CITROËN

100 ANS

INSPIRED BY YOU

Origins
SINCE 1919

>> ÉDITO

Si partout dans le monde, Citroën 2 CV fait figure de symbole de la France aux côtés de la tour Eiffel, ce n'est pas par hasard… Tout le monde a une histoire avec Citroën ! Une marque iconique, populaire au sens noble, dont nous sommes très fiers de célébrer le centenaire cette année. C'est pour cet anniversaire exceptionnel que nous avons imaginé ce catalogue « collector » vous invitant à un véritable voyage dans le temps. Vous y (re)découvrirez trente Citroën d'hier et d'aujourd'hui, entre modèles mythiques, voitures de compétition et concept-cars… L'occasion de mettre en lumière le talent des femmes et des hommes de Citroën pour sans cesse cultiver l'audace et la créativité caractéristiques de la Marque depuis 1919. Aujourd'hui encore, par leur design unique et leur confort de référence, les Citroën font souffler un véritable vent de fraîcheur dans le monde automobile. Parce que nos succès d'hier, d'aujourd'hui et de demain ont été, sont et seront toujours le fruit d'une inépuisable source d'inspiration : vous.

Linda Jackson,
Directrice Générale de Citroën

1919

ICÔNE • RACING • CONCEPT

2019

>> SOMMAIRE

100 ANS D'AUTOMOBILES INSPIRÉES PAR VOUS 06-17

100 ANS DE PUBLICITÉ 18-21

100 ANS DE PERFORMANCES SPORTIVES 22-33

100 ANS DE PATRIMOINE 34-37

100 ANS D'ANTICIPATIONS AUTOMOBILES 38-49

RENCONTRE AVEC L'AMICALE CITROËN FRANCE 50

100 ANS

D'AUTOMOBILES INSPIRÉES PAR VOUS

DÉCOUVREZ LES VÉHICULES ICONIQUES DE LA MARQUE
SUR CITROENORIGINS.BE/FR-BE

DENIS HUILLE

CHEF DE PROJET AU SEIN DE CITROËN HERITAGE

Un siècle ! En proposant sa première automobile en 1919, André Citroën aurait-il imaginé que ses voitures sillonneraient toujours les routes du monde entier cent ans plus tard ? Et comment expliquer une telle longévité ? Pour tenter de répondre à ces questions, sans doute faut-il revenir à l'esprit originel insufflé par le fondateur. « André Citroën avait véritablement l'ambition de démocratiser la voiture », explique Denis Huille, chef de projet au sein de Citroën Heritage, entité en charge de la collection Citroën. « Il voulait concevoir des voitures populaires, accessibles à tous et prêtes à l'emploi, ce qui constituait une vraie nouveauté à l'époque ». Pour y parvenir, il recherchait toujours l'évolution utile, celle qui allait vraiment correspondre aux attentes du grand public. « Et chaque nouvelle voiture devait avoir son lot d'évolutions et de nouvelles technologies, qu'il n'inventait pas forcément mais qu'il démocratisait », reprend Denis Huille.

Il innovait sans cesse, communiquait énormément, n'oubliait pas les usages professionnels, initiait la vente à crédit, et s'entourait toujours des meilleurs designers et ingénieurs.

Dès l'origine, tous les éléments constitutifs de l'ADN de Citroën se voient définis, à savoir le confort, le plaisir de conduire et la sécurité, le tout à des coûts abordables.

Cet esprit n'a jamais quitté la Marque, quelles que soient les vicissitudes de sa longue histoire. Et c'est assurément là que se trouve le ferment des succès de Citroën, de la première Type A au récent SUV Citroën C5 Aircross, en passant par des icônes automobiles comme Traction Avant, Type H, DS, 2 CV ou CX. À chaque voiture, Citroën, sans jamais oublier son passé, s'inspire de chacun de vous pour poursuivre la grande histoire de l'automobile.

TYPE A 10 HP

24 093
exemplaires fabriqués

810 kg
à vide

1,41 m
de largeur

4 m
de longueur

65 km/h
maximum

1919

TOUTE PREMIÈRE VOITURE COMMERCIALISÉE PAR CITROËN À PARTIR DE 1919, LA TYPE A 10 HP RESTERA À TOUT JAMAIS LA PREMIÈRE VOITURE FRANÇAISE DE L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE, PRODUITE EN GRANDE SÉRIE.

Visionnaire, l'ingénieur constructeur André Citroën l'a conçue avant tout comme une voiture économique, grâce à sa faible consommation d'essence pour l'époque – 7 litres et demi aux 100 kilomètres – et son « usure des pneumatiques très réduite en raison de sa légèreté ». Entre les modèles « Torpédo », « Coupé de Ville » ou « Conduite Intérieure », la Type A 10 HP se décline en plusieurs versions, au confort déjà optimal : il est vrai que les « quatre ressorts quart-elliptiques » de sa suspension arrière procurent un effet d'auto-amortissement grâce à des flexibilités différentes. La Type A 10 HP rencontre un tel succès qu'elle donnera naissance dès 1921 à la B2, chronométrée à 73 km/h, puis aux Types B10, B12 et B14. Entre temps, elle a su s'adapter aux usages d'un monde en mouvement, avec ses versions taxi, ambulance et voiture de livraison.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

C3 5 HP

1922

TROIS ANS APRÈS LA TYPE A 10 HP, LES USINES CITROËN DU QUAI DE JAVEL, À PARIS, DÉVOILENT LA 5 HP TYPE C, DEUXIÈME VOITURE DE LA MARQUE, À L'OCCASION DU SALON DE PARIS D'OCTOBRE 1922.

Plus compacte que la Type A, cette nouvelle Torpédo en reprend les principes en visant une clientèle plus jeune. Pointue à l'arrière, elle propose dans sa version la plus célèbre une troisième place arrière unique et centrée, qui justifie son nom de « Trèfle ». « Grâce à la disposition de ses sièges, ce nouveau modèle offre trois places très confortables, même pour des personnes de corpulence au-dessus de la moyenne », précise d'emblée sa brochure de présentation. Déjà cette recherche du confort… Avec sa couleur jaune, à peine lancée, elle est surnommée la « Petite Citron », preuve de l'engouement populaire qui l'entoure. Le compositeur, chanteur et fantaisiste Firzel, très à la mode à l'époque, lui consacre d'ailleurs une chanson qui reste un des joyaux sonores de la TSF, et dont voici le refrain : « Un p'tit cœur et une Citron, Y'a rien d'mieux comme ivresse, Car tous les deux à l'unisson, Tournent à la même vitesse ». Tout est dit.

80 759
exemplaires fabriqués

3,20 m
de longueur

555 kg
à vide

60 km/h
maximum

Boîte de vitesses
3 rapports

TRACTION AVANT

1934

VÉRITABLE RUPTURE PAR RAPPORT AUX VOITURES LANCÉES PAR LA MARQUE, LA PREMIÈRE TRACTION VOIT LE JOUR EN AVRIL 1934.

7 000
exemplaires fabriqués du modèle 7A

4,45 m
de longueur

900 kg
à vide

100 km/h
maximum

Traction Avant 7B Faux cabriolet

Ce sera la dernière lancée par André Citroën avant sa disparition, avec l'ingénieur André Lefebvre et le designer Flaminio Bertoni. Plus basse, plus aérodynamique que toutes les autres voitures, elle casse les codes visuels mais également technologiques, notamment avec sa transmission sur les roues avant, qui lui vaudra son nom mythique de « Traction Avant ». Véritable concentré d'innovations, elle inspire l'industrie automobile dans son ensemble. Première voiture à châssis monocoque produit en grande série, elle est équipée d'un moteur flottant qui limite les vibrations et de freins hydrauliques. Elle inaugure un nouveau plaisir de conduite. Déclinée en de nombreuses versions, son modèle de 1954 se verra doté d'une suspension hydropneumatique sur les roues arrière pour un confort inédit. Sa production, qui a atteint près de 760 000 exemplaires tous modèles confondus, cessera en 1957.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

TYPE H

1947

AU SORTIR DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE, LA FRANCE DOIT SE RECONSTRUIRE ET LE TYPE H CONSTITUE L'ALLIÉ INDISPENSABLE DE TOUS LES PROFESSIONNELS.

490 165
exemplaires fabriqués

4,28 m
de longueur

1 400 kg
à vide

101 km/h
maximum

33 ans
de commercialisation ininterrompue

Présenté en 1947 et commercialisé à partir de l'année suivante, il reprend la conception innovante de la Traction Avant et du TUB. Il devient le premier fourgon à traction avant de grande série, avec un volume de chargement qui ne s'encombre ni du pont arrière ni de l'arbre de transmission. Résultat, en plus de sa légèreté et de son volume de chargement, il offre un plancher plat idéal pour tous les usages. Tour à tour bétaillère, ambulance ou véhicule de police, il conserve son architecture extérieure immédiatement identifiable au cours de sa très longue carrière. Si sa commercialisation a cessé en décembre 1981, il n'a pour autant pas déserté les rues des villes européennes puisqu'on le retrouve aujourd'hui transformé en « food truck ». Entre sa cabine avancée, ses portes arrière ouvrantes en trois parties, son plancher bas et sa porte latérale coulissante, le Type H continue d'inspirer les fourgons actuels et de séduire le public.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

2 CV

1948

L'IDÉE DE LA 2 CV AVAIT GERMÉ AU MILIEU DES ANNÉES 30, AVANT LE DÉCÈS D'ANDRÉ CITROËN ET LA CESSION DE LA MARQUE À MICHELIN.

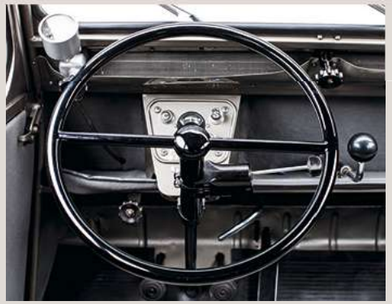
3 868 634
exemplaires fabriqués

2 ou 3
chevaux fiscaux selon les modèles

500 kg
à vide

65 km/h
maximum

42 ans
de commercialisation ininterrompue



En 1936, le nouveau directeur Pierre Boulanger fait travailler le bureau d'études emmené par l'ingénieur André Lefebvre sur une voiture populaire, confortable et plus petite que les précédentes. Nom du projet : TPV, acronyme de Toute Petite Voiture. Prête pour le Salon de l'automobile d'octobre 1939, elle ne sera jamais présentée, la mobilisation générale ayant été décrétée le 1er septembre. Le grand public devra donc attendre le Salon de 1948 pour découvrir la première petite berline à traction avant du monde. Parfaitement adaptée à l'optimisme de l'immédiat après-guerre, elle respire la joie de vivre avec ses nombreuses innovations, ses quatre roues indépendantes, sa boîte à 4 vitesses de série et, surtout, son toit en toile découvrable. Conçue comme une voiture proposant « quatre roues sous un parapluie », elle est également très économique à l'achat, à l'entretien et consomme peu d'essence pour l'époque. Autant d'arguments qui assurèrent à la 2 CV un succès immédiat mais également durable, puisqu'elle sera commercialisée jusqu'en juillet 1990.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

DS

1955

ALORS QUE LA FAMEUSE TRACTION AVANT VIT ENCORE DE TRÈS BELLES ANNÉES, CITROËN TRAVAILLE À SA REMPLAÇANTE. SON NOM DE CODE TIENT EN TROIS LETTRES : VGD, POUR VOITURE À GRANDE DIFFUSION.

À la planche à dessin, le designer italien Flaminio Bertoni s'empare du projet et propose cette « soucoupe volante », star incontestée du Salon de l'automobile de 1955. À l'extérieur, la DS éblouit par sa ligne aérodynamique. À l'intérieur, elle affiche un luxe incroyable. Côté technologies, elle multiplie les innovations avec sa direction assistée et ses freins à disque. Sans oublier ses suspensions hydropneumatiques sur les roues avant et arrière, qui marqueront à tout jamais chaque passager de la DS, améliorée et parfois redessinée pendant ses vingt années de production. Sa finition « Pallas », haut de gamme, marque les esprits à partir de 1965 et constitue un must inégalé. Elle reste aujourd'hui encore, une icône absolue du monde automobile.

1 456 115
exemplaires fabriqués

4,87 m
de longueur

1 310 kg
à vide

178 km/h
maximum

MÉHARI

1968

À LA FIN DES ANNÉES 60, LA JEUNESSE OCCIDENTALE REVENDIQUE HAUT ET FORT SON DÉSIR DE LIBERTÉ. À L'ÉCOUTE DE CES ASPIRATIONS, CITROËN LANCE EN MAI 1968 LA MÉHARI, UNE VOITURE DÉRIVÉE DE LA DYANE ET DE LA 2 CV, QUI BRISE UNE NOUVELLE FOIS TOUS LES CODES AUTOMOBILES.

144 953
exemplaires fabriqués

3,50 m
de longueur

100 km/h
vitesse maximum

525 kg
à vide

19 ans
de commercialisation ininterrompue

En matériau plastique thermoformé teinté dans la masse, sa carrosserie conçue par le comte Roland de la Poype ne craint ni les éraflures, ni les petits chocs, ni la corrosion. Mieux, elle se lave au jet d'eau à l'extérieur comme à l'intérieur. Idéal pour les loisirs, ce pick-up version Citroën est immédiatement adopté par la jeunesse, les grands noms de la mode comme Givenchy, mais également les professionnels, qui trouvent là un utilitaire à la fois pratique et économique avec sa bâche simple d'emploi et son plancher plat. Elle connaîtra de nombreuses versions, s'adaptant aux attentes des marchés internationaux et aux évolutions de la société. Commercialisée jusqu'en 1987, elle revient en 2016 en version cabriolet et 100% électrique sous l'appellation de Citroën E-Mehari.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

CX

1974

POUR CITROËN, L'HEURE EST AU QUESTIONNEMENT SUR L'AVENIR DE LA DS. FAUT-IL LA FAIRE ÉVOLUER UNE FOIS DE PLUS OU LA REMPLACER ? C'EST LA SECONDE OPTION QUI SERA RETENUE AVEC LA CX, INSPIRÉE DE LA GS ET D'AILLEURS DESSINÉE ÉGALEMENT PAR ROBERT OPRON.

1 042 460
exemplaires fabriqués

4,63 m
de longueur

174 km/h
vitesse maximum

17 ans
de commercialisation ininterrompue

Lancée au Salon de l'automobile de Paris en 1974, la CX incarne immédiatement le nouveau haut de gamme de la Marque. Ses lignes fluides et son aérodynamisme séduisent autant que ses nombreuses innovations : essuie-glace monobalai, compteur de vitesses et compte-tours sur tambour, lunette arrière concave… Autant de qualités, auxquelles s'ajoutent sa transmission à traction avant et sa suspension hydropneumatique, qui lui valent d'être élue « Voiture de l'année 1975 ».
Plus facile à produire que son aînée, elle met en avant quatre arguments de poids, à savoir : la sécurité, la robustesse, le confort et une consommation nettement moins élevée. Le premier choc pétrolier vient d'avoir lieu… Bref, tout est réuni pour faire de la CX la voiture statutaire par excellence. Ses ventes décollent d'ailleurs immédiatement. En 1976, elle se décline d'abord en break, plus long de 25 cm, puis en version CX Prestige, avec climatisation, rétroviseurs et vitres électriques. Celle-ci sera immédiatement choisie par l'Élysée. Ses variantes et ses évolutions vont se multiplier tout au long de sa longue carrière qui s'achèvera en 1991.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

C6

2006

EN 1928, CITROËN LANÇAIT SA PREMIÈRE C6, AVEC UNE VERSION GRAND LUXE PROPOSÉE TROIS ANS PLUS TARD.

En 2005, la Marque profite du Salon international de Genève pour présenter une nouvelle C6, voiture également haut de gamme, à la stature de limousine, dans laquelle le luxe n'a d'égal que son confort et sa sécurité. En réalité, le concept-car C6 Lignage présenté dès 1999, annonçait déjà l'esthétique et les éléments de style de cette voiture fortement inspirée de la CX. La nouvelle C6 révèle aussi lors de sa commercialisation deux innovations importantes : la dernière évolution de sa suspension Hydractive, pour un confort optimal, et l'affichage tête haute sur le pare-brise, pour que le conducteur ne quitte jamais la route des yeux. Dotée de puissants moteurs V6, essence ou diesel, la C6 aime à souligner ses qualités de grande routière, notamment grâce au petit becquet arrière qui s'ouvre progressivement dès lors que la voiture dépasse les 65 km/h, afin de modérer sa consommation et de disposer d'un freinage plus stable à vive allure. Sa production cesse en décembre 2012.

23 384
exemplaires fabriqués

4,91 m
de longueur

1,46 m
de hauteur

230 km/h
vitesse maximum

SUV CITROËN C5 AIRCROSS

2018

LANCÉ SUR LE MARCHÉ CHINOIS DÈS 2017, SUV CITROËN C5 AIRCROSS SE DÉVOILE DANS SA VERSION EUROPÉENNE L'ANNÉE SUIVANTE.

20
technologies d'aides à la conduite

6
technologies de connectivité

30
combinaisons de couleurs extérieures

4,5 m
de longueur

1,67 m
de hauteur

Il marque surtout la poursuite de l'offensive de la Marque, quelques mois après le lancement réussi de Citroën C3 Aircross, dans le domaine des SUV – ou crossovers, ce type de voitures hautes appréciées dans le monde entier. Avec ses roues de grand diamètre, sa garde au sol surélevée et ses Airbump® latéraux, SUV Citroën C5 Aircross affirme son caractère expressif, robuste et musclé, sans agressivité. Modulable à l'envi, il assure un confort inégalé dans sa catégorie grâce à une innovation issue de l'expérience de Citroën dans la compétition automobile : les suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®. Celles-ci procurent un effet « tapis volant » en absorbant tous les défauts de la route. Parmi les aides à la conduite et les systèmes d'assistance dont il est par ailleurs équipé, SUV Citroën C5 Aircross se voit doté du système Highway Driver Assist, qui permet au conducteur de déléguer la conduite de manière partielle à partir de 30 km/h en maintenant la voiture dans sa voie. Un premier pas vers une conduite semi-autonome…

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

>> 100 ANS DE PUBLICITÉ

EN PLUS DE FAÇONNER DEPUIS CENT ANS L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE, LA MARQUE CITROËN S'ATTACHE DEPUIS SES ORIGINES À INNOVER DANS SA MANIÈRE DE COMMUNIQUER, AU TRAVERS DE SES BROCHURES COMME DE SES OPÉRATIONS ÉVÉNEMENTIELLES ET DE SES PUBLICITÉS. PETIT FLORILÈGE DE SES PLUS AUDACIEUSES PRISES DE PAROLE.

1919

Pour la 10 HP, sa toute première voiture, Citroën engage des frais importants dans la publication de pleines pages de publicité, la plupart du temps en couleurs, dans la presse de l'époque. Il s'agit de cibler les adeptes de la mobilité tout en rassurant le grand public sur les dépenses nouvelles occasionnées par l'automobile, en essence ou en pneumatiques, par rapport aux voitures à cheval.

1925

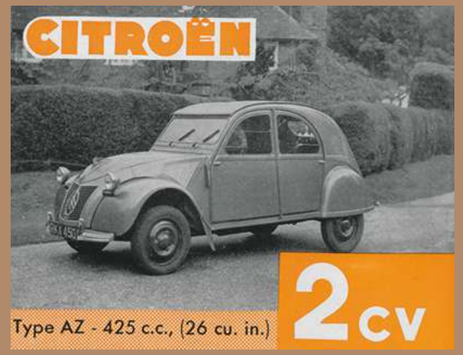
À partir de 1925 et durant dix ans, le nom de Citroën ornera la Tour Eiffel de ses sept lettres lumineuses, assurant une notoriété internationale à la Marque. Pour ne pas lasser le public, de nombreux motifs se succéderont sur l'édifice, avec une fontaine lumineuse dès 1926, puis des éclairs de foudre l'année suivante. En 1928, la plus grande horloge du monde donne l'heure Citroën à Paris. Et chaque année, la presse se fait l'écho de ces innovations publicitaires, toutes plus folles les unes que les autres.

1928

Pour le lancement de la C6, première 6 cylindres de la Marque, la nouvelle campagne de communication, identique en France et en Italie, met la voiture en majesté. En parallèle, le chiffre 6 resplendit sur la Tour Eiffel et une succursale de prestige ouvre ses portes place de l'Opéra à Paris. Un dispositif de communication à 360°, dirait-on aujourd'hui…

1939

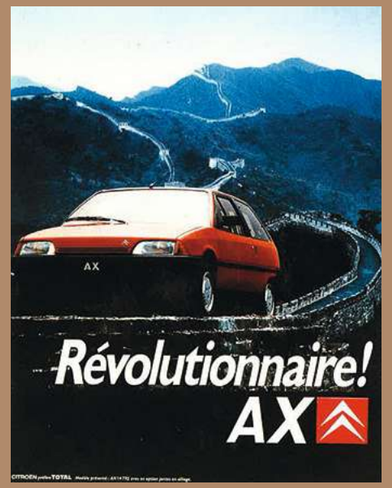
Récemment reprise par Michelin, la firme Citroën vit des années difficiles. Elle lance cependant au Salon de l'automobile de 1938 une nouvelle Traction, la 15 Six, un modèle haut de gamme aux performances et à la tenue de route exceptionnelles pour l'époque. Sa promotion ne sera assurée qu'à travers des catalogues, des dépliants et des brochures, comme celle-ci, éditée en 1939.



1950

En 1948, la 2 CV séduit immédiatement le grand public. La demande est telle que les délais de livraison dépassent les six ans. Logique, dans ce contexte, que les dépenses publicitaires soient limitées à l'édition d'affichettes et de prospectus. Au début des années 50, des brochures, comme celle-ci, présentent également la voiture.

>> 100 ANS DE PUBLICITÉ



1960

Dans les années 60, Citroën concentre l'essentiel de son budget publicitaire dans l'édition de brochures, toutes de superbe facture. En témoigne celle-ci, de 1963, qui souligne avec une grande élégance, sur une double page, les caractéristiques aérodynamiques de la DS, une voiture au triomphe ininterrompu depuis son lancement en 1955.

1978

Les crises pétrolières plongent la publicité automobile dans de grands errements. Alors pour la campagne de la GS, Jacques Séguéla veut taper fort avec une accroche simple à retenir. Il propose deux titres, « L'anti-goinfre » et « L'anti-tape-cul ». Appréciés par le chef de publicité de l'époque, ils déclenchent à leur publication un tonnerre de la part de la direction.

1985

Les « années pub » battent leur plein et rien n'est trop beau pour se distinguer dans un marché automobile devenu très concurrentiel. Après les « chevrons sauvages » pour la BX, la Visa GTI sur le porte-avion Clémenceau et la CX vue par Jean-Paul Goude, l'AX roule sur la muraille de Chine !

>> LE LIVRE « 100 ANS DE PUBLICITÉ CITROËN » PAR JACQUES SÉGUELA BIENTÔT DISPONIBLE SUR **LIFESTYLE.CITROEN.COM**

1994

Face à ses concurrents, le monospace Citroën Evasion va se distinguer grâce à son expression publicitaire. Il choisit de jouer la carte générationnelle, en s'adressant à ceux qui avaient vingt ans dans les années 70 et en ont donc désormais quarante. Ce qui explique la référence au fameux Type H de Citroën dans sa version fourgon de police. Au-delà du clin d'œil, la campagne presse met en avant l'habitacle indéformable de Citroën Evasion, idéal pour protéger sa famille. Une campagne réussie comme en atteste le volume de ses ventes.

2008

Pour lancer Citroën C5 de deuxième génération, une voiture élégante, racée et haut de gamme, qui entend rivaliser avec les berlines allemandes, l'agence de publicité londonienne choisit précisément de rebondir avec la nationalité de la voiture. La campagne ose la caricature et l'humour « so british », affirmant en signature que cette voiture est « indiscutablement allemande ». Une campagne qui fera d'ailleurs polémique outre-Manche.

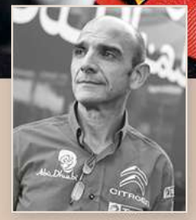
2018

Cinquante ans après le lancement de la célébrissime Méhari, cette voiture à la coque en plastique thermoformé teintée dans la masse, Citroën ressuscite le concept pour une voiture 100 % électrique et 100 % plaisir. À l'occasion d'une « Art Car » dessinée par Jean-Charles de Castelbajac, la campagne de publicité affirme la référence au modèle qui a marqué la génération 68 en la mariant avec les couleurs emblématiques du créateur. Une campagne *Arty* et *Fashion*.

100 ANS

DE PERFORMANCES SPORTIVES

DÉCOUVREZ LES VÉHICULES ICONIQUES DE LA MARQUE
SUR CITROENORIGINS.BE/FR-BE



PIERRE BUDAR

DIRECTEUR DE CITROËN RACING

Entre les innombrables premiers records de distance et de vitesse, les incroyables expéditions sur la plupart des continents et les indépassables victoires en rallyes-raids et championnats du monde des rallyes, Citroën occupe depuis un siècle une place à part dans le sport automobile. Sans parler des succès remportés en championnat du monde des voitures de tourisme ou en rallycross. « L'image de l'implication de Citroën dans le sport repose à la fois sur un côté aventure et un aspect performance », analyse Pierre Budar, directeur de Citroën Racing.

« Et l'ancrage de Citroën en compétition s'envisage surtout dans des disciplines sportives proches des gens, avec des voitures similaires aux leurs et sur des routes qu'ils empruntent ».

Les épreuves du championnat du monde des rallyes (WRC), pour ne citer que cet exemple, exigent de la part des voitures une exceptionnelle polyvalence car elles se déroulent sur tous les terrains, à toutes les altitudes et à toutes les températures. « Cette variété de conditions est représentative de ce que les possesseurs actuels ou futurs de Citroën peuvent faire avec leur voiture, dans tous les coins du monde », explique le directeur de Citroën Racing. Et d'ajouter : « Quant à ce goût de l'aventure que nous aimons bien cultiver, il est l'expression de notre savoir-faire et de nos compétences : cet engagement nous conduit à pousser plus loin nos exigences techniques pour améliorer en permanence nos voitures de série ». La plus récente illustration de ces liens étroits entre la compétition et la voiture de série concerne SUV Citroën C5 Aircross. Son système exclusif de suspensions à butées hydrauliques progressives® provient en effet de recherches menées pour améliorer le confort, et par là-même les performances des pilotes sur tous les terrains.

Si certains se demandent comment Citroën parvient depuis un siècle à proposer des voitures aussi confortables, ils viennent de trouver là une première réponse...

B2 SCARABÉE D'OR

1re
traversée du Sahara en véhicule motorisé

21 jours
pour traverser le Sahara, alors qu'il fallait six mois aux caravanes de chameaux

15
étapes

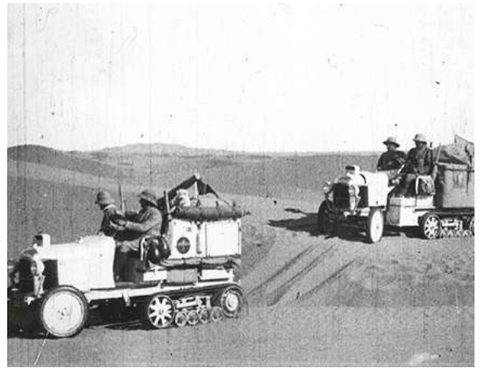
5
autochenilles Citroën B2 10 HP modèle K1 engagés

3 500 km
parcourus

1922

HOMME DE DÉFIS AUTANT QUE GÉNIE DE LA PUBLICITÉ, ANDRÉ CITROËN IMAGINE EN 1922 UNE EXPÉDITION EXCEPTIONNELLE QUI LUI PERMET DE CONJUGUER SES DEUX TALENTS.

Il lance son autochenille Citroën B2 10 HP modèle K1 à l'assaut du Sahara, désert qu'aucun véhicule motorisé n'avait traversé jusque-là, faisant la démonstration au monde entier de la fiabilité des voitures Citroën. Avec quatre autres véhicules du même type, Scarabée d'Or, surnom donné au véhicule de commandement, rallie ainsi du 17 décembre 1922 au 7 janvier 1923 la ville de Touggourt, oasis du nord du Sahara algérien, à Tombouctou, au Soudan français, devenu le Mali depuis 1959. Et revient ! L'équipe, qui ne comprend que dix hommes, est emmenée par l'industriel George-Marie Haardt, à l'époque directeur général des Automobiles Citroën, et son adjoint Louis Audouin-Dubreuil, ancien officier recruté au sortir de l'armée par André Citroën. Ensemble, les deux explorateurs dirigeront ensuite la Croisière Noire à travers toute l'Afrique en 1924, puis en 1931, la Croisière Jaune de Beyrouth à Pékin.



ROSALIE DES RECORDS

132
records internationaux de durée

59
records internationaux de distance

3
millions de francs promis à qui battrait ces records avant 1935. Ce qui n'arriva jamais.

162 468
exemplaires produits de la Rosalie de série, destinée au grand public, entre 1932 et 1941

1933

AVANT MÊME QUE LE SALON DE L'AUTOMOBILE DE L'AUTOMNE 1932 N'OUVRE SES PORTES, LA DERNIÈRE NÉE DES USINES CITROËN, PROPOSÉE EN 8, 10 ET 15 CV, VA BÉNÉFICIER D'UNE AURA EXCEPTIONNELLE.

Le fabricant d'huiles Yacco avait en effet pris la liberté, l'année précédente, de se procurer un modèle C6 et d'en changer uniquement la carrosserie pour plus de légèreté et d'aérodynamisme. Souhaitant à la fois prouver la fiabilité de ses produits et devenir partenaire de Citroën, il la lance sur l'autodrome de Linas-Montlhéry où elle parcourt 25 000 km en moins de dix jours ! Et l'année suivante, une C6 G couvre cette fois 100 000 km en 40 jours. Cette voiture de série, que les pilotes surnomment la « Rosalie », accumule les records. Ces performances attirent l'attention d'André Citroën qui décide en 1933 de lancer sa voiture, toujours avec son moteur « flottant » et son châssis d'origine, à l'assaut de nouveaux exploits. Le 15 mars, une Rosalie issue des chaînes de production des usines de Javel, carrossée en monoplace, s'élance à Montlhéry pour s'arrêter 134 jours plus tard avec 300 000 kilomètres au compteur parcourus à une moyenne de 93 km/h. La « Petite Rosalie des Records » mérite bien son nom.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

DS 21 RALLYE DU MAROC

1969

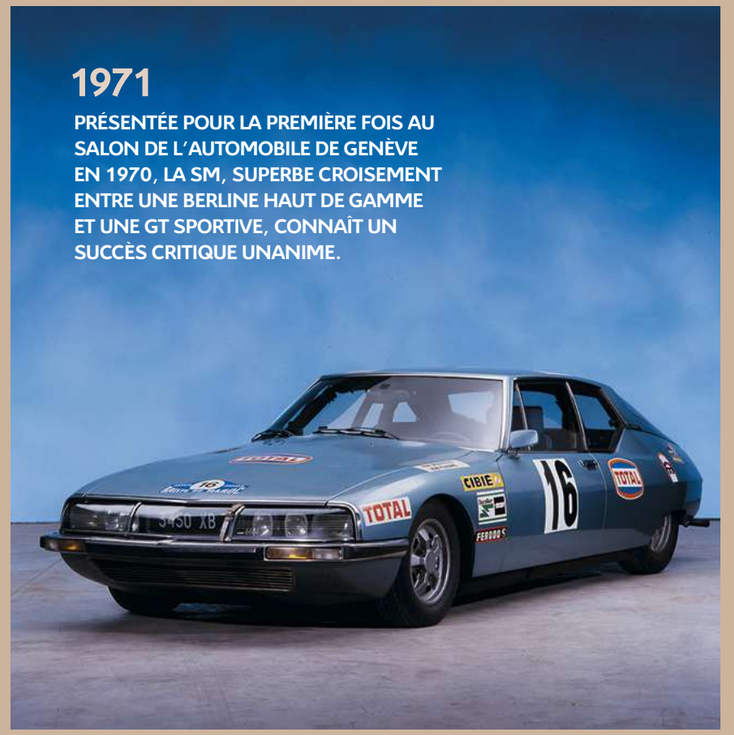
VOITURE INCONTESTABLEMENT MYTHIQUE, LA DS SE DISTINGUERA SUR TOUTES LES ROUTES, Y COMPRIS LES PLUS INATTENDUES PENDANT PRÈS DE VINGT ANS.

53 cm
en moins que la DS 21 de série

400 kg
plus légère

Peu après son lancement en 1955, plusieurs pilotes accomplis ou amateurs commencent à participer à des compétitions sportives à bord de cette voiture aussi puissante qu'agréable à conduire. C'est ainsi qu'une ID 19 se retrouve engagée en 1959 dans le Rallye de Monte-Carlo. René Cotton, d'abord à la tête d'une écurie privée, puis patron de Citroën Compétition, première entité sportive créée au sein de la Marque, la lance par exemple sur le Safari Rally de 1965. En 1969, une DS 21 Proto raccourcie et pilotée par Robert Neyret, dit Bob Neyret, remporte le très exigeant Rallye du Maroc, long de 4 180 kilomètres. Sur les 78 voitures inscrites, seules 7 franchissent la ligne d'arrivée, dont 5 Citroën. Une performance que la même voiture et le même pilote rééditeront l'année suivante.

SM RALLYE DU MAROC



1971

PRÉSENTÉE POUR LA PREMIÈRE FOIS AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE EN 1970, LA SM, SUPERBE CROISEMENT ENTRE UNE BERLINE HAUT DE GAMME ET UNE GT SPORTIVE, CONNAÎT UN SUCCÈS CRITIQUE UNANIME.

1 450 kg
à vide

220 km/h
de vitesse maximum

12 920
exemplaires fabriqués pour le modèle de série

Souhaitant l'inscrire dans la continuité de la DS, Citroën engage dès l'année suivante une voiture très proche du modèle de série dans l'éprouvant rallye du Maroc. « SM, première sortie, première victoire », clamera haut et fort la campagne de publicité orchestrée juste après la course. Dans les mois qui suivent, la SM figure à nouveau sur la grille de départ d'épreuves sur piste, notamment aux 24 heures de Spa-Francorchamps, mais le poids de la voiture la désavantage par rapport à ses concurrents et les résultats ne sont pas au rendez-vous. La voiture recevra tout de même en 1972 la distinction de « Voiture de l'année » par le magazine américain Motor Trend. En plus de sa ligne aérodynamique produite par Robert Opron, elle est équipée d'un moteur V6 Maserati et d'une direction à crémaillère avec « rappel asservi progressif ». En plus de se tourner d'un doigt, le volant se replace tout seul dans l'axe de la route. Mieux, la souplesse de la direction varie en fonction de l'allure de la voiture. La sécurité est optimale, le confort également.

2 CV RAID AFRIQUE

1973

AU DÉBUT DES ANNÉES 1970, LA 2 CV SUSCITE DES ENVIES D'AVENTURE.

60
2 CV engagées, dont 10 d'assistance

100
jeunes de 18 à 30 ans, parmi lesquels seulement 8 femmes

3
moteurs cassés

3
boîtes de vitesses changées

De nombreux jeunes se lancent à l'assaut de terres lointaines à bord de cette voiture qui répond à toutes les envies de liberté. Le mouvement est tel que Citroën s'en empare et propose un premier raid Paris-Kaboul-Paris pendant le mois d'août 1970, ouvert à tous les possesseurs de 2 CV, Dyane ou Méhari. Suivra en juillet 1971 le raid Paris-Persépolis-Paris, sur le même principe. Le virus du rallye atteint l'Argentine qui organise en 1972 une grande boucle en 2 CV pour faire le tour du pays. Mais c'est en 1973 que l'aventure en 2 CV prendra vraiment tout son sens avec le Raid Afrique. Objectif : partir d'Abidjan, en Côte d'Ivoire, et remonter tout le désert du Ténéré jusqu'à Tunis, en passant par Ouagadougou, Niamey et Tamanrasset pour une arrivée officielle à Marseille en à peine plus d'un mois. Un parcours de 8 000 km, dans des conditions extrêmes, qui recevra en un temps record près de 5 000 candidatures pour seulement cinquante équipages de deux personnes. À l'arrivée, tout le monde est à l'heure, sain et sauf, et les 2 CV prouvent au monde entier qu'elles sont effectivement taillées pour l'aventure, même la plus folle.

ZX RALLYE RAID

205 km/h
de vitesse maximum

1350 kg
à vide

4,38 m
de longueur

5
coupes du monde consécutives, gagnées de 1993 à 1997 (constructeur et pilotes)

1990

TRÈS EXACTEMENT SOIXANTE ANS APRÈS LA CÉLÈBRE CROISIÈRE JAUNE RÉALISÉE EN AUTOCHENILLE, CITROËN LANCE EN 1992 SA ZX RALLYE RAID DANS LE PREMIER RALLYE PARIS-MOSCOU-PÉKIN.

À bord de cette fabuleuse voiture équipée de quatre roues motrices et d'une boîte manuelle à 6 vitesses, Pierre Lartigue et Michel Périn renouvellent l'exploit en remportant cette course de 16 054 km, dont 7 355 km d'épreuves chronométrées. Citroën renoue ainsi avec sa tradition de rallye-raid et devance tous ses concurrents dans cette épreuve qui supplante toutes les autres par sa difficulté. Il faut dire que la ZX Rallye Raid est bien née, puisque dès sa première course, en 1990, à la Baja España-Aragon, la voiture s'arroge les deux premières places, alors que la ZX de série ne sera lancée qu'en 1991. L'équipage, composé de Ari Vatanen et Bruno Berglund, monte sur la première place, Jacky Ickx et Christian Tarin sur la deuxième. Ainsi commence une longue série de victoires qui forgera la réputation de Citroën en rallye-raid. Le duo Lartigue-Périn va en effet enchaîner les performances, remportant notamment 3 victoires au célèbre Paris-Dakar en 1994, 1995 et 1996. À partir de 1993, la Coupe du monde FIA des rallyes tout-terrain est créée, dominée cinq années d'affilée par la ZX Rallye Raid.

XSARA KIT CAR

1998

JUSTE APRÈS L'ARRÊT DE LA ZX RALLYE RAID EN MÊME TEMPS QUE DE LA ZX DE SÉRIE, CITROËN LANCE LA XSARA ET MET AU POINT L'INCROYABLE XSARA KIT CAR, AUSSI PUISSANTE QUE LÉGÈRE, SOUS L'IMPULSION DE GUY FRÉQUELIN.

Nouvelle voiture et nouvelles victoires ! À son volant, Philippe Bugalski remporte les titres pilote 1998 et 1999 dans le championnat de France des rallyes. Il brille également au championnat du monde en s'imposant aux rallyes de Catalogne et de Corse. C'est aussi la 1re victoire de Citroën au championnat 1999. Mais la réglementation exige un bridage de ces bolides Kit Car et les Xsara version T4 puis WRC prennent le relais. Cette dernière voiture enregistrera au cours de sa carrière de seulement six ans la bagatelle de 32 victoires en rallye. Elle sera notamment pilotée par un tout jeune pilote, un certain Sébastien Loeb, accompagné de Daniel Elena. Un équipage qui a écrit la légende de Citroën en championnat du monde des rallyes…

C4 WRC

2007

TROIS TITRES DE CHAMPION DU MONDE DES CONSTRUCTEURS, QUATRE TITRES DE CHAMPION DU MONDE DES PILOTES, ET QUATRE TITRES DE CHAMPION DU MONDE DES CO-PILOTES.

Le tout en seulement quatre saisons ! Entre 2007 et 2010, la C4 WRC, inspirée de la C4 coupé de série, a littéralement survolé le championnat du monde des rallyes, avec des résultats encore supérieurs à ceux de la précédente Xsara WRC. Dotée d'un moteur 4 cylindres 2 litres turbo-compressé conçu par les équipes de Citroën Sport, dirigées à l'époque par Guy Fréquelin, la C4 WRC s'appuie sur quatre roues motrices et une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports. Une telle mécanique méritait d'être accompagnée par des équipements de sécurité exceptionnels, ce qui justifiera pleinement ses arceaux avant et arrière, dépassant ainsi les critères exigés par la Fédération internationale de l'automobile (FIA). Au volant, c'est l'équipage composé de Sébastien Loeb et Daniel Elena qui remportera la majeure partie de ses très nombreuses victoires, établissant ainsi un véritable palmarès de légende.

36
victoires en championnat du monde des rallyes

200 km/h
de vitesse maximum

4,27 m
de longueur

1,80 m
de largeur

1 230 kg
à vide

C-ELYSÉE WTCC

250 km/h
de vitesse maximum

4,57 m
de longueur

1,95 m
de largeur

1 100 kg
à vide

2013

FORTE D'UNE SOLIDE EXPÉRIENCE ET D'INNOMBRABLES SUCCÈS EN CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES, COMME DANS LA PLUPART DES RALLYES-RAIDS DE LA PLANÈTE, CITROËN SE LANCE À L'ASSAUT D'UNE DISCIPLINE PEU EXPLORÉE JUSQU'ALORS : LE CIRCUIT.

Pour s'engager dans le championnat du monde des voitures de tourisme (WTCC), les équipes de Citroën Racing préparent spécialement une C-Elysée avec un moteur de 380 chevaux, une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports et des roues de 18 pouces. À peine lancée, la voiture enchaîne les victoires et permet à la Marque de décrocher le titre de champion du monde des constructeurs, trois années de suite, de 2014 à 2016. À cela s'ajoutent les trois premières places du championnat du monde des pilotes pour José María López, Sébastien Loeb et Yvan Muller en 2014 et 2015. Légèrement modifiée pour sa dernière saison, notamment avec l'ajout d'un aileron arrière réglable, la C-Elysée permet à José María López de décrocher un nouveau titre pilote en 2016 avant de se retirer officiellement de la compétition.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

C3 WRC

2017

AVEC 8 TITRES MONDIAUX AU COMPTEUR, CITROËN SIGNE EN 2017 SON GRAND RETOUR DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES AVEC CETTE C3 WRC AUX COULEURS DU CENTENAIRE EN 2019.

4,13 m
de longueur

1,88 m
de largeur

1 190 kg
à vide

237
chevaux par litre

Inspirée de la C3 de série, elle s'en distingue évidemment avec quelques équipements spécifiques, dont le moteur 1,6 l turbo à injection directe de 380 chevaux, son avant allongé de 55 mm, son aileron arrière élargi et reculé, pour un meilleur aérodynamisme, et un poids total à 1 190 kg. Elle conserve en revanche toute la rondeur de Citroën C3, en particulier sa signature lumineuse à double étage et son pavillon bi-ton. Vingt ans tout juste après l'apparition de ces modèles WRC (World Rallye Cars), Citroën relève à nouveau le gant de la compétition avec toujours la même ambition chevillée au volant, celle de se hisser au meilleur niveau mondial.

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

LA PLUS GRANDE COLLECTION DE CITROËN AU MONDE SE TROUVE À AULNAY-SOUS-BOIS, À QUELQUES KILOMÈTRES DE PARIS. VOITURES EN TOUS GENRES, MAQUETTES, DOCUMENTS EXCEPTIONNELS TÉMOIGNENT DU PASSÉ ET DU PRÉSENT DE CETTE MARQUE QUI SUSCITE PLUS QUE TOUTE AUTRE LES PASSIONS. REPORTAGE :

CENT ANS DE PATRIMOINE

« Ceci n'est pas un musée. C'est une collection privée ». Avant même d'apercevoir la première voiture, un petit écriteau placé bien en évidence prévient le visiteur. Ce qu'il s'apprête à découvrir dans ce lieu relève davantage du cabinet de curiosités, comme on l'entendait au XIXe siècle, que d'une exposition classique. D'emblée, on sent que tout va y être singulier. Même les véhicules les plus connus, les plus mythiques, seront de nature à surprendre. Le lieu ne se pare pourtant d'aucun effet particulier. C'est en empruntant le boulevard André-Citroën, entre les lieux même de production des voitures de la Marque, que l'on accède à ce fameux « Conservatoire Citroën ». Cette grande structure métallique de 6 500 m² renferme depuis 2001 la plus grande collection de Citroën au monde. Soit plus de 300 modèles, des origines à nos jours, voitures de série, voitures de sport, concept-cars, utilitaires, ainsi que des maquettes, une multitude de documents et d'objets, sans oublier un hélicoptère qui a bien failli équiper l'armée française.

« Ici, tout est Citroën, jusqu'aux poteaux qui tiennent les chaînes des allées, récupérées dans les usines de Clichy », précise Yannick Billy, chef mécanicien au sein de Citroën Heritage, l'entité en charge de la collection Citroën, dans l'entreprise depuis 1977.
« La vocation de ce lieu est à la fois d'entretenir, de montrer et de promouvoir le patrimoine de la Marque auprès du grand public ainsi que de répondre aux attentes des collectionneurs », indique Éric Leton, responsable de Citroën Heritage. Chaque année, cet endroit reçoit entre six et sept mille visiteurs, de tous les âges. « Nous préparons aussi les voitures pour les tournages et les manifestations », ajoute Yannick Billy, sans cesser de s'étonner d'un coffre mal fermé, d'une fine rayure sur un capot ou de l'asymétrie d'un essuie-glace.

Ces voitures alignées, en parfait état et rutilantes, appellent littéralement le visiteur. Même sans être « Citroëniste » convaincu ou passionné d'automobile. L'envie de s'installer à bord et de les voir rouler est quasi-irrésistible. « Il faut distinguer celles qui roulent de celles qui se déplacent », sourit le chef mécanicien. « Mais 90 % d'entre elles sont fonctionnelles. Pour les plus anciennes, il suffit de remplir le réservoir d'essence E5, comme on dit aujourd'hui, avec un peu d'additif, et elles roulent ! » D'ailleurs, cette 10 HP de 1923 n'a-t-elle pas repris du service voici quelques années pour le mariage d'un des petits-fils d'André Citroën ?
En réalité, le Conservatoire, créé pour éviter que cette incroyable collection ne se détériore ou ne se disperse, s'enrichit sans cesse. « Des tas de gens nous appellent pour nous proposer des voitures, des documents, des affiches », raconte Éric Leton. « Ils ont tellement envie de préserver l'histoire qu'ils nous aident et assurent souvent eux-mêmes le transport. C'est aussi cela, l'attachement à cette marque ». « Et nous ne refusons jamais un don ! » s'exclame Yannick Billy.

Intarissables, les deux hommes ont une anecdote pour chaque voiture. Là, cette B10 de 1925, avec sa première carrosserie tout acier. Ici, ce faux cabriolet C6 de 1929 qui a appartenu à Sacha Guitry.
Et cette autre Rosalie, avec son cygne au sommet de la calandre, symbole de la souplesse et de la fluidité de cette première voiture équipée d'un moteur flottant.
Plus loin, ces nombreuses Traction, dont cette version familiale à huit places, « un ludospace créé avant-guerre ». La 2 CV, évidemment, émeut, au moins autant que la « voiture du siècle », la DS. Les voitures présidentielles, en particulier la DS de De Gaulle, en imposent. Les prototypes, des plus anciens aux plus récents, font tous preuve d'une exceptionnelle modernité, comme par exemple ce Projet L, à l'origine de la CX, avec sa calandre à nids-d'abeilles.
Et les utilitaires rappellent que la Marque a toujours eu à cœur d'être au plus près du public, de ses attentes et de ses activités quotidiennes.
Reste à savoir ce qui se passe dans les endroits qui ne se visitent pas. Derrière un rideau, quelques voitures moins apprêtées attendent sans doute leur tour.
Mais surtout, derrière quelques bureaux se cache un véritable garage, où les mécaniciens s'affairent sur des modèles anciens et récents, faisant tourner un moteur, changeant une pièce, réajustant une porte, cherchant en somme la perfection des modèles d'origine.

1 ANS

D'ANTICIPATIONS AUTOMOBILES

DÉCOUVREZ LES VÉHICULES ICONIQUES DE LA MARQUE
SUR CITROENORIGINS.BE/FR-BE

FRÉDÉRIC DUVERNIER

RESPONSABLE DES CONCEPT-CARS ET DE L'AVANCE DE PHASE AU SEIN DU DÉPARTEMENT STYLE DE CITROËN

Pure expression de designer ou véritable approche expérimentale ? Face à un concept-car, la question peut raisonnablement se poser. « Il arrive que nous proposions des brouillons, lorsque nous basculons d'une génération à l'autre mais, en général, nos concept-cars constituent une bonne façon de montrer au grand public des pistes pour le futur ». Pour Frédéric Duvernier, responsable des Concept-Cars et de l'Avance de Phase au sein du Département Style de Citroën, ces véhicules méritent donc d'être « décryptés, parce qu'ils portent les indices, à l'extérieur comme à l'intérieur, de ce que deviendront demain nos voitures. Rapides à exécuter, puisqu'il faut environ un an entre le dessin et le résultat fini, ils permettent de recueillir une réaction directe à un projet pour en valider tout ou partie. Exemple parmi d'autres, CXperience, en 2016, nourrissait plusieurs ambitions. D'abord confirmer que Citroën avait toujours vocation à s'exprimer sur le segment des grandes berlines haut de gamme. Ensuite inaugurer de nouvelles solutions de confort, comme la mousse à mémoire de forme dans les assises qui équipent aujourd'hui Citroën C4 Cactus et Nouveau SUV Citroën C5 Aircross de série.
En réalité, c'est depuis les années 90 que les concept-cars, réalisés à raison d'un ou deux par an, servent à valider les visions de futurs modèles. Auparavant, Citroën faisait appel à des carrossiers extérieurs, certes talentueux mais qui ont parfois profité de ces véhicules pour laisser s'exprimer leur inspiration. Karin comme Camargue constituent certainement de bonnes illustrations de ces expressions créatives.
Un concept-car récent comme GTbyCitroën de 2008 pourrait donner la même impression, puisqu'il est inspiré du jeu vidéo Gran Turismo sur Playstation. Mais comme le rappelle Frédéric Duvernier : « Sa face avant et ses projecteurs constituent un langage de forme qui a participé pleinement à l'ADN de la Marque ».

C10

1956

EN 1953, DEUX ANS AVANT LE LANCEMENT OFFICIEL DE LA DS, LE BUREAU D'ÉTUDES DE CITROËN, DIRIGÉ PAR L'INGÉNIEUR ANDRÉ LEFEBVRE, SE LANCE DANS UN PROGRAMME AMBITIEUX AUTOUR DES PROTOTYPES C.

Objectif : s'inspirer de l'aéronautique pour proposer une voiture aux qualités aérodynamiques inégalées, aussi légère que compacte, assise sur la mécanique de la 2 CV. Dernier projet élaboré dans le cadre de ce programme, la C10 verra le jour en 1956 avec sa forme en goutte d'eau parfaitement lisse, notamment grâce à ses phares intégrés dans la carrosserie en aluminium, matériau bien plus léger que l'acier. Son poids de seulement 382 kg se voit réparti davantage vers l'avant, son essieu arrière se révèle plus étroit qu'à l'avant et ses larges vitres latérales annoncent le style des monospaces. Des caractéristiques qui lui permettent d'afficher un Cx remarquable de 0,258 et une vitesse de pointe de 100 km/h avec une consommation modérée. Plus petite que la 2 CV, elle accueille aisément quatre personnes et leurs effets personnels. Très abouti, ce prototype a bien failli être produit en série mais le projet préfigurant l'Ami 6 lui sera finalement préféré.

4
places

3,84 m
de longueur

382 kg
à vide

100 km/h
de vitesse maximum

CAMARGUE

1972

C'EST AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE DU PRINTEMPS 1972 QU'EST DÉVOILÉ CET INCROYABLE PROTOTYPE.

Camargue fait partie de ASI-Bertone Collection.

4,12 m
de longueur

1,68 m
de largeur

1,15 m
de hauteur

Inspiré de la GS lancée deux ans plus tôt, il en conserve de nombreuses caractéristiques techniques, notamment son moteur, sa direction et ses fameuses suspensions hydropneumatiques. En revanche, sur le plan du style, il marque une vraie rupture avec tous les précédents modèles de la Marque.
Et pour cause ! Il s'agit ici de la première collaboration entre Citroën et la célèbre entreprise de carrosserie italienne Bertone. Cette dernière imprime immédiatement sa griffe, avec une bulle arrière largement vitrée, un pare-brise panoramique et un arceau renforçant son habitacle élancé. L'ensemble dégage un design d'une sportivité évidente. Les phares avant, très modernes pour l'époque, annoncent pour leur part ceux de la future BX. Car si Camargue n'inspire pas directement un modèle de série, elle constitue la première étape d'un rapprochement fructueux entre Bertone et Citroën, précisément pour BX mais également XM, ZX et Xantia.

KARIN

1980

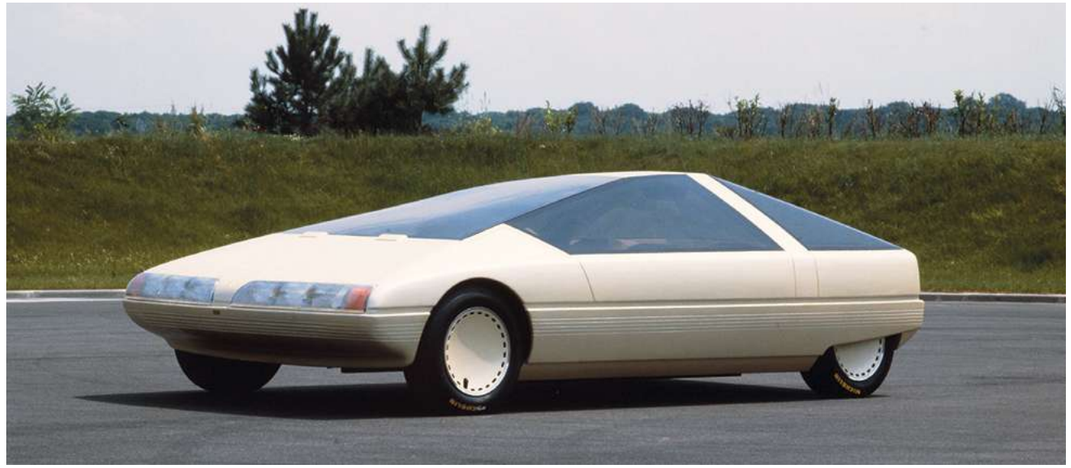
QUELQUES SEMAINES SEULEMENT APRÈS AVOIR ÉTÉ NOMMÉ PATRON DU STYLE DE CITROËN, TREVOR FIORE DÉVOILE LE CONCEPT-CAR KARIN AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE PARIS DE 1980.

3
places

3,70 m
de longueur

1,90 m
de largeur

1,08 m
de hauteur



En plus de sa surprenante forme pyramidale, son intérieur présente la particularité de pouvoir accueillir trois personnes. Le siège du conducteur, placé au centre, est légèrement plus avancé que les deux sièges passagers de part et d'autre. Les principales commandes sont placées au plus près de son volant, lui-même réglable, et le font ressembler à un joystick. Un ordinateur de bord permet au conducteur de connaître en permanence l'état de la route. À l'extérieur, ses phares avant rendent clairement hommage à ceux de la SM, lancée dix ans plus tôt. Karin préfigurera à sa manière les formes anguleuses de la future BX dessinée par Bertone qui sera tout à fait fonctionnelle grâce à son moteur 4 cylindres et ses suspensions hydropneumatiques.

ACTIVA 1

1988

PRÉSENTÉE LORS DU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE À L'AUTOMNE 1988, LE PROTOTYPE ACTIVA 1 PROPOSE UN CONCENTRÉ D'INNOVATIONS.

4,75 m
de longueur

1,90 m
de largeur

1,27 m
de hauteur

220 km/h
de vitesse maximum

Avec cette berline basse, Citroën prolonge ses recherches sur l'aérodynamisme en y ajoutant des avancées importantes sur le plaisir de la conduite.
La Marque accorde une place de plus en plus prépondérante à l'électronique embarquée : celle-ci contrôle ainsi la suspension hydractive et assiste le volant et les freins. À ces innovations s'ajoutent des portes à ouverture antagoniste, qui peuvent être activées grâce à une télécommande, quatre roues directrices et indépendantes ainsi qu'un système antipatinage. À l'intérieur, les surprises continuent, avec l'affichage tête haute et plusieurs écrans délivrant les données de conduite et de comportement de la voiture. Séduisante à plus d'un titre, l'Activa 1 ne sera jamais produite en série, mais fera souffler un vent nouveau sur l'innovation technologique selon Citroën, avec plusieurs traductions concrètes aussi bien dans la XM que dans la Xantia.

XANAË

1994

RAREMENT UN CONCEPT-CAR AURA AUTANT PERMIS D'APPRÉHENDER LES ÉVOLUTIONS FUTURES DE L'AUTOMOBILE.

5
places

4,23 m
de longueur

1,85 m
de largeur

Avec Xanaë, dévoilé lors du Mondial de l'Automobile de 1994, le confort du conducteur et des passagers devient l'objet de toutes les attentions. D'ailleurs, ce monospace compact, premier du genre, se présente avant tout comme une prolongation naturelle de son salon, grâce aux portes à ouverture antagoniste sans montant central, les deux sièges avant pivotants et le siège arrière central doté d'un dossier rabattable, conçu pour se transformer en table. Les grands principes de la modularité actuelle se voient ainsi posés. Mieux, l'habitacle profite de larges surfaces vitrées, le pare-brise se prolongeant même sur une grande partie du toit. Enfin, tous les systèmes d'aide à la conduite sont aisément accessibles grâce à deux écrans LCD astucieusement positionnés dans l'habitacle. Avec sa mécanique empruntée à la Xantia, rien n'empêche ce prototype réaliste de devenir un véhicule de série. Mais les équipes de Citroën peaufinent leur projet et présentent en 1998 Xsara Picasso, commercialisé avec succès à partir de l'année suivante.

OSMOSE

2000

TOUJOURS À L'ÉCOUTE DES USAGES, CITROËN PROPOSE AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE L'AN 2000 UN PROTOTYPE TRÈS FUTURISTE QUI VEUT CRÉER UNE NOUVELLE FORME DE RELATIONS ENTRE AUTOMOBILISTES ET PIÉTONS.

3
portes

5
places

3,35 m
de longueur

1,75 m
de largeur

1,70 m
de hauteur

Le projet ne consiste pas seulement à proposer un concept-car, mais également à envisager un usage plus responsable de la voiture, pour une mobilité partagée. Avant son trajet, le conducteur affiche sa disponibilité et sa destination sur le panneau latéral droit. Il peut ainsi embarquer des passants sur son parcours. Les différents trajets, centralisés par ordinateur, peuvent même être consultés à partir d'un téléphone connecté à un serveur WAP. Le prototype Osmose propose trois places à l'avant accessibles par des portes coulissantes, sachant que le conducteur est assis au centre et légèrement plus avancé que ses passagers. À l'arrière, un volet coulissant permet d'accéder à une banquette deux places sur laquelle les personnes s'assoient dos à la route. Sa forme cubique surprend, par sa hauteur et par sa face avant semblable à sa face arrière. Équipé de systèmes audio et vidéo ainsi que d'un airbag piéton à l'avant, Osmose est aussi doté d'un système de traction hybride permettant de rouler en mode ZEV, pour Zero Emission Vehicle.

C-MÉTISSE

4
places

4,74 m
de longueur

1,24 m
de hauteur

250 km/h
de vitesse maximum

2006

POURQUOI OPPOSER RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET HAUTES PERFORMANCES AUTOMOBILES ? SANS HÉSITER, CITROËN RÉPOND À CETTE QUESTION AVEC SON PROTOTYPE C-MÉTISSE PRÉSENTÉ EN OCTOBRE 2006.

À l'extérieur, il a l'allure racée et aérodynamique d'un vrai bolide, souligné par le rouge flamboyant de sa carrosserie aux lignes pures, ses chevrons incrustés dans la calandre, son long capot et sa lunette arrière concave. Les portes ne s'ouvrent pas mais se relèvent de façon antagoniste pour laisser apparaître un intérieur luxueux, entre matières nobles et jeux de lumière. L'effet de surprise se prolonge sur le plan mécanique avec le système de traction hybride diesel-électrique de la C-Métisse : sous le capot avant, un V6 HDi de 208 ch se voit complété par deux moteurs électriques implantés dans chaque roue arrière pour une puissance ajoutée équivalant à 20 ch chacun. Résultat, la voiture peut atteindre les 250 km/h tout en maîtrisant sa consommation et ses émissions polluantes !

GT BY CITROËN

2008

AVEC LE CONCEPT-CAR GT BY CITROËN, CITROËN RÉUNIT DE MANIÈRE ORIGINALE LE MONDE VIRTUEL ET LA VIE RÉELLE.

Issue du partenariat entre la Marque et le créateur du célèbre jeu vidéo de simulation de conduite automobile Gran Turismo 5, cette voiture sort littéralement de l'écran pour une réinterprétation grandeur nature d'une grande modernité. Son style à la fois élancé et musclé, associé à la teinte nacrée de la carrosserie, l'inscrit sans hésitation dans le monde de la course automobile. Ses larges entrées d'air, ses projecteurs à LED bleus, ses rétroviseurs en carbone, son aileron arrière exagérément long et ses portes à ouverture en aile de mouette procurent le sentiment d'un mouvement perpétuel. Dans le cockpit, en plus des deux sièges matelassés recouverts de cuir sombre, les matières donnent un aspect cuivré à l'ensemble de l'habitacle. Et pour que le pilote puisse se concentrer sur la route, il dispose d'un système d'affichage tête haute. La conception et le design de ce bolide hors du commun lui ont valu d'être récompensé en 2008 par le Louis Vuitton Classic Concept Award.

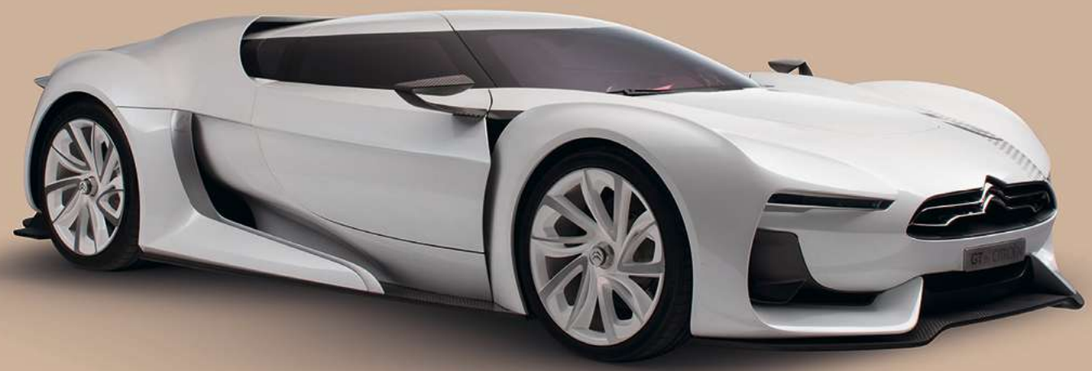
2
places

4,96 m
de longueur

2,08 m
de largeur

330 km/h
de vitesse maximum

3 secondes
de 0 à 100 km/h



>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

TUBIK

2011

CLIN D'ŒIL AU TOUT PREMIER TUB (POUR TRACTION UTILITAIRE BASSE) SORTI EN 1939, ET INSPIRATEUR DE TOUS LES UTILITAIRES, DONT IL REPREND LE NOM ET L'ASPECT FOURGON, LE CONCEPT-CAR TUBIK FAIT SA PREMIÈRE APPARITION PUBLIQUE AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE FRANCFORT EN SEPTEMBRE 2011.

Là s'arrête la référence au passé, car le Tubik se présente comme un grand monospace intelligent, qui a pour ambition de redonner du sens au voyage. La sophistication et le confort ont clairement constitué les lignes directrices de ce prototype. Son coloris gris argent dissimule astucieusement une vaste vitre sans teint sur tout son flanc droit. Celui-ci se découvre d'ailleurs d'un seul tenant, faisant apparaître trois rangées de sièges modulables à l'envi. Seul le conducteur dispose d'une porte dédiée, côté gauche, qui s'ouvre en élytre : pour lui, Citroën a imaginé un « cyclotron », espace ultra-technologique qui regroupe le siège, le pédalier et le volant, au centre duquel se trouve un écran avec l'ensemble des informations nécessaires à la navigation. Un second écran diffuse les images des caméras de recul.

9
places à bord

4,80 m
de longueur

2,08 m
de large

2,05 m
de hauteur

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

CXPERIENCE

2016

DEPUIS SA CRÉATION, LA MARQUE CITROËN S'EST TOUJOURS DISTINGUÉE PAR SA CAPACITÉ À RÉINVENTER SANS CESSE LES CODES DE LA BERLINE HAUT DE GAMME.

La dernière illustration de ce savoir-faire date de 2016, au travers du concept-car CXperience. Cette grande berline basse aux lignes horizontales exprime l'esprit « Be different, Feel good » tout en inspirant la puissance. L'essence du programme Citroën Advanced Comfort®, qui intègre habitabilité, luminosité, ergonomie et connectivité, se voit ici mise en pratique. Sièges design enveloppants à mémoire de forme, volant monobranche, planche de bord et dossiers des sièges en noyer, éclairage d'ambiance, purificateur d'air, écran central tactile de 19'', nouvelle application de partage « Share with U » pour partager ses fichiers entre passagers, chaîne de traction plug-in hybride… CXperience propose un concentré d'innovations au service d'une expérience de conduite ultime.

4,85 m
de longueur

1,37 m
de hauteur

2 m
de large

>> DISPONIBLE EN **MINIATURE SUR LIFESTYLE.CITROEN.COM**

« L'ADN DE CITROËN PASSIONNE LES GENS DEPUIS LA CRÉATION DE LA MARQUE »

Rencontre avec Alain Thuret, président de l'Amicale Citroën et DS France, association qui regroupe depuis 1983 tous les clubs de passionnés de Citroën.

Quelle est la vocation de l'Amicale Citroën et DS France ?

Notre raison d'être consiste à fédérer les clubs Citroën de France et à les soutenir. Aujourd'hui, nous réunissons quelques 200 clubs, ce qui représente plus de 10 000 adhérents, et entre 35 000 à 40 000 véhicules de collection. Nos clubs vont de trois adhérents à environ cinq mille pour le plus important. Nous sommes, au quotidien, l'interface entre Citroën-DS et les clubs.

Comment cela se traduit-il concrètement ?

Nous sommes présents sur les différents salons et organisons de nombreuses manifestations. Grâce au concours des collectionneurs, nous supportons Citroën et DS pour la mise à disposition de véhicules anciens, pour différents évènements mettant à l'honneur ce patrimoine.

Citroën célèbre cette année son centenaire. Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Pour moi, Citroën est la seule marque qui a su proposer des technologies avant-gardistes, innovantes, complètement folles, toujours d'actualité et souvent copiées. N'oublions jamais qu'André Citroën était un grand précurseur, que ce soit dans le domaine de l'automobile, des jouets ou de la publicité. Aujourd'hui, si tous nos clubs fonctionnent aussi bien ensemble, comme une famille, c'est précisément parce que Citroën est la seule marque capable de fédérer à ce point.

Mais comment l'expliquez-vous ?

Je pense au travail précurseur d'André Citroën en matière d'innovation, de technologie, entre les premières voitures industrialisées, les moteurs flottants, les Traction Avant, l'hydraulique… Tout cela a déclenché la passion. Sans être sectaire, on peut constater que cet engouement et cette union des clubs entre eux n'existent pas chez les autres marques. C'est l'ADN de Citroën qui fait que ça marche. Et que ça marchera toujours.

Boutique Citroën Lifestyle

MINIATURES, MONTRES, MODE ENFANTS ET ADULTES, JOUETS, BAGAGERIE, HIGH-TECH, ET BIEN D'AUTRES PRODUITS AUX COULEURS DE CITROËN VOUS ATTENDENT EN BOUTIQUE.

>> DÉCOUVREZ NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE : LIFESTYLE.CITROEN.COM

Crédit photos : ASI-Bertone Collection, Bernard Asset, Citroën Racing, Dingo, DPPI, Éric Durand, M Guyot, Tom Kan, André Lavadinho, Renaud Leblanc, Patrick Legros, Jean-Brice Lemal, RogerRégis, Bernard Rouffignac, Site Citroën Origins.

AUTOMOBILES CITROËN – Automobiles Citroën atteste, par application des dispositions de la directive CEE n°2000 / 53 CE du 8 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, qu'elle atteint les objectifs fixés par celle-ci et que des matières recyclées sont utilisées dans la fabrication des produits qu'elle commercialise. Editeur responsable : Anne-Laure Brochard-Citroën Belux s.a.-4-8, Avenue de Finlande-1420 Braine-l'Alleud-n°BCE : 0448813060, n°FSMA : 019653A, N° de tel. : 022066800-Informations environnementales [AR 19/03/2004] www.citroen.be – www.citroen.lu.

CITROËN

10 ANS

INSPIRED BY YOU

Origins SINCE 1919

Janvier 2019