

Passionnement

Juillet 2020

N°4

CITROËN

Le **MAG**

Toutes les infos

Comparatif

Plateforme CMP

Dossier
complet

Nouvelle

C4



Toutes
les infos

et aussi, actus,
séries spéciales...



La voilà ! La tant attendue nouvelle Citroën C4, celle qui nous a tenu en haleine depuis de si nombreux mois, voit enfin le jour et prend la lumière.

A n'en pas douter, cette C4 fera parler d'elle. Citroën a fait du pur Citroën pour sa nouvelle berline compacte et nous ne pouvons que nous réjouir. Ce quatrième numéro de Passionnement Citroën le Mag revient donc en très grande partie sur cette nouvelle C4 avec la volonté d'essayer de vous donner le maximum d'informations sur une voiture d'une importance fondamentale pour la marque afin de consolider sa croissance.

Dans ce dossier complet, aux côtés de l'article de présentation, vous retrouverez un retour sur les berlines qui ont précédé la C4 dans l'histoire de la marque depuis la ZX. Vous retrouverez également un point détaillé sur le plateforme CMP qu'utilise la C4 et

qui vous apprendra, sans doute, beaucoup de choses à son sujet. Ensuite, vous découvrirez la riche histoire de l'usine de Madrid dans laquelle nombre de modèles de PSA ont été assemblés, certains avec un succès que l'on souhaite à cette nouvelle C4. Enfin, Jean-Arthur Madelaine Advenier nous explique, en exclusivité, les choix de design pour l'intérieur de la nouvelle C4.



En dehors de ce dossier complet, vous pourrez découvrir une nouvelle section qui deviendra récurrente dans les numéros du magazine. En effet, le Groupement National des agents Citroën, qui maillent le territoire avec plus de 1 700 garages, va, à chaque numéro, partager avec nous des moments de l'histoire de la marque, des anecdotes qui nous permettront de mieux connaître l'engagement de ces passionnés.

Comme d'habitude, la traditionnelle rubrique des actualités Citroën ouvre le magazine qui se ferme par la future C5 qui promet, elle aussi, de marquer les esprits.

Pour finir, je tenais à remercier Laurent qui a encore une fois réalisé un super travail sur ce magazine qui, à n'en pas douter, va vous plaire,

Bonne lecture à tous et bonnes vacances,

Jérémy

Le Mas Lachamp

Gîtes et chalets en Sud Ardèche



Réservez votre semaine au Mas Lachamp,
Un ensemble de gîtes et de chalets dans un endroit merveilleux
où la beauté de l'Ardèche n'a d'égal que la convivialité du propriétaire

Votre semaine pour la toussaint dès 250€

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





P2 **Edito**

P6 **Actualités** de Citroën

P14 **Dossier spécial Nouvelle Citroën C4**

P15 *Retour sur les compactes :*

ZX

Xsara

C4 (2004)

C4 (2011)

P29 *Nouvelle C4 : l'ambitieuse*

Présentation

Zoom détails

Question design

C4 face à ses rivales

P41 *Zoom sur la plateforme CMP*

P44 *Focus ë-C4*

P47 *L'usine de Madrid*

P49 *Futures C5 et dérivé C4 tricorps*

P52 **Point sur les ventes premier semestre**

Rédacteur en chef
Jérémy Krock

Conception artistique
et réalisation graphique
Laurent Reynes

Le réseau
d'agents Citroën
raconte

GROUPEMENT
NATIONAL
DES AGENTS

Jacques Calvet 1931 -2020



Bonjour à tous,

J'ai eu l'honneur de rencontrer à plusieurs reprises Jacques CALVET, alors Président du groupe Peugeot Citroën.

La première fois ce fut suite à un article écrit en 1985 dans le journal de l'amicale des agents Citroën dans lequel j'écrivais « *que les agents Citroën ne se laisseraient pas dévorés par le lion de Peugeot à la manière de ce que les agents Simca-Talbot avaient vécu* ». La réaction ne s'est pas faite attendre et j'ai été invité en compagnie de Georges FALCONNET, patron de Citroën à l'époque, au bureau de M. CALVET.

Après les présentations d'usage dont la mienne d'abord, Jacques CALVET s'engagea dans une longue déclaration sur l'avenir de Citroën en tant que marque, de ses collaborateurs, du réseau de concessionnaires et d'agents.

Des engagements forts...

« Citroën restera une grande marque généraliste au même titre que Peugeot, avec ses différents modèles complémentaires mais innovants, propres aux gênes de cette marque. Cela, à condition que les hommes et les femmes de Citroën y croient, s'engagent à mes côtés pour relever ce défi, si nombreux pour assurer le maillage territorial indispensable au service de nos clients. » me déclara-t-il.

Cette déclaration m'a marqué, j'étais impressionné par l'homme, sa façon de s'exprimer transmettait une confiance extraordinaire me donnant une responsabilité supplémentaire pour porter son message au réseau d'agents.

Quant à Georges Falconnet, quelque peu rassuré par ces paroles, il se retrouvait dans la même situation que moi, celle de porter ces engagements forts aux collaborateurs Citroën...

La suite, vous la connaissez, ces engagements ont été respectés... Citroën est, en 2020, une marque généraliste d'avenir.

Jacques CALVET restera, pour moi, un homme de convictions, autoritaire quand il le fallait pour ses collaborateurs, défenseur des marques françaises contre l'invasion des marques japonaises, un homme à qui les marques Peugeot et Citroën doivent leur pérennité.

Respect Monsieur,

Francis DAVOUST

Francis Davoust est Agent Citroën dans l'Eure avant d'initier la création d'une amicale régionale des agents Citroën. En Octobre 1986, il devient le Président de l'Amicale Nationale des agents Citroën qui donnera naissance, un an plus tard, au Groupement National des Agents Citroën dont il sera Président jusqu'en 1996

Anecdote

« En ma qualité de Président National du Groupement des agents Citroën, j'étais invité à la présentation de nouveaux modèles ou de manifestations organisées par Citroën ou PSA.

C'était souvent l'occasion de rencontrer Jacques CALVET qui avait toujours des questions comme « comment se porte votre réseau d'agents ? » ou « n'hésitez pas à m'informer de vos préoccupations car, vous le savez, je tiens à la vitalité de votre réseau » ou « un de mes amis souhaite que sa CX neuve soit livrée chez son agent, parlez en au concessionnaire de Dieppe, je sais que vous avez de très bonnes relations avec lui... ».

Toute l'actualité Citroën



4 séries spéciales pour Citroën en Juin

Dans un moment historique où le pays s'est arrêté pour lutter contre le coronavirus, les actualités de Citroën ont été fortement réduites même si la marque a réussi à rester très active sur les réseaux sociaux.

Depuis début Mai, et la levée progressive du confinement, Citroën communique davantage et anime sa gamme à travers, notamment, le déploiement de la série spéciale C-Séries inaugurée par la berline C4 Cactus en début d'année et par la C3 restylée.



Citroën C5 Aircross C-Series



Après avoir conquis plus de 130 000 clients depuis sa commercialisation en Europe en Janvier 2019, le C5 Aircross devient la deuxième meilleure vente de Citroën hors utilitaires derrière la C3.

Avec la série spéciale C-Series, le SUV Citroën C5 Aircross renforce ses atouts de design et de personnalisation et inaugure une nouvelle teinte de Pack Color, Anodised Deep Red, qui vient remplacer le Pack Color Red Anodisé à la gamme. Disponible en cinq teintes de carrosseries (Blanc banquise ou nacré, noir perla nera, Gris acier ou platinum), il peut associer une teinte bi-ton avec le toit proposé en Noir Perla Nera.

A l'intérieur, l'ambiance est spécifique à la série spéciale « C-Series ». La planche de bord gainée TEP Grey est associée à une sangle aux surpiqûres

La déclinaison C-Series se place, dans la gamme, entre les finitions FEEL et SHINE et offre, notamment :

- Des technologies d'aides à la conduite : le Pack Drive Assist incluant notamment l'Alerte Attention Conducteur, l'Alerte Risque Collision, la Commutation automatique des feux de route, la Reconnaissance étendue des panneaux de vitesse et recommandation, le Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go sur EAT8.
- Des technologies de connectivité visant à améliorer le quotidien du conducteur et de ses passagers avec l'assistance, la navigation et la duplication du smartphone : Connect Nav, Connect Assist, Connect Play.
- Des équipements qui facilitent la vie au quotidien : Accès et Démarrage Mains Libres, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, caméra de recul avec Top Rear Vision.
- Les vitres et lunette arrière surteintées pour mettre en valeur le design fluide et robuste de SUV C5 Aircross et renforcer l'intimité à bord.



Le SUV Citroën C5 Aircross C-Series est disponible à la commande depuis le 1er Juin pour un tarif débutant à 30 550 € jusqu'à 42 050€ pour la version Hybride.

blanches. Elle s'accorde au grand confort des sièges Advanced Comfort ornés de surpiqûres blanches et d'une bande horizontale rouge contrastante en haut des dossiers, faisant écho aux ponctuelles colorées de l'extérieur. Des surtapis spécifiques avant et arrière noirs avec surpiqûres rouges complètent le tout.



Citroën Grand C4 Spacetourer C-Series



Écoulé à 440 000 exemplaires vendus depuis son lancement en 2013, le Grand C4 Spacetourer occupe la deuxième place de son segment en France comme en Europe avec une part de marché dépassant les 20 %.

Pour cette série spéciale C-Series, le Citroën Grand C4 SpaceTourer se dote d'un badge en relief sous les rétroviseurs. Toutes les teintes de carrosserie sont disponibles et s'associent aux arches de toit gris clair qui apporte élégance et raffinement au monospace 7 places de Citroën tout en soulignant son vaste espace à bord.

A l'intérieur, l'ambiance est spécifique à la série spéciale « C-Series » avec gainage gris au toucher souple sur la planche de bord et les panneaux de portes qui s'accorde aux sièges en tissu gris soulignés de surpiqûres rouges et dotés d'une étiquette « C-Series ». Des crosses de portes noir brillant, des surtapis spécifiques avant et arrière avec surpiqûres rouges et un décor de seuil de portes avant « C-Series » complètent le tout.

La version « C-Series » s'intercale, dans la gamme, entre les versions Feel et Shine, avec notamment :



• Des technologies de connectivité visant à améliorer le quotidien du conducteur et de ses passagers avec l'assistance, la navigation et la duplication du smartphone : Connect Nav, Connect Assist, Connect Play.

• Des équipements qui facilitent la vie au quotidien : caméra de recul, frein de stationnement électrique automatique, projecteurs antibrouillard avec éclairage statique d'intersection.

• Les coques de rétroviseurs extérieurs Noir Onyx et les jantes alliage 17" ZEPHYR diamantées Black pour mettre en valeur le design fluide et moderne de Grand C4 SpaceTourer.



Le Citroën Grand C4 SpaceTourer C-Series est disponible à la commande depuis le 1er Juin à partir de 30 450€ jusqu'à 34 700€.

Les deux déclinaisons C-Series sont complétées par deux autres séries spéciales qui viennent animer la gamme du C3 Aircross et de la C1.



Citroën C3 Aircross

Rip Curl



Sur le SUV urbain de Citroën, c'est la série Rip Curl déjà apparue en 2019 et qui revient sous une nouvelle forme. Après 290 000 exemplaires vendus, le C3 Aircross se dote, avec cette série spéciale Rip Curl, d'une version qui met en avant son côté baroudeur avec lequel Citroën compte renforcer l'esprit d'aventure du SUV urbain au travers d'une version expressive et distinctive.

A l'extérieur, le C3 Aircross Rip Curl reprend la version Shine comprenant des barres de toit noir brillant, des sabots de protection avant et arrière, et ajoute, spécifiquement sur cette série spéciale, des jantes alliage 16" MATRIX Black et un toit noir Perla Nera. Cette série spéciale joue sur le contraste entre la teinte de caisse que viennent pimenter des ponctuels colorés Ocre et une partie haute de la carrosserie totalement noire.

Inspiré du monde du surf, cette teinte ocre anime la silhouette du C3 Aircross renforcée par l'ajout d'un sticker très graphique reprenant l'esprit d'une vague sur les portes avant du modèle, associé au logo de la marque Rip Curl. Au total, quatre teintes de carrosserie sont disponibles pour cette série spéciale avec les Gris Platinum et Acier, Noir Perla Nera et Natural White.

A bord, le Citroën C3 Aircross Rip Curl bénéficie d'une ambiance spécifique qui s'appuie sur un textile dédié gris Terpa très technique. La confection du siège repose sur des rayures qui animent graphiquement le siège et suggèrent le confort à bord. Ces sièges sont relevés par des surpiqures blanches et en partie supérieure de dossier d'un bandeau ocre reprenant le thème des ponctuelles colorées à l'extérieur. Une couleur que l'on retrouve également sur des surtapis spécifiques qui reprennent le logo Rip Curl. L'ambiance intérieure suggère ainsi le confort tandis que



la touche d'ocre apporte la fraîcheur et l'énergie propres aux sports de plein air. Les sièges sont équipés spécifiquement sur cette série spéciale d'un accoudoir central pour une posture encore plus agréable. La série spéciale Rip Curl est basée sur la finition SHINE et offre les équipements suivant :

- Le Pack Auto qui comprend la climatisation automatique, l'essuie-vitre avant automatique et le rétroviseur intérieur électrochrome.
- La navigation Citroën Connect Nav 3D sur tablette tactile 7" qui comprend le service de navigation TomTom, la reconnaissance vocale, les services connectés (« info trafic », « Stations-service », « Parkings », « Météo »), ...
- La fonction Mirror Screen compatible Android Auto et Apple Car Play™ qui permet de profiter du contenu multimédia et des applications de son smartphone en toute sécurité, en le dupliquant et en les pilotant depuis l'écran tactile 7".
- Le boîtier télématique Citroën Connect Box avec Pack SOS et assistance inclus.
- L'Active Safety Brake : ce système de freinage d'urgence limite le risque d'accrochage. Il fonctionne à partir de 5km/h avec des objets fixes ou mobiles et avec les piétons. S'il n'y a aucune réaction du conducteur après l'alerte risque collision, le système freine automatiquement le véhicule.
- Le Pack City incluant les lève-vitres avant et arrière électriques, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et l'aide au stationnement arrière pour se faciliter la vie au quotidien et les manœuvres en ville.
- La Banquette arrière coulissante.

A l'image des autres déclinaisons de Citroën, le C3 Aircross Rip Curl est disponible à la commande le 1er Juin pour des tarifs compris entre 23 300€ et 27 250€



Citroën C1

JCC+



A l'intérieur, on retrouve le Logo « JCC x chevrons » délicatement brodé sur les appuie-tête des sièges avant, et sur les tapis de sol avant spécifiques. Un Pack Color

Après la Art-Car E-Méhari et la C3 JCC+ en 2018, la nouvelle Citroën C1 JCC+ marque la troisième collaboration entre Citroën et Jean Charles de Castelbajac. Cette rencontre artistique et créative entre Castelbajac et Citroën donne naissance à une version séduisante de la citadine C1 avec une silhouette énergique, pétillante et décomplexée, faite pour tous ceux qui aiment la ville autrement !

spécifique vient sublimer l'habitacle avec :

- La planche de bord Rouge Scarlet,
- Les enjoliveurs d'aérateurs blanc Porcelaine,
- Le contour de tablette tactile et le levier de vitesse en noir brillant.

Basée sur la finition SHINE, la Citroën C1 JCC+ dispose des équipements suivants :



A l'extérieur comme à l'intérieur la touche du créateur s'exprime par des ponctuelles colorées, conférant à la citadine un caractère unique où se mêle le Rouge de la passion, le Bleu de l'espoir, le Jaune du rayonnement. Une signature identitaire arty et fashion qui embellit la C1 par sa fraîcheur et sa modernité.

A l'extérieur, la Citroën C1 JCC+ exprime tout son caractère avec la teinte de toit Noir qui se marie parfaitement avec les différentes couleurs de carrosserie, les vitres et lunette arrière surteintées, les élargisseurs d'ailes Noir Mat, les jantes alliage

15" Planet Black auxquelles s'ajoute la signature Jean Charles de Castelbajac comme le Rouge sur les coques des rétroviseurs, le Bleu sur les centres de roue (rappelé à l'intérieur sur le garnissage spécifique des sièges) et le Jaune sur les stickers de custode.

Au total, cinq teintes de caisse sont disponibles (Blanc Lipizan, Gris Gallium, Gris Carlinite, Noir Caldera et Rouge Scarlet)

- *EN EXCLUSIVITE sur C1 JCC+ : Climatisation automatique,*
- *Système Audio*
- *EN EXCLUSIVITE sur C1 JCC+ : Allumage automatique des feux de croisement,*
- *Rétroviseurs électriques et chauffants,*
- *Pack électrique : lève-vitres avant électriques et condamnation centralisée des portes avec PLIP,*
- *Siège conducteur réglable en hauteur,*
- *Vitres et lunette arrière surteintées,*
- *Poignées de porte intérieures chromées,*



La Citroën C1 JCC+ est proposée à la vente à 15 550€

AMI - 100% ÉLECTRIC
LE BON PRODUIT AU BON MOMENT

DÉJÀ PRÈS DE
200 VENTES
EN QUELQUES HEURES

ami
100% ÉLECTRIC

AMI EN BREF

- 100% ÉLECTRIQUE
- PRISE DOMESTIQUE STANDARD
- SANS PERMIS
- 2 PLACES
- COMPACT & AGILE
- FERMÉ & CHAUFFÉ
- AUTONOMIE 75 KM
- OFFRES À LA CARTE
- LIVRAISON À DOMICILE

100% ACHAT EN LIGNE

85% AVEC PERSONNALISATION

DISRUPTOR AWARD
#BC TOP GEAR MAGAZINE
ELECTRIC AWARDS 2020

Succès mérité pour la Citroën AMI

En retard par rapport au calendrier initial, la petite Citroën AMI a débuté sa carrière sur internet avec la mise en ligne du site pour l'acheter le 11 mai dernier, jour du déconfinement en France. Très rapidement, les internautes se connectent au site et passent commande permettant à Citroën de voir les ventes dépasser les 100 unités en à peine 24 heures. Ce prémisses d'un futur succès se confirme au fur et à mesure puisque, en à peine une semaine, ce sont plus de 200 unités d'AMI qui ont trouvé preneurs et ce, alors même que Citroën ne faisait aucune communication sur la voiture, excepté à travers ses réseaux sociaux. Ces bons résultats se font sur les versions personnalisées d'AMI puisque 85 % des commandes concernent les versions avec accessoires et 30 % concernent les versions plus personnalisées My AMI Vibe et My AMI Pop.

Plus d'un mois après sa mise en vente sur le net et 500 ventes réalisées, AMI a fait son entrée dans les magasins FNAC et Darty répartis sur toute la France. Prévu avec trente magasins, c'est un total de 39 magasins qui ont reçu un exemplaire d'AMI installé dans des pop-ups, modulaire et durable, qui s'installent très rapidement en moins d'une heure dans les différents magasins participant.

Et les premiers retours sont excellents. Ainsi, le premier magasin à avoir reçu AMI, situé à Nice, a pris plus d'une dizaine de commandes en à peine une semaine, certains achats effectués en coup de coeur. De même, plusieurs directeurs de magasin, qui ne participaient pas à la première salve de magasins servis, réclament AMI afin de la proposer en vente, signe de l'intérêt que cette nouvelle solution de mobilité urbaine suscite auprès de la clientèle qui, d'après les premiers retours, est composé de jeunes de 14 à 18 ans et de personnes âgées de 50 à 70 ans qui la considèrent comme un deuxième véhicule pour aller en ville et profiter de son extrême compacité.

Les premiers essais presse d'AMI se dérouleront fin Août à Paris où des déclinaisons d'AMI aux couleurs des arrondissements parisiens seront présentées. Une campagne de publicité devrait être faite en télévision à la rentrée de Septembre et de nouvelles déclinaisons d'AMI seront présentées.

Citroën remporte le Trophée du dynamisme commercial par l'Automobile Magazine

Alors que le marché automobile français était en légère croissance en 2019, Citroën a réalisé une très belle performance avec une croissance de 10% avec plus de 235 000 voitures vendues.



Citroën a donc fait, en France en 2019, **cinq fois mieux que le marché** et réalise ainsi la meilleure performance des marques françaises à l'exception de DS qui, avec l'apport du DS3

Crossback, a réussi à augmenter plus rapidement que Citroën mais dans des volumes nettement moindres.

Cette performance, Citroën la doit au C5 Aircross mais également au succès de toute sa gamme et notamment celui de la C3 qui, pour la troisième année consécutive, continue de grappiller des parts de marché et s'installe à la troisième position des ventes générales.

Amaury de Bourmont, Directeur commercial de Citroën, déclare « Un grand Merci pour ce Trophée que je partage avec toutes mes équipes et nos réseaux de concessionnaires et d'agents, fortement mobilisés au quotidien pour faire gagner Citroën. Il leur revient ! En effet je confirme la dynamique exceptionnelle de notre marque en 2019 et 2020 avec une performance remarquable sur le marché des particuliers. Forts de notre dynamique, nous avons de nombreux atouts à faire valoir, à commencer par notre gamme renouvelée et le lancement d'une véritable offensive en matière d'électrification, avec notamment Ami, SUV C5 Aircross Hybrid, ë-Jumpy, mais aussi la nouvelle C4 qui disposera d'une version 100% électrique ! Et puis, autre atout majeur : nous nous adaptons sans cesse puisque nous proposons désormais à nos clients de commander leur future voiture 100% en ligne. C'est aussi ça être une marque 'Inspired by You' ! Merci encore une fois pour ce Trophée et croyez-moi : nous n'avons pas fini de vous étonner. Vive Citroën ! »

Malgré la crise du coronavirus qui va impacter tout le monde, Citroën a de fortes chances de renouveler sa performance puisque la marque va pouvoir compter sur la nouvelle C4 mais aussi le restylage de la C3 ainsi que l'apport du C5 Aircross hybride qui a déjà reçu plus de 1 000 commandes alors même que la marque ne communique pas dessus.



Avec ses deux offres d'autonomie, le Citroën ë-Spacetourer est au meilleur niveau sur son segment et répond parfaitement aux attentes des clients. Il est équipé d'une batterie lithium-ion, implantée sous le plancher, pour laisser une habitabilité identique si le restylage de la C3 ainsi que l'apport du C5 Aircross hybride. aux versions thermiques, que Citroën garantir 8 ans ou 160 000 km pour 70% de la capacité de charge.



Citroën présente le ë-Spacetourer, le van 9 places électrique

Citroën est engagé en 2020 dans une vaste stratégie d'électrification de sa gamme avec l'ambition de proposer une gamme 100% électrifiée d'ici 2025. Après le C5 Aircross hybride, AMI et le ë-Jumpy, c'est le grand monospace Citroën qui se voit doter d'une version électrique prenant le nom de ë-Spacetourer. Le Citroën ë-Spacetourer se distingue par plusieurs éléments de la version thermique. On retrouve, à l'extérieur, le nouveau symbole $\text{\textcircled{E}}$ pour électrique, une trappe sur l'aile avant gauche ainsi qu'un nouvel obturateur de calandre qui reprend le dessin en chevrons apparu sur les derniers concepts AMi One et 19_19 et qui est appelé à se généraliser sur toute la gamme en témoigne la nouvelle C4 qui reprend ce dessin pour ses grilles de calandre.

À l'intérieur, le Citroën ë-Spacetourer reçoit également de légères modifications :

- la console centrale : un nouveau ë-Toggle design et ergonomique commande la boîte de vitesses avec les fonctions Park, Rear, Neutral, Drive et Brake.
- un sélecteur pour choisir entre 3 modes de conduite : Eco, Normal et Power.
- l'affichage via un combiné spécifique avec :
 - un powermètre donnant les informations de consommation (ECO ou POWER) et de recharge (CHARGE)
 - une jauge d'état de charge de la batterie
 - une jauge de consommation des équipements électriques de confort thermique à bord (chauffage, air conditionné)
 - une matrice électrique couleur qui affiche notamment le flux énergie, l'autonomie, l'état de charge.
- l'écran tactile 7" intègre un habillage spécifique dans une toute nouvelle rubrique sous l'appellation « Energie », laquelle donne accès aux spécificités électriques du véhicule :
- Le flux d'énergie présente le fonctionnement de la chaîne de traction électrique en temps réel avec le mode de conduite actif, le moteur électrique, le niveau de charge de la batterie de traction
- Les statistiques de consommation qui affichent notamment le bilan moyen du trajet en cours exprimé en kWh/100 km
- La charge différée : qui permet de programmer la charge du véhicule.

Grâce à son moteur électrique, le Citroën ë-Spacetourer offre une conduite agréable tout en fluidité, sans passage de vitesses, avec un couple immédiatement disponible, et bien sûr sans émission de CO₂. Sa vitesse maximale est limitée à 130 km/h, quelque soit les modes de conduites utilisés. Ces différents modes se traduisent comme suit :

- Normal - 80 kW/210 Nm : permet le meilleur compromis entre autonomie et prestations dynamiques.
- Eco - 60 kW/190 Nm : permet d'optimiser la consommation d'énergie en diminuant les performances du chauffage et de l'air conditionné sans les désactiver et en limitant le couple moteur et la puissance.
- Power - 100 kW/260 Nm : permet une performance avec le nombre de personnes maximum à bord équivalente à celle du mode normal sans passager.

Comme les autres modèles, le Citroën ë-Spacetourer est doté de deux modes de récupération d'énergies au freinage dont un plus fort, accessible via le push Brake de la commande de boîte de vitesses.



Le Citroën ë-Spacetourer est proposé en deux puissances de batteries pour deux niveaux d'autonomie :

- Jusqu'à 230 km sur cycle WLTP équipé d'une batterie de 50 kWh, constituée de 18 modules, disponible sur les carrosseries S, M et XL
- Jusqu'à 330 km sur cycle WLTP équipé d'une batterie de 75 kWh, constituée de 27 modules disponible sur les carrosseries M et XL.



Citroën présente sa nouvelle berline, C3L, en Chine

Conformément à la stratégie édictée il y a plusieurs années par le Groupe PSA qui est de présenter un nouveau modèle, par marque, par région et par an, Citroën présente la nouvelle berline C3L en Chine qui vient remplacer, dans la gamme, la Citroën C-Elysée.

Basée sur le C3-XR, SUV urbain d'entrée de gamme en Chine, la nouvelle C3L reprend la carrosserie du SUV jusqu'aux portes arrière puis modifie sa ligne avec l'ajout d'une vaste malle de coffre. Avec cette nouvelle C3L, Citroën crée, en Chine, une berline surélevée, dans la droite ligne de ce que la marque propose en Europe avec C3 et nouvelle C4. En adoptant les codes du SUV à savoir une protection 360° de la carrosserie et une garde au sol surélevée,

la nouvelle C3L combine les atouts des SUV et ceux d'une berline.

S'étirant sur un vaste empattement de 2,655m, la nouvelle C3L dispose d'un habitacle extrêmement vaste et d'un coffre, très généreux, d'une contenance de 627 litres soit la plus grande contenance de sa catégorie. La nouvelle C3L est équipée de l'ESP, de l'aide aux démarrages en côtes, de la surveillance indirecte de la pression des pneus, d'une caméra de recul et d'un volant multifonction, etc. L'intérieur reprend la planche de bord du C3-XR et notamment son écran tactile de 9 pouces, avec GPS et bluetooth, commande vocale et accès internet.

Avec 1m51 de haut et une garde au sol minimale de 14,7 cm permettant de faire face aux routes défoncées que la Chine peut connaître notamment dans les villes plus reculées, la nouvelle Citroën C3L offre une position de conduite dominante, critère très apprécié des conducteurs de SUV, et rassurante.



Disponible avec une motorisation essence nommée 190 THP, la nouvelle C3L dispose d'une puissance de 115 ch pour une consommation moyenne de 4,8 litres seulement. La nouvelle C3L a fait son entrée dans les concessions chinoises et la gamme des tarifs varie de 84 900 yuans (10 700€) à 105 900 yuans (13 300€)





Dossier
complet

Retour sur
les compactes

&

Nouvelle

C4



Retour sur

ZX

1991-2014

2 130 600 exemplaires



Pour connaître l'histoire de la Citroën ZX, il faut remonter à novembre 1985, avec le lancement du programme N2 le quel a l'objectif de proposer un modèle qui part à la conquête du segment C, réunissant le plus de ventes en Europe et qui permet à Citroën de proposer une gamme complète en comblant l'écart qui existe dans la gamme entre l'AX et la BX.



Ce programme verra s'affronter les bureaux de style de Bertone et de Vélizy dont voici quelques propositions.





La ZX voit le jour le 16 Mars 1991, six mois après sa première apparition publique comme voiture de Rallye-Raid où elle a pris la succession des Peugeot 405 et deux mois après sa victoire au le Paris-Dakar au volant d'Ari Vatanen. C'est donc sous la forme d'une voiture de course aux performances folles que la ZX a commencé à se dévoiler alors même qu'elle était tout à fait classique et dont l'objectif était d'être le plus conventionnel possible, loin des excentricités que Citroën avait pu faire auparavant.

C'est donc au salon de Genève que la ZX voit le jour avec trois moteurs essence et quatre finitions (Reflex, Aura, Avantage et Volcane). Si la ZX se fait anonyme, elle innove en devenant la première voiture de série à proposer une banquette arrière coulissante et en reprenant le principe du train arrière auto-directionnel de la Xm, lui autorisant une tenue de route de haute volée.

La Citroën ZX est vantée par la presse spécialisée qui aime sa maniabilité, sa tenue de route (l'essieu arrière «auto-directionnel» supprimant l'inertie du train arrière dans les virages fait des miracles),

son confort de suspension et son habitabilité, surtout sur les versions munies de la banquette arrière coulissante.

Quelques mois après sa présentation, la gamme évolue avec un nouveau moteur essence de 60 chevaux et l'apparition d'une motorisation diesel de 70 chevaux. En 1992, la version trois portes est présentée. Elle est disponible en finition Reflex (1.1 l. 60 ch., 1.4 l. 75 ch. et 1.9 D 71 ch.), Aura (1.8 l. 103 ch. et 1.9 TD 92 ch.), Furio (1.8 l. 103 ch.), Volcane (2.0 l. 123 ch.) et 2.0 16v (155 ch.) et tous les modèles essence sont équipés d'un catalyseur. En 1993, la Volcane est disponible avec le turbo-diesel de 92 ch, alors que la série limitée Flash, qui se distingue par son bon rapport prix/équipements, est présentée. Toute la gamme (sauf la Reflex) reçoit les vitres teintées, alors que l'Aura 1.4 l. est équipée de la direction assistée en série.

Restylage et break

La gamme s'agrandit en 1994 avec la présentation du dérivé break, disponible en deux finitions, quelques mois avant le premier restylage de la ZX qui va lui offrir une face avant modernisée où phares, calandre et pare-chocs seront modifiés.



La tentation du cabriolet

En 1994, Heuliez propose le concept Vent d'ouest basé sur la ZX et qui permet à Citroën d'offrir un cabriolet dans sa gamme, alors même que ce type de carrosserie prend son essor en Europe et que ces deux principaux concurrents en proposent un. Citroën avait validé le projet et offre à Heuliez un coupé ZX lui permettant de faire sa proposition. Bien que la proposition fut séduisante tant sur le point esthétique que technique, sa réalisation aurait nécessité trop de temps et serait arrivée dans la fin de carrière de la ZX tout en entrant en concurrence avec la 306 cabriolet, raisons pour laquelle Citroën n'a pas donné suite à ce projet qui aurait pu devenir le plus beau dérivé de la ZX.



Carrière internationale

Après plusieurs séries spéciales, la ZX va fêter le million d'exemplaires vendus en 1995.

Elle va voir sa gamme remaniée où les dénominations vont changer pour reprendre celles inaugurées sur la Xantia (x, sx, vsx). La Citroën ZX va être commercialisée en Europe jusqu'en 1997 où elle sera remplacée par la Xsara. Mais la ZX n'arrête pas sa carrière internationale pour autant puisqu'elle continue à être produite et vendue en Chine sous le terme Fukang, la ZX étant la première Citroën à être fabriquée et vendue en Chine et ce depuis 1992. La ZX chinoise connaîtra d'ailleurs un dérivé tri-corps qui va s'appeler Elysée qui va être produite jusqu'en Septembre 2014 date à laquelle la carrière de la ZX va définitivement s'arrêter après 2 130 600 exemplaires vendus.



Xsara

1997-2006

1 317 434 exemplaires

Six ans après la présentation de la ZX, Citroën renouvelle sa proposition sur le marché des berlines compactes avec une voiture qui reprend la base technique de sa devancière mais qui propose un tout autre style.



Présentée le 10 juillet 1997, la Citroën Xsara est la star du stand Citroën lors du salon de Francfort en septembre. La Xsara se démarque clairement de sa devancière par un style voulu plus moderne, élégant et dynamique. L'équipe de design de Vélizy, emmenée par Donato Coco, donne à la Xsara une carrosserie deux volumes et demi avec une malle légèrement apparente qui donne une filiation directe avec sa grande sœur, la Xantia. Dans l'ensemble, le style de la Xsara est très équilibré et, surtout, offre un bel aérodynamisme avec une valeur Cx de 0,33. Sa face avant plongeante conjuguée à un arrière tronqué donnait beaucoup de dynamisme à la Xsara, surtout dans sa version coupé grâce à un dessin des vitres latérales spécifique.



D'une longueur de 4m19, la Citroën Xsara grandit de près de 12cm par rapport à la ZX au bénéfice des places arrière et du coffre dont la valeur était de 408 litres soit, plus ou moins, la capacité de la C4 de 2011, c'est dire si la Xsara était habitable.

A l'intérieur, la Xsara propose une planche de bord bien finie par rapport à la ZX et nettement plus moderne, elle pouvait être équipée, sur les versions haut de gamme, de placages façon ronce de noyer.



Nouvelles déclinaisons

En janvier 1998, Citroën présente la Xsara Coupé qui propose des lignes plus fluides et qui proposent des dérivés sportifs dont la fameuse VTS et son moteur 2,0 litres de 167 chevaux. Deux mois plus tard, Citroën poursuit le développement de la gamme de la Xsara avec l'apparition du dérivé break qui, avec un allongement de 21 cm, propose un coffre généreux de 517 litres et une modularité au top grâce à sa banquette arrière fractionnable. En berline comme en break, la Xsara était une des plus habitables de son segment devant la 306, la Golf ou la Mégane.



La Citroën Xsara est la voiture des premières pour Citroën.

Première voiture aux chevrons à recevoir un bloc HDI, le 90 chevaux. Dès février 2000, Citroën présente la Xsara Windows CE soit la première berline compacte dite « communicante ». Conçue en partenariat avec Microsoft, elle embarque un téléphone portable type GSM, un PC mais aussi un ordinateur de bord donnant accès à la navigation GPS au moyen d'un CR-ROM ! Le téléphone main libre est également de la partie et préfigure le Bluetooth des années à venir. Devant le succès de cette version, certains équipements tels que le GPS, le téléphone main libre ou le lecteur CD seront rapidement reconduits.



Restylage 1

Quelques mois plus tard, Citroën offre un restylage d'ampleur à la Xsara qui lui offre une toute nouvelle face avant, voulue en rapport avec le Xsara Picasso et la Saxo restylée. Capot, phares, pare chocs avant sont nouveaux et le profil de la Xsara se voit métamorphosé puisque la voiture ne propose plus un capot plongeant mais plus horizontal. Du côté technique, le restylage est également important puisque les voies sont élargies et les roues passent de 14 à 15 pouces. La structure de caisse est renforcée et les airbags rideaux, en complément des airbags latéraux, font leur apparition selon les modèles. Le restylage se fait plus mesuré à l'arrière tandis que l'habitacle reçoit une planche de bord encore mieux finie grâce à de nouveaux placages ainsi qu'un nouveau volant.



Du côté des équipements, l'arrivée du multiplexage va permettre d'enrichir la dotation avec la vitre côté conducteur désormais séquentielle de série, celle du passager pouvant l'être uniquement sur certaines versions. Le coffre peut désormais s'ouvrir à l'aide d'un plip sur la clé de contact. Au niveau pratique, la Xsara dispose (enfin) des rangements dans les portes arrière et le radar de recul est proposé sur les finitions huppées. Enfin, l'ordinateur de bord est proposé de série sur les finitions VTS et Exclusive.

Restylage 2

Citroën continue de développer la gamme Xsara avec un second restylage en 2003 avec notamment des antibrouillards qui reviennent dans le bouclier après avoir été intégré dans les phares en 2000. L'intérieur évolue également avec un nouveau volant, des graphismes de compteurs modifié et cerclé de chrome ainsi que des seuils de porte siglés. Ces dernières évolutions vont permettre à la Citroën Xsara d'attendre sereinement la C4 en 2004 qui va la remplacer.



Le break perdurera jusqu'en 2006, année où la Citroën Xsara tirera totalement sa révérence après 1 317 434 exemplaires vendus hors son dérivé monospace Xsara Picasso.

20 ans après sa sortie, la Xsara est injustement oubliée alors qu'elle est pétrie de qualités, confortable, bien finie, fiable et habitable.



C4

2004-2011

2 300 000 exemplaires

Annoncée à travers un concept préfigurant la C4WRC, la Citroën C4 est la star du stand Citroën en 2004 au Mondial de Paris. La Citroën C4 vient remplacer la Xsara qui prend sa retraite après 7 ans d'une jolie carrière et met l'accent sur l'innovation et l'originalité.



Dès son lancement, la Citroën C4 est disponible avec 5 moteurs essence développant de 90 à 180 chevaux et trois diesel de 92 à 138 chevaux dont la plupart respectent déjà les normes antipollution appelée Euro IV. Disponible en berline comme en coupé, la Citroën C4 affiche un style innovant avec une forte personnalité et deux philosophies totalement différentes pour la berline et le Coupé alors même qu'elle partage le même toit, prouesse permise par l'excellence des équipes de style Citroën.

La berline offre un profil arrondi tandis que le coupé, qui s'inspire du concept **C-Airdream de 2002**, adopte un profil nettement plus dynamique avec un toit descendant doucement sur une lunette arrière verticale. Malgré cette différence nette de carrosserie, les deux véhicules partagent strictement les mêmes côtes et le même espace habitable.

5 modèles

Le programme B5 de Citroën donnera naissance à une vaste gamme :

- B51 : berline 5 portes
- B50 : Coupé
- B58 : Monospace C4 Picasso et Grand C4 Picasso
- Dérivé tricorps appelée C-quatre ou C-Triomphe





Innovation

La deuxième génération de C4 (la première date de 1930) arrive sur le marché avec son lot d'innovations qui rend l'expérience de conduite plus agréable et qui offre un confort digne de la marque. En premier lieu, la Citroën C4 inaugure le volant à moyeu fixe qui regroupe, en son centre, toutes les commandes de la voiture tout en laissant le moyeu fixe assurant un déploiement toujours optimal de l'airbag conducteur. La planche de bord de la Citroën C4 concourt à offrir à ses occupants une atmosphère détendue et technologique notamment via le combiné d'instrumentation situé au milieu de la planche de bord et projeté sur une lame translucide, le contraste de l'écran s'adaptant aux conditions d'éclairage permettant une lecture toujours optimale des informations. De même, la Citroën C4 inaugure un parfum d'intérieur qui jette le vieux sapin à la poubelle pour offrir à la voiture un délicat parfum qui envahit l'intérieur.



Aérodynamique

La Citroën C4 innove aussi côté technologique avec l'apparition de l'AFIL (Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne) qui secouait le siège conducteur au cas où il débordait des lignes blanches sans mettre son clignotant. De même, Citroën équipe la C4 de projecteurs à Xénon, d'habitude réservée aux modèles hauts de gamme qui, ici, devenaient également directionnels, en hommage à la DS.

Autre tradition de Citroën : l'aérodynamisme. Ainsi, la nouvelle Citroën C4 met en avant un Cx de 0,28 seulement soit la meilleure performance de sa catégorie lui permettant des consommations raisonnables.



Restylage

Le 26 août 2008, la Citroën C4 reçoit un léger restylage qui va modifier le pare-chocs avant, un nouveau capot plus arrondi et des chevrons qui désormais sont cintrés. Trois nouvelles jantes font leur apparition et le Coupé reçoit des feux arrière différents avec un transparent cristal. A l'intérieur, de nouveaux garnissages apparaissent et le grainage de plusieurs pièces est changé. De plus, le compte-tours, auparavant situé devant le conducteur, migre sur l'écran central. Enfin, côté technologie, la C4 restylée reçoit le système GPS My Way qui s'associe désormais au Bluetooth ainsi que l'arrivée de l'USB Box qui permet de brancher différentes clés USB. Côté moteurs, la gamme évolue également avec l'apparition de nouveaux moteurs essence Vti de 95 et 120 ainsi que le THP 150 développé avec BMW tandis que le moteur 2,0 Hdi passe aux normes Euro5. Enfin, la Citroën C4 reçoit des pneus à très basse résistance au roulement sur toute sa gamme.



La Citroën C4 est célèbre pour son dérivé WRC qui a marqué l'histoire du sport automobile avec Sébastien Loeb et contribué à la légende de Citroën dans cette catégorie. Pourtant, tout ne fut pas facile pour la C4 WRC puisque quelques mois après ses premiers tours de roues, le Groupe PSA annonce le retrait de Peugeot et Citroën du WRC fin 2005 faisant ainsi de cette C4 Wrc un projet mort-né mais, grâce à un changement de réglementation et une baisse des coûts, Citroën annonce son retour au WRC en 2007. La C4 WRC va ainsi être sacrée championne du monde des Rallyes en 2007, 2008, 2009 et 2010.

Fabriquée dans l'usine du Groupe PSA à Mulhouse, la Citroën C4 cède sa palce à la troisième génération en 2011 après 7 ans de carrière et plus de 2 300 000 exemplaires vendus comprenant tous les dérivés.



C4

2011-2015

610 000 exemplaires

Connu sous le nom de code B71, la nouvelle Citroën C4 remplace la précédente génération en 2010 soit six ans après la première génération de C4 (si on retire la toute première génération apparue dans les années 30)



Cette nouvelle génération de Citroën C4 est sortie en Septembre 2010 avant sa présentation au Mondial de Paris. Fini le coupé, la nouvelle Citroën C4 ne sera disponible qu'en berline 5 portes en Europe et en berline tri-corps dans d'autres marchés dont la Chine et en Amérique Latine.

Après les originalités de la première génération, cette deuxième génération de Citroën C4 rentre dans le rang et vise des niveaux exceptionnels de qualité, de style, d'espace intérieur et de confort des occupants, ainsi qu'une maniabilité et des références environnementales impressionnantes.



Avec seulement 4,33 m de long, 1,79 m de large et 1,49 m de haut, la nouvelle C4 est à peine 5 cm plus longue, 2 cm plus large et 3 cm plus haute que l'ancienne génération. Avec ses lignes sculptées et sa finition de haute qualité, la nouvelle C4 offre un profil distinctif, donnant une impression de

force, de stabilité et de proportions équilibrées. Des surfaces définies et fluides, telles que l'extrémité avant et le becquet arrière, illustre l'aérodynamisme optimisé du modèle. L'ajout raffiné de détails chromés se combine avec le style dynamique des phares et les roues en alliage sculpté pour donner à cette nouvelle C4 une allure plus haut de gamme.



Innovation

Parallèlement aux technologies existantes, telles que l'aide au démarrage en côte, le frein de stationnement électrique automatique, le système d'avertissement de sortie de voie et les phares directionnels au xénon, la nouvelle Citroën C4 dispose de nouvelles technologies pratiques et utiles, dont certaines sont uniques au segment. Ceux-ci comprennent un nouveau système de surveillance des angles morts, une fonction d'éclairage en virage, un régulateur de vitesse et un limiteur de vitesse avec des paramètres de mémoire de vitesse. En plus d'offrir une assistance d'urgence à bord, le système eTouch de Citroën permet aux conducteurs de surveiller leurs habitudes de conduite et leur consommation de carburant, et de recevoir des conseils sur la façon d'améliorer leur économie de carburant. Le système permet également aux conducteurs de consulter l'état technique de leur véhicule et de surveiller toutes les exigences de maintenance ou d'entretien nécessaires.



A l'intérieur

La qualité et la sophistication des matériaux sont évidentes et une attention totale a été portée à l'assemblage affleurant. La planche de bord et la console ont été conçues pour contenir le moins de composants possible et sont finis dans des matériaux doux au toucher avec des détails chromés sur les commandes. Le volant à quatre branches de cette nouvelle C4 recouvert de cuir doux au toucher, dispose d'inserts en chrome satiné et d'un éventail impressionnant de fonctionnalités comme la radio, téléphone, limiteur de vitesse / régulateur de vitesse - tous positionnés au bout des doigts du conducteur.

L'habitabilité est excellente notamment à l'arrière où les occupants bénéficient d'un espace appréciable ce qui permet à trois adultes de s'asseoir confortablement pendant les longs trajets. Chaque porte arrière comprend un compartiment de rangement assez grand pour une bouteille de 0,5 litre et un livre. La plupart des modèles comportent des poches au dos des sièges avant pour un rangement supplémentaire et des tiroirs pratiques placés sous les sièges avant.



Avec une capacité de 408 litres, la nouvelle C4 offre le plus grand coffre de sa catégorie. Les dimensions cubiques pratiques et le seuil bas facilite le chargement et une utilisation optimale du volume disponible. Au besoin, les sièges arrière rabattables en 2/3-1/3 peuvent facilement basculer vers l'avant pour créer un espace de chargement supplémentaire jusqu'aux dossiers des sièges avant.

Conscience écologique

Citroën met un point d'orgue à concevoir la nouvelle C4 de manière la plus vertueuse possible. Ainsi, la marque a utilisé les dernières technologies industrielles et réduit le nombre de composants pour réduire le poids. Par exemple, le soudage au laser sur le toit et les portes permet d'économiser 2 kg et le volant économise 3 kg par rapport au volant à moyeu « fixe » du modèle précédent. Le contrôle du poids total de cette nouvelle C4 a contribué à offrir une maniabilité plus sûre et plus réactive tout en réduisant la consommation de carburant et les émissions de CO2.

La nouvelle C4 démontre également l'expertise de Citroën dans l'efficacité de l'ingénierie avec tous les efforts déployés pour minimiser l'empreinte carbone du modèle dans le processus de production. Un record pour le groupe PSA Peugeot Citroën, 15% des nouveaux composants polymères de cette C4 sont fabriqués à partir de matériaux « verts » tels que les plastiques recyclés, les matériaux naturels (par exemple la fibre de cellulose) et d'autres biomatériaux issus de sources renouvelables non fossiles. En tout, trente pièces individuelles, dont le pare-chocs arrière, les panneaux de porte, les tapis et les garnitures de passage de roue utilisent ces matériaux « verts ». La nouvelle Citroën C4 est également recyclable à 85%.



Restylage

En 2015, la Citroën C4 connaît un léger restylage qui va modifier les optiques, l'habitacle avec la présence d'un écran dorénavant tactile permettent de supprimer beaucoup de boutons et ainsi fluidifier la planche de bord. Les feux arrière sont également retouchés timidement. Ces petites retouches vont permettre à la C4 de terminer sa carrière discrètement. Au final, cette deuxième génération de C4 disposait des meilleures qualités pour s'imposer mais à trop s'embourgeoiser elle s'est anonymisée. Après 610 000 exemplaires, la deuxième génération de C4 s'éteint

discrètement, **remplacée par une troisième génération plus ambitieuse.**



LeLynx.fr

Combien les Français déboursent-ils pour protéger leur Citroën ?

En France, assurer sa voiture est une obligation légale et ce poste de dépense peut représenter un budget important. Lorsqu'on possède une Citroën, combien faut-il déboursier pour protéger sa voiture et circuler sereinement ? Le comparateur LeLynx.fr fait le point sur les prix de l'assurance auto.

Assurer sa Citroën, combien ça coûte ?

En 2019, les Français ont payé en moyenne 632€ à l'année pour leur assurance auto, toutes voitures confondues*. Pour les conducteurs de Citroën, la facture est un peu plus élevée. Les conducteurs de Citroën paient en effet davantage : ils déboursent 730€ en moyenne pour protéger leur voiture (chiffre janvier 2019)**..

Prix moyen observé en fonction de la formule choisie pour la gamme actuelle de Citroën			
Modèles	Tiers	Tiers étendu	Tous risques
CITROEN	614 €	721 €	825 €
C1	604 €	674 €	779 €
C3 3	680 €	772 €	739 €
C3 AIRCROSS	654 €	722 €	656 €
C4 2	720 €	844 €	894 €
C4 SPACETOURER	NC	NC	626 €
C5 AIRCROSS	NC	NC	653 €
BERLINGO	455 €	494 €	623 €

NC : Non communiqué pour manque de données

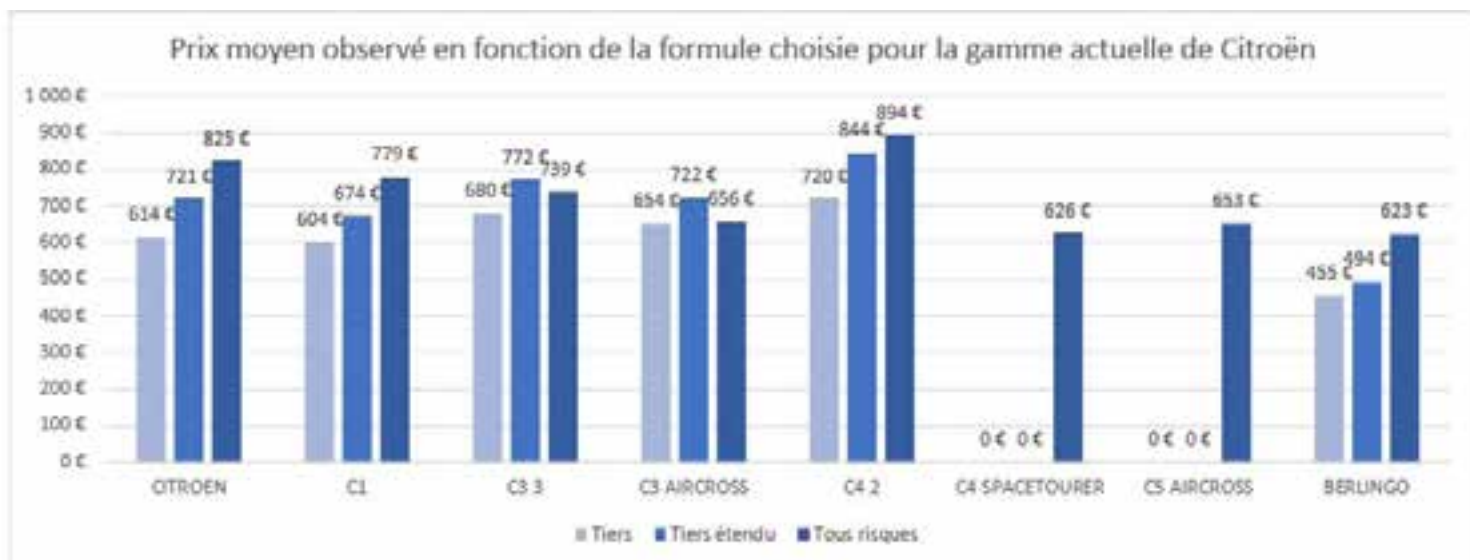
Comment expliquer ces différences de tarifs ?

En matière d'assurance auto, la marque et le modèle de la voiture font partie des critères analysés par les assureurs pour définir le prix de l'assurance. Ainsi, la dernière Citroën en date coûtera par exemple plus cher à assurer qu'un modèle sorti il y a quelques années, tout simplement parce qu'elle a plus de valeur. Mais la marque et le constructeur ne font pas tout. Le prix est aussi fixé en fonction du lieu d'habitation du conducteur, de son expérience de la conduite, de ses antécédents et éventuels sinistres passés, du niveau de couverture et des options choisies... Les différences de prix peuvent s'expliquer par de multiples motifs !

Le niveau de couverture en jeu

Parmi les critères qui font varier le montant des primes d'assurance auto, le degré de protection choisi a un impact fort. C'est logique : plus le contrat inclut de garanties, plus les tarifs augmentent. Et cela se vérifie pour les conducteurs de Citroën. Ils paient en moyenne :

- 614€/an pour une formule au tiers, c'est-à-dire la formule d'assurance auto avec le minimum de garanties.
- 721€/an pour une formule tiers étendu, c'est-à-dire une formule d'assurance auto avec quelques garanties supplémentaires.
- 825€/an pour une formule tous risques, la formule la plus protectrice***.



Zoom sur les modèles de Citroën les plus en vogue, les Aircross

Pour une C3 Aircross ou une C5 Aircross, il faudra compter environ 650€ pour une formule Tous risques. Ce tarif sera très légèrement inférieur pour un modèle essence par rapport à une Aircross diesel. Qu'il s'agisse de l'achat d'une Citroën Aircross neuve ou d'occasion, nous ne constatons pas grosse variation sur le coût de l'assurance auto, ces modèles étant relativement récents.

Zoom sur les modèles de Citroën les plus populaires

Côté modèles, on constate aussi des différences de prix très marquées selon les Citroën. Actuellement (juin 2020) la Citroën la plus vendue est la C3 III. Il faut compter en moyenne 739€ par an pour assurer ce type de véhicule. Mais les prix peuvent faire le grand écart avec d'autres modèles. En bas de l'échelle, assurer une Citroën Berlingo revient par exemple en moyenne à 493€/an, un Xsara Picasso à 568€/an et une Saxo à 672€/an. A contrario, la facture est plus élevée pour des modèles plus récents : 824€/an en moyenne pour la C3 II,

Source : Prix des assurances auto Citroën constatés et disponibles sur les pages Assurance Citroën du site LeLynx.fr.

* Baromètre LeLynx.fr de l'assurance auto. Résultats obtenus sur un échantillon de 981 220 primes d'assurances auto cliquées par les utilisateurs LeLynx.fr sur la période du 01/01/2019 au 25/12/2019.

** Résultats générés à partir d'un échantillon d'au minimum 500 primes d'assurances automobile collectées au cours de comparatifs de nos internautes du 01/01/19 au 31/01/19.

*** Résultats générés à partir d'un échantillon d'au minimum 500 primes d'assurances automobile collectées au cours de comparatifs de nos internautes du 01/01/19 au 31/12/19.

Une Citroën typique

Après des mois et des mois de questionnement, la nouvelle et tant attendue nouvelle C4 se dévoile entièrement. Cette nouvelle génération de berline compacte, qui prend la succession à la fois de la C4 de 2010 et de la C4 Cactus qui avait fait l'interim entre deux, se replace pleinement dans la catégorie des berlines compactes qu'elle réinvente en empruntant les codes des SUV, les stars des ventes, pour créer une berline nouvelle génération.



La nouvelle C4 assume des choix différents

Citroën fait, avec cette nouvelle C4, le choix d'une stature différente sur la route en adoptant les atouts des SUV (protection plastiques à 360°) mais surtout en offrant une garde au sol relevée, à 15,6 cm, qui permet aux occupants de dominer la route (sentiment très apprécié par les conducteurs de SUV) avec le point de vue œil le plus élevée de sa catégorie (1,22m précisément). Avec 1,525m de hauteur, la nouvelle C4 est ainsi plus haute de 7cm qu'une Renault Mégane ou Ford Focus.

En combinant le style d'une berline et d'un SUV, la nouvelle C4 prend le meilleur des deux mondes pour offrir une stature unique sur le segment, mêlant volumes fluides et détails graphiques identitaires, élégance d'une berline à la robustesse d'un SUV. Grâce à ses grandes roues de 690 mm (portées sur des jantes de 18 pouces maxi), la nouvelle C4 offre une attitude unique et assumée sur le segment avec un profil prêt à bondir.



La nouvelle C4 se place au cœur du segment des berlines compactes avec 4m36 de longueur, 1,80 de large et une hauteur de 1,525m, bien supérieure à ses concurrentes directes ou encore à la Kia Xceed, au concept proche. Surtout, la nouvelle C4 qui reprend la plateforme Cmp, offre un empattement largement supérieur au Peugeot 2008 puisqu'il s'étend sur 2m67 soit l'un des plus grands du segment, gage d'une bonne habitabilité.



Citroën assume également le choix d'un design dit assertif pour sa nouvelle C4. Alors que la précédente C4 avait fait le choix de rentrer dans le rang, la nouvelle génération se fait fort de faire l'exact contraire en osant un style plus affirmé. La face avant inaugure en série le nouveau style de la marque avec des barres de chromes formant un Y, entouré de chaque côté d'une rangée de Leds. La nouvelle C4 adopte un éclairage full led avec trois modules pour les phares, les antibrouillards sont également en Leds enchâssés dans des inserts colorés de forme très graphique. Le reste du bouclier reprend des grilles d'aération dont le style rappelle les concepts Ami One et 19_19, le capot, pour sa part, se veut plat et horizontal, typique des SUV, et reprend les modelés concaves du C5 Aircross.



De profil, la C4 inaugure une ligne toute en douceur avec une lunette arrière très inclinée qui, associée aux trois vitres latérales, fait un clin d'oeil à la GS, dont la C4 assume la descendance. Citroën met en avant l'aérodynamisme de sa nouvelle C4 qu'illustre la ligne de toit en pente douce se terminant par un spoiler qui assoit visuellement et techniquement l'auto. Enfin, à l'arrière, Citroën avoue une inspiration de la C4 coupé de 2004 avec sa face arrière verticale et sa lunette arrière en deux parties surmonté par un becquet aérodynamique.



Personnalisation

Fidèle aux dernières productions de la marque, la nouvelle C4 propose 31 teintes de personnalisation différente en jouant sur sept teintes de carrosseries (Blanc Banquise, Noir Obsidien, Gris Acier et Gris Platineum, les vives et chaleureuses Rouge Elixir et Brun Caramel et une proposition élégante et raffinée, Bleu Island) auxquelles s'ajoutent cinq pack color différents : Glossy Black, Sable Métal, Gris Texturé, Anodised Deep Red et Anodised Blue, exclusif à la C4 électrique et qui est commun au C5 Aircross Hybrid.



valorisant...



Citroën innove avec un support pour tablette en face du passager arrière. Ce Smart Pad Support Citroën est un astucieux et inédit système de support rétractable, solide, fonctionnel et directement intégré dans la planche de bord, qui permet de fixer, en toute sécurité, une tablette.

... qui mise sur le confort

Justement, l'intérieur de cette nouvelle C4 reprend une planche de bord très horizontale et enveloppante puisqu'elle entoure les passagers. Citroën a fait un effort sur le choix des matériaux pour qu'ils soient plus valorisant. Ainsi, le haut de la planche de bord est de type slush, les bandeaux de portes avant sont gainés et l'accoudoir central avant reçoit un garnissage moelleux. Chrome satin, laque piano noir ou métal guilloché pour le levier de vitesse complète le tableau d'un intérieur voulu moderne, valorisant qui inspire confiance par sa modernité et sa qualité perçue.



Deux coques sont dédiées aux différents formats de tablettes. Cette innovation permet donc au passager de fixer une tablette en toute sécurité lui permettant de faire des recherches sur internet pour aller voir des points d'observations, des itinéraires ou toute autre chose. Seul bémol, de taille : l'impossibilité d'envoyer les informations de la tablette passager à celle du véhicule, à l'image du dispositif inauguré par le concept Aircross préfigurant le C5 Aircross.



Les rangements occupent une place importante à l'intérieur de cette nouvelle C4 puisque Citroën en dénombre pas moins de 16 pour un volume total de 39 litres. Ainsi, en plus du support pour tablette, un astucieux tiroir de rangement prend place au dessus de la boîte à gant traditionnelle. Ce tiroir coulissant à l'ouverture amortie est doté d'un revêtement spécifique antidérapant graphique noir qui permet de ranger ou maintenir tout objet en toute sécurité. Citroën a disséminé un peu partout des rangements notamment dans la console centrale qui a été dessinée et conçue pour accueillir le maximum de rangements.

Ainsi, on retrouve :

- Une zone de recharge nomade ouverte au pied de la façade centrale, pour poser et recharger facilement son smartphone, associé à deux prises USB, dont une USB type C,
- Une large zone de dépose en avant de la console avec un volet de compartimentage antidérapant orné d'un motif graphique noir et gris, pour pouvoir dissimuler des objets sous le volet et en garder d'autres à portée de main au-dessus du volet,
- Une fente de rangement en avant du levier de vitesse pour déposer divers petits objets,
- Un large rangement central avec rideau d'occultation, dissimulant deux porte-gobelets,
- Un rangement volumineux sous l'accoudoir central avant coulissant.



Outre la console centrale, les autres espaces ne sont pas oubliés puisque les passagers arrière disposent de porte-gobelets et une fente de rangement dans l'accoudoir escamotable de la banquette arrière pour disposer des objets comme des stylos ainsi que des poches aumônières au dos des sièges avant. Les quatre portes bénéficient, quant à elles, de bacs de portes larges et profonds.



De façon générale, grâce à son empattement généreux de 2m67 soit l'un des plus longs de la catégorie, la nouvelle C4 offre un espace habitable généreux en offrant le meilleur espace aux genoux arrière (198 mm) et une largeur au coude de 1m44 similaire à celle d'une Golf. Enfin, le coffre d'une contenance de 380 litres se situe au meilleur de la catégorie et se révèle facilement exploitable grâce à un seul de chargement plat et situé à 71,5 cm du sol.

Pour plus de praticité, un plancher à deux positions permet de compartimenter le coffre et de bénéficier d'un plancher plat lorsque la banquette arrière est rabattue pour un volume maximal de 1250 L. Pour davantage encore de praticité au quotidien, des crochets sont positionnés sur les côtés pour accrocher des sacs, tandis qu'une trappe à skis permet de glisser des objets particulièrement longs.



Ce plancher à deux positions peut être maintenu en position oblique pour charger le coffre plus facilement. Sur la C4 électrique, il y a une possibilité de ranger les câbles de recharge ou divers objets sous le plancher.

Que serait un habitacle généreux sans un confort au meilleur niveau ?

Là aussi, la nouvelle C4 fait le choix d'offrir le meilleur confort du segment grâce aux suspensions à doubles butées hydrauliques et aux sièges Advanced Comfort qui reprennent le dessin des sièges apparus sur C3 Restylée et offre différentes combinaisons de couleurs grâce aux six ambiances intérieures que propose cette nouvelle C4.

Fidèle à ce que Citroën fait depuis la nouvelle C3, la marque a ainsi créer un habitacle offrant ambiances différenciées et pleines de personnalité :

6 ambiances intérieures

Ambiance standard : l'association du tissu *Meanwhile*, d'un tissu noir et d'une bande grise pour une ambiance intemporelle et toute en sobriété.

Urban Grey avec Sièges Advanced Comfort : le confort et la discrétion d'un tissu *Chevrons gris matelassé* associé à un textile effet cuir noir et une bande tissu gris à motif graphique sérigraphié chevrons.

Metropolitan Grey avec Sièges Advanced Comfort : l'association chic et tendance d'un textile effet cuir noir matelassé avec un tissu gris et une bande tissu gris à motif graphique sérigraphié chevrons.

Metropolitan Blue avec Sièges Advanced Comfort : le raffinement et l'originalité d'une ambiance associant textile effet cuir *Saphyr*, tissu bleu et une bande tissu silver métallisé.

Hype Black avec Sièges Advanced Comfort : la distinction universelle d'un cuir grainé *Siena noir matelassé* associé à un textile effet cuir noir et une bande tissu gris à motif graphique sérigraphié chevrons.

Hype Red avec Sièges Advanced Comfort : le dynamisme et le statut d'un cuir grainé *Siena rouge matelassé* associé à un textile effet cuir noir sur les sièges, les panneaux de portes. Une broderie inédite à motif chevrons vient surligner la bande en Alcantara gris des dossiers de sièges et le décor film gris à motif graphique chevrons sur les portes.

La bande sur les panneaux des portes avant et arrière peut être remplacée, sur Nouvelle *é-C4* - 100% électrique et au choix du client, par un décor film bleu-vert à motif graphique chevrons, pour réveiller les ambiances les plus sobres et renforcer l'atmosphère d'une pointe de couleur électrisante en lien avec le mode de traction électrique.

Enfin, concernant l'habitacle, Citroën mise sur une surface vitrée dite généreuse de 4,3m² qui permettra une grande luminosité d'autant que le ciel de toit et les montants inférieurs sont dans des tons clairs. La lumière prend encore toute son ampleur lorsqu'elle est associée au toit ouvrant vitré électrique de type spoiler pour préserver la garde au toit à l'arrière, il est associé à un rideau d'occultation permettant de régler le niveau de luminosité souhaité dans l'habitacle



Cette version électrique disposera de la même chaîne de traction électrique que les Peugeot 208 et 2008 avec une batterie de 50 Kw qui permettra une autonomie 100% électrique de 350 kilomètres grâce à son aérodynamisme extrêmement travaillé.



Le choix électrique

Citroën a fait le choix de concevoir la nouvelle C4 sur la plateforme CMP afin de proposer une variante 100% électrique de sa nouvelle berline compacte. Ainsi, à l'exception de la Hyundai Ionic, la C4 sera la seule berline compacte à offrir des versions thermiques auxquelles s'ajoutent une version électrique alors que nombre de concurrentes font le choix de l'électrique. L'avantage du choix de la plateforme CMP, outre cette électrification, permet une économie de coût par rapport à la plateforme EMP2 ce qui aura une conséquence sur les tarifs avec un placement au cœur de gamme, n'importe quel terme revendiqué par Citroën dans le communiqué de presse.

Du côté des motorisations thermiques, la nouvelle C4 disposera de :

- Trois moteurs essence puretech 100, 130 et 155 chevaux associés à une boîte manuelle 6 vitesses ou à l'EAT8
- Deux moteurs diesel blue HDI de 100 et 130 chevaux associée à la boîte manuelle 6 vitesses ou à l'EAT8

Un choix de technologies au service des clients

La nouvelle C4 embarque 20 aides à la conduite qui la place au niveau du C5 Aircross. Si on retrouve les habituelles Active City Brake, Alerte Risque Collision, le système de surveillance des angles, l'alerte de franchissement de ligne, on retrouve également le système de conduite autonome de niveau 2 qui couple le régulateur de vitesse avec fonction stop&go à l'alerte de franchissement de ligne. La nouvelle C4 permet également une ouverture des portières à l'approche donc sans contact grâce au service Accès et Démarrage mains libres Proximity, l'aide au stationnement latéral, la caméra de recul à 180° et en vision 360° avec vue du toit sans compter le Park Assist, aide au démarrage en pente, etc.

Caractéristiques Techniques

Citroën ë-C4 :

- Puissance : 136 ch (100 kW)
- Batterie : Haute Tension 400 V Li-Ion 50 kWh
- Couple : 260 Nm
- Autonomie : 350 km – cycle WLTP
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0-100 km/h : 9,7 s (mode Sport)
- Temps de charge :
 - > Borne publique 100 kW : batterie rechargée à 80% en 30 min, soit 10 km/min
 - > Wall Box 32 A : entre 5 h (triphase avec le chargeur optionnel 11 kW) et 7 h 30 (monophasé)
 - > Prise domestique : entre 15 h (prise renforcée) et plus de 24 h (prise standard)

Dimensions :

- Longueur : 4 360 mm
- Largeur : 1 800 mm / 2 032 mm rétroviseurs déployés / 1 834 mm rétroviseurs repliés
- Hauteur : 1 525 mm
- Empattement : 2 670 mm
- Diamètre des roues : 690 mm
- Diamètre de braquage : 10,9 m
- Garde au sol : 156 mm
- Volume du coffre : 380 L, jusqu'à 1250 L
- Hauteur seuil de chargement : 715 mm



Sur le plan des technologies de connectivité, la nouvelle Citroën C4 embarque un écran capacitif de 10 pouces, qui semble être sur l'ensemble de la gamme, et qui est le véritable centre névralgique du véhicule. Il permet de paramétrer son véhicule, d'accéder au système multimédia, mais également au téléphone, à la climatisation, à la navigation et est associée à une reconnaissance vocale. La nouvelle C4 embarque également la Connected Cam que l'on retrouve sur C3 et C5 Aircross, la recharge sans fil par induction, le Connect Assist, le Connect Nav et le Connect Play avec la fonction Mirror Screen compatible Android Auto et Apple CarPlay qui permet de profiter d'applications de son smartphone sur la tablette tactile en toute sécurité. Avec 4 prises USB, la nouvelle C4 permet à chacun de recharger son smartphone : deux en avant de console centrale (une USB type A et une USB type C), et deux en arrière de console centrale (une USB type A et une USB type C).

En conclusion

Avec cette nouvelle C4, Citroën se replace au cœur du segment des berlines compactes avec le choix d'une proposition unique, tranchée, qui va sans nul doute avoir ses fans et ses détracteurs mais qui est typique de Citroën. Cette nouvelle C4 détonnera dans la rue surtout comparé à ses concurrentes les plus directes à savoir la Ford Focus ou la Renault Mégane qui sont bien plus classiques. Les commandes seront ouvertes début Septembre pour de premières livraisons en Novembre à des tarifs non encore communiqués.





Quand on regarde dans le détail, l'intérieur de C4 évolue plus qu'il n'y paraît avec un ensemble de nouveautés. Ainsi, le volant. Il est tout nouveau et, si j'ai bien fait attention, dérive en partie de celui de Cxpérience. Était-ce voulu ? Pourquoi avoir choisi de faire un nouveau volant ? Et se retrouvera-t-il sur toute la gamme ?

« Les concept cars nourrissent nos travaux de production et effectivement le volant dérive de celui du concept car Cxpérience. Il illustre un nouveau langage formel, il inaugure aussi un nouveau diamètre pour une meilleure ergonomie et accessibilité à l'écran tactile et des nouvelles fonctions au niveau des commandes : nous avons regroupé les aides à la conduite sur la commande de gauche et les commandes liées au système d'info divertissement sur la commande de droite. »

Les chevrons sont partout dans l'intérieur de C4. Est-ce une nouvelle tendance du design des intérieurs Citroën et se retrouveront ils dans toute la gamme ?

« Les chevrons font partie de notre ADN. Il nous tient à cœur de pouvoir les réinterpréter en guillochage pour nos commandes physiques, en motif sur nos sièges et même en grain pour nos plastiques moussés, c'est comme une deuxième lecture que l'on découvre une fois à bord, les détails sont très important en intérieur et, oui, ils se retrouveront sur toute la gamme. »

Vous revenez à des commandes physiques pour la clim, qu'est-ce qui vous a conduit à ce retour en arrière ?

« La C4 est un modèle international : il doit ainsi répondre aux exigences des clients de plusieurs régions du globe. Or, c'était une demande de certaines régions du monde d'avoir un accès direct aux commandes de climatisation sans passer par l'écran tactile. Un exemple concret : dans certains pays très froids nos clients conduisent avec des gants, l'accès aux commandes est ainsi facilité ! Les écrans embarqués et autres nouvelles commandes nous ont permis de réduire la complexité des planches de bord tout en offrant plus de nouvelles prestations. Sans parler de retour en arrière, je dirais plutôt que le tout tactile n'est pas la seule solution. Quelques commandes doivent rester physiques, tant pour la facilité que pour le plaisir à l'usage qu'elles peuvent procurer. »



Le bloc optique avant

Afin de réduire les coûts, le bloc optique est composé d'une seule et même pièce comprenant le projecteur à LED ainsi que les DRL supérieures. Le challenge pour le design a été la lame du bouclier qui sépare en deux parties le bloc optique afin de les rendre visuellement totalement indépendantes. Les blocs optiques étreignent la nouvelle signature lumineuse de Citroën qui voit les deux lignes de leds formés un V ou un Y. Pour les optiques, le design les a plongés dans l'ombre avec un travail intéressant sur les clignotants qui disposent de la même technologie que les DRL, avec un côté cristal flottant



Airbump

Les bas de portes reprennent les codes des SUV avec une protection en plastique qui comprend un Airbump, réminiscence des premiers airbumps du C4 Cactus de 2014. Même s'il n'est plus question de bulles d'air permettant d'amortir les chocs, le seul airbump que possède la nouvelle C4 trouve son utilité pour un ponctuel coloré qui vient animer la ligne.

Les éléments de protection descendent plus bas que les portes ce qui permet, d'une part de protéger la carrosserie et lui donne plus de longueur mais aussi permet d'améliorer l'esthétique des bas de portes.

Le C sur les portes avant

Même si la plateforme CMP permet d'avoir un pare-brise reculé afin d'avoir un capot plus haut et plat donc plus grand, le segment des berlines compactes répond à certains codes dont la volonté d'avoir un vrai bloc avant, grand.

La ligne en C sur les portes avant permet d'allonger visuellement le capot avant de la nouvelle C4 et de placer la roue avant au milieu de ce bloc, défini entre l'extrémité du bouclier et cet embouti. Si cette ligne n'était pas présente, les clients auraient pu avoir la perception d'un bloc avant un peu court pour une berline compacte qui vise aussi le territoire de la routière.

A l'origine, le même embouti en C devait se trouver sur la porte arrière pour allonger visuellement encore davantage la nouvelle C4 mais lors des tests cliniques, les clients testés ont fait des reproches sur une trop grande similitude avec le Toyota CH-R



Le design expliqué

Nouvelle C4



Becquet arrière

Le becquet arrière de la nouvelle C4 ceinture l'arrière et rejoint les vitres latérales au travers d'un ajout sur le montant C. Cette pièce a été voulu pour faire comprendre aux clients que le becquet est intégré au design de la nouvelle C4 et qu'il ne s'agit pas d'un rajout pour une version sport. Le becquet était présent dès les premiers sketches car le thème de design retenu fonctionne parfaitement grâce à la présence de ce becquet.



Les feux arrière

A l'arrière, les feux reprennent le thème des optiques avant avec une nouvelle signature lumineuse en V qui se généralisera, à l'avenir, sur toute la gamme. Les feux arrière peuvent apparaître complexe mais permettent, à la fois, de simplifier la lecture pour les clients, de réaliser un ensemble moins coûteux et de limiter les jeux entre les pièces. Enfin, le feu embarqué sur le hayon n'est pas scindé en deux par la découpe du volet.



La vitre arrière

Si la nouvelle C4 s'inspire de la GS, elle n'en reprend pas le style même si les trois vitres latérales et la chute du pavillon les réunis. La vitre arrière dont on peut rappeler une filiation avec le concept Cxpérience est fait d'une seule pièce dont la courbure a été étudiée au dixième de millimètre près avec les verriers. Le becquet qui scinde la pièce en deux est vissé latéralement sur le hayon puis collé directement sur la vitre.





Nouvelle C4

En reprenant la plateforme CMP, certains craignaient que Citroën ne commettent les mêmes erreurs qu'avec la C4 Cactus à savoir une taille trop petite pour une vraie berline compacte. C'était sans compter sur les possibilités qu'offrent cette plateforme qui permet à la nouvelle C4 d'être de plein pied dans le segment des berlines compactes et d'avoir un des empattements les plus longs du segment.

Face à ses concurrentes

Le segment des berlines compactes est vaste et Citroën accroît encore la concurrence avec une nouvelle C4 qui peut croiser le fer à la fois avec les compactes, segment de base, mais aussi avec certains SUV présentant, peu ou prou, les mêmes dimensions. L'apparition d'une offre électrique élargit encore davantage le champ des concurrents même si, sur ce segment des berlines compactes, l'offre de véhicules purement électriques est encore rare, ce qui est justement une aubaine pour Citroën.



Pour ce premier comparatif virtuel pour la nouvelle C4, le choix des concurrentes a été fait à la fois sur des questions de dimensions, d'offre de motorisation électrique, de concept et de placement tarifaire même si les tarifs de nouvelle C4 ne sont pas connus. Néanmoins, on peut, sans se méprendre, dire que ces tarifs seront au cœur du marché ce qui éloigne la C4 des concurrentes telles que Peugeot ou Volkswagen ainsi que les premium.



Ford Focus

Les classiques

Depuis le lancement de C4 Cactus en 2014, Citroën s'est replacé dans le cœur du marché se comparant à Renault ou encore Ford. C'est justement la Ford Focus qui a été la cible de la nouvelle C4 qui correspond bien à la définition du segment des berlines compactes. Ainsi, sur les seules dimensions, la nouvelle C4 trouve naturellement sa place dans le segment des berlines compactes avec une longueur et largeur similaires à ses concurrentes directes.



Renault Megane



Ce n'est que sur le plan de la hauteur que la C4 se différencie puisqu'elle toise ses concurrentes de plusieurs centimètres, seule la Toyota CH-R la rattrape mais le CH-R est considéré comme un pur SUV bien qu'il ait les mêmes dimensions que la nouvelle Berline de Citroën. Avec un empattement de 2m67, la nouvelle C4 affiche une valeur parmi les plus grandes de la catégorie, signe d'une belle habitabilité qui a été une priorité de Citroën, même si ce choix se fait au détriment du volume de coffre qui, avec 380 litres, se situe pile dans la moyenne mais dont l'accès et le seuil de chargement se révèlent très pratique.



Toyota CH-R



Les exotiques

La recherche d'une vraie stature à la C4 était dans le cahier des charges, l'objectif étant que la nouvelle Citroën se démarque de ses concurrentes et se remarque dans la rue. Le choix d'un mélange entre les codes des berlines et des SUV était évident puisque Citroën proposait, dans une moindre mesure, la même chose sur la troisième génération de C3, avec succès d'ailleurs. Avec une garde au sol de 15,6 cm, la nouvelle C4 dispose de la plus haute garde au sol du segment sans, pour autant, offrir



Kia XCEED



une aller jusqu'aux 18 centimètres du C5 Aircross. Cette position surélevée permet à la nouvelle C4 d'avoir le point de vue au niveau de l'œil le plus haut du segment et, dit-on, à la conduite, les sensations ressenties sont dignes d'un vrai SUV. Sur ce point, hors la Kia Xceed et le Toyota CH-R, la C4 se distingue de l'ensemble de ses concurrentes qui affichent des prestations de pures compactes, ce qui garantit à cette C4 une position unique sur le segment.



Au niveau des motorisations, la nouvelle C4 dispose du moteur 1,2 puretech dans ses définitions 110, 130 et 155 chevaux et du 1,5 BlueHdi dans ses versions 100 et 130 chevaux qu'elle peut associer à une boîte manuelle 6 vitesses ou à la boîte auto EAT8. En soi, le champ des puissances de la nouvelle C4 la place, là encore, au cœur du marché des compactes, les prestations des moteurs de PSA n'étant pas reconnus comme flemmards, ils devraient assurer à la nouvelle C4 des performances tout à fait correctes, les prétentions sportives étant, de toute façon, à proscrire. Le point fort de la nouvelle C4 est son aérodynamisme très travaillé qui lui assure une belle autonomie en tout électrique (350 km WLTP) et qui devrait offrir, sur les versions thermiques, des consommations, là aussi, très raisonnables. En reprenant la chaîne de traction électrique que le Groupe PSA propose sur d'autres modèles déjà, la nouvelle C4 100 % électrique reçoit un moteur de 136 chevaux (sur le mode sport) et une batterie de 50 Kw qui lui assure, on l'a vu, une autonomie convenable et supérieure aux autres modèles électrique de PSA, l'aérodynamisme fait son effet. Avec 350 km, la C4 100 % électrique devance nettement la Hyundai Ioniq (311 kilomètres) alors même que les puissances des moteurs sont identiques et que la Ioniq dispose d'un CX de 0,24, ce qui démontre toute la prouesse de Citroën.

dèles déjà, la nouvelle C4 100 % électrique reçoit un moteur de 136 chevaux (sur le mode sport) et une batterie de 50 Kw qui lui assure, on l'a vu, une autonomie convenable et supérieure aux autres modèles électrique de PSA, l'aérodynamisme fait son effet. Avec 350 km, la C4 100 % électrique devance nettement la Hyundai Ioniq (311 kilomètres) alors même que les puissances des moteurs sont identiques et que la Ioniq dispose d'un CX de 0,24, ce qui démontre toute la prouesse de Citroën.

Reste la question des tarifs

qui n'ont pas encore été communiqué par Citroën, la marque préfère attendre la rentrée et l'ouverture des commandes pour le faire. Citroën est connu pour afficher des tarifs compétitifs ce qui devrait être le cas également pour cette nouvelle C4 qui, d'après les rumeurs, pourrait afficher des tarifs canon, très inférieurs à son cœur de cible notamment sur l'électrique où il se pourrait que la C4 soit proposé aux alentours de 34 000€ hors bonus soit moins que la Hyundai Ioniq. Pour les versions thermiques, l'écart de prix serait là aussi conséquent, la voiture étant conçu pour afficher des tarifs canon, mais Citroën pourrait faire le choix d'une marge plus conséquente et afficher des tarifs semblables à ceux de ses concurrents étant donné que le contenu technologique de la nouvelle C4 est à la hauteur du segment notamment par sa tablette 10 pouces ou son système de conduite autonome de niveau 2, emprunté au C5 Aircross.









Pour sa nouvelle C4, Citroën a voulu replacer sa berline compacte au cœur du segment en lui offrant une stature unique, mission réussie pour la marque puisque la C4 se démarque clairement de ses concurrentes. Les premiers essais presse organisés après la rentrée permettront de juger en dynamique la nouvelle berline compacte de Citroën qui, en reposant sur la plateforme CMP et fidèle à la tradition des modèles de la marque, devrait offrir un niveau de confort au dessus de la catégorie et des prestations dynamiques tout à fait à la hauteur. De plus, Citroën a fait le choix de proposer sur sa nouvelle C4 un intérieur plus valorisant avec des matériaux au toucher doux et un assemblage rigoureux, la marque ayant entendu les critiques sur ses derniers modèles.

La nouvelle C4 coche toutes les cases du succès, succès assuré si la marque frappe un grand coup avec des tarifs qui pourraient être très attractifs, réponse en Septembre.



Comparatif

nouvelle Citroën C4 avec concurrentes

	Longueur (en m)	Largeur (en m)	Hauteur (en m)	Empattement (en m)	Garde au sol (en cm)	Coffre (dm)	Gamme de prix	Motorisations
 Citroën C4	4,36	1,8	1,525	2,67	15,6	380		De 100 à 155 ch
 Renault Megane	4,37	1,81	1,447	2,67	12	434	De 22 200€ à 33 700€	De 115 à 160 ch
 Ford Focus	4,397	1,825	1,502	2,7	15	375	De 25 850€ à 29 200€	De 120 à 150 ch
 Toyota CH-R	4,36	1,795	1,555	2,64	14,8	358	De 29 800€ à 38 800€	De 122 à 184 ch
 Skoda Scala	4,36	1,793	1,471	2,65	13	467	De 19 960€ à 27 870€	De 95 à 150 ch
 Skoda Scala	4,395	1,826	1,483	2,65	17	426	De 24 990€ à 41 190€	De 120 à 240 ch
 Kia XCEED	4,47	1,82	1,46	2,7	14	440	De 27 750€ à 41 050€	136 (électrique) à 141 (hybrid)
 Hunday Ionic								



CMP

la plateforme modulaire de PSA

Avec la nouvelle génération de C4, Citroën accède enfin à la plateforme la plus moderne du Groupe PSA et bénéficie de tous les avantages induits par cette plateforme modulaire qui permet une grande variété de carrosseries ou de motorisations, thermiques et électriques, différentes.

Mais qu'apporte cette nouvelle plateforme CMP aux véhicules du Groupe PSA ? Quels sont ces avantages ? C'est ce que nous allons découvrir avec un retour en détails.



Tout d'abord, une plateforme équipée du groupe moto propulseur représente 40 % du prix de revient d'un véhicule. Elle regroupe l'ensemble des fonctions véhicules hors spécificités silhouettes :

- Le soubassement
- Les liaisons au sol
- Les adaptations des GMP
(Groupes Motopropulseurs)
- Le cœur de l'architecture électrique et électronique

A partir d'une même plateforme, le Groupe PSA est ainsi en mesure de développer des silhouettes très différentes positionnées sur plusieurs segments et adaptées aux différents marchés mondiaux. Conçue pour permettre un assemblage entièrement automatisé de la caisse, la plateforme CMP permet une plus grande efficacité de la fabrication des véhicules sur l'ensemble des sites de production en rendant tous les sites de production plus flexibles grâce à des installations polyvalentes et identiques et où les opérateurs maîtrisent aussi bien le montage des versions thermiques que des versions électriques.

CMP

pour
Common Modular Platform,

à nécessité un investissement de 200 millions d'€ financé à parité par PSA et Dongfeng Motors. Ironie de l'histoire, initialement, la plateforme devait être financée en commun avec le Groupe Général Motors mais l'histoire a tourné court avec la fin de l'accord capitalistique entre les groupes français et américains. C'est donc vers son nouvel actionnaire chinois que PSA s'est tourné en 2015 pour développer et financer cette nouvelle plateforme qui peut se résumer en trois mots : Modulaire, Multi-énergies et Mondiale.



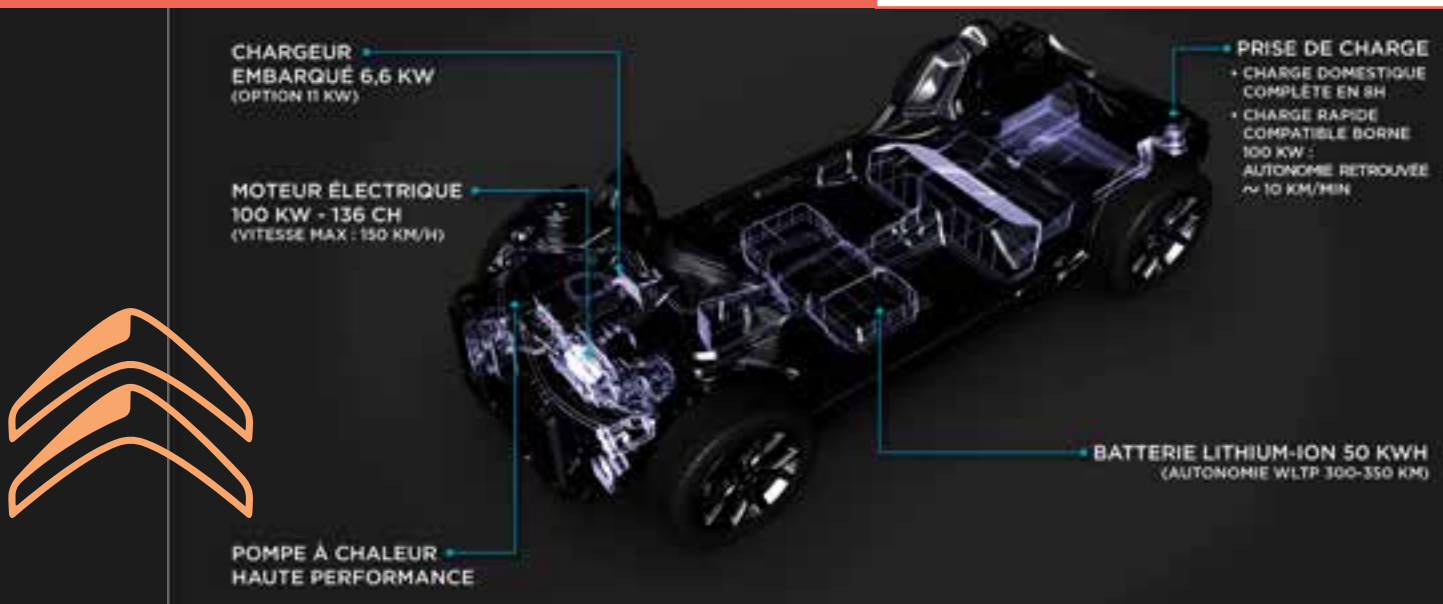
Modulaire

La plateforme CMP permet un grand nombre de variantes de carrosseries allant des berlines du segment B aux SUV Compacts en passant par les berlines du segment C entrée et milieu de gamme comme la nouvelle Citroën C4.

La plateforme CMP offre plusieurs possibilités qui vont permettre au Groupe PSA de proposer un grand nombre de silhouettes tout en donnant plus de libertés aux marques pour développer leur propre identité de style.

Ainsi, la plateforme CMP offre :

- **2 largeurs de voies** différentes
- **3 longueurs d'empattements**
- **3 modules arrière**
- Plusieurs diamètres de roues.



Multi-énergies

Le Groupe PSA s'est engagé à proposer, à l'horizon 2025, 100 % de toutes ses gammes en versions électrifiées, soit hybrides soit électriques. Cet objectif majeur est dicté par le durcissement des règles d'émissions de CO2 sur toute la planète et principalement en Europe où les constructeurs risquent de fortes amendes à partir de 2021 s'ils ne respectent pas des quotas d'émissions stricts. De même, la protection de l'environnement devient une priorité pour de plus en plus de consommateurs, priorité qui s'est encore renforcée depuis la crise du coronavirus. Aussi, le Groupe PSA souhaite se placer aux avant-postes et la plateforme CMP a été conçue en poursuivant l'objectif de proposer, sous une même carrosserie, tous types de motorisations qu'ils soient thermiques ou électriques, stratégie à contre courant d'autres constructeurs qui choisissent de développer une plateforme spécifique pour les modèles électriques.

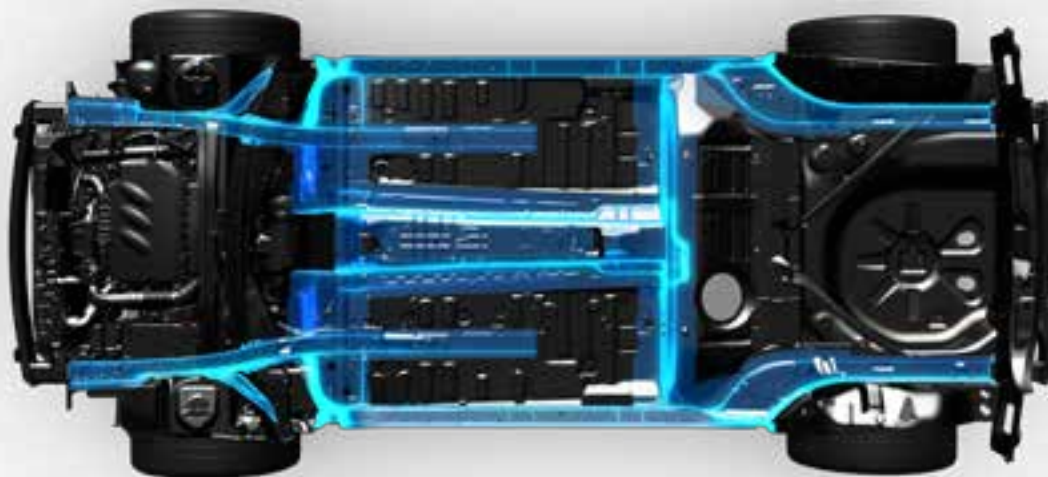
Dès 2019, le Groupe PSA était en mesure de proposer une version électrique de ses nouvelles voitures conçues sur CMP, lesquelles proposaient, aux côtés de moteurs thermiques équipés des systèmes de dépollution les plus performants du marché, un moteur électrique de 136 ch, une batterie de 50Kw pour une autonomie supérieure à 300 km en WLTP. Mais c'est l'ensemble de la plateforme CMP qui participe à la baisse des émissions moyennes de CO2 des véhicules PSA puisqu'elle a été pensée et optimisée pour limiter ces émissions de CO2 en travaillant sur un ensemble des leviers :

- Allègement : jusqu'à 1,2 g. CO2/km grâce à l'utilisation de matériaux performants tels que l'acier à Très Haute et Ultra Haute Limite Élastique (THLE & UHLE), à l'acier embouti à chaud, à l'aluminium et aux composites.
- Amélioration de l'aérodynamique : jusqu'à 1,5 g. CO2/km grâce au lissage du soubassement et à l'utilisation d'entrées d'air pilotées pour la face avant des véhicules.
- Diminution de la résistance au roulement : jusqu'à 2,5 g. CO2/km grâce à l'utilisation de pneus de classe A et à la réduction des frottements mécaniques des trains.
- Optimisation des chaînes de traction : jusqu'à 9 g. CO2/km grâce à l'amélioration des rendements de combustion, le down-sizing, la réduction des frottements mécaniques, l'allongement des transmissions et au Stop & Start sur la version 1.2 PureTech82...

Mondiale

La nouvelle plateforme CMP sera progressivement déployée à partir de décembre 2018 sur les sites industriels du Groupe partout dans le monde en un temps record de 2 ans. Un déploiement international au plus près des clients pour pouvoir offrir des modèles adaptés à tous les marchés. Elle permet de produire des modèles différenciés sur les principales zones stratégiques du Groupe PSA : en Europe (France, Espagne, Slovaquie), en Asie (Chine), en Amérique Latine (Argentine et Brésil) et en Afrique (Maroc, Algérie).

Au final, la plateforme CMP va permettre aux véhicules du Groupe PSA d'offrir un excellent niveau de prestations que ce soit en termes de confort (acoustique, réduction des vibrations, thermique), technologies (régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop and go, citypark de 4^{ème} génération). La plateforme CMP va également permettre aux véhicules PSA de gagner en qualité et en fiabilité avec l'objectif de rester comme neufs au moins 3 ans tout en proposant des aides à la conduites permettant d'obtenir les 5* aux tests EuroNCAP.



Citroën ë-C4

La meilleure voiture électrique du Groupe PSA ?

Avec la nouvelle C4, Citroën arrive sur le terrain des berlines compactes avec une offre qui se replace au centre du segment mais qui innove aussi en étant une des rares compactes à être proposée à la fois en moteurs thermiques mais aussi en électrique. Cette nouvelle ë-C4 est basée sur la plateforme e-CMP et reprend la chaîne de traction des DS3 Crossback, Peugeot 208 et 2008 ou encore Opel Corsa soit un moteur de 100 Kw, équivalent à 136 chevaux, associée à une batterie de 50 kWh. Avec son couple de 260Nm disponible de suite, la nouvelle Citroën ë-C4 propose des accélérations franches et linéaires autorisant un 0 à 100 Km/h en 9,7 secondes pour une vitesse maximale de 150 km/h. Afin de maximiser l'autonomie, la nouvelle ë-C4 dispose d'une fonction Brake permettant d'amplifier la décélération du véhicule sans appui sur la pédale de frein pour augmenter l'autonomie. Ce système permet ainsi une récupération de l'énergie disponible au cours des phases de freinage et de décélération, contrairement aux versions thermiques.

Du côté des caractéristiques de recharge, la nouvelle Citroën C4 propose différentes possibilités afin d'optimiser le temps de charge :

- En mode 4 sur une borne de recharge publique, à l'aide d'un chargeur 100 kW charge rapide, la batterie se recharge au rythme de 10 km/min, une référence sur le segment : 80% de la charge se fait en 30 min.
- En mode 3 à domicile, sur une Wall Box 32 A à l'achat ou en location, la recharge de la batterie est accélérée et se fait en 7h30 en monophasé, voire 5 h en triphasé avec le chargeur optionnel 11 kW.
- En mode 2 à domicile, pour des besoins ponctuels, la batterie se recharge en 15 h sur une prise 16 A de type Green'up Legrand et plus de 24 h sur une prise domestique standard.



Pour faciliter la vie des clients et leur permettre de profiter de leur véhicule électrique avec un temps de charge accéléré au quotidien, Citroën s'occupe de tout et propose notamment une solution « one stop shop » pour l'installation d'une Wall Box à domicile.

La recharge est simplifiée et peut être programmée ou différée, pour pouvoir, par exemple, profiter de tarifs avantageux (heures creuses). Cette programmation est accessible sur la tablette tactile dans l'habitacle ou sur l'application My Citroën. La recharge est simple grâce à une ergonomie facilitée de la trappe et des câbles de recharge stockés sous le plancher de coffre articulé. La trappe de recharge intègre un code couleur pour suivre visuellement tout le processus de recharge, également consultable sur l'application My Citroën.

Mais si la nouvelle C4 reprend la même motorisation et la même batterie, elle s'en démarque par une autonomie plus élevée et même la plus élevée du Groupe PSA.

En effet, avec 350 kilomètres d'autonomie en cycle WLTP, la nouvelle C4 distance les Peugeot e-208 et Opel e-Corsa de 10 kilomètres (340 km WLTP) mais aussi le Peugeot e-2008 (310 kilomètres) pourtant proches en dimensions. Si Citroën parvient à réaliser ce score c'est que l'aérodynamisme de la nouvelle C4 a été particulièrement travaillé pour afficher un Cx des plus faibles et ainsi consommer moins. Citroën parvient ainsi, avec les mêmes éléments et sur une voiture plus grande, à proposer l'autonomie la plus élevée de toutes les voitures du Groupe PSA.

Au delà du simple aspect autonomie, cruciale dans les voitures électriques, la nouvelle C4 se distingue aussi de ses «sœurs» techniques par des dimensions extérieures et intérieures tout autres qui garantissent une utilisation familiale. S'étirant sur 4m36 et proposant un empattement généreux de 2m67 soit l'un des plus grands du segment, la nouvelle C4 dispose du meilleur espace aux genoux de sa catégorie mais aussi de la meilleure habitabilité comparé à ses «sœurs» techniques. En ce qui concerne le coffre, battue de peu par le Peugeot e-2008, la nouvelle Citroën C4 offre une capacité de chargement de 380 litres soit 100 litres de plus que les Peugeot e-2008 ou Opel e-Corsa et une vingtaine de litres de moins que le Peugeot e-2008 bien aidé par sa carrure plus «carrée».

A l'intérieur, Citroën accompagne le conducteur en lui proposant des interfaces claires et intuitives, faciles à lire, à comprendre et à utiliser. L'objectif est simple : renforcer le lien entre le conducteur et son véhicule, intensifier la modernité de la chaîne de



traction, simplifier toutes les interactions et toutes les actions, au quotidien, pour faire de la nouvelle e-C4 un prolongement de chez soi moderne, ludique, intuitif et valorisant. Le conducteur dispose d'un mode d'affichage spécifique dédié sur son combiné numérique pour pouvoir visualiser la jauge ou l'autonomie ainsi que 3 widgets au choix : indicateur de puissance – powermètre, flux d'énergie ou consommation confort thermique, dispositif permettant de visualiser l'impact des éléments de confort thermique sur la consommation d'énergie.

Des pages spécifiques dans la tablette tactile, accessibles directement depuis un push sur la console centrale, affichent l'état de fonctionnement du système ou le paramétrage de la recharge différée de la batterie. Lorsque le véhicule est en charge s'affichent à l'écran entre autres le temps restant pour atteindre une recharge complète (en h et min), l'autonomie récupérée (en km) ou le taux de charge batterie récupérée (en %).



La nouvelle ë-C4 se différencie de ses « soeurs » techniques également par l'accent mis sur le confort, cher aux Citroënistes. Le confort, la nouvelle C4 le met en exergue avec les suspensions à doubles butées hydrauliques progressives qui permettent de lisser la route. Les occupants, assis sur de nouveaux sièges Advanced Comfort, conçus en Allemagne, qui reprennent un nouveau dessin en gélules, idem à ceux de la C3 restylée, permettent d'augmenter encore davantage la sensation de confort. Indéniablement, et ce même avant les essais presse, on ne peut douter que la nouvelle C4 sera la plus confortable des voitures basées sur CMP et l'objectif de Citroën est qu'elle soit la plus confortable de son segment. Ce confort d'assise sera complété, à l'intérieur, par une acoustique et une isolation accrue qui vont permettre de profiter à plein du silence généré par la conduite électrique pour offrir un niveau de confort jamais atteint dans la catégorie. L'avantage des voitures électriques est qu'elles sont douces à conduire, simple à prendre en main, silencieuse et sans vibrations ce qui, à n'en pas douter, participera au confort global de la nouvelle C4 pour offrir des prestations de tout premier plan.

Si la nouvelle Citroën ë-C4 se classe la meilleure en autonomie, en habitabilité et en confort, c'est sur le terrain des prix où elle devrait se rendre imbattable. Citroën a promis de rendre l'électrique accessible à tous et fait fort avec AMI, sa nouvelle solution de mobilité urbaine disponible dès 6000€. Si les tarifs n'ont pas encore été dévoilés, ils le seront fin août à l'ouverture des commandes, il y a tout à parier que la nouvelle ëC4 soit la berline compacte électrique la plus accessible du marché. Si l'Opel e-Corsa démarre à 30 650€ et la Peugeot e-208 à 32 700€ hors bonus, il se murmure que la Citroën C4 tout électrique serait proposée à un tarif canon puisque supérieure de 2000€ à la Peugeot e-208, pourtant d'une catégorie inférieure. La gamme des tarifs de la nouvelle ë-C4 démarrerait ainsi à moins de 35 000€ hors bonus soit moins de 30 000€ bonus déduit en France, un tarif qui rend l'automobile électrique accessible, promesse de Citroën tenue.



Ainsi, en comparaison de ses «sœurs» basées sur la même plateforme qu'elle, la nouvelle Citroën ë-C4 peut aisément être considérée comme la meilleure voiture électrique du Groupe PSA à l'heure actuelle. Elle se révèle plus grande, plus habitable, plus confortable, dispose de plus d'autonomie pour un prix plus contenu,

Citroën fait donc de nouveau un coup avec cette C4 électrique et est fidèle à sa promesse initiale de rendre l'automobile, en général et l'automobile électrique en particulier, accessible à tous.



Usine PSA de Madrid

La nouvelle Citroën C4 succède à la C4 Cactus dans l'usine espagnole de PSA située à Villaverde, près de Madrid. Cette usine fait partie des trois usines que le Groupe PSA possède en Espagne avec Saragosse et Vigo auxquelles il faut ajouter Mangualde au Portugal pour prendre mesure de l'importance de PSA dans ces pays.



L'usine de Madrid voit le jour en 1952

grâce à Eduardo Barreiros qui crée une société dont l'activité est la transformation de moteurs essence en moteurs diesel. 50 employés occupent l'usine qui produit 700 moteurs. Cinq ans plus tard, l'usine s'est considérablement développée et emploie 1 700 personnes qui produisent 4 500 moteurs auto-développés, c'est le moment choisit pour faire évoluer l'usine vers la production de camions. Dès 1963, Eduardo Barreiros est en contact avec Chrysler pour la fabrication, à Madrid, d'un nouveau produit, l'automobile dont la production sera effective dès 1965.

L'usine va peu à peu se transformer pour ne fabriquer que des voitures. Chrysler devient actionnaire majoritaire de l'usine en 1967, un an après la fabrication de la Simca 1000, elle sera suivie par la Simca 1200 en 1969 puis plusieurs modèles Chrysler jusqu'en 1975, année où l'usine connaît une production de 66 874 voitures, 6 661 camions et 5 214 véhicules tracteurs.

C'est en 1978 que l'usine de Madrid passe dans le giron du Groupe PSA avec la reprise des activités européennes de Chrysler,



L'usine s'étend sur 500 000 m² et produit 16 500 moteurs, 10 000 camions, 4 600 tracteurs, 890 bus et 360 camions de transport.



l'usine devenant « AUTOMÓVILES TALBOT SA ». En 1981, l'usine cessera la fabrication de camions avec la cession de cette activité à la société HISPAVINSA (Hispano Francesa de Vehículos Industriales, SA), sur la base des accords de PSA et du groupe RENAULT VEHÍCULOS INDUSTRIALES (RVI), l'activité et les ressources industrielles ont été transférées à ladite société



En 1982, l'usine de Madrid connaît de vastes travaux avec de nouveaux ateliers de peinture et cathaphorèse, nouvelle ligne d'assemblage de moteurs afin de produire le fameux moteur diesel XUD ainsi que la nouvelle Talbot Samba. Mais c'est l'année suivante que l'usine de Madrid commencera l'assemblage d'une voiture de tous les succès :

La Peugeot 205, extrêmement importante pour l'usine qui en assemblera 1 188 811 unités.

En 1983, l'usine commence également l'assemblage de la Citroën LNA. L'usine changera de nom en 1986 et devient Centre Peugeot Talbot Madrid et fabrique les Peugeot 205 et 309. L'usine connaît de nouveaux aménagements en vue de la fabrication de la future Peugeot 306 à partir de 1992. A l'issue de ce programme 1989-1993, l'usine est en mesure de produire 700 unités / jour en deux équipes, avec des installations qui permettent la fabrication à l'unisson de deux modèles différents et offre la possibilité de lancer un nouveau modèle sans arrêter l'activité productive. Un nouveau plan 1995-1998 voit le jour avec la fabrication, exclusive à Madrid, de la Peugeot 306 break. Ce plan s'accompagne de la construction d'un nouvel atelier d'essais, de la réorganisation et de la responsabilisation de l'équipe humaine en charge des améliorations technologiques des équipements industriels et des procédés de fabrication. Sur la base des moyens existants, une série d'investissements stratégiques sont réalisés, qui les optimisent en les portant à des niveaux de compétitivité élevés. Modifications dans l'atelier de peinture, investissements dans des systèmes anti-pollution pour améliorer l'environnement, des



installations, investissements pour économiser l'énergie, investissements dans la logistique pour améliorer le flux des matériaux, investissements à la fois pour les équipements de contrôle qualité et pour améliorer ceux existants ... Et un plan de formation ambitieux est également mis en place. En 1998, l'usine évolue encore avec l'adoption de lignes de fabrication par plateformes et commence la fabrication de la Citroën Xsara jusqu'en 2005 où près de 360 000 exemplaires sortiront des chaînes. En 2002, l'usine reçoit la fabrication de la première génération de C3 ainsi que son dérivé C3 pluriel qui seront assemblés à plus de 480 000 exemplaires, lesquels côtoieront sur les chaînes les Peugeot 207, 207 sw et 207 cc avant de laisser la place à la Citroën C4 Cactus qui sera le seul modèle produit dans l'usine à partir de 2014.

En 2017, le Groupe PSA lance un nouveau plan d'investissement et de modernisation de l'usine regroupé sous l'appellation « Smart MAD21 » qui prévoit 144 millions d'€ d'investissements.

L'usine de Madrid commencera la fabrication de la Citroën C4 à compter de Septembre 2020 et assurera également la fabrication du dérivé tri-corps de la C4 connu sous le nom de code C43 et qui sera commercialisé en Europe.

Un recorrido por la historia del Centro de Madrid



Otros modelos fabricados

Modelo	Años de fabricación	Unidades producidas	Modelo	Años de fabricación	Unidades producidas
DOODGE 3700	1985-1987	33.711	TALBOT 130	1977-1980	136.887
BRICA 1006	1980-1987	332.188	TALBOT HORIZON	1980-1987	187.316
BRICA 1200	1980-1981	622.138	TALBOT SOLARA	1980-1988	41.656
CHRYSLER 180	1976-1981	89.220	TALBOT SAMBA LE	1981-1984	33.854

CLAVE DE LECTURA

* Unidades producidas hasta diciembre de 2019.
 * Producidas en exclusiva modalidad en el Centro de Madrid.
 Infografía: Visual Thinking



Après la nouvelle C4, Citroën engagera son retour sur le segment des grandes berlines avec une remplaçante des C5 et C6 qui s'inspirera grandement du concept CXpérience présenté en 2016 au salon de Paris.



Illustration Autojournal

FUTURE Citroën C5

Le retour

Des lignes fluides, peu d'arêtes vives, celle connue sous le nom de code E43 sera, dans les grandes lignes, très fidèle au design Citroën intronisé avec le Cactus en 2013 et dont la nouvelle C4 semble avoir pris ses distances à travers des lignes plus saillantes, nécessaire à son concept novateur de berline teintée de SUV. Il n'en sera rien avec cette nouvelle grande berline de Citroën qui ne va pas s'amuser à bouleverser une catégorie de véhicules où l'innovation et la rupture n'ont pas de prise.

Avec cette nouvelle grande berline, Citroën proposera une nouvelle interprétation de la berline haut de gamme. Elle reprendra quelques traits de la nouvelle C4 notamment la nouvelle face avant que la C4 intronise en série et que le concept CXpérience avec initié en 2016. Le vitrage qui fait tout le tour de la voiture sera très fidèle au concept, rendra hommage à la Xm et permettra d'avoir l'illusion parfaite d'un toit flottant.





A l'arrière, peu d'informations circulent si ce n'est que les feux devraient reprendre la signature en V ou Y, là aussi, étrenné par la nouvelle C4 et qui seront appelés à se déployer sur l'ensemble de la gamme.

La future grande berline de la marque reposera sur la plateforme EMP2 dans sa version actuelle et non actualisée pour recevoir des motorisations électriques ce qui ne l'empêchera pas de recevoir des motorisations hybrides rechargeables comme le C5 Aircross Hybride mais elle pourrait aussi devenir la Citroën la plus puissante de l'histoire en reprenant la chaîne hybride mais dans sa définition poussée à 300 chevaux avec deux moteurs électriques dont un situé à l'arrière.

Technologie

Il est désormais acquis que cette future grande Citroën proposera une version améliorée des suspensions à doubles butées hydrauliques progressives qui seront couplées à une caméra qui lira la route pour les informer du meilleur réglage à adopter, ceci afin de maximiser le confort qui devrait être, sur cette grande berline, fidèle à la grande lignée qui ont précédé ce futur haut de gamme de Citroën.

Confort

Le confort sera le maître mot de la nouvelle C5 qui devrait proposer un intérieur des plus confortables de la production automobile. Il semblerait, en effet, que la nouvelle C5 propose une banquette arrière qui, en plus d'offrir à ses occupants un large espace leur permettant d'être à leur aise, devrait offrir un niveau de confort inégalé sur ce niveau de gamme.

Citroën redevient la marque du confort et du style avec une proposition différente de la production actuelle mais conforme aux standards attendus du segment. De l'innovation, un côté différent mais sans excès, Citroën aura-t-elle trouvé la martingale pour retrouver la voie du succès ? Réponse très prochainement avec l'accueil que la nouvelle C4 recevra et la présentation de la nouvelle C5 qui pourrait arriver assez tôt, rendez vous au premier trimestre 2021 ???

Une ligne digne de ses ancêtres



Citroën C4

Un dérivé à coffre

La nouvelle Citroën C4, à peine présentée, a déjà été imaginée en version break, cabriolet et coupé, autant de dérivés, si séduisants soient-ils, qui ne se retrouveront pas en série. Et si un break a bien été étudié, Citroën a abandonné l'idée, constatant que la clientèle se détourne des breaks pour les SUV, segment porteur en ce moment.

PROMETTEUR



La nouvelle C4 tricorps serait une option plus valorisante que la Citroën Elysée.



Un dérivé SUV que la C4 ne connaîtra pas contrairement aux informations ayant circulé puisque cet hypothétique C4 Aircross n'a, semble-t-il, jamais été étudié par Citroën. On peut le comprendre puisque ce C4 Aircross serait rentré en concurrence interne avec le futur C3 Aircross qui devrait grandir pour proposer un format similaire à ses concurrents Renault Captur et Peugeot 2008. Entre un C3 Aircross de 4m30 et un C5 Aircross de 4m50, un C4 Aircross n'aurait pas eu de sens. Peut-être qu'un C3 Aircross coupé ou un C5 Aircross coupé aurait un intérêt mais Citroën aura-t-il les moyens de développer ce genre de véhicule ? L'avenir le dira.

Unique dérivé

Le seul dérivé connu, à ce jour, de la nouvelle C4 est la berline à coffre qui sera vendue dans toutes les régions du monde à savoir la Chine, la Russie, l'Amérique Latine et le Moyen-Orient sans oublier l'Europe qui n'était pas prévu au programme. En effet, alors que certains pays européens sont friands des berlines à coffre notamment l'Espagne, l'Italie ou encore la Belgique, Citroën n'avait pas prévu de commercialiser la C4 à coffre en Europe mais, wwaafin de faire tourner l'usine de Madrid, la marque a décidé de la commercialiser et elle pourrait avoir fait un choix judicieux. En effet, avec une longueur avoisinant les 4m60, la nouvelle C4 à coffre proposerait une formule assez inédite sur le marché européen et viendrait

remplacer la C-Elysée que Citroën n'a jamais pu mettre en valeur, placée trop bas en gamme et ne proposant pas les standards requis. Avec cette nouvelle C4 à coffre, il n'en sera rien puisqu'elle reposera sur la même plateforme que la C4 à hayon mais également sur le même empattement à savoir 2m67. En effet, la C4 à hayon a été conçu sur la même base que la C4 à coffre ce qui lui permet d'offrir un gigantesque empattement et un espace intérieur généreux. Les différences entre les deux voitures porteront essentiellement sur le profil qui adoptera un nouveau dessin à compter des portes arrières qui seront donc communes aux deux dérivés de la C4.

Le style de cette nouvelle C4 à coffre qui pourrait entrer en concurrence avec les Toyota Corolla berline et Skoda Octavia (lesquelles mesurent 4m65 environ), serait, d'après les rumeurs, encore plus beau que celui de la berline à hayon et ferait preuve d'une belle prestance. Après un rapport entretenu avec la GS pour la C4 à hayon, serait-ce la Xantia qui a inspiré la C4 à coffre ?

Réponse dans quelques mois puisque le dérivé de la C4 connaît un retard de six mois par rapport au programme initial, une autre conséquence de la crise du coronavirus...



Ventes 1^{er} semestre Monde 2020

Le coronavirus impacte les ventes de Citroën

Comme toutes les marques automobiles, Citroën a souffert de l'arrêt de l'économie pour lutter contre le coronavirus ce qui a entraîné une baisse marquée des marchés automobiles mondiaux et notamment en Europe, région la plus importante pour Citroën.

Avec 303 101 unités vendues au premier semestre, les ventes de Citroën affichent un recul de 43,5 % par rapport à 2019, année de forte hausse pour la marque. 2020 avait pourtant bien commencé pour Citroën puisque la marque avait prévu, après une année 2019 sans réelle nouveauté, de lancer successivement plusieurs modèles avec une vraie offensive dans l'électrification avec six voitures prévues. Le premier trimestre a été riche en nouveautés avec la version hybride rechargeable du C5 Aircross, la C3 restylée et AMI, la nouvelle solution de mobilité de Citroën, ces trois produits arrivant en concession au deuxième trimestre pour permettre à Citroën de poursuivre sur sa lancée de 2019. Mais le confinement en a décidé autrement...

Marché Auto RUSSE

	2019	2020	%
Citroën	1 209	1 416	-14,62
Peugeot	2 043	1 572	-23,05
Opel	0	59	
PSA	3 459	2 781	-19,60
Marché	828 750	635 959	-23,26

Marché Auto BRÉSIL

	2019	2020	%
Citroën	13 451	6 893	-48,75
Peugeot	10 706	4 801	-55,16
PSA	24 157	11 694	-51,59
Marché	1 248 843	763 347	-38,88

Marché Auto CHINE

	2019	2020	%
Citroën	28 760	11 856	-58,78
Peugeot	34 867	11 400	-67,30
DS	918	153	-83,33
PSA	64 545	23 409	-63,73
Marché	10 000 245	7 695 940	-23,04

Marché Auto AFRIQUE DU SUD

	2019	2020	%
Citroën	0	132	-41,51
Peugeot	472	550	16,53
Opel	1 175	385	-67,23
PSA	1 647	1 043	-36,67
Marché	243 732	152 790	-37,31

Marché Auto ARGENTINE

	2019	2020	%
Citroën	8 130	4 755	-41,51
Peugeot	15 983	9 459	-40,82
DS	299	175	-41,47
PSA	24 412	14 389	-41,06
Marché	1 248 843	763 347	-38,88

Marché Auto AUSTRALIE

	2019	2020	%
Citroën	221	88	-60,18
Peugeot	1 048	955	-8,87
PSA	1 269	1 043	-17,81
Marché	554 466	441 815	-20,32

Marché Auto EUROPE

	2019	2020	%
Citroën	323 081	290 151	-39,10
Peugeot	476 116	190 728	-41,00
DS	22 111	18 884	-14,60
Opel	373 548	172 925	-53,70
PSA	-----	672 688	-43,70
Marché	-----	-----	-38,10

Marché Auto ROYAUME UNI

	2019	2020	%
Citroën	29 422	11 617	-60,52
Peugeot	44 344	21 450	-51,63
DS	1 831	918	-49,86
Opel	94 564	37 576	-60,26
PSA	-----	71 561	-57,95
Marché	-----	653 502	-48,51

Marché Auto BELGIQUE

	2019	2020	%
Citroën	15 470	11 340	-26,70
Peugeot	23 775	15 818	-33,47
DS	1 236	1 211	-2,02
Opel	19 330	10 521	-45,57
PSA	59 811	38 890	-34,98
Marché	310 488	216 605	-30,24

Marché Auto ALLEMAGNE

	2019	2020	%
Citroën	32 550	22 780	-30,00
Peugeot	38 197	23 718	-37,90
DS	1 477	1 350	-8,6
Opel	117 425	60 820	-48,2
PSA	189 649	108 668	-42,70
Marché	-----	-----	-34,50

Marché Auto FRANCE

	2019	2020	%
Citroën	127 103	73 768	-42,00
Peugeot	204 247	127 912	-37,40
DS	13 199	11 089	-16
Opel	40 651	20 163	-50,4
PSA	385 200	232 932	-39,50
Marché	-----	715 804	-38,60

Marché Auto ESPAGNE

	2019	2020	%
Citroën	39 133	19 018	-51,40
Peugeot	26 680	55 186	-51,65
DS	1 539	2 263	-31,99
Opel	42 482	14 829	-65,09
PSA	62 066	139 064	-55,37
Marché	692 443	339 853	-50,92

Marché Auto ITALIE

	2019	2020	%
Citroën	52 008	28 663	-44,89
Peugeot	62 715	36 154	-42,35
DS	2 045	2 152	5,23
Opel	60 109	24 749	-58,83
PSA	176 877	91 718	-48,15
Marché	-----	583 960	-46,09

Ainsi donc, ces nouveautés, qui rencontrent déjà le succès avec les 1000 commandes du C5 Aircross hybrides et les 800 unités pour AMI, vont arriver en concessions à partir du mois de Septembre ce qui laisse un dernier trimestre de bon augure pour la marque qui devrait lui permettre de combler, du moins en partie, le retard de ventes accumulé au premier semestre. Si les ventes sont en baisse, le carnet de commandes de la marque reste, lui, très bien orienté avec une hausse de 10 % par rapport au premier semestre 2019, semestre à succès pour Citroën dont les ventes étaient en hausse de plus de 10 %.



Dans le prochain numéro...

Après ce numéro très largement consacré à la nouvelle et si prometteuse C4, le prochain numéro du magazine sera tout autre.

En effet, après un deuxième trimestre marqué par le confinement, Citroën a été contraint de stopper les différents essais presse qu'elle souhaitait organiser, essai rendu impossible par la distanciation physique et la nécessité de désinfecter toutes les voitures des essais.



Ami

Aussi, Citroën compte se rattraper à compter de la rentrée puisque la marque va enchaîner les différents essais de ces récentes nouveautés dont, notamment, la petite AMI fin août.



C5 Aircross Hybride.

La marque va, très rapidement, enchaîner sur les essais de la variante hybride rechargeable du C5 Aircross dont le démarrage commercial semble prometteur, Citroën en ayant déjà vendu plus de 1 000 sans communication de masse excepté sur les réseaux sociaux.



Autre essai important : la **Citroën C3 restylée** dont l'arrivée dans les concessions a été retardé et qui sera d'actualité en Septembre. Ce sera l'occasion d'en faire un essai car, même si les motorisations ne changent pas, la berline polyvalente à succès de la marque intègre à sa gamme les projecteurs Led de série mais surtout les sièges Advanced Comfort qui devrait maximiser le confort, déjà remarquable, de la C3. Outre les essais presse de ces deux nouveautés que je vous ferai profiter sur le blog, j'aurai la chance de les avoir à l'essai pendant une semaine afin d'en prendre toute la mesure.

C3 restylée



Dans ce numéro spécial essai, je reviendrai sur le Berlingo XTR que j'essaie de nouveau cet été pour un road trip en Ardèche, ce sera l'occasion de se demander si le Berlingo peut être considéré comme le digne successeur des monospaces ?

Enfin, le prochain numéro dont la mise en ligne sera effective à compter du 25 Octobre 2020 pourrait aussi réserver un chapitre à la **surprise que Citroën nous prépare pour la fin d'année**. Cette surprise, pour laquelle très peu d'informations circulent, serait une exploration d'autre univers à l'image de ce que Citroën a pu faire avec AMI. La marque ayant annoncé un concept en commun avec le Groupe Accor et JCDcaux dont la présentation devait être faite au salon Vivatech en Juin mais le salon a été annulé, la marque a donc décalé la présentation de ce concept en fin d'année. Alors quelle sera la nouvelle révolution de Citroën ? Certains parlent de transport collectif d'un tout nouveau genre... **Pas de doute, Citroën n'a pas fini de nous surprendre.**

Rendez vous le 25 Octobre pour le cinquième numéro de Passionnement Citroën le Mag qui devrait vous réserver d'autres surprises...

