avouer que le C3 Aircross revient totalement dans la course en offrant davantage d'élégance. Essai de la version d'entrée de gamme avec le premier moteur essence Puretech.

Équipé du moteur 1,2 puretech 110 et de la boîte manuelle 6 vitesses, le C3 Aircross distille des reprises bien suffisantes au quotidien, le moteur se faisant alerte et prompt à relancer le petit SUV de Citroën avec facilité, efficacité et avec silence. La boîte se manie, elle, avec simplicité, les rapports se passant très

facilement même s'ils auraient mérité un débattement plus court. Cela participe d'un des reproches de ce C3 Aircross qui est le fait d'une console centrale trop basse. Les clients des SUV aiment que la console centrale soit plus imposante, c'est le cas pour le C5 Aircross. Ici, la console aurait mérité d'être plus haute ce qui aurait permis d'avoir un levier plus court et donc des débats plus courts, d'avoir des logements pour smartphones plus facilement accessibles. Sur ce restylage, Citroën a pourtant revu la console centrale en y apportant un rangement entre les sièges avant et, si cet espace est ac-



cessible des passagers avant, il est bien plus commode à utiliser pour les passagers arrière qui regretteront néanmoins le manque d'espace.

Les mêmes passagers arrière ne se plaindront pas, en revanche, de l'habitabilité du C3 Aircross qui se révèle généreuse avec la possibilité de coulisser la banquette pour gagner de l'espace aux genoux ou pour agrandir le

Dossier Spécial C3

Citroën C3 Aircross Puretech 110 BVM6



Seules l'habillage de la custode arrière et des feux arrière plus foncés trahissent le restylage.

coffre. Juste un reproche concernant le dossier central de la banquette qui, lorsqu'il est rabattu, laisse un accès direct au coffre, un couvercle aurait été plus judicieux.

A l'intérieur, le C3 Aircross monte en gamme sur ce restylage avec des ambiances intérieures plus sombres qu'auparavant mais apportant plus de cachet, notamment à travers la couture chevrons des sièges qui est absolument splendide. Si les matériaux se font tous durs, lot quasi commun aux SUV urbains, l'assemblage et la finition ne souffre d'aucun reproche, tout au plus peut-on reprocher quelques plastiques à l'aspect brillant.

La planche de bord reçoit, sur ce restylage et uniquement sur les versions équipées du système de navigation, un écran de 9 pouces. Si, l'écran fait preuve de réactivité mais affiche quelques lenteurs en raison du système multimédia dépassé, il est implanté trop bas et oblige à quitter la route des yeux.. Néanmoins, secondé par

la vision tête haute sur cette version, les lacunes de visibilité de l'écran s'estompent. Tout au plus, peut-on reprocher une lame trop petite au final. En conduite, au quotidien, le C3 Aircross fait preuve d'une excellente maniabilité, sa taille compacte par rapport à ses principaux concurrents en fait clairement un atout d'autant plus qu'il parvient à se montrer très habitable. Le C3 Aircross offre également une excellente visibilité périphérique grâce à sa surface vitrée panoramique qui permet au petit Suv de Citroën de se faufiler en ville avec facilité et décontraction. Sur route et autoroute, le C3 Aircross montre un bel allant, reprenant avec efficacité et offrant un confort de très bon plan. De plus, la consommation mixte, sur les quelques 750 kilomètres de cet essai, ressort à 7,4 l aux 100 km ce qui est très raisonnable pour un moteur essence et un véhicule offrant une aérodynamique moins favorable qu'une berline.



Un sabot et une grille pour donner une gueule de baroudeur des villes.



En conclusion

Le restylage du C3 Aircross conforte ses qualités et lui offre un aspect bien plus moderne et combatif que la première version. Le petit SUV de Citroën gagne en personnalité, en élégance aussi, et monte en gamme même si cette montée ne se fait pas grâce au matériaux, les nouvelles ambiances intérieures apportent clairement davantage de cachet à un intérieur qui s'avère toujours aussi habitable et modulable. Pour ceux qui cherchent un véhicule habitable et compact, très bien équipé et accessible, performant mais sobre, misant davantage sur l'élégance que sur le m'as-tu-vu de certains, alors le C3 Aircross est le véhicule idéal.

**Citroën C3 Aircross
Puretech 130**

À partir de 28 000 €

Le moteur idéal ?

La C3 Aircross est disponible en deux motorisations essence de 110 et 130 chevaux, cette dernière étant la seule à pouvoir disposer d'une boîte automatique, en l'occurrence l'EAT6.

Avec ce restylage, Citroën fait deux promesses : **+ de style et + de confort**. S'agissant de la première promesse, elle est tenue puisque le C3 Aircross s'affirme effectivement davantage et gagne un style bien plus affirmé, c'est comme s'il disait « maintenant on arrête de jouer, je suis là ! ». La clientèle demandait un style encore plus baroudeur, Citroën s'est donc exécuté. Le restylage du petit SUV Citroën est aussi l'occasion de proposer de nouvelles teintes ainsi que de nouvelles possi-

bilités de personnalisation qui rendent le choix bien plus compliqué qu'auparavant. Rien que de choisir la voiture pour l'essai a été difficile tant le C3 Aircross offre de personnalités différentes selon le thème choisi. Aux côtés de la face avant métamorphosée, Citroën apporte de légères modifications aux décorations de custode dont le nouveau traitement vient donner du peps au profil et lui apporter une touche de modernité supplémentaire. Citroën avait souligné sa volon-

té de monter en gamme avec le restylage du C3 Aircross et, indéniablement, la marque fait mouche avec les nouvelles ambiances qui offrent une atmosphère plus chaleureuse, plus qualitative notamment sur cette finition Shine. A contrario, on perd en couleurs puisque les nouvelles ambiances font la part belle aux couleurs sombres à l'exception d'un bleu bien loin de la couleur caramel présente sur la première version.

Plus de confort

La deuxième promesse est un confort encore accru grâce à l'adoption des sièges Advanced





Vie à bord

Toujours aussi agréable à bord du C3 Aircross. Spacieux mais dans des dimensions compactes, 4m17 seulement, il offre presque autant d'espace qu'une berline compacte pourtant plus longue de près de 20cm. Voyager à quatre à son bord n'est en rien une difficulté. Les passagers avant ont suffisamment d'espaces pour ne pas se gêner et les deux enfants ont une place plus que suffisante pour leurs jambes ou leurs coudes. Quant au coffre, il s'avère très logeable puisqu'il offre une capacité de 410 litres. De plus, il s'avère très pratique grâce à la banquette coulissante et rabattable qui permet d'offrir une capacité plus importante au coffre quand les besoins se font sentir.



Les nouveaux sièges offrent un design très agréable, on sent que Citroën cherche à offrir une gamme cohérente tant les sièges du C3 Aircross sont proches de ceux de C4 ou C5 X. On y retrouve la bande de tissu en haut des dossiers donnant une impression de bois ainsi que la surpiqûre en forme de chevrons qui se révèle très classe et originale. On se sent très bien dans cet habitacle lumineux qui bénéficie d'une belle surface vitré

Comfort sans que le C3 Aircross dispose des suspensions à doubles butées hydrauliques progressives. Mais vu l'efficacité des sièges sur la C3 restylée, les a priori étaient positifs à ceci près que le C3 Aircross était déjà très confortable. Cette deuxième promesse est-elle tenue ? Oui... et non. Entendons nous bien, le C3 Aircross ne devient pas moins confortable qu'avant, bien au contraire. Les sièges, bien moelleux, permettent d'être calé et d'avoir suffisamment de maintien. Ils complètent, à merveille, le travail remarquable des suspensions qui absorbent les chocs avec une efficacité étonnante, filtrant à merveille les bosses ou irrégularités de la route tout en maintenant parfaitement le C3 Aircross au sol, avalant tout sans broncher et se révélant remarquable de stabilité..Mais le C3 Aircross était déjà tellement confortable que l'effet bénéfique des sièges est moindre que sur le restylage de C3.



De nouvelles jantes sont disponibles.

Dossier Spécial C3 Aircross

Essais

Citroën C3 Aircross Puretech 130

Plus de confort
et plus de style...
pour l'avant



Sur la route

Lors de cet essai, le C3 Aircross était équipé du moteur 1,2 puretech 130 chevaux accouplé à la boîte EAT6. Si le moteur se montre silencieux, doux et bien suffisant pour emmener le C3 Aircross, il doit composer avec une boîte automatique qui l'étouffe, le rendant parfois anémique. Ainsi, il n'est pas

rare de se retrouver parfois à 70-75 sur le cinquième rapport avec un véhicule sans puissance, la boîte ne rétrogradant qu'à condition d'appuyer franchement sur l'accélérateur. De même, lors de descente, cette fois la boîte reste en troisième quitte à faire monter le moteur vers 4000-4500 tours. Comme il n'y a pas de palettes de vitesses manuelle, le chan-

gement de rapports est impossible. La boîte EAT6 se fait donc vieille surtout au regard de la version EAT8 qui offre plus de souplesse et se montre plus réactive. C'est un grand regret d'autant plus que les changements de rapports n'engendrent pas de forts à-coups comme sur la C3 équipée de la boîte EAT6 par exemple.



Le C3 Aircross se montre imperturbable, le moteur 130 chevaux lui donnant un certain allant. Le C3 Aircross est un véhicule familial, il ne doit pas être considéré comme un sportif, mais il donne beaucoup de plaisir de conduire d'autant plus qu'il le fait dans un confort excellent qui incite à rester cool. Certains concurrents se trouveront certainement plus joueur ou plus dynamique mais aucun ne proposera un aussi bon confort, ce qui est une qualité principale pour une voiture familiale.

En conclusion

c'est avec une certaine perplexité qu'il faut juger le C3 Aircross. Il garde pour lui toutes ses qualités d'habitabilité, de modularité, de douceur, il gagne en personnalité grâce à ce restylage plutôt réussi et offre un confort encore amélioré par rapport à la version précédente. Le C3 Aircross reste un excellent SUV urbain qui offre maniabilité, confort exceptionnel, technologies et prix compétitifs mais souffre d'un écran multimédia trop bas et, surtout, d'une boîte automatique dépassée. Et c'est, malheureusement, deux éléments importants dans une voiture aujourd'hui. Ceci pourraient contraindre les potentiels acheteurs à préférer la concurrence qui offre parfois davantage de modernité pour des loyers proches voire similaires. La promesse tenue de l'ultra-confort sera-t-elle suffisante pour compenser le retard de l'écran et de la boîte ? Difficile et cruel dilemme tant le C3 Aircross mérite qu'on fasse davantage attention à ses nombreuses et excellentes qualités.

Citroën C3 Aircross HDI 100

À partir de 23 600 €

Le moteur idéal ?

Le SUV urbain de Citroën dispose, aux côtés des moteurs essence, de motorisations diesel de 110 ch et 120 ch accolées, au choix, à une boîte manuelle ou automatique à 6 vitesses.

Sur cette version BlueHdi de 110ch en boîte manuelle, on ressent bien le moteur diesel qui claque notamment à froid ou dans les fortes accélérations mais, une fois à température ou à vitesses stabilisées, rentre dans le rang. Fort d'un couple de 250 Nm disponible dès 1 750 Trs/mn, le Citroën C3 Aircross Hdi fait oublier sa moindre puissance pour offrir

des reprises tout à fait honorables sans être sportives. Le poids contenu du C3 Aircross, à peine 1 205 kg, l'aide beaucoup et permet au petit SUV de Citroën d'être apte à transporter toute la famille avec les bagages sans difficultés d'autant plus qu'avec une consommation moyenne de 5,7 l aux 100km, le C3 Aircross vous permettra de parcourir

quelques 700 km sans ravitailler.

Le Citroën C3 Aircross Hdi se montre, à l'instar de ses homologues à essence, d'un confort très appréciable même en l'absence, sur cette version d'essai, des sièges Advanced Comfort. Grâce à la souplesse de ses suspensions, le C3 Aircross se montre prévenant avec une





Le C3 Aircross perd son aspect rond et joyal mais garde le même profil.

douceur très appréciable, l'absence des nouveaux sièges fait perdre du moelleux sans que cela soit véritablement gênant. Mais les suspensions souples du C3 Aircross Hdi amènent, en contrepartie, de légères prises de roulis notamment dans des enchaînements de virages pris à allure soutenue sans que, pour autant, la tenue de route soit prise en défaut.

Avec cette finition Feel Pack, premier niveau de gamme sur les moteurs diesels, le C3 Aircross est



Dossier Spécial C3 Aircross

Essais

Citroën C3 Aircross

HDI 100



Nouvelle teinte
disponible.



affiché à partir de 23 000€. Il se montre déjà fort bien équipé avec l'éclairage 100 % led, le pack safety (l'Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne, le Coffee Break Alert ainsi que la reconnaissance des panneaux de vitesse et recommandation) la climatisation manuelle, les vitres avant et rétros électriques ou encore le régulateur-limiteur de vitesse. Cette version diesel est facturée 1 450€ de plus que la version équivalente avec la motorisation essence 110ch soit une somme rondelette alors que le gain en consommation, un peu plus d'un litre aux 100km, rend l'amortissement plus long voire réellement difficile en tenant compte des restrictions de circulation qui frapperont, tôt ou tard, les diesels. Par rapport à ses homologues essence, le seul atout du C3 Aircross Hdi réside dans sa consommation réduite qu'il fait « payer » au prix d'un bruit supérieur.

Interview

Pierre Icard

Designer C3 Aircross

Un C3 Aircross moins ludique **mais plus dynamique**



Le restylage du C3 Aircross a été plus surprenant que prévu. Alors que nous nous attendions à un restylage mineur comme C3, ici toute la face avant s'est trouvée métamorphosée. Quels étaient les objectifs de ce restylage ?

Au départ, le projet de restylage était engagé sous la direction d'Alexandre Malval, l'ancien Directeur de Design de la marque, et le style envisagé était beaucoup plus proche de celui de la Nouvelle C3.

A son arrivée, Pierre Leclercq a souhaité changer de direction et apporter sa nouvelle vision de la marque Citroën et donner à C3 Aircross un caractère moins ludique et plus dynamique, sans être dans l'excès

On a l'impression qu'on assiste à une surenchère dans le dessin des nouveaux SUV pour aller vers toujours plus de personnalité, de forces. Le C3 Aircross était nettement plus sage et se démarquait nettement du lot. Ne craignez-vous pas que ce restylage le perde dans la masse ? C'est une crainte légitime mais le restylage avait aussi pour ambition de changer totale-

ment la face avant, de partir sur autre chose. Si la face avant de C3 Aircross est plus affirmée et dynamique, les lignes restent douces dans leur ensemble et préservent le caractère Citroën au véhicule. Cette nouvelle face avant s'intègre en toute cohérence avec les autres faces du véhicule. Nouveau C3 Aircross garde encore une sobriété de style face à la concurrence qui lui garantit une singularité dans le temps..

La nouvelle signature en V de Citroën commence à s'installer dans la gamme avec C3, C4 et C5 X, mais sur C3 Aircross elle est interprétée différemment. Alors que la face avant a été très fortement modifiée, il aurait été facile d'installer cette nouvelle signature. Quelle était la raison d'une signature différente ? Est-ce pour différencier les SUV des berlines ?

Beaucoup de points sont à respecter lors d'un restylage, ce qui rend l'intégration d'une nouvelle signature plus difficile qu'en partant d'une feuille blanche. Pour autant,



on garde tous les codes du design Citroën avec des projecteurs à double étage, des DRL en position supérieure et les barres chromées qui relient les deux blocs de phares. Ici la signature en V a été interprétée différemment. La volonté était de proposer des projecteurs effilés pour renforcer le dynamisme du C3 Aircross. La signature en V est interprétée sur Nouveau C3 AC via les barrettes chromées.

Le C3 Aircross comme C3 est reconnu pour ses nombreuses possibilités de personnalisation. Sur ce restylage, les possibilités

sont un peu moindres mais restent bien plus élevées que la concurrence. Comment intègre-t-on ces possibilités de personnalisation dans le design d'un véhicule ?

Chez Citroën, il existe des pièces dédiées à la personnalisation qu'on appelle les 'ponctuels colorés' habillés par les designers du département CMF - Couleur Matières et Finitions.

Sur C3 Aircross restylé, on a placé sur le sabot en face avant des inserts dédiés à la personnalisation pouvant recevoir différentes couleurs. En effet, lors de la définition du style, nous nous sommes

aperçus qu'à cet endroit la personnalisation s'avérait simple et efficace.

Les inserts ont été fortement travaillés, avec des stries reprenant le traitement de la calandre, dans le but de mettre en valeur les couleurs et d'apporter davantage de richesse.

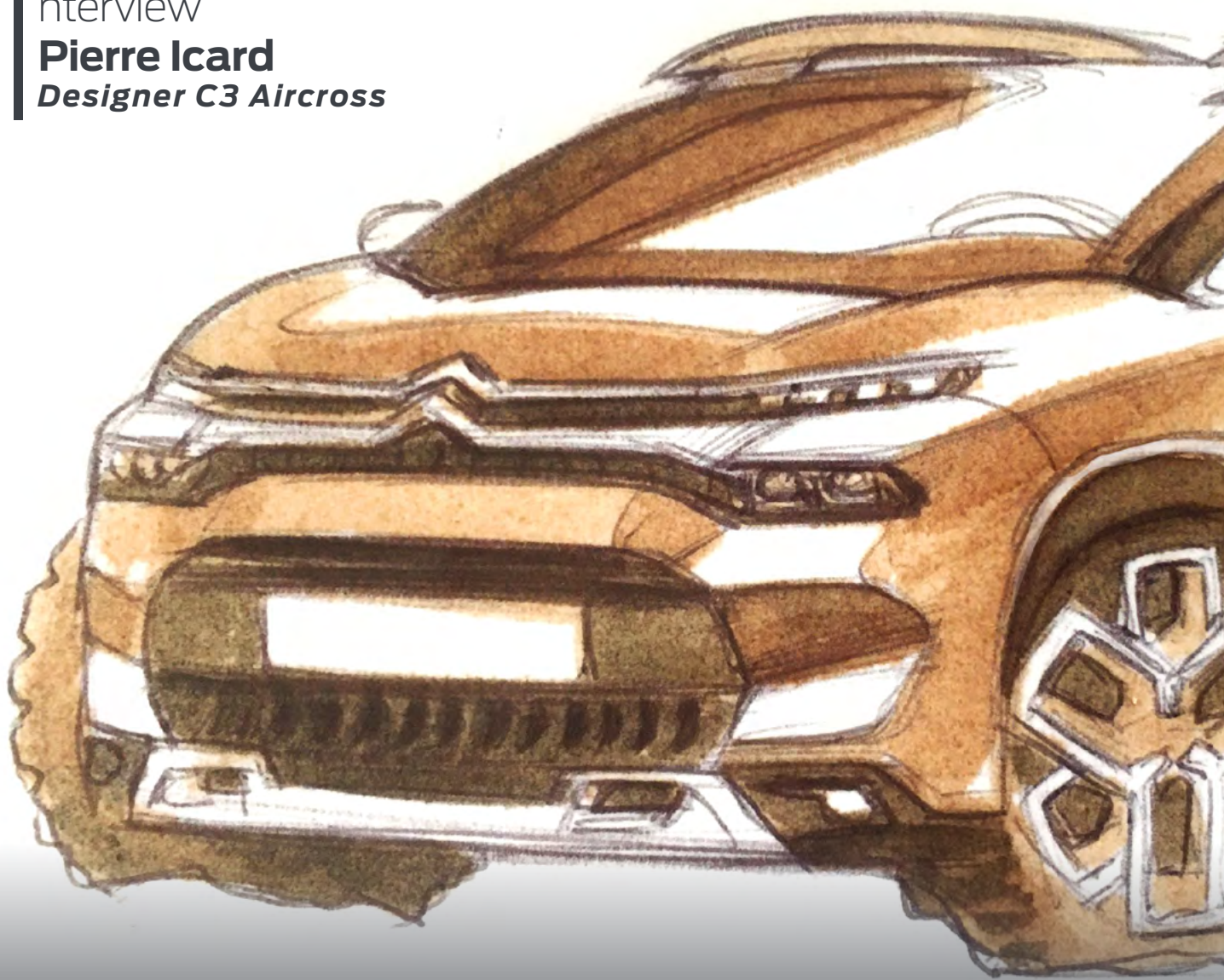
La grille de calandre s'inspire des chevrons de la marque, on les retrouve sur C5 X également. Cela devient-il un nouveau gimmick du style Citroën ?

S'inspirant de l'engrenage à chevrons qui a donné naissance

Interview

Pierre Icard

Designer C3 Aircross



au logo de la marque et, en cohérence avec le reste de la gamme, on a réutilisé également sur Nouveau C3 Aircross ce motif, sans que, pour autant, cela deviennent un gimmick du design Citroën.

Le restylage du C3 Aircross a été présenté en Février 2021 soit plus de trois ans après sa présentation. Combien de temps dure la phase de travail sur le restylage ?

Pour un restylage, entre le premier dessin et la sortie du véhicule, il se passe environ 2 ans et demie

Comment dessine-t-on le restylage d'une voiture ? Est-ce différent d'une toute nouvelle voiture ?

Dessiner un restylage est plus ou moins difficile dans le sens où, sur le cas du C3 Aircross,

le restylage est concentré sur la face avant. En revanche, nous devons tenir compte des points d'ancrage et, dans ce cas précis, les ailes et le capot. Un restylage impose des contraintes car il faut respecter des éléments visibles mais aussi techniques qui sont déjà en place et qu'on ne peut modifier.

Combien de propositions ont été faites pour le restylage du C3 Aircross ?

Beaucoup de dessins et croquis ont été présentés pour qu'au final une seule proposition soit retenue et ensuite adaptée en 3D. Sur C3 Aircross, j'ai été chargé du restylage et fait deux propositions différentes.

N'est-ce pas frustrant de voir ces propositions jetées à la poubelle ?

Comme dans tous les métiers, il faut sans cesse se



remettre en question. Alors que la première proposition de restylage était une version plus proche de la C3, j'ai pu aller plus loin sur la deuxième proposition, tenter des choses nouvelles conformément à l'esprit de Citroën. Au final, cette solution, plus innovante que l'idée initiale, me plaît parce que, justement, nous avons choisi une solution plus inattendue.

Sur ce restylage, vous ne pouviez toucher qu'à la partie avant ou c'est vous qui avez décidé de vous concentrer sur cela ?

Non, clairement, le cahier des charges indiquait que seule la face avant était à restyler. J'ai pu apporter également une légère nuance sur les feux arrière.



Dossier Spécial C3 Aircross

En chiffre

Présenté en 2017, le Citroën C3 Aircross était, à sa sortie, dans la moyenne de sa catégorie mais, au fur et à mesure des remplacements, il apparaît aujourd'hui comme un des plus petits en longueur. Malgré sa longueur contenue, 4m16, il offre un espace habitable quasiment équivalent à celui de ses concurrents voire plus généreux ce, grâce à son empattement de 2m60, là aussi un des plus grands de son segment. Côté coffre, là aussi, malgré une longueur réduite, le C3 Aircross parvient à proposer un volume de coffre supérieur à la moyenne de la catégorie.

Dimensions



1m76



Prix

Essence	de 19 650€ (Puretech 110 Live) à 28 000 € (Puretech 130 EAT6 Shine Pack)
Diesel	de 23 600€ (BlueHDi 110 Feel Pack) à 29 450€ (BlueHDi 120 EAT6 Shine Pack)

Le Citroën C3 Aircross est le seul SUV urbain à présenter un prix d'appel inférieur à 20 000€, tous ses concurrents commençant à 21 000€ minimum. De même, quand tout les concurrents du C3 Aircross dépasse allègrement la barre des 30 000€ dans leurs versions les plus hauts de gamme, ce dernier reste raisonnable en restant sous les 30 000€.

L'achat d'un C3 Aircross est donc une bonne affaire tant ce dernier

s'affiche à des tarifs moindres que ses concurrents sans, pour autant, être pingre en équipements. Les seuls reproches à faire au C3 Aircross sont l'absence de compteur d'instrumentation numérique, au profit de compteurs à aiguilles bien lisibles, ainsi que l'impossibilité de proposer une version hybride ou électrique pour ne proposer des motorisations thermiques.

Le Citroën C3 Aircross, dans la logique de Citroën, est vendu à des tarifs accessibles ce qui permet aux clients de se faire plaisir.

Ainsi, plus de
37% des ventes se font sur le niveau de finitions le plus élevé

à savoir Shine ce qui a conduit Citroën à proposer une version Shine Pack encore plus équipée.



Conclusion

Du côté des moteurs,
plus de 60% des
ventes sont faites
avec les motorisa-
tions essence*

*dont essentiellement le moteur
110 chevaux. Les diesels repré-
sentent 40% des ventes.*

* données à fin 2019
de proposer une version hybride ou électrique pour
ne proposer des motorisations thermiques.

*Un an après son restylage, il est
encore tôt pour mesurer l'effet
bénéfique de ce dernier sur les
ventes, tant la pénurie de com-
posants perturbe la production
et la livraison des véhicules.*

*Pour autant, on constate que,
avec ses 400 000 exemplaires,
le C3 Aircross fait bien mieux
que le C3 Picasso qu'il rem-
place, la pire année du C3 Air-
cross correspondant à la meil-
leure du C3 Picasso. Mais, on
constate aussi que, malgré ses
beaux chiffres de ventes, le C3
Aircross est assez loin de ses
concurrents français ce qui ap-
paraît assez incompréhensible.*

*Car le Ci-
troën C3
Aircross
a de nom-
breuses
qualités. Il se
montre habi-
table, confortable,
bien équipé, modulable,
il a le don de consommer rai-
sonnablement et il fait payer
ses prestations nettement
moins cher que ses concu-
rents. Le C3 Aircross mérite
donc plus de ventes qu'il n'en
fait, le restylage devrait l'y ai-
der, lui qui a fait du C3 Aircross
un véhicule plus affirmé et plus*

Dossier Spécial C3 Aircross

L'avis des propriétaires

“ J’ai acheté le c3 aircross 130 cv boîte auto pour son look bonne bouille sorti d’un tune.

Modèle de 2019 avec 20000 km. Après un c3 picasso, je trouve la finition en retrait (matériaux ajustements équipements).

Niveau fiabilité: stop and start a du être changé tout comme la batterie au bout d’un an et actuellement 10 mois après à nouveau fonctionnement très aléatoire.

Consommation : 7 litres ”

Jean-Luc

**C3 aircross Puretech 130
depuis Décembre 2019**

“ Je possédais une Citroën C3 de deuxième génération mais j’étais à la recherche d’un plus grand coffre, mon choix s’est donc porté sur le C3 Aircross.

Ce qui m’a plus à première vue, c’était l’équipement proposé (Grip control, Hill Assist Descent.. démarrage mains libres ..). Comme j’aime bien les modèles spéciaux, j’ai opté pour la série spéciale Rip curl avec ses coques

qu’elle a une forme sympa et il est ni trop grand ni trop petit. A vrai dire, j’ai eu le coup de coeur quand je l’ai vu la première fois.

En un an, j’ai fait quasiment 10 000 km depuis l’achat, je roule surtout le week-end sur des routes de campagnes essentiellement. J’avoue qu’elle est très agréable à conduire et que je ne sent pas la fatigue après quelques heures à son volant.

Mon C3 Aircross est équipé du moteur Puretech 110 avec une boîte manuelle 6 vitesses, seul modèle exposé dans ma concession. Sur cette année, je n’ai rencontré aucun souci si ce n’est le Start et stop qui joue



des tours (souvent dans une cote raide ou devant un feu rouge). Je trouve que le bluetooth mets un peu de temps pour s'activer, surtout quand l'utilisation de l'application 'my citroen ' est utilisé.

Ce que j'apprécie dans le C3 Aircross c'est le confort ainsi que son habitabilité tant à l'avant qu'à l'arrière grâce à sa banquette coulissante. Je la trouve aussi assez silencieuse. Les aides à la conduite sont aussi très utiles surtout pour se garer (merci la caméra de recul)

Je regrette la position de l'écran tactile qui est un peu

basse, quand je regarde le GPS par exemple. Enfin, je trouve dommage que le siège conducteur soit le seul équipé d'un accoudoir et pas le passager. Je pense que des tablettes à l'arrière seraient sympa aussi ! Le fait qu'il y a 1 seul port USB est aussi un frein, surtout quand celui-ci est uniquement utilisé pour le CarPlay !

Eric

Éric : C3 Aircross Puretech 110 – Janvier 2021



Histoire de **BX**

Rupture de style

Devenue presque ringarde aux yeux des automobilistes lambdas, la Citroën BX redevient peu à peu populaire à la faveur du regain des Youngtimers. Née pour prendre la relève de la GSA, la Citroën BX y parviendra sans peine en devenant, au passage, l'une des Citroën les plus vendues tout en révélant, lorsqu'on s'y intéresse de près, une histoire d'une richesse insoupçonnée.



Les Etudes

En savoir +
Article en
collaboration avec
Deudeuchmania

[Visitez le site ici](#)

A la fin des années 1970, au moment où la GSA entre en scène, Citroën engage les études sur sa remplaçante en lançant le programme XB. Le projet de la future BX naît dans un contexte particulier. A la fin des années 1970, Citroën est, pour ainsi dire, sur les rotules. Rachetée par Peugeot en 1976, la marque a subi un revers dans sa gamme avec le non remplacement de la SM et la commer-

1982-1994

2 315 739 exemplaires



cialisation de 2 petites voitures à l'opposé total des productions habituelles de Citroën : la Visa et surtout la LN...une Peugeot 104 re-badgée ! Dans ce contexte un peu morose où Citroën doit se redéfinir, la marque envisage le remplacement de sa familiale GSA avec quelques impératifs : si la future auto aura droit à l'hydraulique, il faut qu'elle puise une partie de ses composants techniques dans la banque d'organes du groupe PSA, récemment mise en place.

Pour le style de la future Citroën, deux projets sont mis en concurrence et c'est le projet de Bertone qui sera préféré au second, issu du bureau de style Citroën. Cette première collaboration entre Citroën et Bertone sera la première d'une longue série. La future BX adopte des lignes particulièrement anguleuses qui tranchent nettement avec celles pleines de fluidité de la CX et les courbes douces des GS et GSA.



Pour le tableau de bord, la révolution est totale ! Fini les lignes seventies, fini les satellites, fini la lunule de la CX, fini les rondeurs ! Le tableau, très géométrique dispose toutefois encore du signe distinctif de toute Citroën qui se respecte à l'époque : le volant monobranche.

LANCEMENT

Présenté au salon de Paris en 1982, la BX, en bonne Citroën, interpelle notamment par ce revirement pour le moins étonnant du style de Citroën. La BX étonne, surprend, et se fait immédiatement adorer ou détester mais, au-delà de son style, c'est par ses nombreuses qualités que la BX va séduire. Au lancement, la gamme n'est pourtant pas exceptionnelle. Les 2 modèles les moins chers reprennent des motorisations de 62 et 72 ch issues de la Peugeot 104 ! Les autres inaugurent des motorisations qui feront date : la famille de moteurs XU. La 16 TRS dispose d'un moteur 1580 cm³ de 90 ch, avec une boîte de vitesse reprise de la Talbot Horizon. Quant aux tarifs, ils s'échelonnent de 48

900 Francs soit 17 000 € pour la version de base à 59 800 Francs soit 20 900€ pour la fameuse BX 16 TRS

Aucun doute, la BX va ratisser large, du bas de gamme au haut de gamme, et ça n'est pas fini... En 1983, pour son premier anniversaire la BX reçoit une motorisation diesel ! Issue de la gamme de moteur XUD, cette motorisation de 1905 cm³ développe 65 ch et permet à la BX d'atteindre 160 km/h. L'année suivante, la BX 16 TRS devient la première voiture de tourisme à recevoir le prix du meilleur design remise par Jidpo, rattaché au ministère de l'industrie japonaise.

1985 est à marquer d'une pierre blanche. Outre la spectaculaire BX 4TC supposée permettre l'homologation de la BX en Rally Groupe B, la gamme s'enrichit de la BX Sport. Développant 126 ch, cette dernière se montre capable d'atteindre 195 km/h.



1^{ère} voiture de
tourisme à recevoir
le prix du meilleur
design Jidpo au Japon



La BX Break

Pas chère, bien motorisée, solide, confortable, la BX plaît mais il manque un break à la gamme. Ce manque est comblé durant l'été 1987 où Citroën dévoile le break BX. Rallongé de 17 cm par rapport à la berline, ce dernier a pour lui une charge utile de 535 kg et un espace de chargement de 1,8 m³. Fabriqué chez Heuliez, il va venir compléter la gamme et concourir au succès de la BX, qui a par ailleurs définitivement remplie sa mission et sauver Citroën, rien que ça !

A la rentrée 1986 toutefois, en prévision des premiers effets du lancement de la Peugeot 405, Citroën apporte un léger restylage à sa BX. 5 ans ont déjà passés et il est temps pour la familiale de se refaire une beauté. L'avant gagne un nouveau bouclier et de nouveaux phares tandis qu'à l'arrière le bouclier est légèrement retouché. L'habitacle prend un sacré coup de jeune avec des lignes moins géométriques et il reprend un nouveau trait typique des berlines Citroën : le tableau de bord en forme de lunule. De nouveaux rétroviseurs sont également montés.

En dépit de tout cela, la carrière commerciale de la BX commence à s'essouffler. Citroën réagit et lance, en 1988, deux nouveaux modèles distincts. Le premier est une BX Turbo Diesel, qui développe désormais 90 ch. Grâce à cette nouvelle motorisation, la BX acquiert une réputation flatteuse



de voiture économique, confortable et increvable. Le deuxième modèle est diamétralement opposé puisqu'il s'agit de la BX GTI 16S ! Disposant, contrairement aux autres modèles de la gamme, d'une injection électronique, ce modèle développe 160 ch et permet à l'auto d'atteindre une jolie vitesse maximale de 220 km/h. Les tarifs sont en revanche en rapport avec les performances délivrées : 140 000 F ... en version «de base».

Les premières BX GTI, en dépit de leurs brillantes qualités, ne rencontreront pas le succès attendu. En effet, ne distinguant pas assez du reste de la gamme, la clientèle n'adhère pas et Citroën réagit en 1989 en lançant une nouvelle BX GTI 16, dotée d'un style plus affirmé.



En 86, Citroën offre à la BX un restylage discret en vue d'affronter l'arrivée de la Peugeot 405. La lunule refait son apparition à bord.



Des déclinaisons en pagaille

A côté d'une gamme déjà vaste, la Citroën BX a fait l'objet de nombreuses déclinaisons des plus évidentes aux plus délurées. La BX 4x4 est une de ses déclinaisons les plus pertinentes. Ne proposant plus de version 4x4 depuis la Méhari, Citroën a mis les petits plats dans les grands pour être sûr que la BX 4x4 soit un succès, en la dotant de quelques atouts non négligeables. Ainsi, la 4x4 adopte une transmission 4 roues motrices permanente, un différentiel à glissement limité sur le train arrière et, en option, le système ABS, moyennant 12 992 F. Le moteur est emprunté à la BX 19 TRS avec deux chevaux supplémentaires soit un total de 107 ch. Dévoilée en 1988, la BX 4x4 sera produite en 1989, aussi bien disponible en berline qu'en break. D'autres dérivés, plus ou moins inattendu, n'ont pas connu les joies de la commercialisation, certains à regret. Ainsi, Heuliez, qui fabriquait les BX breaks, proposa une BX Dyana, break trois portes de la BX, tandis que Bertone, propose un dérivé break de chasse issu de la BX. Mais le dérivé qui aurait pu accentuer encore la carrière de la Bx est la version coupé, imaginé par Heuliez mais refusé par la Direction de Citroën.

4x4, Break de chasse, coupé



Les derniers mois de production

En 1993, il n'empêche que la BX marque le pas. Le modèle a bien vécu, en 11 ans de carrière la BX a eu le temps de se positionner sur tous les créneaux sauf un : le haut de gamme. Ce créneau sera laissé à la charge de la Xantia, qui se dévoile en 1993. Entièrement nouvelle, cette dernière donne un sacré coup de vieux à la BX, qui s'offre par ailleurs une sé-

rie limitée Cottage disponible uniquement en break, comme la GSA au moment de sa fin de carrière. A la fin de l'année 1993, la berline BX disparaît, le BX break attendant 1994 pour rendre son tablier. En 12 ans d'existence, ce sont donc 2 315 739 exemplaires qui auront été produits. Étonnante carrière que celle qui avait la lourde tâche de relever Citroën. Au final, elle rejoint le top 5 des Citroën les plus vendues où on retrouve les GS/GSA, l'AX et surtout la 2cv...

LES LECTEURS NOUS RACONTENT LEUR PASSION POUR LA MARQUE

Questions à Bernard

Que représente Citroën pour vous ?

Citroën représente pour moi la marque la plus inventive, la plus innovante, la moins conventionnelle. Je n'ai jamais aimé les « caisses carrées » à malle, type Peugeot, BMW etc... quasi toutes les autres marques à l'époque de ma jeunesse.

Souvenez vous cette pub de la GSX orange, le gars sérieux qui dépose son père à la Gare et qui se réveille ensuite sur la route allant jusqu'à pousser le crie de Tarzan, voilà c'est exactement ça ce que représente une Citroën!

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

J'ai été bercé en Citroën, c'est le cas de le dire. Mais d'avant mes 5/6 ans, je n'ai dans ma mémoire qu'une image, celui du compteur rond placé dans le coin du pare brise de notre 2cv. Puis un soir j'ai découvert l'AMI6 break, j'étais chez mes grands parents et je me souviens avoir été déçu d'être le dernier de nous 5 à découvrir la belle avec laquelle j'ai énormément de souvenirs ; même celui de la voir partir dans une benne aux décès de mes grands parents. Il me reste en souvenir l'enjoliveur chromé du volant.

En 70, une nouvelle Citroën est entrée dans le garage, mon grand père a pris l'ami 6 et nous nous avions une GS confort, fier comme des papes ! J'aimais le son, reconnaissable parmi tous, du moteur



refroidi par air, j'aimais saisir les protections du parechoc de l'AMI6 et la faire bouger dans tous les sens. J'aimais quand la banquette arrière de l'AMI6 nous servait de canapé, le samedi devant la TV, mais aussi pour un confort magistral lors des pique-nique, Avec la GS je me souviens de mon père qui faisait monter la voiture pour notre plaisir. Nous avions la TV disait-on avec ce tachymètre génial et parfois on avait le droit de desserrer le frein à main. Tous ces souvenirs m'ont forgés à Citroën, alors, quand j'ai découvert la vie d'André Citroën j'ai été subjugué par cet homme de génie et j'ai commencé à amasser les publications de ventes. J'écrivais régulièrement aux Relations publiques Citroën pour qu'on m'envoie des grandes affiches et le magazine double chevron ainsi que tout ce qui était technique. A l'université je me souviens avoir fait un exposé expliquant le fonctionnement de la DIRAVI de la SM. Je regrette de ne plus trouver les images et commentaires des essais soufflerie des modèles actuels comme c'était le cas à l'époque, toute cette technologie que les autres ne possédaient pas. C'était ma passion ! Les autres voitures pour moi n'avaient pas d'âme, toutes taillées avec le même modèle caisse carrée. On est d'accord, une 404, une R16, ça n'a pas d'âme à côté d'une DS même chose pour une 504 ou une R30 à côté d'une CX.

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

Dans un premier temps, j'ai accumulé pas mal d'articles de journaux conservés depuis les années 70 jusqu'en 90, des affiches très grand format de 2cv et dérivés GS, CX, la collection quasi complète du « Double chevron ». Des livres aussi bien sûr et plus de 350 miniatures, toutes tailles confondues, des lithographies encadrées. Dans une vitrine, j'ai accumulé beaucoup d'objets publicitaires qu'on offrait à la sortie des nouveaux modèles ainsi que tout ce qui a des chevrons ! Puis ce fût les Forums avec les rassemblements (C forum) (et je ne sais pas si je dois parler des présentations où nous sommes allés!)



Pour vous, une Citroën, c'est quoi ?

Extérieurement, un style différent, innovant, futuriste, sans fioriture. Il n'est pas besoin d'en faire des caisses pour faire une belle voiture.

A l'intérieur : un style différent des autres dont le summum et la CX, GS, SM et BX après ça devient plus classique

Technologiquement : des solutions innovantes pour le confort, le freinage etc...

Une Citroën doit être une voiture d'ingénieur, c'est un peu moins possible dans le giron d'un groupe mais Citroën y arrive encore relativement bien



la rouille) j'ai pris alors l'AMI 6 break 1 mois également avant de trouver une GSX, mon premier achat et pour moi ma première voiture.

Combien de Citroën avez-vous ?

Citroën m'a accompagné tout au long de ma vie et j'ai eu la chance de rouler dans nombre de ses modèles. Ainsi, j'ai possédé GSX, GSX3 79 rouge intérieur blanc réalisé par mes soins, BX19TRD, XANTIA 19D puis XANTIA BREAK Exclusive 110HDI. Ensuite, j'ai eu la C5 II Tourer HDI 140 puis C4 90 HDI Exclu-

sive et, enfin, une C3 HDI 100. Mon épouse a également eu nombre de Citroën avec LNA, Saxo D puis Saxo VTS, Xsara coupé, C4 coupé VTR, C3 Pluriel, C3 I, C3 III puretech 110 shine. Notre prochaine sera certainement la troisième génération de C4.



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

Non, Pas vraiment!

Quelle était votre première voiture ?

Ma vraie première voiture fut une Fiat 127 héritage de ma sœur ! Elle n'a duré qu'un mois (ouf!)(supports moteurs bouffés par

Ventes Mondiales 2021



Marché Auto EUROPE			
	2020	2021	%
Citroën	416 006	409 122	-1,70
Peugeot	672 299	649 514	-3,40
DS	39 589	39 622	0,10
Opel	383 942	387 648	1
Stellantis	2 169 659	2 124 269	-2,10
Marché	9 939 418	9 700 192	-2,40

Marché Auto RUSSE			
	2020	2021	%
Citroën	3 257	4 897	50,40
Peugeot	4 516	8 727	93,20
Opel	581	2 053	253,40
Stellantis	11 248	18 526	64,70
Marché	1 598 825	1 666 780	4,30

Marché Auto CHINE			
	2020	2021	%
Citroën	20 079	41 441	106,39
Peugeot	29 426	51 050	73,49
DS	426	1 831	329,81
JEEP	40 659	20 396	-49,84
Stellantis	90 590	114 718	26,63
Marché	19 753 185	20 663 844	4,61

Marché Auto JAPON			
	2020	2021	%
Citroën	5 028	5 892	17,18
DS	908	889	-2,09
Peugeot	10 752	12 072	12,27
Stellantis	40 384	44 949	11,30
Marché	1 718 088	1 652 522	-3,82

Marché Auto ROYAUME UNI			
	2020	2021	%
Citroën	28 059	30 204	7,64
Peugeot	57 186	61 106	6,85
DS	2 379	2 362	-0,71
Vauxhall	95 444	91 452	-4,18
Stellantis	212 001	214 415	1,13
Marché	1 630 864	1 647 181	1,00

Marché Auto ALLEMAGNE			
	2020	2021	%
Citroën	48 950	42 636	-12,90
Peugeot	55 401	52 660	-4,90
DS	2 773	2 069	-25,40
Opel	146 219	161 852	10,70
Stellantis	361 426	358 494	-0,81
Marché	2 917 678	2 622 132	-10,10

Marché Auto FRANCE			
	2020	2021	%
Citroën	162 688	161 883	-0,49
Peugeot	301 935	285 930	-5,30
DS	22 182	22 782	2,70
Opel	43 801	37 393	-14,63
Stellantis	581 854	560 443	-3,68
Marché	1 650 118	1 659 004	0,54

Marché Auto BELGIQUE			
	2020	2021	%
Citroën	20 895	18 327	-12,29
Peugeot	33 551	28 479	-15,12
DS	2267	1742	-23,16
Opel	19 497	16 946	-13,08
Stellantis	93 397	77 569	-16,95
Marché	431 491	383 123	-11,21

Marché Auto ESPAGNE			
	2020	2021	%
Citroën	43 820	47 072	7,42
Peugeot	65 699	67 266	2,39
DS	4 334	4 595	6,02
Opel	30 223	30 350	0,42
Stellantis	186 207	192 704	3,49
Marché	851 162	859 477	0,98

Marché Auto ITALIE			
	2020	2021	%
Citroën	64 363	64 867	0,78
Peugeot	81 626	84 263	3,23
DS	4 633	4 810	3,82
Opel	53 880	53 660	-0,41
Stellantis	536 980	551 421	2,69
Marché	1 381 519	1 457 952	5,53

Prochain numéro

avril 2022

Passionnement Citroën
LE MAG

#11

Le dixième numéro à peine fini qu'il est temps de préparer le onzième numéro de Passionnement Citroën Magazine. Et ce onzième numéro promet d'être alléchant...

En effet, d'ici mars, les essais presse de la nouvelle grande berline Citroën, la déjà fameuse C5 X auront été organisés et ce sera l'occasion de voir, enfin, ce qu'elle propose notamment en termes de confort. Bien entendu, ces premiers essais vous pourrez les suivre sur le site mais nous préparons un focus particulier sur les essais de C5 X pour le prochain numéro.

Ce prochain numéro sera aussi l'occasion de revenir sur l'actuelle C3 avec une question : pourquoi un tel succès ? Au travers d'un essai longue durée, nous reviendrons sur sa carrière et tenterons de comprendre les raisons qui font de cette troisième génération de C3 un grand succès pour Citroën.

Je vous donne rendez vous, fin avril, pour le onzième numéro de Passionnement Citroën Magazine, d'ici là les changements seront faits sur le site mais, chut, rendez vous en mars



D'ici là, portez-vous bien et rendez vous sur Passionnement Citroën pour une actualité toujours plus riche et plus complète

www.passionnement-citroen.com

