Être Citroëniste

Passionnément CITROËN



La Citroën SM fête ses 55 ans



Citroën Ami : un nouveau style, une nouvelle gamme

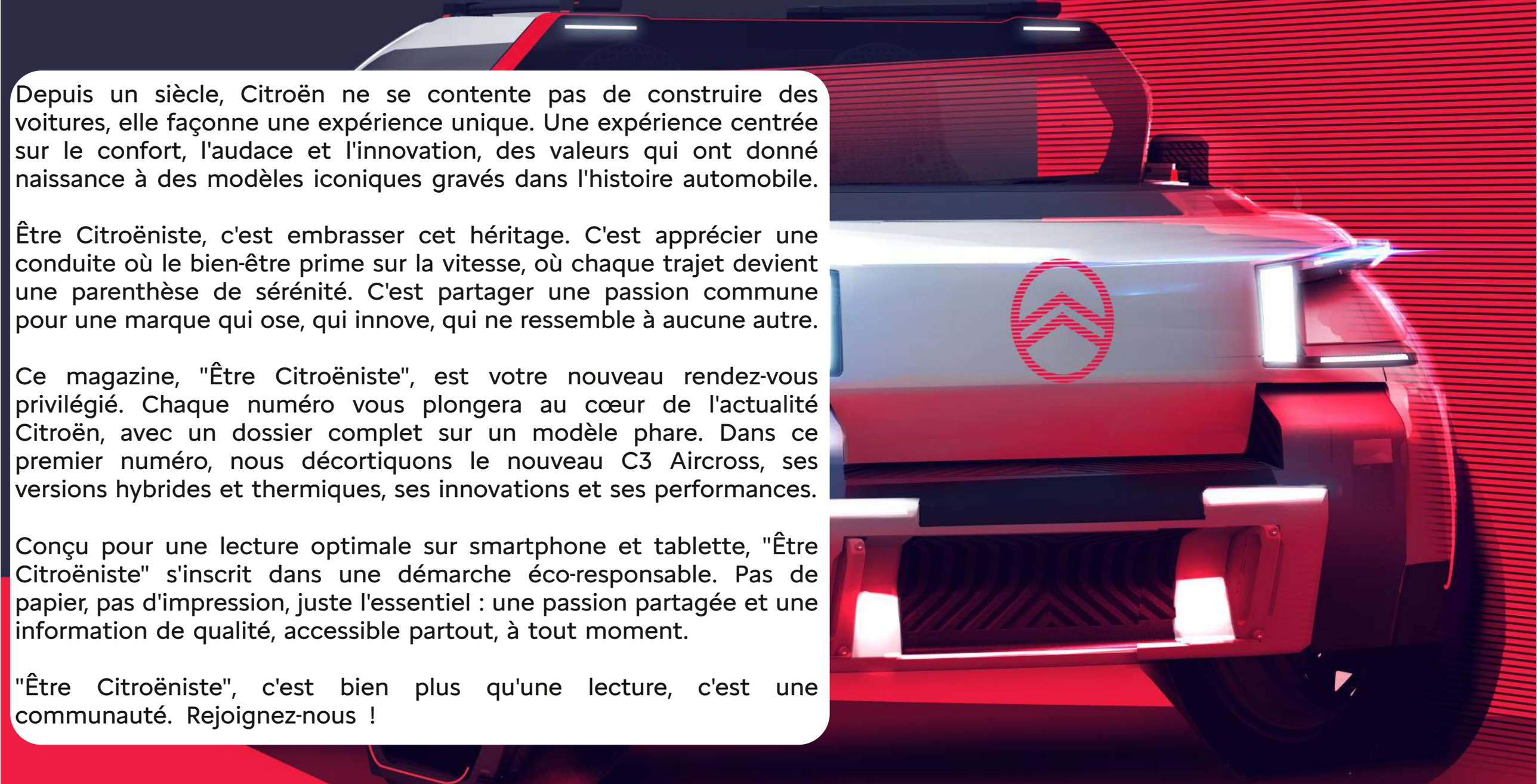
Nouveau Citroën C5 Aircross : Toutes les infos



Citroën C3 Aircross : l'essai des versions essence 1.2 turbo et Hybride 145

N°2

mai 2025



Depuis un siècle, Citroën ne se contente pas de construire des voitures, elle façonne une expérience unique. Une expérience centrée sur le confort, l'audace et l'innovation, des valeurs qui ont donné naissance à des modèles iconiques gravés dans l'histoire automobile.

Être Citroëniste, c'est embrasser cet héritage. C'est apprécier une conduite où le bien-être prime sur la vitesse, où chaque trajet devient une parenthèse de sérénité. C'est partager une passion commune pour une marque qui ose, qui innove, qui ne ressemble à aucune autre.

Ce magazine, "Être Citroëniste", est votre nouveau rendez-vous privilégié. Chaque numéro vous plongera au cœur de l'actualité Citroën, avec un dossier complet sur un modèle phare. Dans ce premier numéro, nous décortiquons le nouveau C3 Aircross, ses versions hybrides et thermiques, ses innovations et ses performances.

Conçu pour une lecture optimale sur smartphone et tablette, "Être Citroëniste" s'inscrit dans une démarche éco-responsable. Pas de papier, pas d'impression, juste l'essentiel : une passion partagée et une information de qualité, accessible partout, à tout moment.

"Être Citroëniste", c'est bien plus qu'une lecture, c'est une communauté. Rejoignez-nous !

SOMMAIRE



Actualités : un début 2025 en fanfarre pour la Citroën C3 — Page 4

Nouvelle Citroën Ami : Plus de style, plsu de fun, plus de personnalité — Page 7

Dossier spécial Citroën C3 Aircross
- Essai complet de la version hybride 145 — Page 19
- Essai de la version 1.2Turbo 100 — Page 37

Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire ! — Page 45

Retour sur les 55 ans de la Citroën SM — Page 68

Au prochain numéro — Page 73

Un début d'année en fanfare pour la nouvelle C3



Avec la nouvelle C3, Citroën incarnait son repositionnement comme marque accessible tout en tenant ses promesses de conserver un style plaisant, un confort de premier ordre et son audace légendaire. Après le succès continu de sa troisième génération, la marque partait donc d'une feuille blanche avec une quatrième génération qui est une proposition unique sur le segment des berlines polyvalentes. Malgré les ratés de son lancement, la nouvelle C3 semble bien partie pour s'inscrire dans les pas de sa prédécesseure voire même encore mieux.

Une performance remarquable en France

Dès le mois de janvier, la nouvelle Citroën C3 a frappé fort en devenant la première voiture vendue en France, une performance qui n'était pas arrivée depuis fort longtemps et qui montre que Citroën a eu raison de s'orienter sur le terrain des voitures accessibles, trop souvent laisser à Dacia qui a pu trôner seule.

Avec sa performance de janvier, la C3 a également prouvé que son look SUV et le nouveau langage de style de Citroën était approuvé par les consommateurs, bien contents de trouver une berline polyvalente spacieuse, confortable et accessible sans que cela ne

se voit, marquant ainsi un écart important avec la Sandero dont la recherche d'économie est particulièrement visible. Si la performance de janvier était exceptionnelle, la C3 a poursuivi sur sa lancée en février avec une deuxième place des ventes, ce qui est là aussi rare pour une Citroën, tout en prenant la tête des ventes de voitures électriques avec une ë-C3 qui répond aux besoins des consommateurs et qui devance la R5 sur ce mois de février en France et se situe deuxième sur les deux premiers mois.

La voie du succès en Italie

Le lancement de la quatrième génération de C3 en Italie revêtait une importance fondamentale pour Citroën puisque la précédente génération occupait les premières places des ventes régulièrement et représentait une grosse part des ventes de la marque. La responsabilité était donc forte sur les épaules de la nouvelle génération qui a su se montrer à la hauteur en réalisant des performances encore meilleures que la précédente C3.

Ainsi, sur le mois de janvier, la C3 a terminé en 4ème position des ventes et 2ème de son segment mais, surtout, elle était la voiture essence la plus vendue sur le marché italien, une performance qu'elle a réédité en février tout en étant, là aussi, la voiture électrique la plus vendue en Italie. Sur le mois de février, la nouvelle C3 a encore progressé d'un cran pour se classer en troisième position des ventes en Italie tout en restant deuxième de son segment derrière la Dacia Sandero mais l'écart avec cette dernière se réduit puisque moins de 120 unités les séparent sur le sol italien au mois de février

Une position qui se renforce en Europe…

Si la France et l'Italie sont les principaux marchés de la nouvelle C3, sa performance en Europe est également à souligner puisqu'elle a, systématiquement, fait mieux que sa devancière depuis le mois de novembre 2024, une performance qu'elle a renouvelée en janvier 2025 alors même que la précédente génération avait connu un mois de janvier 2024 record où ses ventes avaient augmenté de plus de 50%. Malgré cela, la nouvelle C3 progresse encore de 2% et se classe en sixième position des ventes en Europe et troisième de son segment devant les Renault Clio, Toyota Yaris mais derrière la Peugeot 208 et la Dacia Sandero.

…et un potentiel de croissance important

Ces bonnes performances pourraient suffire et, si elles venaient à se poursuivre, pourraient permettre à la C3 de commencer sa première année pleine sur une croissance forte mais le potentiel de croissance de cette nouvelle génération est encore très élevé compte tenu que toutes les versions ne sont pas encore disponibles à la livraison à commencer par la motorisation hybride qui arrivera d'ici le mois de mai.

Depuis l'année dernière, le marché automobile européen bascule dans les véhicules électrifiées avec une forte croissance des voitures hybrides simples à tel point qu'elles sont devenues la première motorisation vendue en Europe sur le dernier trimestre avec une part de marché dépassant les 40% quand les véhicules électriques purs stagnent à 18%. C'est donc un plébiscite que les motorisations hybrides connaissent et qui pourrait permettre à la C3 de progresser encore davantage dans le classement des ventes tant la version hybride engrenage des commandes, représentant parfois 50% des commandes totales de la C3. C'est dire donc que la marge de progression de la nouvelle C3 est encore importante tant en France que dans toute l'Europe ce qui pourrait lui permettre de se rapprocher encore davantage des toutes premières places et, pourquoi pas, devenir la voiture la plus vendue en Europe, ce qui serait réellement exceptionnelle pour Citroën, mais la C3 en a le potentiel.

En conclusion, la nouvelle C3 incarnait le nouveau positionnement de Citroën comme marque populaire montrant qu'être accessible peut également signifier avoir un style soigné et une personnalité propre tant à l'intérieur qu'à l'extérieur tout en proposant un niveau de confort unique sur le segment. Les clients ne se sont pas trompés et plébiscitent cette nouvelle C3 qui enchaîne les bonnes performances commerciales avec un potentiel de croissance encore élevé avec l'apparition prochaine de la motorisation hybride sans parler de la version électrique sous les 20 000€. S'inscrivant dans les mêmes pas, le nouveau C3 Aircross possède également les mêmes qualités que sa petite sœur, de quoi lui permettre de progresser dans le classement des SUV du segment B, là où la précédente génération était trop faible. Quoiqu'il en soit, avec le succès de la nouvelle C3, si le nouveau C3 Aircross est aussi bien accueilli, Citroën n'en sera que plus forte et devrait signer un vrai retour en France comme en Europe.





Nouvelle Citroën Ami 2025 : Plus de style, plus de fun, plus de personnalité

Nouvelle Citroën Ami 2025 : une nouvelle gamme



Depuis son apparition il y a cinq ans, l'Ami a provoqué l'étonnement, suscité la curiosité et s'est rapidement imposée comme un véritable phénomène de société. Loin d'être un simple quadricycle électrique, elle est devenue un objet de mobilité iconique, changeant le paysage urbain et péri-urbain dans 18 pays et séduisant déjà plus de 75 000 clients. Leader incontesté de la micromobilité en Europe, l'Ami a prouvé son audace et sa pertinence. Présentée sous son nouveau jour lors du Mondial de l'Auto de Paris 2024, la version 2025 de la petite puce aux Chevrons s'apprête à ouvrir ses commandes le 6 mai prochain. Et cette étape majeure s'accompagne de nouvelles qui devraient ravir les passionnés comme les nouveaux venus : une gamme revue et enrichie, un design qui gagne en caractère, et surtout, l'intégration permanente et attendue de l'Ami Buggy au sein du catalogue. L'Ami se renforce, se diversifie, et affiche clairement son intention de consolider son leadership face à une concurrence grandissante.

Un Design Affiné pour une personnalité renforcée

La Nouvelle Citroën Ami conserve évidemment son architecture unique et ses dimensions ultra-compactes (2,41 m de long, 7,20 m de diamètre de braquage) qui facilitent la vie en ville. Cependant, les designers de Citroën ont travaillé à lui conférer une nouvelle personnalité, plus affirmée, sans renier le côté jovial et décalé qui fait son charme. Le changement le plus notable réside dans sa face avant et arrière redessinées. Les projecteurs sont désormais positionnés plus haut, à la base du pare-brise, et cerclés d'un décor noir qui leur donne un regard plus expressif et un certain air de maturité. Ces deux feux sont connectés par une nouvelle "gélule" en relief, accueillant en son centre le nouveau logo de la marque dans la teinte Rouge André – un détail subtil mais important de la nouvelle identité Citroën. Cette "gélule" dessine une forme qui évoque un sourire large, renforçant le caractère bienveillant et sympathique de l'Ami.

La partie basse des boucliers perd sa rondeur initiale pour adopter des lignes plus tendues, des arêtes plus marquées et des surfaces verticales. Ces éléments dessinent des "bumpers" latéraux et, devant les roues, des formes cubiques qui ne sont pas sans rappeler des pièces de jeu de construction. Ce choix stylistique renforce la perception de la largeur et de l'assise de l'Ami sur la route, tout en ajoutant une touche ludique qui plaît aux jeunes générations et souligne le côté "objet" de mobilité. Ces butoirs aux quatre coins rappellent aussi la fonction protectrice de l'Ami dans l'environnement urbain.

Ces évolutions sont reprises à l'arrière, fidèles au principe de symétrie fondamentale de l'Ami – un parti pris dès la conception pour optimiser les coûts et la production, rendant avant et arrière, portes, boucliers, ailes, etc., interchangeables. Sur les flancs, un clin d'œil appuyé à l'histoire de la marque : des stries moulées dans les ailes avant droite et arrière gauche évoquent les tôles ondulées de la mythique 2CV née en 1948. Un parallèle pertinent, tant l'Ami partage avec la Deuche une philosophie de simplicité, de robustesse perçue et d'accessibilité au plus grand nombre. Enfin, la palette de couleurs évolue avec la généralisation de la teinte Night Sepia, un brun-gris chaleureux et contemporain.


ami
100% electric


BRILLANTIS


ami

Des tarifs similaires à la précédente

Au-delà de son design renouvelé, l'Ami version 2025 structure et enrichit sa gamme pour s'adapter encore mieux aux divers besoins. Bien sûr, la version de base reste la porte d'entrée vers cette mobilité électrique douce et abordable (autonomie de 75 km, recharge en 4h sur prise standard 220V, vitesse max 45 km/h, accessible sans permis dès 14 ans dans certains pays).

La grande nouveauté en termes de personnalisation réside dans les trois nouveaux "Packs Couleur" : Spicy (rouge), Icy (blanc) et Minty (vert). Ces packs, conçus pour être commandés en ligne ou en concession et livrés avec le véhicule, sont destinés à être installés par le client lui-même, renforçant le côté ludique et l'appropriation de son véhicule. Chaque pack inclut une série d'éléments de design extérieur et intérieur, ainsi qu'une dotation technologique :

Design Extérieur : 4 enjoliveurs de roues reprenant le motif contemporain de damier de carrés à coins ronds, un jeu de stickers spécifiques à apposer sur la capsule de bas de porte et la vitre de custode arrière – des motifs que l'on retrouve aussi sur les enjoliveurs, unifiant le style.

Confort Intérieur : 3 boîtes de rangement colorées pour la planche de bord, un crochet à sac côté passager, 2 tapis de sol colorés, 2 filets de porte colorés, un filet de séparation central. Des éléments simples mais pratiques qui améliorent l'ergonomie et l'organisation de l'espace.

Info-Divertissement Connecté : Un support pour smartphone pour utiliser son téléphone comme écran central, le My Connect Box permettant de lier le véhicule à l'application My Citroën (accès aux infos de charge, kilométrage, etc.) et, via l'application My Ami Play, de centraliser navigation, radio, musique, téléphone, le tout pilotable via un bouton dédié au volant : le "Citroën switch".
Ces packs, en plus des versions dédiées comme le pack Cargo pour les professionnels (optimisant l'espace passager en volume de chargement) ou l'ingénieux Ami for All (adaptation pour les personnes à mobilité réduite), montrent la polyvalence de la plateforme Ami. Une polyvalence qui trouve aujourd'hui sa plus belle expression dans l'intégration d'une version particulièrement attendue...



Ami Buggy devient permanent

C'était un rêve pour beaucoup, une attente palpable depuis la présentation du concept, concrétisée par des éditions limitées qui s'arrachaient en quelques minutes. Désormais, l'Ami Buggy n'est plus un objet de collection éphémère, mais bien une version à part entière, intégrant de manière permanente la gamme de la Nouvelle Ami. L'esprit d'aventurier, de baroudeur ludique et ouvert sur le monde devient accessible au plus grand nombre.

L'Ami Buggy se distingue radicalement par son architecture unique, pensée pour le loisir et le contact avec la nature. Ici, pas de portes classiques, mais des arceaux métalliques noirs montés sur charnières, accentuant la sensation de liberté et d'ouverture. (Des bâches de porte zippées sont toutefois disponibles en accessoire pour ceux qui souhaitent se protéger des intempéries). Le toit rigide cède sa place à une capote en toile, très facile à manipuler, pour profiter pleinement de la conduite "cheveux au vent".

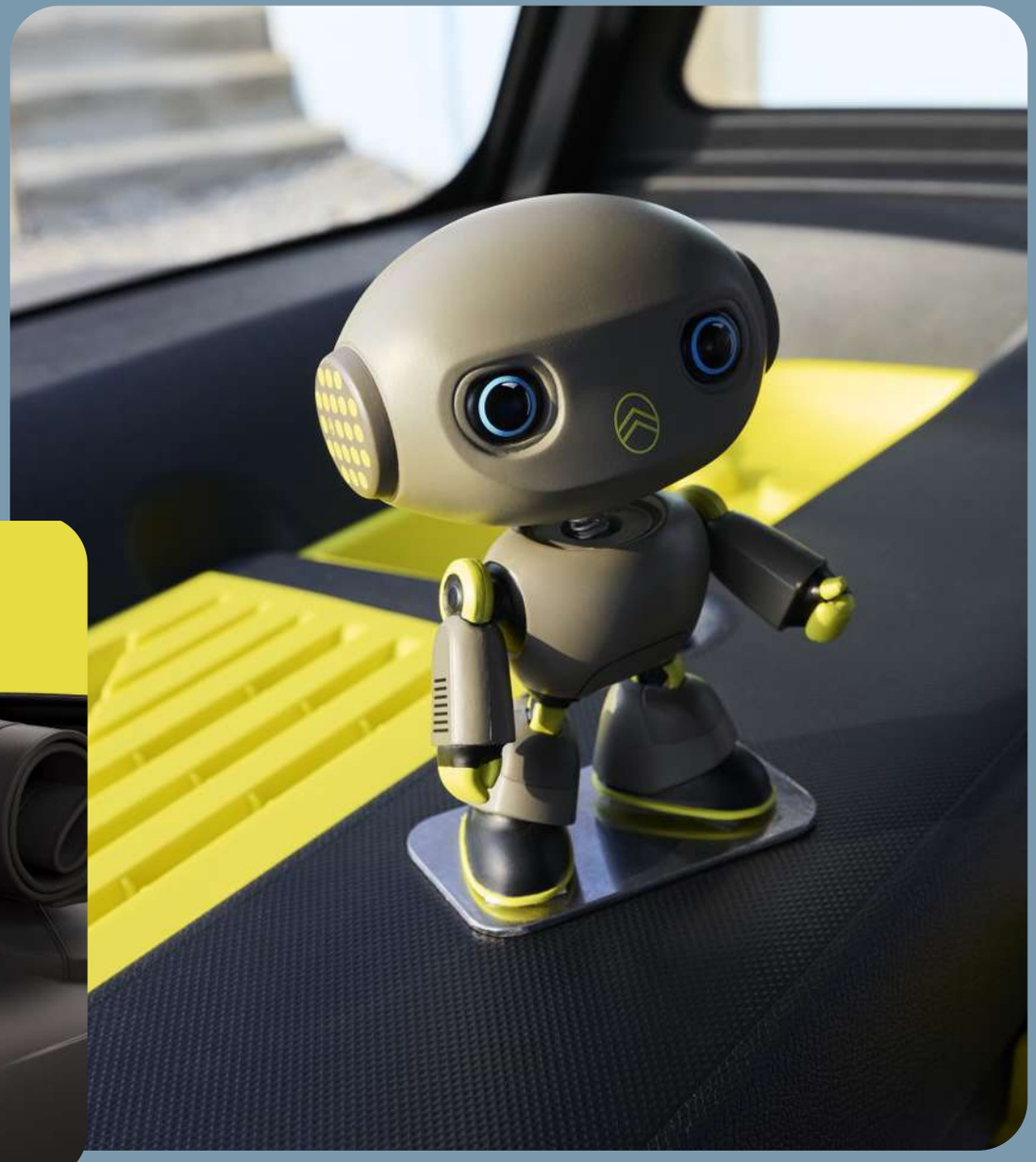
Mais l'esprit Buggy ne s'arrête pas là. Un becquet arrière noir apporte une touche de sportivité inattendue. Les jantes en acier de 14 pouces se parent d'une finition dorée spécifique, complétées par un centre de roue noir orné du chevron. Le logo Citroën à l'avant adopte quant à lui une teinte jaune unique à cette version. À l'intérieur, on retrouve la dotation des packs couleurs (rangements, tapis, filets, support smartphone, My Connect Box/My Ami Play), le tout dans une ambiance qui invite à l'évasion.

Et pour pousser l'esprit décalé à son paroxysme, la version la plus vitaminée, l'Ami Buggy Palmeira, ajoute un pack couleur jaune très acidulé et, détail absolument craquant pour les passionnés de la marque et de ses objets de collection, inclut Andy ! Ce petit robot figurine, véritable mascotte, s'installe sur le tableau de bord et dandine de la tête au rythme des chemins, ajoutant une dose supplémentaire de bonne humeur à chaque trajet. L'Ami Buggy, dans ses deux déclinaisons, se positionne comme l'incarnation de la mobilité plaisir, de l'évasion facile et spontanée.




ami


Buggy






VM-
080-VY

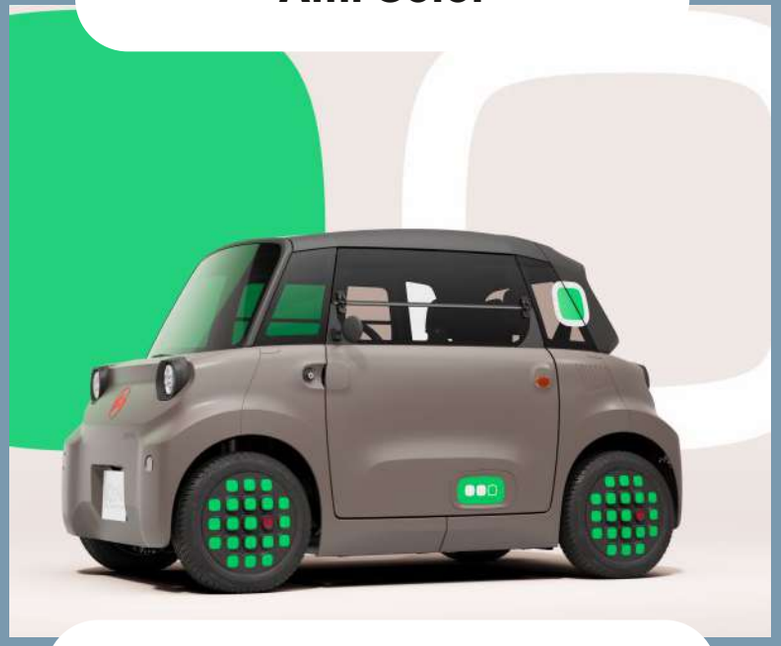
Nouvelle Citroën Ami 2025 : une nouvelle gamme

Ami ami



7 990 €

Ami Color



8 390 €

Ami Buggy



9 590 €

C3 AIRCROSS



Succédant au C3 Picasso en 2017, le C3 Aircross entraîne Citroën sur le segment des SUV en plein essor. Après plus de 700 000 unités vendues en sept ans, la marque présente une nouvelle génération qui rompt avec son précédessuer tout en gardant la spécificité qui fait des SUV de la marque des dignes descendants des monospaces : une habitabilité hors norme.

Citroën C3 Aircross Hybride 145 : L'essai complet



Quelques mois après la nouvelle C3, Citroën a présenté le nouveau C3 Aircross qui vient renouveler totalement l'offre de la marque sur le segment B, le plus important en Europe. Aux côtés de sa petite sœur avec qui il partage de nombreux éléments, le C3 Aircross assoit le repositionnement de Citroën comme marque accessible lui permettant de venir directement sur les terres du Dacia Duster ainsi que des marques chinoises dont MG avec le ZS. Cette deuxième génération de C3 Aircross fait également une contre proposition sur le segment des SUV urbains misant sur le côté baroudeur et un aspect très volumique. Alors que vaut cette nouvelle génération ? Réponse avec cet essai complet.



UN SUV BAROUDEUR ET SOIGNÉ

Des formes généreuses, volumiques, un aspect baroudeur assumé et très travaillé

La découverte du nouveau C3 Aircross est déconcertante au premier abord tant il paraît différent des autres SUV urbains notamment quand on le compare avec un Peugeot 2008 ou un Ford Puma, nous n'avons pas l'impression d'avoir deux véhicules de même catégorie.

S'étirant sur près de 4m40, le nouveau C3 Aircross repose sur la plateforme STLA Smart adoptée par la C3 et qui doit beaucoup à la plateforme CMP utilisée sur la C4. Ainsi, on retrouve un empattement identique entre le C3 Aircross et sa grande soeur, 2m67, ainsi que des tailles de roues similaires à 69 cm, la C4 portant les jantes à 18 pouces tandis que le C3 Aircross reste à 17 pouces au bénéfice d'une hauteur de flanc de pneu plus importante, gage d'un meilleur confort. Ce qui différencie le C3 Aircross de ses congénères du segment B, c'est principalement son pavillon très horizontal qui s'achève sur un hayon très vertical et qui lui donne un aspect très volumique avec, vous le verrez, d'immenses bénéfices pour l'habitabilité notamment à l'arrière.

Partageant les projecteurs, le capot ainsi que le pare-brise et les portes avant, on aurait pu craindre que le C3 Aircross soit très proche de sa petite soeur mais Citroën a bien travaillé et les deux modèles ont une personnalité qui leur est propre, affirmée et baroudeur sur cette deuxième génération. Ainsi, les ailes généreuses et le bouclier plus massif doté d'un ski de protection plus étoffé donne un style bien différencié au SUV urbain de la marque, assez plaisant à regarder même s'il peut apparaître comme massif de par son aspect volumique.

Toujours est-il que Citroën a conservé les nombreux détails sur les parties noires de la carrosserie tels que les passages de roues ou les bandeaux entre les projecteurs et les feux qui sont tous striés des chevrons et qui permettent au C3 Aircross d'afficher un look soigné malgré ses tarifs hyper accessibles, une belle prouesse de la part de Citroën qui propose ici un SUV urbain valorisant notamment sur cette version Max qui propose le toit biton en série.


AIRCROSS
GZ-205-ZY




GZ-205-ZY











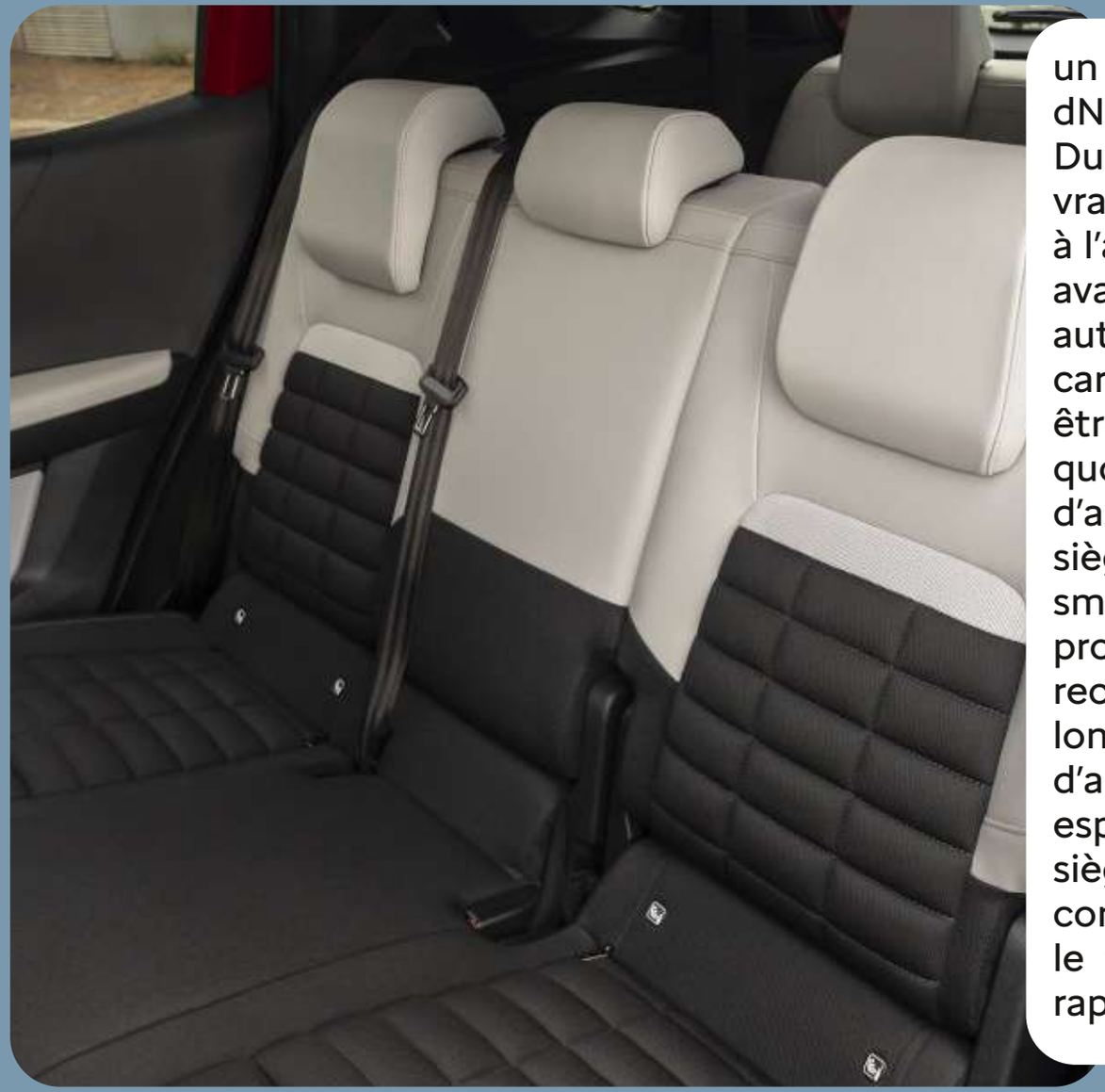
Un soin du détail unique à ce niveau de prix sur le marché avec l'ensemble des parties noires de la carrosserie qui sont spéciquement traitées. Citroën aime beaucoup joué avec son logo c'est pourquoi on le retrouve sur les boucliers, élargisseurs d'ailes ou sur le bandeau relliant les projecteurs/ feux. Notez également les Color Clips verticaux.

Citroën C3 Aircross Hybride 145 : Le style intérieur



Une fois n'est pas coutume, commençons la découverte de l'habitacle par le coffre avec un hayon bien large qui permet de dégager une belle ouverture. Petit reproche : un seuil de chargement un peu haut mais un beau volume de 460 litres, soit 30 litres de plus que le Dacia Duster en motorisation hybride. Le coffre se montre bien carré avec un plancher qui permet d'avoir un coffre situé au niveau du seuil, plancher qui peut être ôté et rangé au fond du coffre laissant alors une marche qui peut être gênante lors du port de charges lourdes. Une fois la banquette ⅓-⅔ rabattue, le volume de coffre atteint les 1 600 litres de quoi être capable d'engloutir tout le nécessaire pour couvrir les besoins de chacun des membres de la famille.

Les très larges portes arrière du C3 Aircross dégagent un bel accès aux places arrière où l'on remarque la qualité principale de ce C3 Aircross : l'espace aux genoux. La marque annonce

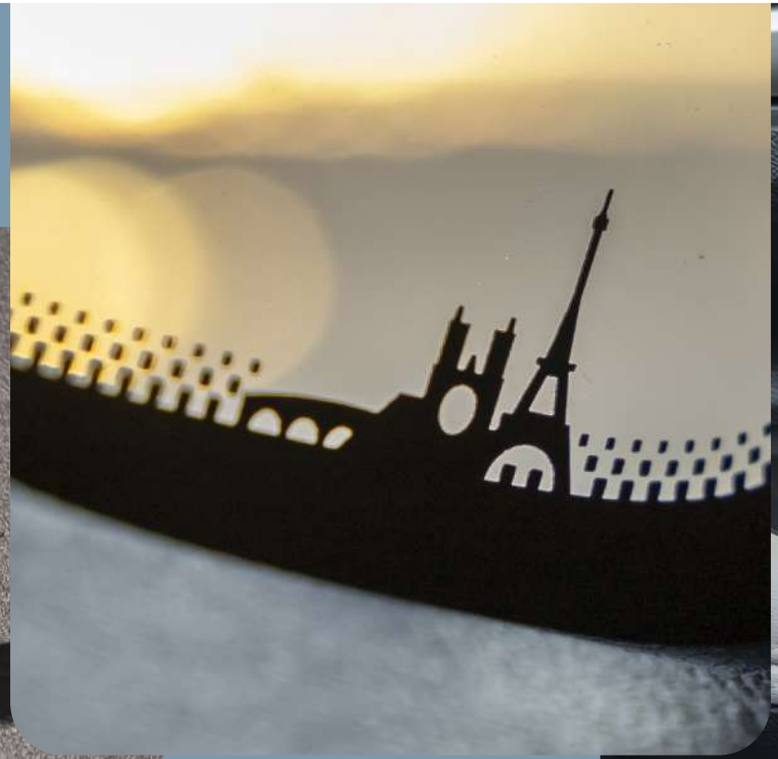


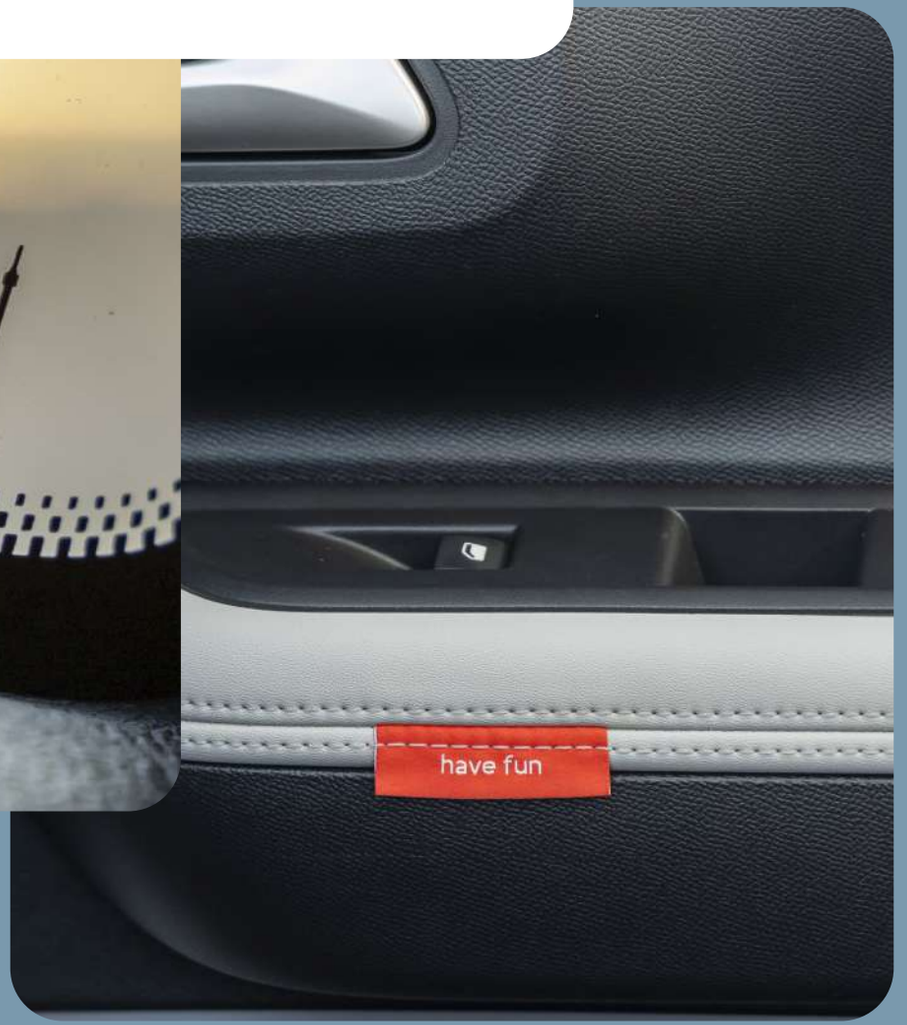
un record pour la catégorie avec un espace aux gennoux supérieur dNe 8cm à la moyenne de la catégorie et 5cm au-dessus du Dacia Duster qui fait du C3 Aircross le champion de l'habitabilité. Et c'est vrai que de la place, il y en a à revendre puisque je suis parfaitement à l'aise, avec quasiment les jambes allongées à l'arrière, pour un siège avant réglé à la taille, 1m75. Mon fils a déclaré n'avoir jamais eu autant d'espace à l'arrière tandis que ma fille de 10 ans avait carrément les jambes allongées, le C3 Aircross se montre bien ici être un vrai SUV familial qui donnera à chacun des occupants de quoi être parfaitement à l'aise. Ce beau volume s'accompagne d'aspects pratiques tels que les classiques aumônièrnes au dos des sièges ainsi que deux petits espaces pounr placer les indispensables smartphones sur le haut des dossiers. Entre les deux sièges, Citroën propose deux prises USB C ainsi qu'une prise 12 volts permettant de recharger les différents supports pour occuper les enfants lors des longs séjours. Deux bémols dans ce beau tableau : il n'y a pas d'accoudoir aux places arrière ni de trappe à skis tandis que le vaste espace aux genoux aurait permis l'installation de tablette au dos des sièges qui aurait permis aux passagers arrière de s'occuper dans des conditions réellement optimales. Cependant, il faut garder à l'esprit le tarif particulièrement compétitif du C3 Aircross et mettre en rapport avec une absence d'accoudoirs et de tablettes sur les

A l'intérieur, le Citroën C3 Aircross reprend les éléents de la nouvelle C3 dont la planche de bord qui se différencie toutefois par certaines exclusivités dont l'éclairage d'ambiance, ludique et originale.
Les nombreux détails cachés montrent également le soin que Citroën a mis à l'intérieur de son SUV accessible.









Citroën C3 Aircross Hybride 145 : Le style extérieur

Renault Symbioz et Peugeot 2008 entre autre, ses principales concurrents

Aux places avant, Citroën récupère la planche de bord de la C3 pour cette seconde génération de C3 Aircross, on retrouve donc une belle planche de bord très horizontale et qui n'empiète pas sur l'espace habitable avant avec une partie haute, très technique où l'on retrouve le fameux combiné à visée tête haute, et en partie basse, beaucoup de douceur et de chaleur avec le tissu 3D qui recouvre toute la largeur de la planche de bord. Seule différence sur ce C3 Aircross comparé à la C3 : des jolies lumières d'ambiance situées aux extrémités de la planche de bord qui, étonnement, n'ont jamais été mises en avant par la marque.

Ce que je remarque surtout c'est la visibilité vers l'avant qui est vraiment remarquable sur ce C3 Aircross dû à un pare-brise assez haut et une planche de bord très horizontale qui dégage une très belle visibilité que l'on retrouve également sur les côtes avant. Par contre, le design des vitres de custode qui entourent le hayon laissent de gros angles morts qui peuvent gêner la vue lors des manœuvres mais la caméra de recul compense cela. L'autre gros atout de cet intérieur est sa luminosité, on est dans un intérieur clair, très lumineux qui se montre très chaleureux, bien loin de l'ambiance sombre de certains de ses concurrents.

En conclusion, Citroën propose avec ce C3 Aircross un vrai SUV à la personnalité affirmée de baroudeur mais qui, pour autant, n'en oublie pas d'offrir un espace intérieur clair, lumineux et très spacieux offrant de l'aise et du confort à chacun des occupants ainsi qu'une bonne visibilité pour le conducteur. Même si tout n'est pas parfait avec des matériaux durs partout et assez basiques, la qualité de finition est bonne puisque l'ensemble est bien assemblé et ne montre aucun bruit parasite. Enfin, pour maximiser l'aspect accueillant et pratique ainsi que profiter du généreux espace, Citroën aurait pu équipé le C3 Aircross d'accoudoir et/ou de trappe à skis la banquette arrière et installé des tablettes aux dos des sièges mais la marque compense ses manques par un tarif hyper bien placé et par une absence d'équipements similaires dans la concurrence.



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

SUR LA ROUTE



Citroën C3 Aircross Hybride 145 : Sur la route

Reprenant la planche de bord de la C3, le nouveau C3 Aircross partage avec sa petite sœur la même facilité de prise en main et de conduite. C'est vraiment plaisant de monter dans une voiture et que tout soit simple à comprendre, à utiliser. Citroën travaille depuis de nombreuses années sur la réduction de la charge mentale et ses efforts paient puisque l'essentiel est sous les yeux lors de la conduite, l'écran propose peu de menus et sous-menus, les commandes de climatisation sont physiques, tout est simple, basique et facile...essentiel somme toute.

Cette version est équipée de la motorisation hybride de 136 chevaux qui devrait représenter le plus gros des ventes et, il faut dire, elle est parfaitement adaptée au C3 Aircross. Suffisamment puissante pour rouler aux allures réglementaires ou pour les dépassements, elle permet au C3 Aircross d'offrir une douceur de conduite particulièrement plaisante et se montre parfaitement adapté au niveau de confort procuré par le dernier SUV urbain de la marque. Le passage entre les moteurs thermiques et électriques est imperceptible, si ce n'est le bruit du moteur lorsqu'il se met en action. J'aurai pu croire qu'avec 28 chevaux sous le capot, le moteur électrique aurait eu des difficultés à mouvoir ce C3 Aircross mais l'ensemble fait merveille avec de fréquentes capacités à rouler plusieurs centaines de mètres en mode 100% électrique jusqu'à 2 kilomètres d'une traite à 70 km/h. En fait, le moteur électrique prend le relais du moteur thermique dès la vitesse règlementaire atteinte, entre 30 et 70, et lorsque l'appui sur la pédale d'accélérateur est constante ou faible et, forcément, cela se produit fréquemment en ville si bien que la consommation fait des merveilles. Ainsi, sur un parcours d'essai témoin de 95 km alternant autoroute, nationale/départementale et ville, je suis arrivé à une moyenne de 5,1l dont 6,1 sur autoroute, 4,4 sur nationale et 4,0 en ville, tombant même à 2,9 à certains endroits, une consommation que je n'avais jamais atteint avec quelconque voiture.

La motorisation hybride s'est encore améliorée par rapport au C5 Aircross essayé précédemment et offre une plus grande douceur de conduite avec davantage de roulages en 100% électrique alors même que les températures n'étaient pas optimales. Elle offre une grande douceur de conduite avec une transition imperceptible entre les deux moteurs électriques et permet donc de faire des miracles en consommation mais, surtout, elle est parfaitement adaptée au niveau de confort du C3 Aircross. Car le dernier SUV urbain de la marque frappe fort avec un confort excellent, équivalent à celui de la C4 alors

même qu'il est plus haut. C'est, avec l'habitabilité, le principal atout de ce C3 Aircross ! Autant j'avais pu trouver la nouvelle C3 trop ferme à mon goût, autant le C3 Aircross m'a bluffé avec le moelleux que j'apprécie tant et qui est digne des plus grandes Citroën. Dans toutes les configurations, le C3 Aircross filtre la route, gomme les défauts, on a vraiment l'impression d'être sur un tapis volant avec des saignées mieux maîtrisées encore que sur la C4, grâce aux flancs généreux des pneus. Cependant, et étonnement, lorsqu'on franchit des trous ou des grosses saignées sur la route, alors le C3 Aircross peut les faire remonter assez sèchement. Mais, sans nul doute, le dernier né de la marque est le SUV le plus confortable de son segment, si ce n'est le SUV le plus confortable tout court. Les doubles butées hydrauliques offrent un haut niveau de confort mais une parfaite stabilité au C3 Aircross lorsque la route est défoncée ou lors de manoeuvres intempestives, il m'est arrivé de prendre un virage serré à allure soutenu et, si le C3 Aircross a sous-viré, il n'a pas bronché et n'a pas bougé, comme s'il était bloqué sur des rails.



Citroën C3 Aircross Hybride 145 : Sur la route



Pour ce qui est des manœuvres en ville, le C3 Aircross se montre, là aussi, docile avec un rayon de braquage court qui permet de trouver une place facilement ainsi qu'une direction assistée très douce même si l'assistance électrique n'a pas le rendu d'une assistance hydraulique.

Enfin, notons aussi que le C3 Aircross peut se montrer bruyant dès 110 km/h sur autoroute avec des perturbations au niveau des rétroviseurs qui s'intensifient à mesure que la vitesse augmente tout en restant parfaitement soutenable à 120 km/h.

Le bilan de la conduite de ce C3 Aircross est donc extrêmement positif avec une motorisation suffisamment puissante pour s'insérer dans le trafic et attendre les vitesses réglementaires sans craintes et ce quel que soit l'état de charge du véhicule. Surtout, elle se montre particulièrement économe avec de nombreux roulages électriques permettant de rouler des centaines de mètres voire plusieurs kilomètres en 100% électriques assurant ainsi des consommations maîtrisées. Doux à conduire, le C3 Aircross est un régal en termes de confort avec un niveau similaire à celui proposé par la C4, c'est assez bluffant pour un véhicule aussi accessible. Le seul reproche sera un niveau de bruit un peu élevé notamment sur autoroute dès 110km/h mais, globalement, ce nouveau C3 Aircross est une excellente proposition avec une promesse de confort optimal.

En conclusion, la mission de ce nouveau C3 Aircross n'était pas facile à remplir, lui qui vient chasser sur les terres d'un Dacia Duster, seul en son royaume depuis quelques années. Cependant, le nouveau SUV urbain de Citroën remplit sa mission avec succès montrant de réelles qualités de confort, d'habitabilité et luminosité-visibilité qui procure un vrai plaisir de voyager à son bord. Naturellement, tout n'est pas parfait et le C3 Aircross a ses défauts à commencer par sa clé rétractable qui nous fait revenir des années en arrière, c'est dommage pour un véhicule qui, en aucun cas, ne fait subir ses tarifs accessibles. De même, il peut se montrer bruyant sur autoroute au-delà de 110 km/h tout en offrant une assistance de direction, certes douce, mais qui fait trop ressentir l'assistance électrique. Quoiqu'il en soit, Citroën fait fort avec ce C3 Aircross hybride pétrie de qualités qu'elle a le bon sens de facturer raisonnablement, à partir de 25 500e en finition Plus et 27 600€ en finition supérieure Max, soit 1 000€ moins cher que le Dacia Duster équivalent. Pour une fois qu'une marque baisse drastiquement les prix entre deux générations de modèles sans compromis, ça mérite de la reconnaissance et beaucoup de succès.



[Essai complet] Citroën C3 Aircross 2024 Hybride 136

A vivre

Style extérieur : ★★★★☆
Style intérieur : ★★★★☆
Habitabilité : ★★★★★
Modularité : ★★★★☆
Praticité : ★★★½☆
Finition : ★★★★☆
Matériaux : ★★★½☆
IHM : ★★★★☆

A conduire

Confort : ★★★★½
Tenue de route : ★★★★☆
Maniabilité : ★★★★☆
Facilité d'usage : ★★★★☆
Consommation : ★★★★☆
Performances : ★★★½☆
Insonorisation : ★★★☆☆

Finances

Prix d'achat : ★★★★½
Équipements : ★★★½☆
Options : ★★☆☆☆
Bonus/Malus : ★★☆☆☆
Autonomie : ★★★★☆

SCORE : 77/100

Avec un très bon score de 77/100, le Citroën C3 Aircross se révèle extrêmement compétitifs grâce notamment à son confort et son habitabilité qui sont réellements ses deux points forts auxquels il faut ajouter la luminosité de son habitacle et sa visibilité. Bien entendu, tout n'est pas parfait et le C3 Aircross souffre de bruits aérodynamiques élevés particulièrement sur autoroute mais il pêche également en termes d'équipements, non pas qu'il soit mal équipé, loin de là, mais pêche par quelques manques dont les rétros dégivrants ou un accoudoir ainsi que des tablettes pour l'espace arrièrequi l'aurait rendu encore plus pratique. Cependant, ses prix, agressifs, l'excusent d'autant que la concurrence ne fait pas mieux.




Citroën
lifestyle
BOUTIQUE
CITROËN LIFESTYLE
Découvrez tous les produits dérivés
Citroën et profitez de 10% de remise
avec le code exclusif :
PASSION10
PROFITER DE L'OFFRE

[Essai] Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo 100 : une belle surprise



[Essai] Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo 100 : une belle surprise

Après l'essai de la version hybride 136 qui devrait représenter le gros des ventes du nouveau C3 Aircross, voici l'essai de la version d'entrée de gamme dotée du moteur 1,2 Turbo 100, seule version disponible avec une boîte manuelle dans la gamme du nouveau SUV urbain de Citroën. De même, contrairement à son cousin allemand l'Opel Frontera, le C3 Aircross est le seul à disposer d'un moteur thermique pur en entrée de gamme, ceci afin de tirer les prix vers le bas lui permettant de concurrencer directement le Dacia Duster, star des SUV accessibles. Alors que vaut cette version exclusive à Citroën ? Réponse dans cet essai.

Une finition Plus convaincante

Avec le moteur 1.2 Turbo 100, le nouveau C3 Aircross n'est disponible qu'avec les deux premiers niveaux de finitions You et Plus, la finition haut de gamme Max étant indisponible avec ce moteur. C'est donc l'occasion de découvrir la finition intermédiaire Plus, dorénavant clairement identifiée comme une finition à part entière, et d'être assez surpris par ce que propose cette finition cœur de gamme qui se montre convaincante.

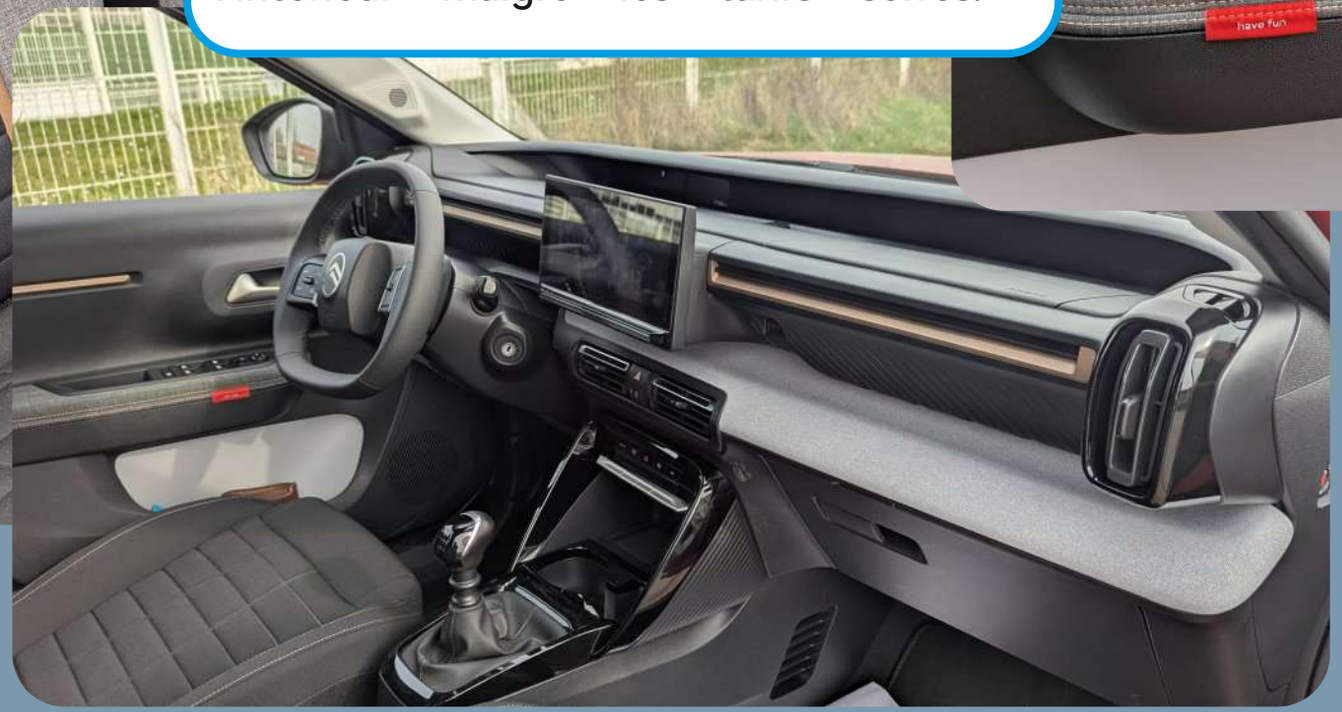
Premièrement, au niveau du style, ce C3 Aircross en finition Plus dit au revoir au tissu 3D qui recouvre la planche de bord ainsi qu'au revêtement en TEP blanc des sièges, lesquels sont remplacés par du simple tissu gris mais dont l'effet est assez plaisant et permet au dernier né de la marque de bénéficier d'un intérieur clair et lumineux, une des grande qualité de ce nouveau C3 Aircross. La perte de l'effet 3D sur le bandeau de planche de bord n'est pas regrettable et le simple tissu gris qui le remplace fait bien son effet et permet d'offrir du cachet à l'habitacle de cette version particulièrement compétitive en termes de prix.

De même, cette finition Plus permet d'avoir accès à l'écran multimédia de 10 pouces qui ne propose pas la navigation mais permet de l'avoir via Android Auto ou Apple CarPlay sans fils, ce n'est donc absolument pas un manque d'autant que la navigation par Google Maps se montre toujours supérieure à celle native de Stellantis. Finalement, à l'exception de la recharge par induction du Smartphone, cette finition Plus se montre très bien équipée, si bien d'ailleurs qu'on est en droit de se demander à quoi bon passer à la finition supérieure Max, sur les autres motorisations puisque cette dernière est, je le rappelle, indisponible sur cette motorisation 1.2 Turbo 100.

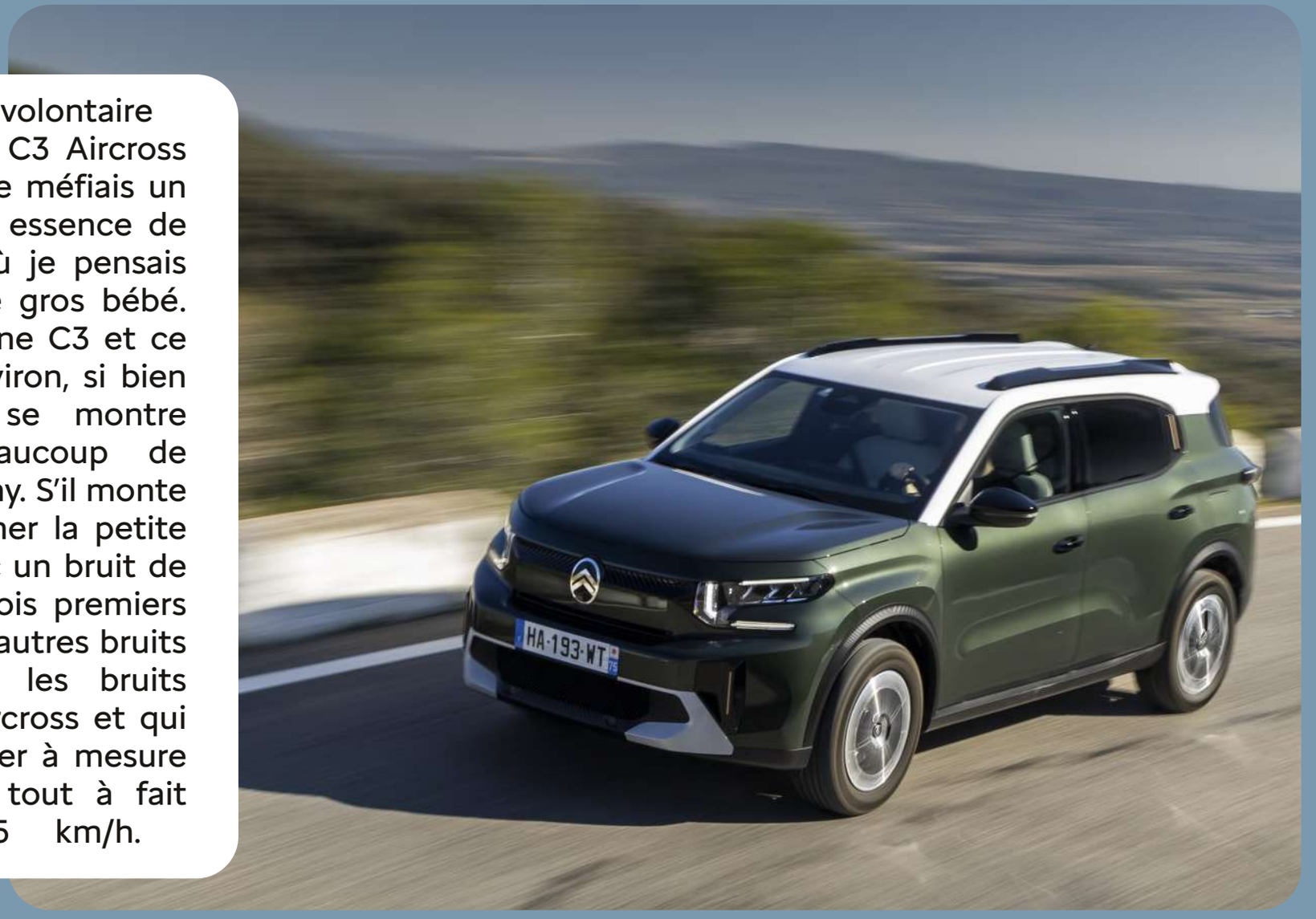


La finition Plus, coeur de gamme du Citroën C3 Aircross, se montre bien équipée mais, surtout, en donne beaucoup avec des sièges Advanced Comfort en tissu gris, que l'on retrouve sur les contre-portes et la panche de bord, contibuant à donner une ambiance chaleureuse à l'intérieur malgré les tarifs serrés.





[Essai] Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo 100 : une belle surprise



Un moteur dynamique et volontaire

Pour être honnête, au vu de la carrure du C3 Aircross bien plus volumique que la petite C3, je me méfiais un peu de prendre le volant de cette version essence de 100 chevaux seulement dans la mesure où je pensais qu'il serait bien en peine pour mouvoir ce gros bébé. Pour autant, la différence de poids entre une C3 et ce C3 Aircross n'est pas énorme, 130 kilos environ, si bien que le petit moteur 1.2 Turbo 100 se montre parfaitement à son aise, offrant beaucoup de dynamisme, de volonté en étant assez punchy. S'il monte volontairement dans les tours pour emmener la petite famille, il sait aussi se montrer bruyant avec un bruit de trois cylindres assez désagréable sur les trois premiers rapports, cela s'atténue ensuite mais c'est d'autres bruits qui prennent le relais, en l'occurrence les bruits aérodynamique, très présents sur ce C3 Aircross et qui se manifestent dès 110 km/h pour s'amplifier à mesure que la vitesse augmente tout en étant tout à fait acceptable aux alentours de 120-125 km/h.



[Essai] - Citroën C3 Aircross 2025 1.2 Turbo 100 - Une belle surprise

Si le moteur se montre volontaire, il se veut aussi frugal puisque j'ai atteint une moyenne de 5,7 litres sur mon parcours d'essai témoin avec 5,9 en ville soit près de 2 litres de plus que la version hybride 136, conformément à la promesse de Citroën d'une utilisation à 50% du moteur électrique en ville. Pour autant, sur les 250 kilomètres d'autoroute effectué à 130 km/h, le C3 Aircross a englouti une moyenne de 6,7 l aux 100, soit exactement le même niveau que la version hybride essayée auparavant ce qui montre, d'un côté, que le petit moteur sait se montrer plutôt raisonnable pour mouvoir le C3 Aircross et, de l'autre côté, que le moteur électrique de la version hybride n'apporte pas grand chose sur autoroute même si son apport est considérable en ville.

Seule motorisation disponible en boîte manuelle, ce C3 Aircross 1.2 Turbo offre un levier de vitesse bien positionné, repris de la C3 ou du Peugeot 2008, avec des verrouillages fermes et des débattements plutôt courts, il se montre agréable à manier avec une bonne préhension, les vitesses se montrant bien étagées, plutôt courts permettant d'afficher du dynamisme avec, toutefois, un sixième rapport très long destiné principalement à l'autoroute où il permettra de baisser la consommation. Pour autant, à 130 km/h et malgré la carrure très carrée du C3 Aircross et pas la plus aérodynamique du monde, il permet d'avaler les reliefs sans avoir à jouer du levier de vitesses, seuls les dépassements d'urgence demanderont de descendre un ou deux rapports.

Au global, c'est donc une bien bonne surprise que ce petit moteur dans le C3 Aircross qui se montre volontaire, punchy mais relativement frugal mais bien trop bruyant sur les premiers rapports avec un bruit plutôt désagréable, c'est là son principal défaut. Pour le reste, cette version essence se montre ultra-confortable, c'est vraiment plaisant de trouver à ce niveau de prix un confort aussi bon qui prouve tout le savoir-faire des équipes de Citroën et le bienfait des suspensions et sièges Advanced Comfort, qui font de ce C3 Aircross, le SUV le plus confortable de son segment et de très loin.

Enfin, le C3 Aircross reste également fidèle à son autre grande qualité, à savoir son habitabilité en général et principalement son espace à l'arrière particulièrement généreux qui va offrir à chacun des passagers toute l'espace et le confort lui garantissant un voyage dans les meilleures conditions. C'est vraiment une des forces de ce nouveau C3 Aircross et, a


AIRCROSS
HA-193-WT



fortiori de toute la gamme Citroën, un véhicule pensé pour la famille, où chacun des passagers voyagera avec espace et confort, ce n'est pas une voiture vroum-vroum qui fait plaisir au conducteur quitte à chambouler les autres passagers, ici tout le monde est logé à la même enseigne, à savoir un confort au sommet.

En conclusion, je partais avec des a priori sur cet essai et j'en suis ressorti surpris en bien, épaté par le dynamisme du moteur, par cette finition Plus très judicieusement équipée et toujours aussi emballé par le confort et l'habitabilité de ce C3 Aircross qui se révèle une vraie réussite à mes yeux. D'autant que cette version Plus est facturée aux alentours de 22 000€ avec le moteur essence 1.2 Turbo, c'est vraiment très abordable et, pour ce prix là, on dispose de beaucoup de qualités qui peuvent bien pardonner les quelques défauts notamment les bruits moteurs et aérodynamiques...Quand on sait qu'un Renault Captur TCe 90 est facturée près de 5000€ plus cher, on se dit que Citroën a vraiment toutes les cartes en main pour faire carton plein sur le segment des SUV urbains.

Nouveau Citroën C5 Aircross : spectaculaire



Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire

Nous y sommes. Dix ans après la présentation du premier concept éponyme, Citroën lève le voile sur la deuxième génération de son C5 Aircross. Ce nouveau venu incarne le renouveau du haut de gamme de la marque aux chevrons et démontre avec éclat sa capacité à préserver son audace. Dans un segment des SUV compacts souvent uniformisé, Citroën choisit une voie distincte avec un modèle qui se veut résolument spectaculaire, combinant un design affirmé, un confort de référence et une proposition électrifiée pour répondre aux enjeux de la mobilité moderne. Ce nouveau C5 Aircross ne se contente pas d'évoluer ; il se réinvente, capitalisant sur les points forts de son prédécesseur tout en intégrant les dernières avancées technologiques et stylistiques de la marque. Il arrive sur le marché avec l'ambition de marquer les esprits et de proposer une alternative pertinente et séduisante aux familles et aux conducteurs en quête de sérénité et d'espace. La marque annonce clairement un triple objectif pour ce modèle : audace, confort et habitabilité.



Un style spectaculaire : entre puissance et aérodynamisme

Le design du nouveau C5 Aircross se distingue par une posture à la fois puissante et élégante, conçue pour optimiser l'aérodynamisme tout en offrant un espace intérieur généreux. Citroën a souhaité rompre avec les codes parfois massifs du segment pour proposer une silhouette musclée mais élancée, où chaque ligne a été pensée pour servir à la fois l'esthétique et l'efficience.

Une présence extérieure affirmée
La face avant du nouveau C5 Aircross exprime force et fluidité. Elle est dominée par le nouveau logo de la marque fièrement apposé en son centre. La nouvelle signature lumineuse à trois points de Citroën est interprétée ici avec des segments horizontaux particulièrement fins qui soulignent l'élégance et renforcent l'impression de largeur. Les projecteurs Citroën Matrix LED sont intégrés dans un bandeau noir brillant, discret et sophistiqué, tandis que des stries moulées dans le bouclier font écho aux motifs de la calandre, ajoutant une touche de détail et de modernité. L'ensemble dégage une expression statutaire, mêlant technologie et caractère. Il est à noter que la version électrique bénéficie d'une face avant entièrement fermée pour optimiser son efficacité aérodynamique. De profil, le nouveau C5 Aircross affiche une silhouette sculptée au service de l'efficience. Une ligne de caisse unique court de l'avant à l'arrière, apportant tension et énergie sans superflu, et le capot plongeant renforce le dynamisme et favorise la pénétration dans l'air. La ligne de toit s'incline légèrement après le rang 2, optimisant l'aérodynamisme tout en préservant l'habitabilité, signe de la vocation familiale du modèle. Grâce à la plateforme STLA Medium, la hauteur du véhicule est contenue à 1,66 m, ce qui, combiné à une garde au sol de 200 mm, contribue à la fois à l'aérodynamisme et à l'habitabilité. Le pavillon fuyant et l'intégration de déflecteurs et d'entrées d'air participent également à l'optimisation de la performance aérodynamique.

L'arrière se veut fuselé et spectaculaire. Un bandeau noir brillant horizontal sophistiqué, en clin d'œil à l'avant, souligne un hayon très vertical pensé pour maximiser le volume de coffre. Ce bandeau renforce visuellement la largeur, tandis que la partie haute de l'arrière est cintrée pour optimiser l'aérodynamisme et laisser apparaître des épaules musclées. Des appendices aérodynamiques au niveau de la custode, inspirés de l'univers technologique, guident le flux d'air. Promesse tenue depuis le concept, les feux arrière Citroën Light Wings sont bien présents. Cette signature lumineuse caractéristique à trois points est particulièrement spectaculaire, les deux points extérieurs semblant flotter comme des ailettes détachées de la carrosserie. Cette innovation unique sur le marché contribue à la fois à l'esthétique en élargissant



visuellement la posture de la voiture et à l'aérodynamisme en guidant le flux d'air. Les efforts portés sur l'aérodynamisme se traduisent par un SCX en net progrès (0,75 contre 0,84 précédemment), offrant un gain d'autonomie électrique de plus de 30 km sur autoroute par rapport à la génération précédente. Grâce à la plateforme STLA Medium, le nouveau C5 Aircross affiche des dimensions généreuses avec une longueur de 4 652 mm (+150 mm) et une largeur de 1 902 mm. L'empattement gagne 60 mm pour atteindre 2 784 mm, un allongement qui bénéficie directement à l'espace aux jambes des passagers arrière, offrant une habitabilité comparable à celle de la C5 X. La plateforme permet également d'accueillir des roues de 740 mm de diamètre (+20 mm), associées à des jantes pouvant atteindre 20 pouces, une première chez Citroën, qui confèrent au véhicule une présence latérale forte. Les jantes, au design modulaire typique de Citroën, sont conçues pour améliorer l'efficience aérodynamique et le refroidissement des freins. Le nouveau C5 Aircross se dote également des "color-clips", ces éléments de personnalisation interchangeables (gold ou noir brillant) situés sur les portes avant et la proue, qui signent graphiquement le véhicule et ajoutent une touche d'élégance.

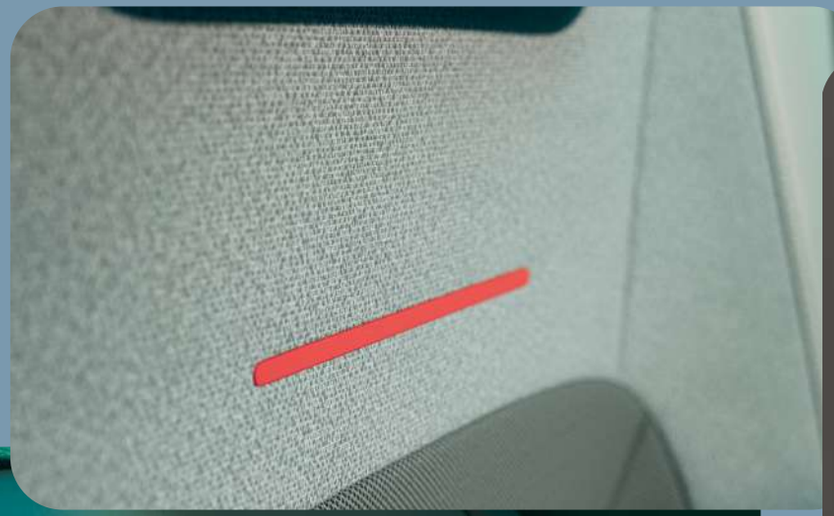
Un intérieur conçu comme un cocon de bien-être

L'habitacle du nouveau C5 Aircross a été pensé selon les principes du "C-Zen Lounge" de Citroën, visant à créer un espace de bien-être maximal pour les passagers et à simplifier la tâche du conducteur. L'intérieur se présente comme un salon roulant "Advanced Comfort" avec un design inspiré du mobilier et des tissus d'intérieur. La planche de bord "Sofa Design", légère et horizontale, est traitée comme un meuble de salon, recouverte d'un tissu moussé de haute qualité qui se prolonge sur les panneaux de portes et les sièges, créant une ambiance homogène et cosy. Différentes ambiances (claire ou foncée) sont proposées. L'éclairage d'ambiance étendu, une nouveauté chez Citroën, renforce l'atmosphère chaleureuse avec un choix de huit couleurs, soulignant l'horizontalité de la planche de bord et présent également sur les tweeters, les portes et la console centrale inférieure. Des touches colorées sur la planche de bord et les sièges rappellent les color-clips extérieurs. Les sièges Citroën Advanced Comfort sont un élément central du bien-être à bord. Leur design matelassé invite à la détente, et ils atteignent un niveau de confort inédit grâce à une mousse épaisse sur l'assise et le bas du dossier. La partie haute du dossier enveloppe les épaules et offre, pour la première fois, des soutiens latéraux réglables électriquement par système pneumatique pour un maintien optimal. Les sièges avant peuvent bénéficier de réglages électriques (jusqu'à 10 positions), de fonctions chauffage, ventilation et massage (cinq programmes), tandis que les passagers arrière profitent également de la qualité des sièges Advanced Comfort avec une banquette et des dossiers inclinables entre 21° et 33° pour une posture idéale, même sur les longs trajets. Des sièges arrière


DREAM
By Citroën
22.5
A/C
22

Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire












AIRCROSS
C5
CITROËN

chauffants sont disponibles sur les finitions supérieures. Le confort de filtration est assuré par les suspensions à Butées Hydrauliques Progressives, qui absorbent les irrégularités de la route pour une sensation de "tapis volant". Elles garantissent un contact optimal avec la route et un excellent agrément de conduite. À l'avant, deux butées progressives par amortisseur (compression et détente) assurent souplesse sur les petites irrégularités sans compromettre la tenue de route sur chaussée dégradée. Contrairement aux butées mécaniques, les butées hydrauliques absorbent et dissipent l'énergie, améliorant significativement le confort.

Équipements et technologies : pour une sérénité accrue à bord
Le nouveau C5 Aircross intègre une panoplie d'équipements conçus pour améliorer l'ergonomie, la sécurité et le confort au quotidien, avec plusieurs spécificités et premières pour la marque ou le segment. Le poste de conduite a été optimisé pour une ergonomie maximale, intégrant les dernières technologies afin que le conducteur ait toutes les informations à portée de vue et de mains, réduisant ainsi la charge mentale. Un écran central tactile HD spectaculaire, le plus grand jamais proposé par Stellantis, semble flotter devant la planche de bord. Cet "Écran Cascade" personnalisable offre un accès rapide aux fonctions essentielles. Il présente une barre d'état fixe (heure, température, charge smartphone), une large zone personnalisable avec navigation 3D, infodivertissement et widgets (jusqu'à 16 par page, maniables comme sur un smartphone), une barre de commandes fixe (accueil, téléphone, réglages véhicule), et un accès direct à la climatisation avant. Ergonomique, il peut être manipulé avec le coude posé sur l'accoudoir.

Le nouveau C5 Aircross intègre la dernière génération des systèmes d'infodivertissement Citroën, incluant une navigation 3D connectée. Jusqu'à huit profils conducteurs personnalisables peuvent être créés, et la connexion smartphone (Apple CarPlay et Android Auto) est fluide et sans fil. Deux smartphones peuvent être connectés en Bluetooth, et un chargeur sans fil 15 W est intégré. La reconnaissance vocale "Hello Citroën" permet de contrôler diverses fonctions par langage naturel. De plus, ChatGPT est intégré, offrant une reconnaissance vocale encore plus naturelle et transformant l'habitacle en un espace de vie intelligent et interactif.

La visibilité et la sécurité sont améliorées par un combiné d'instruments digital de 10 pouces, personnalisable. Selon les finitions, il est complété par un Affichage Tête Haute étendu, projetant les informations en couleur sur le pare-brise pour une conduite sereine sans quitter la route des yeux. Cet affichage est plus grand (surface supérieure de 30% à celui de la C5 X) et réglable en hauteur. Les projecteurs Citroën Matrix LED, disponibles, permettent de rouler en pleins phares constants

sans éblouir les autres usagers grâce à 20 LEDs par projecteur qui s'adaptent automatiquement. Le système détecte même les panneaux pour réduire l'intensité de l'éclairage et éviter l'éblouissement du conducteur. Le C5 Aircross est conçu pour les familles. Son empattement de 2,78 m offre un espace intérieur référence sur le segment, avec un gain notable aux places arrière (+51 mm d'espace aux genoux par rapport au prédécesseur, comparable à la C5 X) et une garde au toit augmentée de 68 mm. Les dossiers arrière sont inclinables. Une nouveauté est l'accoudoir central arrière intégrant deux porte-gobelets et deux emplacements pour smartphones. Deux prises USB-C et une prise 12V sont disponibles à l'arrière de la console centrale, et deux prises USB-C et une 12V à l'avant. Une prise 12V est également présente dans le coffre. Le toit vitré panoramique (1069x720 mm) apporte une grande luminosité. Sa partie avant s'ouvre électriquement, et un rideau électrique permet de l'occulter. Grâce à la conception multi-énergies de la plateforme STLA Medium, le volume de coffre est généreux et identique quelle que soit la motorisation. Il varie de 565 dm3 (651 L en eau) banquette arrière en place à 1668 dm3 banquette rabattue. Cette particularité le positionne avantageusement par rapport à la concurrence sur les versions électrifiées. La modularité de la banquette arrière (40/20/40) et les dossiers réglables permettent d'adapter l'espace de chargement. Le couvre-bagage articulé facilite l'accès au coffre. Un hayon motorisé mains libres est disponible. Le plancher de coffre est réglable en deux hauteurs, offrant un espace de rangement supplémentaire de 75 L en position basse. L'habitacle propose près de 40 litres de rangements supplémentaires (boîte à gants de 1,5 L, bacs de portes arrière, espace sous la console centrale). Des motorisations électrifiées pour plus de liberté et un savoir-faire français.

Le nouveau C5 Aircross illustre la stratégie multi-énergies de Citroën en proposant une gamme de motorisations électrifiées



Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire



adaptées aux différents besoins et usages des clients européens.

La version hybride 145 automatique constitue la porte d'accès à l'électrification. Cette technologie Hybrid 48V est simple d'utilisation (pas de recharge nécessaire) et offre une autonomie totale généreuse de plus de 950 km (WLTP). Elle permet de réduire significativement les émissions de CO2 et la consommation, et ainsi les coûts d'usage. En ville, jusqu'à 50% du parcours peut être effectué en mode électrique. Le système associe un moteur essence 1.2 l turbo de 136 ch (conçu pour l'hybridation) à un moteur électrique synchrone de 12 ch (pic à 28 ch) alimenté par une batterie de 0,9 kWh située sous le siège conducteur. Le moteur électrique est intégré à une nouvelle boîte automatique double embrayage eDCS à 6 rapports. La gestion des deux moteurs est automatique et transparente : le moteur électrique assiste le thermique à basse vitesse, les deux fonctionnent ensemble à vitesse stabilisée pour optimiser la consommation, et le mode 100% électrique est possible en ville et lors des manœuvres si la batterie le permet. La batterie se recharge automatiquement lors des décélérations. Cette version limite sa consommation d'environ 15% par rapport à un modèle essence non

hybride et 4% par rapport à la précédente génération de C5 Aircross Hybride 145, notamment grâce à l'amélioration aérodynamique.

Le C5 Aircross hybride rechargeable 195 automatique offre des capacités étendues en électrique et en thermique. Cette version se positionne comme une référence en termes de confort d'utilisation. Elle propose une autonomie électrique moyenne de 86 km (WLTP), soit 33% de plus que le modèle précédent, et même plus de 100 km en ville. Son réservoir de 55 litres (+28%) assure une autonomie totale de 650 km sur autoroute. La technologie hybride rechargeable combine un moteur essence 1.6 l turbo de 150 ch à un moteur électrique de 92 kW (125 ch), alimenté par une batterie de 21 kWh située sous le plancher central, pour une puissance cumulée de 195 ch. Le moteur électrique est intégré à une nouvelle boîte automatique double embrayage eDCS à 7 rapports. Les deux moteurs peuvent fonctionner séparément ou ensemble, selon les conditions et les besoins. Trois modes de conduite sont disponibles : Hybrid (gestion automatique privilégiant l'électrique), Electric (100% électrique jusqu'à 135 km/h si charge suffisante), et Sport (performances maximales avec soutien électrique et réglages spécifiques). Le C5 Aircross Hybride Rechargeable 195 offre ainsi polyvalence et sérénité sur les longs trajets, et mobilité zéro émission au quotidien. Avec plus de 100 km d'autonomie électrique en ville, de nombreux utilisateurs n'auront pas besoin de recharger quotidiennement. La recharge est rapide : 5h15 sur wallbox 7,4 kW (chargeur de série 3,7 kW) et seulement 2h55 avec le chargeur optionnel 7,4 kW.

Le Citroën ë-C5 Aircross, 100% électrique, est disponible avec deux niveaux d'autonomie. La plateforme STLA Medium permet de répondre aux attentes des clients en termes de performances, d'autonomie, de rapidité de recharge et de coûts. Une première version offre jusqu'à 520 km d'autonomie (WLTP) avec un moteur de 210 ch (157 kW) et une batterie de 73 kWh utiles. Une seconde version, adaptée aux longs trajets, propose une autonomie exceptionnelle allant jusqu'à 680 km (WLTP) grâce à un moteur de 230 ch (170 kW) et une batterie de 97 kWh utiles. Trois modes de conduite sont sélectionnables : Normal (puissance et couple limités entre 0 et 70% d'accélération, puis pleine puissance), Eco (optimisation de l'autonomie par réduction des performances de chauffage/climatisation et puissance/couple, avec "kick-down" pour accéder à la pleine puissance en cas de besoin), et Sport (100% de la puissance et du couple disponibles en permanence avec réglages spécifiques). Un système de freinage régénératif à trois niveaux (0,6, 1,2 ou 1,8 m/s^2) permet d'optimiser la recharge de la batterie lors des décélérations via des palettes au volant. Une pompe à chaleur, disponible, assure une température idéale dans l'habitacle en consommant moins d'énergie, augmentant

Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire

l'autonomie (environ 25 km gagnés par température négative). Les sièges et le volant chauffants contribuent également au confort tout en limitant la consommation. Le système de navigation connecté intègre un planificateur de trajet pour véhicules électriques (EV trip planner) qui calcule l'itinéraire le plus efficace en temps réel, prenant en compte l'état de charge, les limitations de vitesse, la topogranphie, le trafic et les bornes de recharge disponibles, intégrant si nécessaire les recharges nécessaires aux bornes les plus puissantes. L'application e-ROUTE reste disponible. Les performances de recharge sont au meilleur niveau du segment. Un chargeur triphasé 11 kW est de série. À partir de 2026, un chargeur triphasé bidirectionnel 22 kW sera proposé en option, permettant des charges ultra-rapides (jusqu'à 160 km d'autonomie en 10 minutes). Les temps de charge de 20% à 80% avec le chargeur 11 kW sont compétitifs : pour la batterie 73 kWh, 6h45 sur wallbox 7,4 kW, 4h30 sur wallbox 11 kW, et 30 minutes sur borne rapide 160 kW. Pour la batterie 97 kWh, 8h55 sur wallbox 7,4 kW, 6h30 sur wallbox 11 kW, et 27 minutes sur borne rapide 160 kW. À partir de 2026, la technologie V2L (Vehicle-to-Load) sera disponible avec les chargeurs 11 kW ou 22 kW bidirectionnels, permettant au véhicule de fournir de l'électricité à des appareils externes, le transformant en source d'alimentation mobile.



Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire

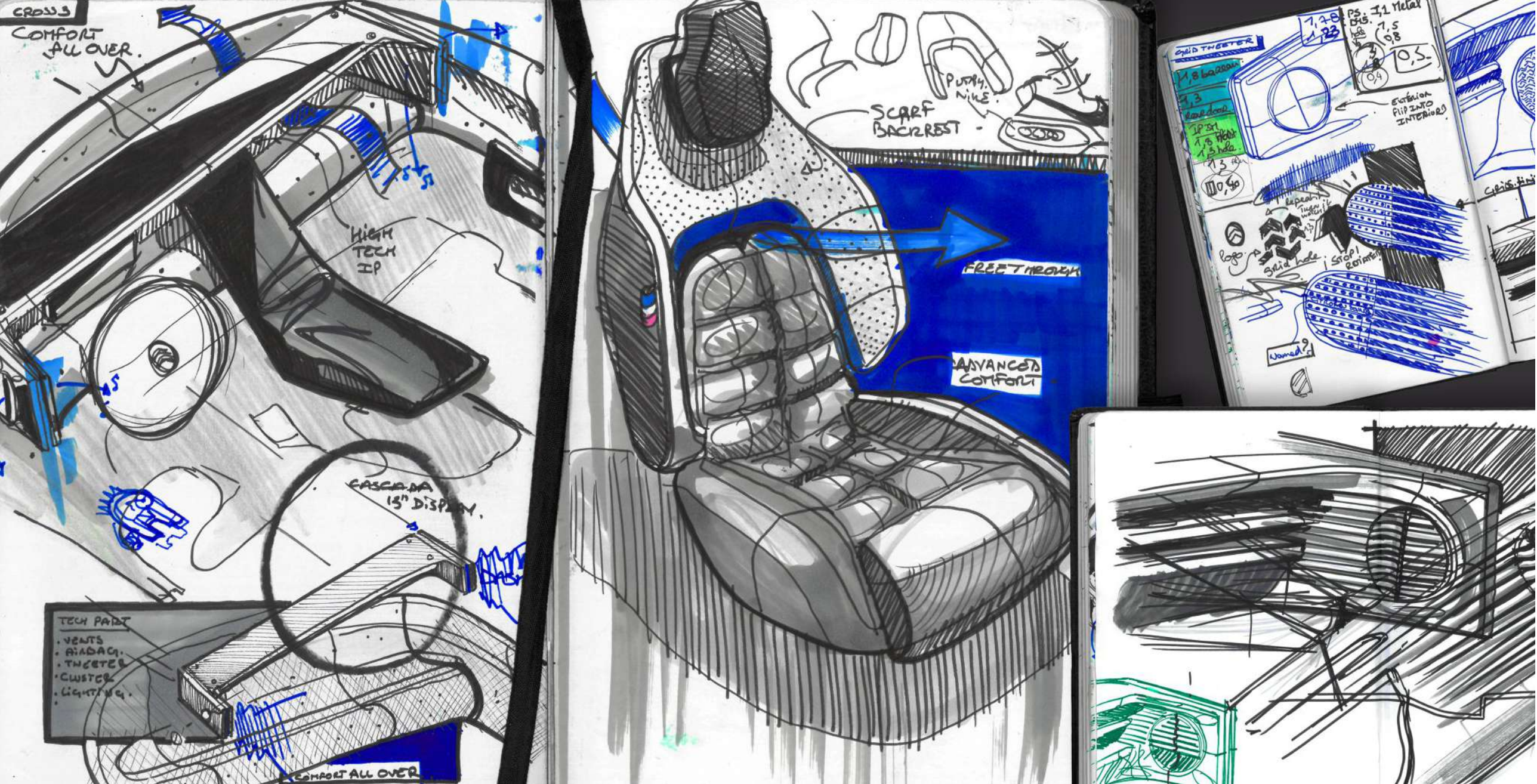
Ce nouveau C5 Aircross met en avant le savoir-faire français, ayant été dessiné et conçu en France et étant assemblé dans l'usine historique de Citroën à Rennes, en Bretagne. Dans une démarche de durabilité et de réduction de l'empreinte carbone, l'utilisation de matériaux recyclés a été privilégiée. Les revêtements de sièges sont réalisés avec des tissus recyclés. Le véhicule contient 160 kg de métaux issus du recyclage et 47 kg de plastiques recyclés ou biosourcés. Une innovation notable est l'intégration de 20% de sarments de vigne provenant de vignobles biologiques de Bourgogne dans les plastiques clairs des zones de rangement de portes et de console. Ces sarments, habituellement brûlés, sont transformés localement, faisant du nouveau C5 Aircross la première voiture au monde à intégrer ce matériau. Au total, le véhicule utilise 47 kg de matériaux plastiques recyclés ou biosourcés, 160 kg de pièces métalliques recyclées et 20% de pneumatiques recyclés. L'utilisation du cuir est absente, et celle du chrome est très limitée. Le savoir-faire français se retrouve également dans les composants clés des versions électriques. La batterie de 97 kWh de la version Long Range est produite à la gigafactory ACC de Douvrin (Nord). L'assemblage des packs batterie (73 ou 97 kWh) est réalisé à l'usine de Rennes. Le module d'entraînement électrique (EDM) est conçu et produit en France (Trémery) par la joint-venture NPE. Le moteur électrique e-Powertrain, un synchrone à aimant permanent, est produit par la coentreprise STL-NIDEC à Trémery. Il s'agit d'une nouvelle génération offrant plus de puissance et un meilleur rendement. L'onduleur (inverter) est fabriqué et produit par Stellantis à Valenciennes (France). Conclusion : le nouveau c5 aircross, l'audace signée citroën Avec cette deuxième génération de C5 Aircross, Citroën frappe un grand coup sur le segment très compétitif des SUV compacts. La proposition est audacieuse et se démarque par un style extérieur et intérieur résolument spectaculaire. Plus qu'une simple évolution, ce nouveau modèle incarne le haut de gamme de la marque et démontre sa capacité à innover tout en restant fidèle à son ADN centré sur le confort et le bien-être à bord.

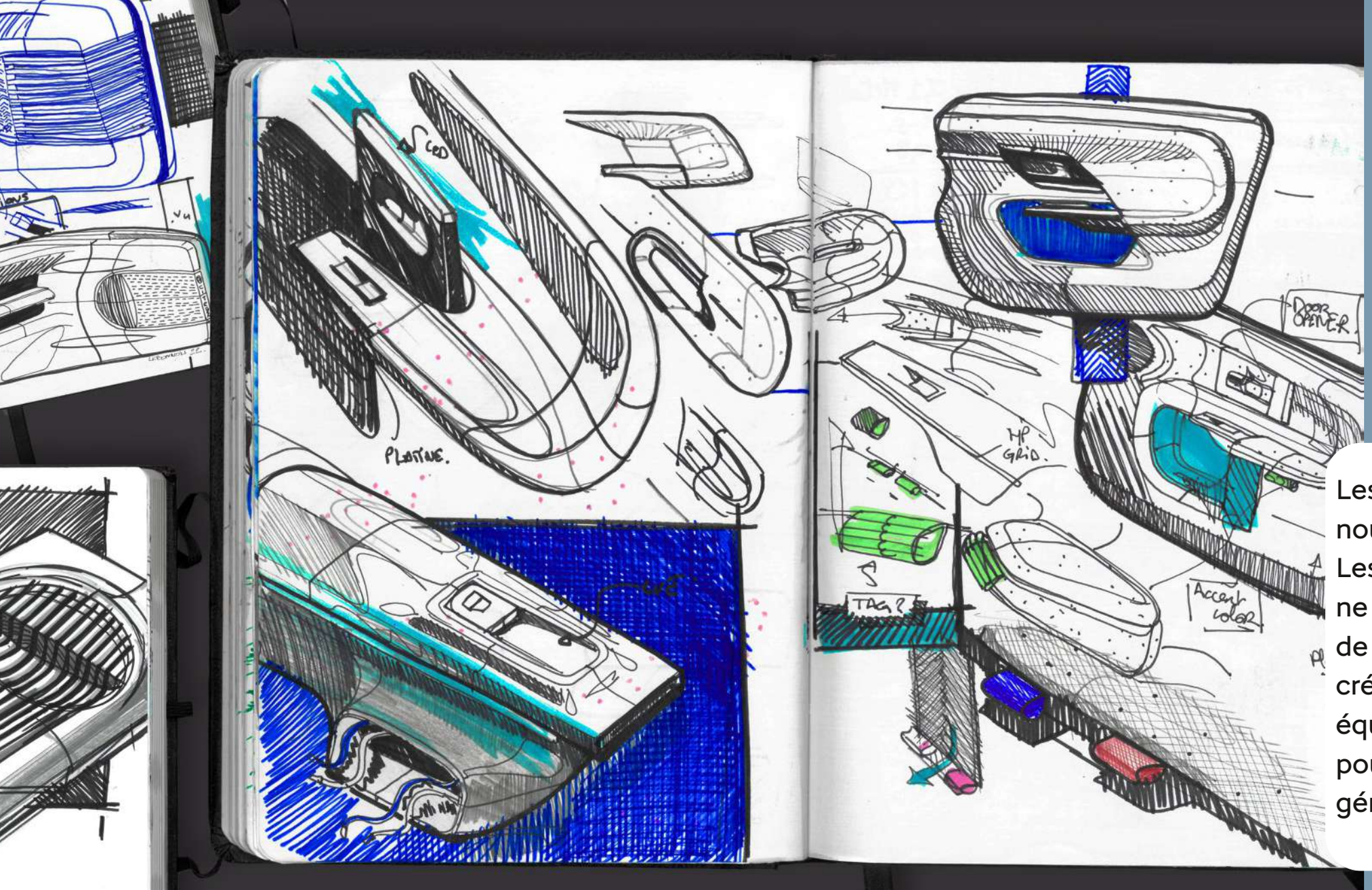
Le nouveau C5 Aircross coche toutes les cases pour séduire une large clientèle : une habitabilité record au rang 2, un confort de filtration inégalé grâce aux suspensions à butées hydrauliques progressives et aux sièges Advanced Comfort de nouvelle génération, un volume de coffre généreux et identique quelle que soit la motorisation, et une gamme de motorisations électrifiées (hybride, hybride rechargeable, électrique) répondant aux différents besoins de mobilité. L'intégration des dernières technologies en matière d'infodivertissement (grand écran tactile "Écran Cascade", navigation connectée, ChatGPT) et d'aides à la conduite (Matrix LED) renforce la sérénité à bord. En mettant l'accent sur la fabrication française et l'utilisation de matériaux recyclés et biosourcés, Citroën intègre les enjeux de durabilité et de responsabilité environnementale, ajoutant une

Nouveau Citroën C5 Aircross : Spectaculaire



dimension supplémentaire à l'attractivité du modèle.
Si Citroën maintient son positionnement de marque généraliste accessible, le nouveau C5 Aircross a toutes les cartes en main pour s'imposer comme un succès commercial et une proposition de référence sur son segment. Il incarne parfaitement l'audace qui caractérise la marque et contribue à différencier nettement la gamme Citroën de la concurrence, offrant aux clients des véhicules au caractère unique et aux bénéfices concrets en termes de confort, d'espace et de sérénité. Le nouveau C5 Aircross est bien plus qu'un SUV compact ; c'est une invitation au voyage, repensée par Citroën.


CROSS
COMFORT ALL OVER.
HIGH TECH IP
CASCADA 15" DISPLAY.
TECH PART
. VENTS
. AIRBAG.
. TWEETER
. CWISTER
. LIGHTING.
COMFORT ALL OVER
SCARF BACKREST -
PUMA. NIKE.
FREE THROUGH
ADVANCED COMFORT
SUB WOOFER
1,78
1,23
PS DIS. 1,1 Metal
1,5
0,8
10,5.-
04
EXTERIOR FLIP INTO INTERIOR
1,8 Lacquer
2,3
Leather
1,3 Plastic
1,3 hole
10,50
logo
Solid hole
STOP! ROTATE!
Normal?



Les sketchs de l'intérieur du nouveau Citroën C5 Aircross. Les nombreuses illustrations ne sont qu'une infime partie de l'immense travail de création qui a guidé les équipes de Pierre Leclercq pour dessiner cette nouvelle génération.


C5AIRCROSS
YIMIN ZHOU


CITROËN
YIMIN ZHOU

Trois questions à Pierre Leclercq, Directeur Design Citroën



Quel a été le plus facile et le plus difficile sur le projet du nouveau C5 Aircross ?

« Nous avions une bonne équipe sur le projet du nouveau C5 Aircross, au niveau du design, du produit et de l'ingénierie. La conception s'est déroulée comme si nous roulions sur une ligne droite.

Le plus gros challenge était de concevoir un véhicule excitant, sur le plus gros segment (C SUV), pour remplacer un modèle à succès. L'actuelle C5 Aircross est une voiture au confort affirmé, avec un design unique et apprécié, qui s'inscrivait dans l'ADN de son époque. Nous avons repensé le design du nouveau C5 Aircross pour y inscrire la nouvelle identité de Citroën et les codes du nouveau design de la Marque. Pour y parvenir, nous avons commencé par travailler sur des maquettes de « vision » avec l'équipe. L'aérodynamique du nouveau C5 Aircross a également représenté un vrai challenge, nous pouvons être fier du résultat. »

Est-ce que le C5 Aircross marque l'aboutissement du renouveau stylistique de Citroën introduit par OLI ou uniquement une étape ?

« Le nouveau C5 Aircross est une étape dans le renouveau du design initié par le concept OLI. Chez Citroën, nous sommes en constante évolution. La beauté de Citroën est la création constante et le changement : c'est l'essence même de la marque. Au niveau du design, on ne s'interdit rien et nous poussons toujours vers de grosses évolutions. »



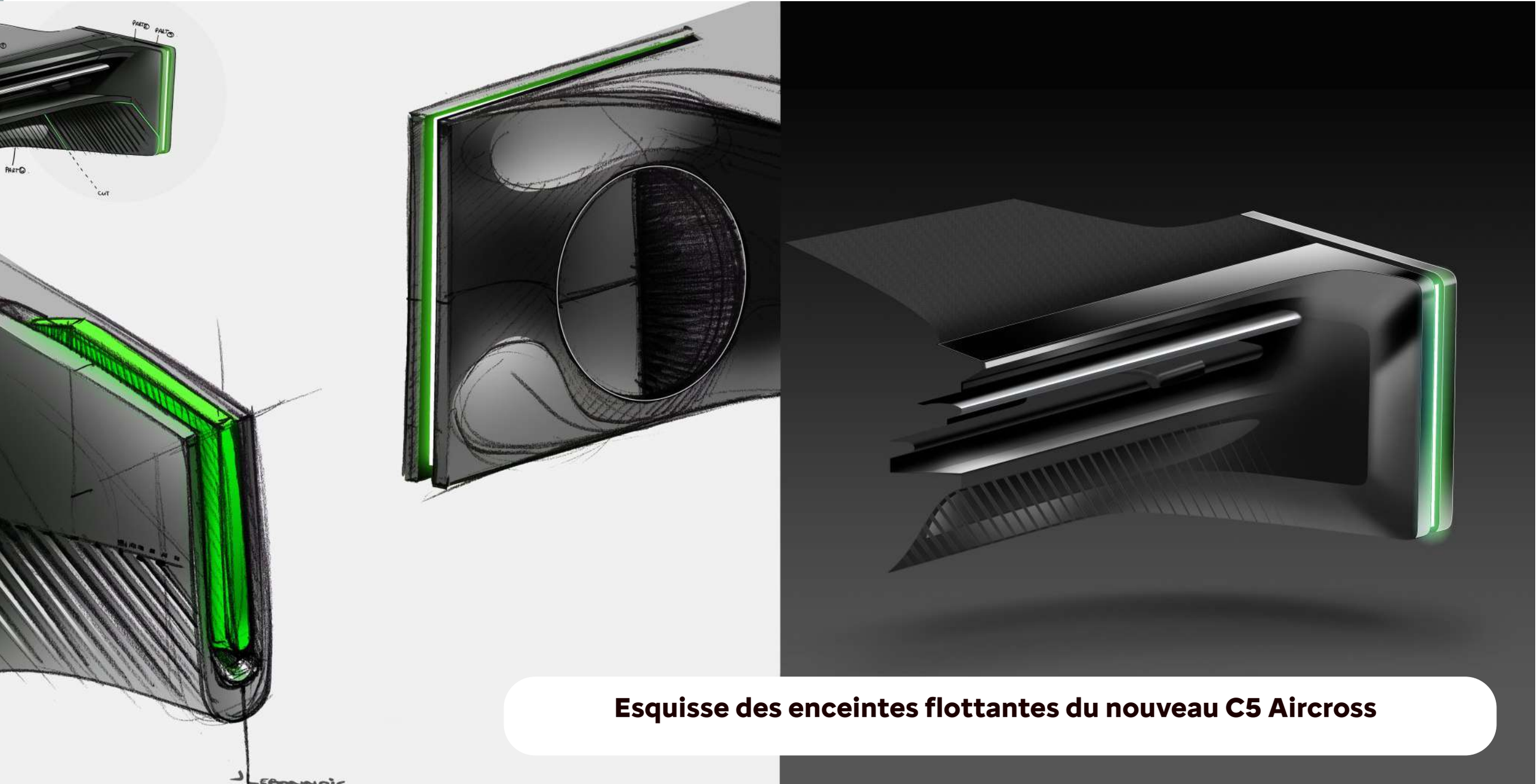


Audace, détails soignés, “easter egg”, est-ce cela le nouveau style de la marque ?

« L’audace représente clairement le nouveau design de la marque. Le design extérieur de nos modèles doit exprimer une identité forte, pour leur donner un caractère unique et leur permettre d’être reconnaissables. Ce design doit proposer des évolutions fortes. Côté design intérieur, nous sommes de retour avec des intérieurs 100% Citroën, qui évoquent la simplicité, le confort, la beauté des matières, en résumé, le « home feeling ».

Les détails, à extérieur comme à l’intérieur, s’inspirent davantage de l’univers Consumer Electronics que de celui de l’automobile. Ils amènent un contraste, un « twist » que nous recherchons.

Citroën doit toujours surprendre ! Notre nouvelle gamme traduit le renouveau de la marque et son positionnement, pour tracer la route vers le succès. »



Esquisse des enceintes flottantes du nouveau C5 Aircross

Trois questions à Caroline Malléus, Directrice Stratégies Produits



Quels étaient les objectifs du projet du nouveau C5 Aircross ?

Positionner le nouveau Citroën C5 Aircross comme la référence du confort, de la polyvalence et de la sérénité dans le segment stratégique des SUV compacts (segment C) en Europe, en misant sur un espace intérieur exceptionnel, une expérience à bord innovante (technologies intuitives, ergonomie « C-Zen Lounge »), ainsi qu'une offre de motorisations électrifiées (hybride, hybride rechargeable et électrique) assurant une autonomie électrique record pour garantir aux utilisateurs une liberté de déplacement optimale.

Ce modèle incarne une avancée significative pour Citroën, grâce à l'utilisation de la plateforme flexible Stellantis STLA Medium, qui permet à la fois un design affirmé et aérodynamique, une habitabilité généreuse préservée quelle que soit la motorisation, et une connectivité et des aides à la conduite avancées facilitant et sécurisant le quotidien.


C5 AIRCROSS

Trois questions à Caroline Malléus, Directrice Stratégies Produits

Pourquoi il n'y a pas de versions 7 places sur le nouveau C5 Aircross ?

Nous avons privilégié l'espace et le confort à bord pour les passagers de la deuxième rangée sans compromis, ainsi que l'aérodynamique avec une ligne de toit légèrement inclinée. Cette architecture ne permet pas de proposer une troisième rangée avec un confort suffisant. Nous avons choisi de rester concentrés sur une offre au cœur du marché des SUV compacts.

Entre les C3/C3 Aircross et C4/C5 Aircross, ne voit-on pas l'émergence de deux gammes chez Citroën ? Une très accessible en face de Dacia (C3/C3 Aircross), une autre davantage face à Renault (C4/C5 Aircross) ?

Notre ambition est de redonner accès à la mobilité, quelle que soit l'énergie, en proposant une offre adaptée aux attentes des clients selon les segments, sans compromis sur le confort et la polyvalence d'usage. C'est dans l'héritage de Citroën, une Marque populaire, que s'inscrit cette volonté de rendre la mobilité accessible à tous.

En tant que Marque populaire, Citroën s'engage à proposer des voitures abordables, conçues pour conquérir et reconquérir des clients à la recherche de solutions simples, pratiques et accessibles. Cette approche s'inscrit dans une logique d'utilité et de proximité, fidèle à l'ADN de Citroën.

Mais Citroën, c'est aussi une histoire extrêmement riche et une légitimité reconnue dans l'univers des voitures familiales. Des modèles emblématiques comme le Xsara Picasso, le C4 Picasso, le C4 Spacetourer ou encore le C5 Aircross en témoignent. Une légitimité que nous souhaitons faire perdurer en continuant d'innover au service des familles.

Nous voulons ainsi offrir une réponse pertinente à chaque besoin de nos clients tant particuliers que professionnels, en couvrant un large spectre d'usages et de silhouettes : une offre complète électrifiée qui s'étend de la micromobilité urbaine jusqu'au C-SUV le plus confortable, sans oublier une offre complète de véhicules utilitaires (LCV) pour les professionnels.

Citroën est une Marque généraliste et internationale, au service de la liberté de mouvement, qui place le confort, l'intelligence d'usage et l'accessibilité au cœur de sa proposition.

L'AVENTURE
CITROËN



Rejoignez L'Aventure Citroën en 2025

dès 59€/an

Avec la formule Membre actif et bénéficiez de réductions exclusives sur les pièces, l'entretien et vos entrées aux salons pour faire vivre la légende !

Adhérez dès maintenant sur laventure-association.com

Histoire : La Citroën SM fête ses 55 ans



En 2025, la Citroën SM célèbre son 55ème anniversaire, une occasion idéale pour revenir sur l'histoire de cette voiture emblématique qui a marqué l'industrie automobile française et internationale. Lancée en 1970, la SM symbolisait l'innovation et l'audace de Citroën, alliant design avant-gardiste et technologies de pointe.

Histoire : La Citroën SM fête ses 55 ans





Genèse du projet : une vision ambitieuse L'histoire de la SM débute au début des années 1960, lorsque Citroën envisage de développer une version sportive de la DS, connue sous le nom de "Projet S". L'objectif était de créer une voiture de grand tourisme capable de rivaliser avec les modèles italiens et allemands de l'époque. En 1968, Citroën acquiert Maserati, ce qui permet d'intégrer un moteur performant à la future SM.

Histoire : La Citroën SM fête ses 55 ans

Design et innovations techniques

Présentée au Salon de Genève en mars 1970, la SM séduit immédiatement par son design audacieux signé Robert Opron. Sa silhouette élancée, son profil bas et ses lignes fluides la distinguent nettement des autres véhicules de l'époque. La face avant est particulièrement remarquable avec ses six phares carénés, dont deux directionnels, une innovation héritée de la DS.

Sous le capot, la SM est équipée d'un moteur V6 à 90° développé par Maserati, d'une cylindrée de 2 670 cm^3, délivrant 170 chevaux à 5 500 tr/min. Ce moteur compact et léger permet à la SM d'atteindre une vitesse maximale de 217 km/h, faisant d'elle l'une des tractions avant les plus rapides de son temps.

La SM intègre également des technologies avancées, notamment la direction assistée DIRAVI (DIrection à RAppel asserVI), qui ajuste l'assistance en fonction de la vitesse, offrant une maniabilité exceptionnelle. La suspension hydropneumatique, signature de Citroën, assure un confort de conduite inégalé, tandis que le freinage hydraulique assisté haute pression garantit une sécurité optimale.

Réception et carrière commerciale

À son lancement, la SM est saluée pour son design révolutionnaire et ses performances remarquables. Elle attire une clientèle prestigieuse, comptant parmi ses propriétaires des personnalités telles que le président français Georges Pompidou, le Shah d'Iran, l'empereur Haïlé Sélassié, ainsi que des célébrités comme Burt Reynolds et Johan Cruyff. Cependant, malgré cet engouement initial, la SM rencontre des défis sur le plan commercial. La crise pétrolière de 1973, l'instauration des limitations de vitesse en France et la réputation de fiabilité perfectible de son moteur Maserati freinent les ventes. Les coûts d'entretien élevés et la complexité technique du véhicule dissuadent également certains acheteurs potentiels.

En 1974, Peugeot prend le contrôle de Citroën et décide de vendre Maserati à De Tomaso en 1975, mettant fin à la production de la SM. Au total, entre 1970 et 1975, environ 12 920 exemplaires de la SM sont produits.

Héritage et influence

Malgré une carrière commerciale écourtée, la SM laisse une empreinte indélébile dans l'histoire automobile. Elle incarne l'audace et l'innovation de Citroën, repoussant les limites du design et de la technologie. Son influence se retrouve dans des

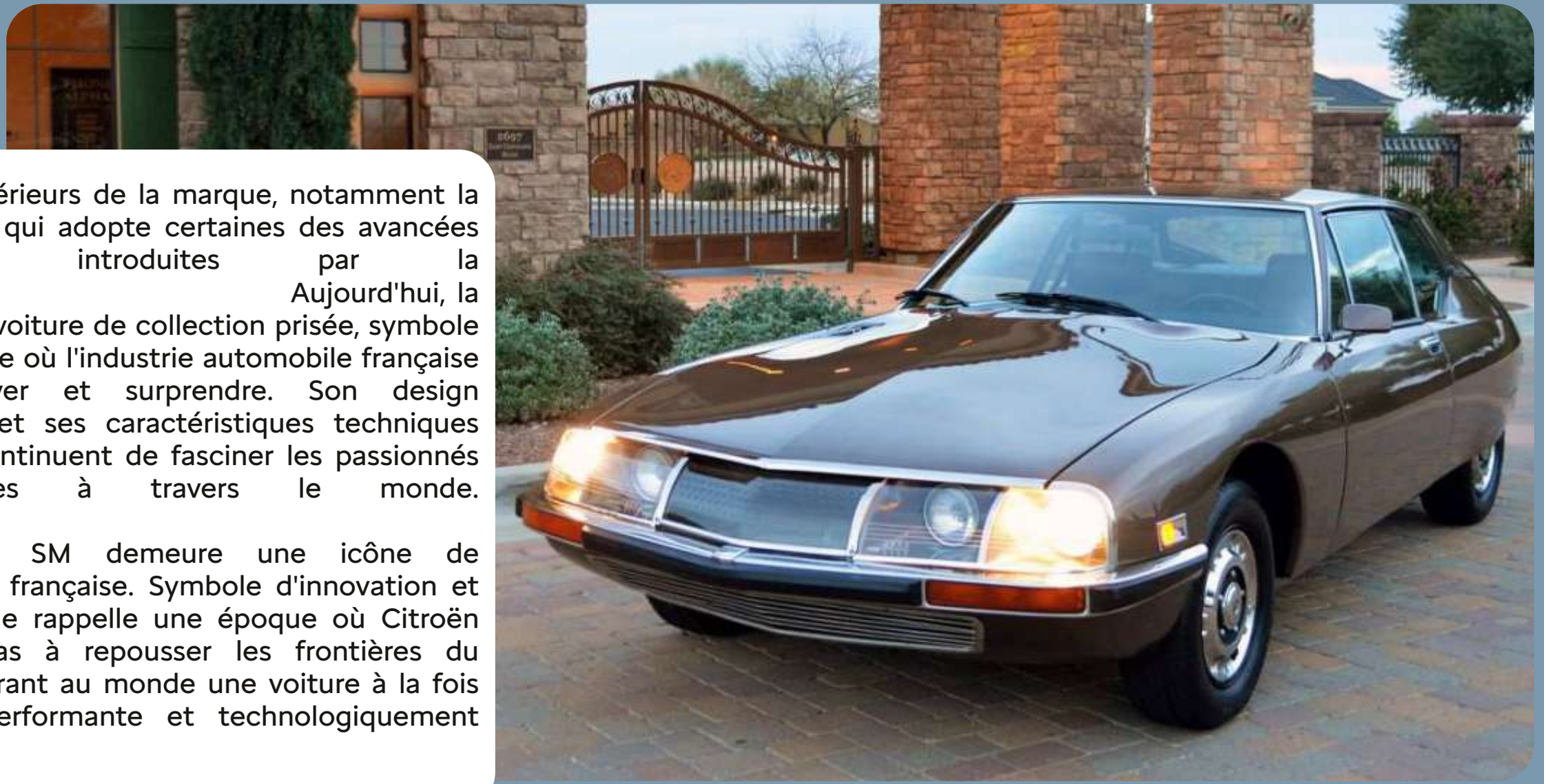








Histoire : La Citroën SM fête ses 55 ans



modèles ultérieurs de la marque, notamment la Citroën CX, qui adopte certaines des avancées techniques introduites par la SM. Aujourd'hui, la SM est une voiture de collection prisée, symbole d'une époque où l'industrie automobile française osait innover et surprendre. Son design intemporel et ses caractéristiques techniques avancées continuent de fasciner les passionnés d'automobiles à travers le monde.

La Citroën SM demeure une icône de l'automobile française. Symbole d'innovation et d'audace, elle rappelle une époque où Citroën n'hésitait pas à repousser les frontières du possible, offrant au monde une voiture à la fois élégante, performante et technologiquement avancée.

Au prochaun numéro

Je suis particulièrement heureux de vous proposer ce nouveau magazine Être Citroëniste qui, je l'espère, vous aura plu. Dorénavant, vous le retrouverez chaque trimestre pour revenir sur l'actualité de Citroën en détail, sur quelques sujets mais avec un traitement complet, précis que vous ne retrouverez pas directement sur le site.

Le prochain numéro d'Être Citroëniste sera publié le 31 juillet prochain et aura pour thème les 20 ans de la Citroën C4 avec un retour sur chacune des générations jusqu'à la dernière dans sa version restylée que j'ai pu prendre le volant dans toutes les motorisations, vous en retrouverez les essais.

Le prochain numéro sera également l'occasion de revenir sur d'autres thèmes dont les Citroën qui fêteront leur anniversaire ou l'actualité générale avec, là aussi, un traitement plus complet, plus précis toujours dans un format adapté à la lecture sur smartphone ou tablette.

Rendez vous donc pour le troisième numéro le 31 juillet prochain.

