



JAAR

INSPIRED
BY YOU



Origins
SINCE 1919



»» VOORWOORD



Net als de Eiffeltoren is de Citroën 2 CV een wereldwijd symbool van Frankrijk en dat is geen toeval... Iedereen heeft wel een verhaal met Citroën, een iconisch en populair merk dat dit jaar met veel trots zijn honderdjarige bestaan viert. Speciaal voor die uitzonderlijke verjaardag hebben we deze verzamelcatalogus samengesteld, die u meeneemt op een reis door de tijd. Daarin (her)ontdekt u dertig

Citroën wagens van gisteren en vandaag, alsook mythische modellen, racewagens en concept cars... We zetten ook het talent van de vrouwen en mannen van Citroën in de kijker, die er al sinds 1919 als geen ander in slagen om de typische durf en creativiteit van het merk te cultiveren. Ook vandaag nog laten Citroën wagens met hun unieke design en toonaangevende comfort een frisse wind door de autosector waaien. De successen van gisteren, vandaag en morgen zijn stuk voor stuk de vrucht van een onuitputtelijke inspiratiebron: u.

Linda Jackson,
Algemeen directeur Citroën

100

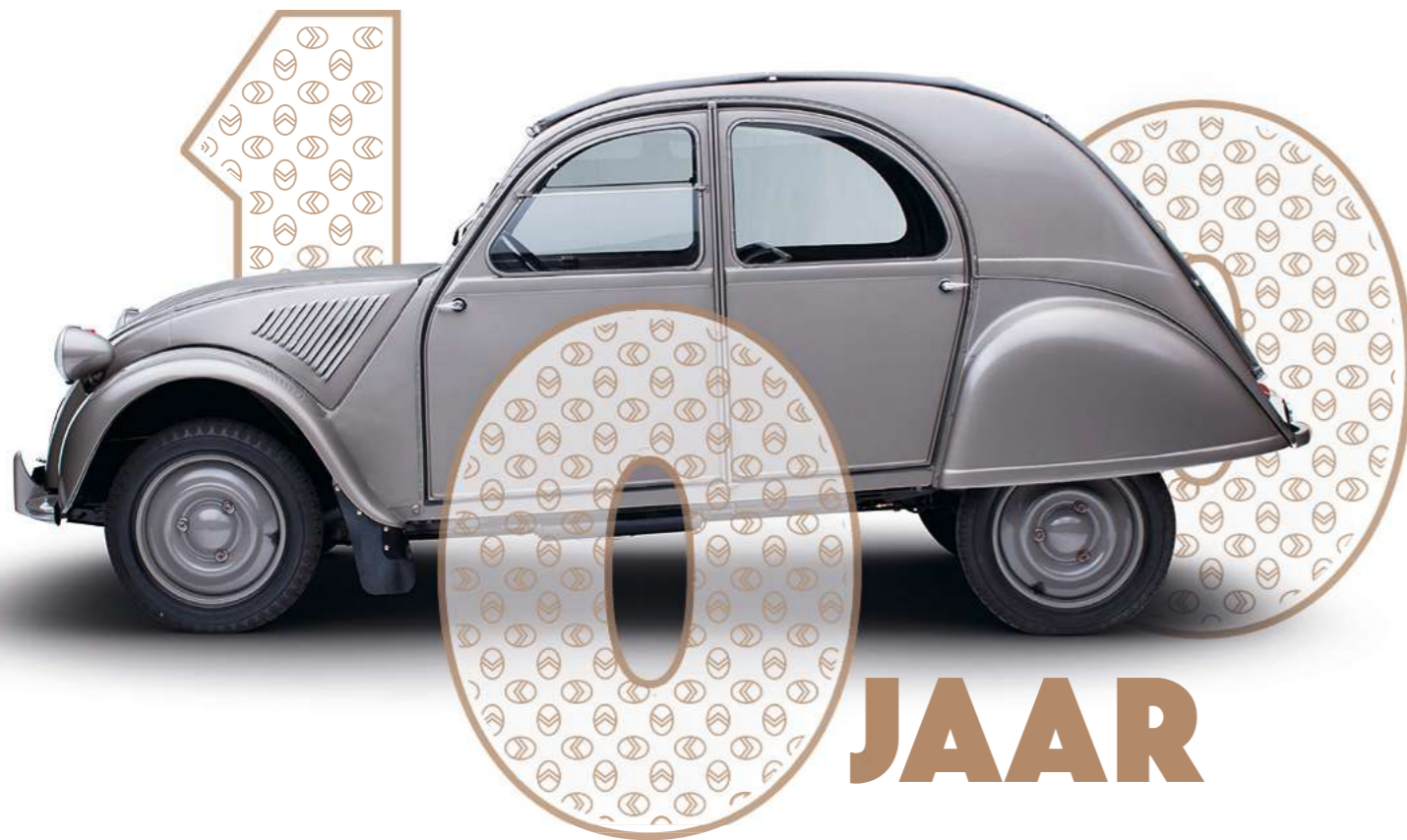
ICOON • RACING • CONCEPT

2019



» INHOUDSOPGAVE

100 JAAR AUTO'S GEÏNSPIREERD DOOR U	06-17
100 JAAR PUBLICITEIT	18-21
100 JAAR SPORTIEVE PRESTATIES	22-33
100 JAAR PATRIMONIUM	34-37
100 JAAR TOEKOMSTGERICHTE AUTO'S	38-49
ONTMOETING MET DE VRIENDENKRING VAN CITROËN FRANKRIJK	50



AUTO'S GEÏNSPIREERD DOOR U

ONTDEK DE ICONISCHE VOERTUIGEN VAN HET MERK
OP [CITROENORIGINS.BE/NL-BE](https://citroenorigins.be/nl-be)



DENIS HUILLE
PROJECTLEIDER BIJ CITROËN HERITAGE

Een eeuw! Zou André Citroën bij de voorstelling van zijn eerste wagen in 1919 gedacht hebben dat zijn auto's honderd jaar later nog steeds zouden rondrijden? En hoe komt het dat het merk al zo lang succes kent? Het antwoord op die vragen moeten we zonder twijfel zoeken in de originele geest van het merk, zoals ingegeven door de oprichter. "André Citroën had zich als doel gesteld om de auto binnen ieders bereik te brengen," aldus Denis Huille, projectleider bij Citroën Heritage, verantwoordelijke

dienst voor de Citroën-collectie. "Hij wou auto's voor het volk bouwen die voor iedereen betaalbaar en gebruiksvriendelijk waren en dat was een revolutionair idee voor die tijd." Om in zijn opzet te slagen, zocht hij steeds naar nuttige evoluties die perfect aansloten bij de verwachtingen van het grote publiek. "Elke nieuwe auto moest verscheidene van die evoluties en nieuwe technologieën bezitten. Dat waren niet altijd nieuwe uitvindingen maar vaak ook betaalbare varianten van bestaande systemen," aldus Denis Huille. Hij innoveerde voortdurend, communiceerde overloos, besteedde aandacht aan professionele gebruikers, vond de verkoop op afbetaling uit en omringde zich met de beste ontwerpers en ingenieurs.

De elementen die tot op vandaag tot het Citroën-DNA behoren, waren vanaf het prille begin aanwezig: comfort, rijplezier en veiligheid, en dat alles tegen een betaalbare prijs. Het merk is die geest altijd trouw gebleven, ongeacht de lotgevallen van zijn lange geschiedenis. Dat is dan ook de basis voor het succes van Citroën, van de eerste Type A over tal van iconische wagens zoals de Traction Avant, de Type H, de DS, de 2 CV en de CX tot de recente SUV Citroën C5 Aircross. Zonder ooit zijn verleden te verloochenen, heeft Citroën zich voor elk van deze wagens geïnspireerd op ieder van ons om zijn grote autotraditie in stand te houden.

TYPE A 10 HP

24 093
exemplaren gebouwd

810 kg
leeggewicht

1,41 m
breed

4 m
lang

Topsnelheid van
65 km/u



1919

DE TYPE A 10 HP, DE ALLEREERSTE AUTO DIE CITROËN VANAF 1919 VERKOCHT, ZAL VOOR ALTIJD DE EERSTE FRANSE WAGEN UIT DE AUTOGESCHIEDENIS BLIJVEN DIE IN MASSA WERD GEPRODUCEERD.

Als een visionaire ingenieur/constructeur heeft André Citroën deze auto in de eerste plaats ontwikkeld als een economische wagen, met een voor die tijd erg laag brandstofverbruik – 7,5 l/100 km – en een beperkte bandenslijtage dankzij het lage gewicht van de wagen. Met de modellen Torpédo, Coupé de Ville en Conduite Intérieure bood de Type A 10 HP verscheidene varianten met een optimaal comfortpeil: de vier kwart-elliptische bladveren van zijn achterwielophanging verzekerden een zelfdempend effect dankzij de verschillende flexibiliteitsniveaus.

De Type A 10 HP oogstte zoveel succes dat hij in 1921 werd opgevolgd door de B2, met een topsnelheid van 73 km/u, en daarna door de Types B10, B12 en B14. In de loop der jaren wist hij zich aan te passen aan de toepassingen van een snel veranderende wereld en werd hij onder meer leverbaar als taxi, ambulance en bestelwagen.

C3 5 HP

1922

DRIE JAAR NA DE TYPE A 10 HP ONTHULDEN DE CITROËN-FABRIEKEN DE 5 HP TYPE C, DE TWEDE AUTO VAN HET MERK, OP DE PARIJSE QUAI DE JAVEL TER GELEGENHEID VAN HET AUTOSALON VAN PARIJS IN OKTOBER 1922.



De nieuwe Torpédo was compacter dan de Type A. Hoewel hij de principes van het eerste model overnam, richtte hij zich tot een jonger publiek. Met zijn spitse achterkant bood de bekendste versie centraal achterin een derde zitplaats. Vandaar zijn naam 'Tréfle' (klavertje drie). "Dankzij die zetelopstelling kan dit nieuwe model uitpakken met drie erg comfortabele plaatsen, zelfs voor meer corpulente mensen," aldus de voorstellingsbrochure. Comfort was toen al een speerpunt... Met zijn gele kleur kreeg hij al snel de bijnaam 'Petite Citron' (kleine citroen), een bewijs dat hij erg in de smaak viel bij het volk. Composit, zanger en cabaretier Firzel, een grote naam in die tijd, schreef er trouwens een liedje over, dat tot op de dag van vandaag een pareltje blijft. Het refrein ging als volgt: "Un p'tit cœur et une Citron, Y'a rien d'mieux comme ivresse, Car tous les deux à l'unisson, Toument à la même vitesse". Daarmee is alles gezegd.



80 759
exemplaren gebouwd

3,20 m
lang

555 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
60 km/u

Manuele
3-versnellingsbak

TRACTION AVANT 7A

1934

DE EERSTE TRACTION, DIE IN APRIL 1934 HET LEVENSLICHT ZAG, BRAK RADICAAL MET DE EERDERE MODELLEN VAN HET MERK.



Traction Avant 7B Faux cabriolet

7 000
exemplaren gebouwd
van model 7A

4,45 m
lang

900 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
100 km/u

Het was de laatste auto die André Citroën zelf lanceerde voor zijn dood, samen met ingenieur André Lefebvre en designer Flaminio Bertoni. Hij was lager, meer gestroomlijnd dan elke andere auto en lapt alle stilistische en technologische conventies aan lijn laars. Zo was hij de eerste seriewagen met voorwielaandrijving, wat hem meteen de mythische naam 'Traction Avant' opleverde. Deze reeks innovaties inspireerden de hele autosector. Hij was ook de eerste seriewagen met een zelfdragend chassis, beschikte over een zwevende motor die de trillingen beperkte, en had hydraulische remmen. Hij liet klanten kennismaken met een nieuw soort rijplezier. Hij werd verkrijgbaar in tal van versies en het model uit 1954 kreeg zelfs een hydropneumatische achterwielophanging voor een onuitgegeven comfort. Alle modellen samen genomen, werden er bijna 760.000 exemplaren van gebouwd tot hij in 1957 uit productie werd genomen.



>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

TYPE H

490 165
exemplaren gebouwd

4,28 m
lang

1 400 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
101 km/u

33 jaar
onafgebroken
in productie

1947

NA AFLOOP VAN DE TWEDE WERELDOORLOG MOEST FRANKRIJK OPNIEUW OPGEBOUWD WORDEN.



De Type H was de onmisbare partner voor alle professionals. Hij werd voorgesteld in 1947 en werd het jaar erna verkrijgbaar. Hij bouwde voort op het innovatieve ontwerp van de Traction Avant en werd zo de eerste in serie gebouwde bestelwagen met voorwielaandrijving. Daardoor hadden de achterbrug en aandrijf-as geen invloed meer op de laadruimte. Dat resulteerde niet alleen in een lager gewicht en groter laadvolume, maar maakte het ook mogelijk om een perfect vlakke laadvloer te creëren. Ideaal voor de meest uiteenlopende toepassingen. Hij fungeerde als veewagen, ambulance en politiewagen en behield zijn onmiddellijk herkenbare koetswerkarchitectuur tot het einde van zijn lange carrière. Hoewel hij in 1981 uit productie werd genomen, komt men hem vandaag nog steeds tegen in de Europese steden, vaak ingericht als 'food truck'. Tussen zijn geavanceerde cabine, zijn driedelige achterdeuren, zijn lage laadvloer en zijn zijdelingse schuifdeur blijft de Type H verleiden en moderne bestelwagens inspireren.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

2 CV

1948

HET CONCEPT VAN DE 2 CV GAAT TERUG TOT MIDDEN JAREN DERTIG, NOG VOOR ANDRÉ CITROËN HET LEVEN LIET EN HET MERK IN HANDEN VAN MICHELIN KWAM.



3 868 634
exemplaren
gebouwd

2 of 3
fiscale pk
naargelang
het model

500 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
65 km/u

42 jaar
verkocht



In 1936 gaf de nieuwe directeur, Pierre Boulanger, het studiebureau geleid door ingenieur André Lefebvre de opdracht om een comfortabele auto voor het volk te ontwikkelen, die kleiner was dan zijn voorgangers. Naam van het project: TPV, oftewel 'Toute Petite Voiture'. Hoewel hij klaar was tegen het autosalon van oktober 1939, werd hij nooit voorgesteld aangezien op 1 september de algemene mobilisatie van kracht werd. Het grote publiek moest dus geduld uitoefenen tot het salon van 1948 om 's werelds eerste kleine berline met voorwielaandrijving te ontdekken. Hij paste perfect bij het naoorlogse optimisme en ademde een en al levensvreugde met zijn talloze innovaties, zijn vier onafhankelijke wielen, zijn standaard vierversnellingsbak en vooral zijn stoffen dak. Aangezien hij werd ontworpen als 'vier wielen onder een paraplu' was hij ook erg goedkoop in aankoop, onderhoud en brandstofverbruik. Stuk voor stuk argumenten die de 2 CV op slag populair maakten en dat bleef hij ook: het laatste exemplaar rolde pas in 1990 van de band.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

DS

1955

HOEWEL DE BEFAAMDE TRACTION AVANT HET NOG STEEDS ERG GOED DEED, WERKTE CITROËN AL AAN EEN VERVANGER.



1 456 115
exemplaren gebouwd

4,87 m
lang

1 310 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
178 km/u

Zijn codenaam bestond uit drie letters: VGD, voor 'Voiture à Grande Diffusion'. De 'vliegende schotel' dankte zijn lijnenspel aan de Italiaanse ontwerper Flaminio Bertoni en was bij zijn lancering in 1955 de ontegensprekelijke ster van het autosalon. Aan de buitenkant verraste de DS door zijn aerodynamische lijn. Binnenin gaf hij blijk van een ongelofelijke luxe. Op technologisch vlak reeg hij de innovaties aan elkaar met zijn stuurbevestiging en schijfremmen. En dan hebben we het nog niet over zijn hydropneumatische ophanging op de voor- en achterwielen, die een onuitwisbare indruk naliet op elke passagier en die gedurende zijn twintigjarige carrière regelmatig verbeterd en hertekend werd. De hoogwaardige 'Pallas'-uitvoering maakte vanaf 1965 het mooie weer en groeide uit tot een ongeëvenaarde must. Tot op de dag van vandaag blijft hij ontegensprekelijk een icoon uit de autowereld.



MÉHARI

1968

EIND JAREN ZESTIG LIET DE WESTERSE JEUGD HAAR VERLANGEN NAAR VRIJHEID MEER DAN OOIT HOREN.



144 953
exemplaren gebouwd

3,50 m
lang

Topsnelheid van
100 km/u

525 kg
leeggewicht

19 jaar
verkocht

Citroën luisterde naar die verzuchtingen en lanceerde in mei 1968 de Mehari, een wagen afgeleid van de Dyane en de 2 CV, die eens te meer alle regels van de autowereld aan zijn laars lapt. Zijn koetswerk, ontworpen door graaf Roland de la Poype en gemaakt van in de massa gekleurde, thermogevormde kunststof, was bestand tegen krassen, lichte aanrijdingen of corrosie. Beter nog: hij kon zowel vanbinnen als vanbuiten worden gereinigd met een tuinslang. De pick-up van Citroën was dan ook een ideaal vrijetijdsvoertuig en werd onmiddellijk populair bij de jeugd. Maar ook grote namen uit de modesector zoals Givenchy waren er weg van, net als professionals, die in hem een praktisch en economisch bedrijfsvoertuig vonden, met een handig zeil en een vlakke laadvloer. De Mehari werd verkrijgbaar in tal van versies, die zich aanpasten aan de verwachtingen van de internationale markten en de evolutie van de maatschappij. Hij bleef op de markt tot in 1987 en werd in 2016 opnieuw geïntroduceerd als de zuiver elektrische cabriolet Citroën E-Mehari.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

CX

1974

BIJ CITROËN BEGON MEN STILAAAN NA TE DENKEN OVER DE TOEKOMST VAN DE DS. MOEST HIJ NOG EEN KEER EVOLUEREN OF WAS DE TIJD RIJP OM HEM TE VERVANGEN?



1 042 460
exemplaren gebouwd

4,63 m
lang

Topsnelheid van
174 km/u

17 jaar
verkocht



De constructeur koos voor de tweede optie en lanceerde de CX, geïnspireerd op de GS en eveneens ontworpen door Robert Opron. De CX werd in 1974 gelanceerd op het autosalon van Parijs en wierp zich onmiddellijk op als topmodel van het merk. Hij overtuigde klanten evenzeer met zijn vloeiende en aerodynamische vormgeving als met zijn talloze innovaties: een enkele ruitenwischer, een snelheidsmeter en toerenteller op de trommel, een holle kofferklepruit... Stuk voor stuk kwaliteiten die werden ondersteund door een voorwielaandrijving en hydropneumatische ophanging, die hem de titel van Auto van het Jaar 1975 opleverden.

Hij was eenvoudiger te produceren dan zijn voorganger en kon uitpakken met enkele belangrijke argumenten: veiligheid, robuustheid, comfort en een merklijk lager verbruik. De eerste aardoliecrisis was net achter de rug dus de CX was goed gewapend om uit te groeien tot de luxewagen bij uitstek. De verkoop nam dan ook onmiddellijk een hoge vlucht. In 1976 werd er nog een 25 centimeter langere breakversie geïntroduceerd, gevolgd door de uitvoering CX Prestige, met airconditioning, buitenspiegels en elektrische ruiten. Hij schopte het zelfs tot presidentiële auto. Tal van versies en evoluties volgden elkaar op gedurende zijn lange carrière, die pas in 1991 ten einde kwam.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

C6

2006

IN 1928 LANCEERDE CITROËN ZIJN EERSTE C6, DRIE JAAR LATER GEVOLGD DOOR EEN UITERST LUXUEUZE VERSIE.



In 2005 nam het merk het internationale autosalon van Genève te baat om een nieuwe C6 te introduceren. Het werd opnieuw een hoogwaardige limousine die luxe, comfort en veiligheid centraal stelde. De concept car C6 Lignage, die werd voorgesteld in 1999, blikte reeds vooruit op de esthetiek en stijlelementen van deze wagen, die zich sterk inspireerde op de CX. Tijdens zijn carrière introduceerde de nieuwe C6 nog twee belangrijke innovaties: de eerste was zijn Hydractive-ophanging voor een optimaal comfortpeil en de tweede was het head-up display op de voorruit, zodat de bestuurder zijn blik nooit hoefde af te wenden van de weg. Met zijn krachtige V6-motoren op benzine en diesel onderstreepte de C6 zijn kwaliteiten als reisberline, mede dankzij de kleine achterspoiler die progressief werd ontplooid zodra de wagen meer dan 65 km/u reed en die bijdroeg tot het lagere brandstofverbruik en de stabielere remmanoeuvres bij hoge snelheden. Hij werd in december 2012 uit productie genomen.

23 384
exemplaren gebouwd

4,91 m
lang

1,46 m
hoog

Topsnelheid van
230 km/u



CITROËN C5 AIRCROSS SUV

2018

DE CITROËN C5 AIRCROSS, DIE IN 2017 OP DE CHINESE MARKT WERD GELANCEERD, WERD EEN JAAR LATER ONTHULD IN ZIJN EUROPESE VERSIE.



20
rijhulptechnologieën

6
connectiviteitstechnologieën

30
mogelijke combinaties van
koetswerkkleuren

4,5 m
lang

1,67 m
hoog

Hij belichaamt vooral de volgende stap in het merkoffensief, enkele maanden na de geslaagde lancering van de Citroën C3 Aircross in het segment van de SUV's en cross-overs, de hoge wagens die wereldwijd op heel wat bijval kunnen rekenen. Met zijn grote wielen, zijn verhoogde bodemvrijheid en zijn zijdelingse Airbumps® bevestigt de SUV Citroën C5 Aircross zijn expressieve, robuuste en gespierde karakter zonder agressief over te komen. Hij laat zich naar wens moduleren en verzekert een ongeëvenaard comfort in zijn klasse door gebruik te maken van Citroën autosportervaring. Zo zorgt de ophanging met Progressive Hydraulic Cushions™ voor een 'vliegend-tapijteffect' door alle oneffenheden in het wegdek te absorberen. Ook op het vlak van rijhulpsystemen komt hij niets tekort: de Citroën C5 Aircross beschikt onder meer over het systeem Highway Driver Assist, dat de bestuurder in staat stelt om het rijden bij snelheden vanaf 30 km/u deels over te laten aan de wagen, die vanzelf op zijn rijstrook blijft. Een eerste stap in de richting van semiautonom rijden.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

>> 100 JAAR PUBLICITEIT



HET MERK CITROËN BLIKT NIET ALLEEN TERUG OP HONDERD JAAR AUTOGESCHIEDENIS MAAR HEEFT SINDS ZIJN BEGINJAREN OOK ALTIJD GEÏNNOVEERD OP HET VLAK VAN COMMUNICATIE, ZOWEL IN ZIJN BROCHURES ALS BIJ EVENEMENTEN EN IN ZIJN RECLAME. EEN KLEINE BLOEMLEZING VAN DE MEEST GEDURFDE CAMPAGNES.



1919

Voor zijn eerste wagen, de 10 HP, zette Citroën zwaar in publiciteit door verscheidene volledige pagina's te laten publiceren in de toenmalige pers, in de meeste gevallen zelfs in kleur. Met die publiciteit richtte het merk zich enerzijds tot autoliefhebbers maar stelde het anderzijds ook het grote publiek gerust over de kosten die een nieuwe auto met zich meebracht (benzine, banden, enz.) in vergelijking met paardenwagens.

1925

Vanaf 1925 en gedurende tien jaar zou de naam Citroën de Eiffeltoren sieren met zeven verlichte letters die de internationale bekendheid van het merk verzekerden. Om het publiek niet te vervelen, volgden tal van motieven elkaar op aan het bouwwerk, zoals een lichtgevende fontein vanaf 1926 en bliksemschichten het jaar daarna. In 1928 gaf het grootste horloge ter wereld de Citroën-tijd in Parijs aan. En elk jaar bracht de pers verslag uit over al die publiciteitsinnovaties, de ene nog gekker dan de andere.

1928

Voor de lancering van de C6, de eerste zescilinder van het merk, zette de nieuwe communicatiecampagne de auto in al zijn glorie in de kijker, en dat zowel in Frankrijk als in Italië. Parallel daarmee verscheen het cijfer '6' op de Eiffeltoren en opende een prestigeconcessie zijn deuren op de Place de l'Opéra in Parijs. 360°-communicatie avant la lettre.

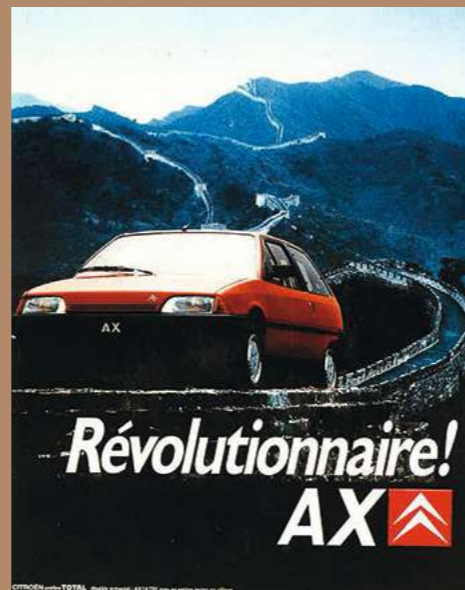
1939

Na de overname door Michelin volgden enkele moeilijke jaren voor Citroën. Toch lanceerde het merk op het autosalon van 1938 een nieuwe Traction, de 15 Six, een topmodel met nooit geziene prestaties en rijeigenschappen voor die tijd. Hij werd enkel gepromoot via catalogi, folders en brochures zoals deze, uitgegeven in 1939.

1950

De 2 CV, die in 1948 werd gelanceerd, wist onmiddellijk een groot publiek te verleiden. De vraag was zo groot dat de leveringstermijnen opliepen tot meer dan zes jaar. Niet meer dan logisch dus dat de publiciteitskosten werden beperkt tot de uitgave van kleine affiches en folders. In het begin van de jaren vijftig stelden brochures zoals deze ook de wagen voor.

>> 100 JAAR PUBLICITEIT



1960

In de jaren zestig besteedde Citroën het grootste deel van zijn publiciteitsbudget aan de uitgifte van – stuk voor stuk schitterende – brochures. Getuige daarvan dit exemplaar uit 1963, met een dubbele pagina die op bijzonder elegante wijze de aerodynamische eigenschappen van de DS aanpreeft, een wagen die vanaf zijn lancering in 1955 een ononderbroken succes oogstte.

1978

De oliecrisis storte de autopubliciteit in een zwarte periode. Voor de campagne van de GS wilde Jacques Séguéla dan ook alles uit de kast halen met een eenvoudig te onthouden slagzin. Hij stelde twee titels voor: 'de antislakop' en 'de antirammelkast'. Hoewel het toenmalige hoofd van reclame ze wel kon smaken, veroorzaakten ze bij hun publicatie een ware woedeaanval bij de directie.

1985

De publiciteitsjaren draaiden op volle toeren en alle middelen waren goed om zich te onderscheiden in de uiterst competitief geworden automarkt. Na de 'chevrons sauvages' (de wilde chevrons) voor de BX, de Visa GTI op het vliegdekschip Clémenceau en de CX gezien door Jean-Paul Goude, reed de AX op de Chinese muur!

1994

In vergelijking met zijn concurrenten onderscheidde de monovolume Citroën Evasion zich door zijn publiciteit. Hij trok volop de generatiekaart door zich te richten tot de twintigers van de jaren zeventig, die tegen die tijd dus veertig waren. Dat verklaart ook de verwijzing naar de befaamde Type H van Citroën in zijn politiecombi-uitvoering. Meer nog dan die knipoog legde de perscampagne echter de nadruk op het onvervormbare interieur van de Citroën Evasion, ideaal om het hele gezin te beschermen. Een geslaagde campagne, zoals ook bleek uit de verkoopvolumes.

2008

Voor de lancering van de tweede C5-generatie, een elegante, rasechte en hoogwaardige Citroën die de strijd met de Duitse berlines aanging, koos het Londense reclamebureau ervoor om de nadruk te leggen op de nationaliteit van de wagen. De campagne speelde in op de karikatuur en de typisch Britse humor door te bevestigen dat de wagen 'ontegensprekelijk Duits' was. Deze campagne deed heel wat stof opwaaien aan de andere kant van het Kanaal.

2018

Vijftig jaar na de lancering van de uiterst populaire Mehari met zijn koetswerk van in de massa gekleurde, thermogevormde kunststof, wekte Citroën het concept opnieuw tot leven, dit keer in de vorm van een zuiver elektrische plezierwagen. Met een 'Art Car', ontworpen door Jean-Charles de Castelbajac, bevestigde de reclamecampagne de link met de generatie van '68, door het model te toeien in de emblematische kleuren van de ontwerper. *Arty en Trendy.*



JAAR

SPORTIEVE PRESTATIES

ONTDEK DE ICONISCHE VOERTUIGEN VAN HET MERK
OP CITROENORIGINS.BE/NL-BE



PIERRE BUDAR
DIRECTEUR VAN CITROËN RACING

Met ontelbare eerste afstands- en snelheidsrecords, ongelofelijke expedities op de meeste continenten en diverse onnavolgbare zeges in rallyraids en wereldkampioenschappen rally bezet Citroën al een eeuw lang een unieke plaats in de autosport. En dan hebben we het nog niet over de successen in het wereldkampioenschap voor toerismewagens of in de rallycross. "Citroën imago en betrokkenheid in de autosport steunen zowel op zijn avontuurlijke karakter als op zijn drang naar prestaties," analyseert Pierre Budar, directeur van

Citroën Racing. "En de verankering van Citroën in de competitie komt vooral tot uiting in sportdisciplines die dicht bij de toeschouwers staan, met wagens die lijken op seriemodellen en wegen waarop ze zelf ook rijden." De wedstrijden van het wereldkampioenschap rally (WRC), om maar een voorbeeld te noemen, vergen een uitzonderlijke veelzijdigheid van de wagens omdat ze op alle terreinen, op alle hoogtes en bij alle temperaturen moeten presteren. "Die verscheidenheid aan omstandigheden is representatief voor wat huidige en toekomstige Citroën-eigenaars uit alle hoeken van de wereld met hun wagen kunnen doen," legt de directeur van Citroën Racing uit. "De zin naar avontuur, die we graag cultiveren, is de expressie van onze knowhow en competentie: dit engagement

stimuleert ons om onze technische grenzen voortdurend te verleggen en de prestaties van onze seriemodellen continu te verbeteren. De recentste illustratie van die nauwe banden tussen competitie- en seriemodellen schuilt in de SUV Citroën C5 Aircross. Zijn exclusieve ophangingsysteem met Progressive Hydraulic Cushions™ is het resultaat van onderzoek naar optimalisatie van het comfort en dus ook van de prestaties van piloten op alle terreinen. Mensen die zich afvragen hoe het komt dat Citroën er al een eeuw lang in slaagt om dergelijke comfortabele wagens te bouwen, vinden daarin een eerste antwoord...

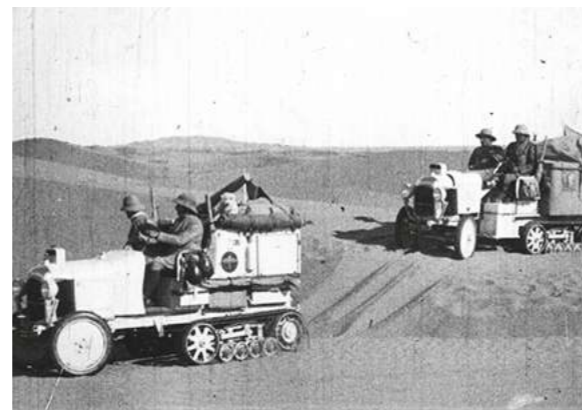
B2 AUTOCHENILLE 'GOUDEN SCARABÉE'



1922

ANDRÉ CITROËN WAS EEN MAN VAN UITDAGINGEN EN EEN PUBLICITAIR GENIE. IN 1922 VERENIGDE HIJ BEIDE TALENTEN IN EEN UITZONDERLIJKE EXPEDITIE.

Met zijn autochenille Citroën B2 10 HP model K1 waagde hij zich aan een tocht door de Sahara, een woestijn die tot dan toe geen enkel gemotoriseerd voertuig ooit had doorkruist. Zo overtuigde hij de hele wereld van de betrouwbaarheid van zijn wagens. De 'Gouden Scarabée', een bijnaam die het leidende voertuig kreeg, vertrok samen met vier dezelfde voertuigen op 17 december 1922 in de stad Touggourt, een oase in het noorden van de Algerijnse Sahara, om op 7 januari 1923 aan te komen in Timboektoe in Frans-Soedan, dat in 1959 werd omgedoopt tot Mali. En alsof dat nog niet genoeg was, reden ze ook nog eens terug. Het team, dat slechts uit tien mannen bestond, werd geleid door de industrieel George-Marie Haardt, toenmalig algemeen directeur van Automobiles Citroën, en zijn adjunct Louis Audouin-Dubreuil, een voormalige officier die door André Citroën werd gerekruteerd toen hij het leger verliet. Samen leidden beide ontdekkingsreizigers de 'Zwarte Cruise' doorheen heel Afrika in 1924 en de 'Gele Cruise' van Beiroet naar Peking in 1931.



1^e

oversteek van de Sahara in een gemotoriseerd voertuig

21 dagen

om de Sahara over te steken, tegenover zes maanden voor een kamelenkaravaan

15

etappes

5

rupsauto's van het type Citroën B2 10 HP model K1

3 500 km

afgelegd

PETITE ROSALIE DES RECORDS



132
tijdsrecords

59
internationale
afstandsrecords

3

miljoen frank beloofd aan wie het record voor 1935 zou verslaan. Dat gebeurde echter nooit.

162 468
exemplaren van de
standaard-Rosalie voor het
grote publiek gebouwd
tussen 1932 en 1941.



1932

NOG VOOR HET AUTOSALON VAN DE HERFST VAN 1932 ZIJN DEUREN OPENDE, ZOU DE JONGSTE TELG VAN DE CITROËN-FABRIEKEN (VERKRIJGBAAR MET 8, 10 EN 15 PK) ZICH EEN UITZONDERLIJKE AURA AANMETEN.

Oliefabrikant Yacco was een jaar eerder zo vrij geweest om een C6 aan te kopen en enkel het koetswerk te wijzigen, om de auto lichter en aerodynamischer te maken. Om enerzijds de betrouwbaarheid van zijn producten te bewijzen en anderzijds partner van Citroën te worden, trok het bedrijf naar het racecircuit van Linas-Montlhéry, waar de wagen in minder dan tien dagen 25.000 kilometer aflegde. Een jaar later werd de stunt nog eens overgedaan met een C6 G, die op veertig dagen tijd 100.000 kilometer reed. Dit standaardmodel, dat van de piloten de bijnaam 'Rosalie' kreeg, reeg de records aan elkaar. Deze prestaties trokken de aandacht van André Citroën, die in 1933 besliste om met deze wagen nieuwe prestaties neer te zetten, zonder ook maar iets te veranderen aan zijn 'zwevende' motor of chassis. Op 15 maart vertrok een nieuwe Rosalie, vers van de productievestiging in Javel en uitgevoerd als eenzitter, in Montlhéry om 134 dagen later te stoppen met 300.000 kilometer op de teller, goed voor een gemiddelde snelheid van 93 km/u. De 'Petite Rosalie des Records' heeft zijn naam dus niet gestolen.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

DS 21 RALLY VAN MAROKKO



1969

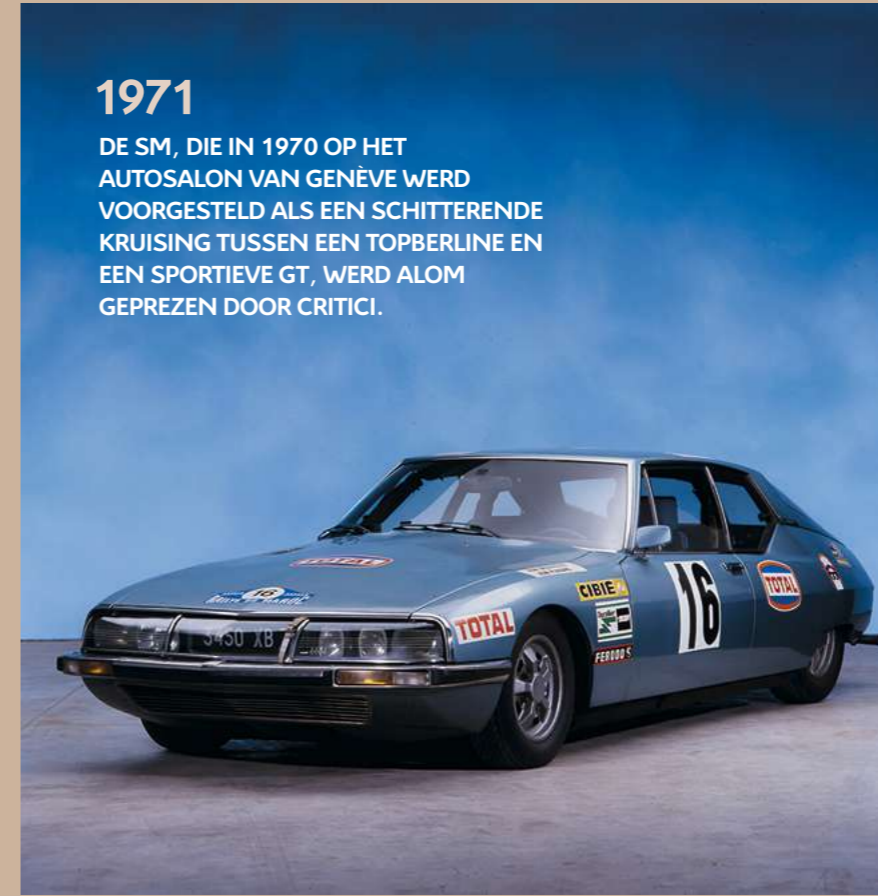
DE ONTEGENSPREKELIJK MYTHISCHE DS ZOU ZICH BIJNA TWINTIG JAAR LANG BEWIJZEN OP ZOWAT ALLE WEGEN, ZELFS OP DE MEEST ONVERWACHTE.

53 cm
korter dan de
standaard DS 21

400 kg
lichter

Kort na zijn lancering in 1955 begonnen verscheidene prof- en amateurpiloten te racen met deze even krachtige als aangenaam rijdende auto. Zo werd er in 1959 een ID 19 ingeschreven voor de Rally van Monte Carlo. René Cotton, die eerst een privérenstal leidde en later werd aangesteld als hoofd van Citroën Compétition – de eerste sportafdeling van het merk – schreef de auto onder meer in voor de Safari Rally van 1965. In 1969 won een ingekort DS 21-prototype bestuurd door Robert Neyret (beter bekend als Bob Neyret) de slopende, 4.180 kilometer lange Rally van Marokko. Van de 78 ingeschreven wagens haalden er slechts zeven de meet, waaronder vijf Citroën. Een jaar later deden auto en piloot die krachttoer nog eens over.

SM RALLY VAN MAROKKO



1971

DE SM, DIE IN 1970 OP HET AUTOSALON VAN GENÈVE WERD VOORGESTELD ALS EEN SCHITTERENDE KRUISING TUSSEN EEN TOPBERLINE EN EEN SPORTIEVE GT, WERD ALOM GEPREZEN DOOR CRITICI.

1 450 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
220 km/u

12 920
exemplaren gebouwd
van het seriemodel



Om hem te laten aansluiten bij de successen van de DS, nam Citroën het volgende jaar deel aan de Rally van Marokko met een model dat erg dicht aanleunde bij het seriemodel. "SM, eerste race, eerste zege" kopte de reclamecampagne die net na de wedstrijd werd gelanceerd. In de daarop volgende maanden verscheen de SM nog meermaals op het circuit, onder meer voor de 24 Uren van Spa-Francorchamps, maar het gewicht van de wagen vormde een handicap ten opzichte van zijn concurrenten en de resultaten bleven uit. Toch riep het Amerikaanse magazine Motor Trend de SM uit tot 'Auto van het Jaar 1972'. Behalve zijn aerodynamische lijn van de hand van Robert Opron, beschikte hij ook over een V6 Maserati-motor en een tandheugelbesturing met automatische terugloop. Dat stuurwiel liet zich niet alleen met een vinger ronddraaien maar keerde ook automatisch terug naar de rechtuitstand. En wat meer was: de stuurbekrachtiging varieerde naargelang de snelheid van de wagen. De veiligheid was top, het comfort eveneens.

2 CV RAID AFRIQUE



1973

BEGIN JAREN ZEVENTIG WEKTE DE 2 CV ZIN VOOR AVONTUUR OP.

60

ingeschreven 2 CV's, waaronder tien assistentievoertuigen

100

jongeren van 18 tot 30 jaar, waaronder slechts acht vrouwen

3

kapotte motoren

3

vervagen versnellingsbakken

Hij beantwoordde elk verlangen naar vrijheid en tal van jongeren verlegden hun horizon met de 2 CV. De beweging was zelfs van die aard dat Citroën in augustus 1970 zelf een eerste rally raid Parijs-Kaboel-Parijs organiseerde, die openstond voor alle eigenaars van een 2 CV, Dyane of Mehari. In 1971 volgde de raid Parijs-Persepolis-Parijs volgens hetzelfde principe. Het rallyvirus bereikte zelfs Argentinië, dat in 1972 een grote 2 CV-toer door het hele land organiseerde. Maar het grote 2 CV-avontuur was de Raid Afrique van 1973. Doelstelling: vanuit Abidjan in Ivoorkust de hele Ténéréwoestijn doorkruisen om via Ouagadougou, Niamey en Tamanrasset naar Tunis te rijden en nauwelijks een maand later officieel aan te komen in Marseille. Een parcours van 8.000 kilometer in extreme omstandigheden. In een recordtijd kwamen er niet minder dan 5.000 kandidaturen binnen, maar slechts vijftig teams van twee personen konden deelnemen. Allemaal kwamen ze tijdig, veilig en wel aan in Marseille en zo bewees de 2 CV aan de hele wereld dat ze effectief gemaakt zijn voor het avontuur, hoe gek dat avontuur ook mag zijn.



ZX RALLY RAID

Topsnelheid van
205 km/u

1350 kg
leeggewicht

4,38 m
lang

5
opeenvolgende wereldbikers
tussen 1993 en 1997
(constructeurs en piloten)

1990

EXACT ZESTIG JAAR NA DE BEFAAMDE 'GELE CRUISE' MET EEN RUPSAUTO, SCHREEF CITROËN IN 1992 EEN ZX RALLY RAID IN VOOR DE EERSTE RALLY PARIJS-MOSKOU-PEKING.



Aan boord van deze schitterende wagen met vierwiel aandrijving en handgeschakelde zesversnellingsbak deden Pierre Lartigue en Michel Périn de prestatie nog eens over door als eerste te finishen in deze race van 16.054 kilometer, waarvan 7.355 kilometer aan chronometerproeven. Citroën knoopte op die manier weer aan bij zijn rallytraditie en liet al zijn concurrenten achter zich in deze wedstrijd die alle andere overtrof door zijn moeilijkheidsgraad. Het moet gezegd: de ZX Rally Raid was onder een gunstig gesternte geboren want van bij zijn eerste race in 1990, de Baja Espana-Aragon, eigende hij zich de eerste twee plaatsen toe, terwijl het seriemodel van de ZX pas in 1991 werd gelanceerd. Het team bestaande uit Ari Vatanen en Bruno Berglund eindigde op de eerste plaats, Jacky Ickx en Christian Tarin finishten als tweede. Zo gaven ze het startsein voor een lange reeks van wagens die de rallyreputatie van Citroën zouden smeden. Het duo Lartigue-Périn reeg de successen aan elkaar en behaalde zo drie jaar op rij de zege in de befaamde race Parijs-Dakar (1994, 1995 en 1996). Ook het FIA-wereldkampioenschap terreinrally, dat in 1993 in het leven werd geroepen, werd vijf jaar op rij gedomineerd door de ZX Rally Raid.



XSARA KIT CAR

1998

NET NADAT DE ZX RALLY RAID EN HET SERIEMODEL VAN DE ZX WERDEN AFGEVOERD, LANCEERDE CITROËN DE XSARA EN WERD ONDER IMPULS VAN GUY FRÉQUELIN OOK DE ONGELOFELIJKE, EVEN KRACHTIGE ALS LICHTE XSARA KIT CAR OP PUNT GESTELD.

Topsnelheid van
200 km/u

4,16 m
lang

960 kg
leeggewicht

6
versnellingen

5,5 seconden
voor de sprint van 0 - 100 km/u



Een nieuwe wagen, nieuwe overwinningen! Met deze wagen won Philippe Bugalski in 1998 en 1999 de pilotentitels van het Franse rallykampioenschap. Hij schitterde tevens in het wereldkampioenschap en domineerde in de rally's van Catalonië en Corsica. Het reglement vereiste echter dat deze kit cars werden begrensd. Om die reden werden ze opgevolgd door de Xsara T4 en wat later de Xsara WRC. Die laatste schreef in zijn nauwelijks zesjarige carrière niet minder dan 32 rallyzeges op zijn naam. Hij werd namelijk bestuurd door een erg jonge Sébastien Loeb, met Daniel Elena als copiloot. Samen maakten ze Citroën tot een ware legende in het wereldkampioenschap rally...

C4 WRC

2007

DRIE WERELDTITELS BIJ DE CONSTRUCTEURS, VIER BIJ DE PILOTEN EN VIER BIJ DE COPILOTEN.

36

zeges in het
wereldkampioenschap rally

Topsnelheid van
200 km/u

4,27 m
lang

1,80 m
breed

1 230 kg
leeggewicht



En dat alles in nauwelijks vier seizoenen! Tussen 2007 en 2010 was de rallywereld letterlijk kansloos tegen de C4 WRC, die Citroën baseerde op de standaard C4 Coupé. Zijn resultaten waren nog beter dan die van zijn voorganger, de Xsara WRC. De 2.0-viercilinder-turbomotor, ontwikkeld door de teams van Citroën Sport onder leiding van Guy Fréquelin, stuurde zijn vermogen via een sequentiële zesversnellingsbak naar de vier wielen. Een dergelijke mechaniek moest natuurlijk hand in hand gaan met een uitzonderlijke veiligheidsuitrusting. Dat verklaart waarom hij met zijn rolbeugels voor- en achteraan veel verder ging dan de normen opgelegd door de Internationale Automobiel Federatie (FIA). En alweer waren het Sébastien Loeb en Daniel Elena die het leeuwendeel van de zeges binnenhaalden, waardoor ze ook zelf een legendarische status verwierven.



C-ELYSÉE WTCC

Topsnelheid van
250 km/u

4,57 m
lang

1,95 m
breed

1 100 kg
leeggewicht



2013

GESTERKT DOOR ZIJN UITGEBREIDE ERVARING EN TALLOZE SUCCESSEN IN HET WERELDKAMPIOENSCHAP RALLY EN DE MEESTE ANDERE RALLY-RAIDS OP ONZE PLANEET, BESLOOT CITROËN ZICH OOK TE BEWIJZEN OP HET CIRCUIT, EEN DISCIPLINE DIE HET MERK TOT DAN TOE LINKS HAD LATEN LIGGEN.

Om deel te nemen aan de World Touring Car Cup (WTCC), prepareerden de teams van Citroën Racing een bijzondere C-Élysée met een motor van 380 pk, een sequentiële zesversnellingsbak en achttienduimsvelgen. Na zijn lancering begon hij al snel aan zijn zegetocht en won hij drie jaar op rij (2014-2015-2016) de titel van wereldkampioen bij de constructeurs. Bovendien veroverden José Maria Lopez, Sébastien Loeb en Yvan Muller in 2014 en 2015 ook de drie eerste plaatsen voor de wereldtitel bij de piloten. Voor het laatste seizoen werd de C-Élysée licht gewijzigd door de toevoeging van een regelbare achterspoiler achteraan. Dat volstond voor José Maria Lopez om zich in 2016 opnieuw tot wereldkampioen bij de piloten te kronen, voor het merk zich officieel terugtrok uit de autosport.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

C3 WRC

4,13 m
lang

1,88 m
breed

1 190 kg
leeggewicht

237
pk per liter

2017

MET ACHT WERELDTITELS OP ZIJN ACTIEF MAAKTE CITROËN IN 2017 EEN GROTE COMEBACK IN HET WERELDKAMPIOENSCHAP RALLY, MET DEZE C3 WRC IN DE KLEUREN VAN DE HONDERDSTE VERJAARDAG IN 2019.



Hij is gebaseerd op het seriemodel van de C3 maar kreeg ook enkele specifieke voorzieningen, waaronder de rechtstreeks ingespoten 1.6 turbomotor met 380 pk, een 55 millimeter langere voorkant, een bredere en meer naar achteren geplaatste achterspoiler voor een betere stroomlijn en een gewicht van 1.190 kilogram. Anderzijds behield hij wel de ronde lijnen van de Nieuwe C3, in het bijzonder wat de lichtsignatuur op twee niveaus en het tweekleurige dak betreft. Net twintig jaar. Na de lancering van deze WRC-modellen (World Rally Cars) neemt Citroën de handschoen weer op, nog steeds met de ambitie om zich op het hoogste podium te hijsen.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM



'S WERELDS GROOTSTE CITROËN-COLLECTIE BEVINDT ZICH IN AULNAY-SOUS-BOIS, OP ENKELE KILOMETERS VAN PARIJS. ALLE MOGELIJKE AUTOTYPES, MAQUETTES EN UITZONDERLIJKE DOCUMENTEN GETUIGEN OVER HET VERLEDEN EN HEDEN VAN HET MERK, DAT ALSMAAR MEER PASSIE OPWEKT. REPORTAGE.

“Alles ademt Citroën, tot en met de palen die de kettin- gen van de wandelgangen vasthouden want zij werden gerecupereerd uit de fabriek van Clichy,” preciseerd Yannick Billy, hoofdmechanicus van Citroën Heritage, de merkafdeling die sinds 1977 verantwoordelijk is voor de Citroën-collectie. “Deze plek werd in het leven geroepen om het Citroën-patrimonium te onderhouden, tentoon te stellen en te promoten bij het grote publiek en tegelijk in te spelen op de verwachtingen van verzamelaars,” verduidelijkt Eric Leton, de verantwoordelijke van Citroën Heritage. Elk jaar lokt de collectie zes- tot zeventuizend bezoekers van alle leeftijden. “We bereiden ook wagens voor op filmopnames en manifestaties,” voegt Yannick Billy toe, die zich regelmatig verwondert over een slecht

gesloten koffer, een fijne kras op de motorkap of asymme- trische ruitenwissers.

De tentoongestelde wagens verkeren stuk voor stuk in perfecte staat en spreken tot ieders verbeelding, zelfs als je geen overtuigde ‘Citroënist’ of autoliefhebber bent. Iedereen krijgt de bijna onweerstaanbare drang om erin te gaan zitten en ze te zien rijden. “Men moet een onderscheid maken tussen wagens die rijden en wagen die zich verplaatsen,” glimlacht de hoofdmechanicus, “maar 90 procent van de wagens is functioneel. Bij de oudste wagens volstaat het om de brandstoftank te vullen en wat additief toe te voegen en ze rijden weer.” Deze 10 HP uit 1923 werd enkele jaren geleden

100 JAAR PATRIMONIUM

“Ceci n’est pas un musée. C’est une collection privée”.

Met die woorden wordt de bezoeker geïnformeerd over het karakter van de tentoonstelling, nog voor hij de eerste wagen heeft gezien. Wat hij te zien krijgt, heeft namelijk meer weg van wat men in de negentiende eeuw als een rareitienkabinet beschouwde, dan van een klassieke tentoonstelling. Alles wat men hier te zien krijgt, heeft een uniek karakter. Zelfs de bekende en mythische wagens weten telkens weer te verrassen. Toch is er van speciale effecten geen sprake. Via de Boulevard André Citroën, gelegen tussen de productievestigingen van het merk, bereikt men dit schitterende ‘Conservatoire Citroën’. De grote metalen structuur met een oppervlakte van 6.500 vierkante meter bevat sinds 2001 ‘s werelds grootste Citroën-collectie. Meer dan driehonderd modellen van het prille begin tot nu – seriemodellen, sportwagens, concept cars en bedrijfsvoertuigen – gaan hand in hand met maquettes, tal van documenten en voorwerpen en zelfs een helikopter.



trouwens gebruikt voor het huwelijk van een van de kleinzonen van André Citroën.

Het Conservatoire, dat werd opgericht om te voorkomen dat deze ongelofelijke collectie zou weggwijn- en of verspreid zou raken, breidt zelfs voortdurend uit. “Heel wat mensen bellen ons om auto’s, documenten en affiches aan te bieden,” vertelt Eric Leton. “Ze willen de geschiedenis zo graag bewaren dat ze ons helpen en vaak zelf voor het transport zorgen. Ook dat is liefde voor het merk.” “En wij weigeren nooit een schenking!” voegt Yannick Billy toe.

De onvermoeibare mannen hebben over elke wagen wel een anekdote. Deze B10 uit 1925 was de eerste auto met een volledig stalen koetswerk. Deze C6 Faux Cabriolet uit 1929 was ooit eigendom van Sacha Guitry.



En bij deze Rosalie symboliseerde de zwaan bovenaan het radiatorrooster de soepelheid van de eerste auto met een zwevende motor. Iets verder staan verscheidene Tractions, waaronder deze gezinswagen met acht plaatsen, een 'vooroorlogse bestelbreak' dus. Ook de 2 CV ontroert, minstens even sterk als de 'auto van de eeuw', de DS. De presidentiële wagens maken indruk, in het bijzonder de DS van De Gaulle. De prototypes, van de oudste tot de recentste, getuigen stuk voor stuk

van een uitzonderlijke moderniteit. Kijk maar naar deze Project L, waaruit later de CX voortkwam, met zijn honingraatradiatorrooster. De bedrijfsvoertuigen verwijzen dan weer naar het feit dat het merk steeds dicht bij het publiek en zijn verwachtingen en dagelijkse activiteiten stond.

Dan rest ons alleen nog de vraag wat er te zien is in de ruimtes die niet bezocht kunnen worden. Achter een

gordijn wachten enkele minder opgemaakte wagens hun beurt af. Maar nog belangrijker is de garage, die verscholen ligt achter enkele bureaus, en waar mecaniciens zich ontfermen over oude en jonge wagens, om de motor te laten draaien, een onderdeel te vervangen, een deur bij te stellen... Kortom, om de perfectie van de oorspronkelijke modellen in ere te herstellen.



JAAR

TOEKOMSTGERICHTE AUTO'S

ONTDEK DE ICONISCHE VOERTUIGEN VAN HET MERK
OP CITROENORIGINS.BE/NL-BE



FRÉDÉRIC DUVERNIER

VERANTWOORDELIJKE VOOR CONCEPT CARS EN ONTWIKKELING
BINNEN DE DESIGN-AFDELING VAN CITROËN



zich wel vaker stellen wanneer ze naar een concept car kijken. "Het gebeurt dat we kladjes voorstellen bij de overgang naar een nieuwe autogeneratie, maar doorgaans vormen onze concept cars een goede barometer voor de toekomstige evolutie van ons merk." Voor Frédéric Duvernier, verantwoordelijke voor concept cars en ontwikkeling binnen de designafdeling van Citroën, verdienen deze voertuigen een grondige analyse omdat ze zowel langs buiten als

Pure designexpressie of echt experimentele aanpak? Het is een vraag die mensen

binnen vooruitblikken op de toekomst van onze wagens. Ze zijn relatief snel te bouwen want er zit ongeveer een jaar tussen het eerste ontwerp en het eindresultaat. Zo maken ze het mogelijk om snel naar reacties te peilen en (een deel van) het project te valideren. De CXperience uit 2016 voedde bijvoorbeeld meerdere ambities. In de eerste plaats bevestigden dat Citroën nog steeds ambities had om een plaats te veroveren in het segment van de luxeberlines. Vervolgens nieuwe comfortoplossingen inwijden, zoals het schuim met vormgeheugen voor de zittingen dat vandaag reeds wordt gebruikt voor de serieversies van de Citroën C4 Cactus en de Nieuwe SUV Citroën C5 Aircross. In werkelijkheid worden er al sinds de jaren negentig

een tot twee concept cars per jaar gebouwd die dienen om de visie voor toekomstige modellen te valideren. Vroeger deed Citroën daarvoor een beroep op externe koetswerkbouwers, die weliswaar erg getalenteerd waren, maar soms van deze voertuigen profiteerden om hun eigen inspiratie de vrije loop te laten. Zowel de Karin als de Camargue zijn uitstekende voorbeelden van die creatieve expressie. Recente concept cars, zoals de GTbyCitroën uit 2008, kunnen dezelfde indruk geven omdat deze wagen gebaseerd is op het videospel Gran Turismo voor Playstation. Maar zoals Frédéric Duvernier nog eens herhaalt: "Zijn voorkant en koplampen getuigen van een vormtaal die ten volle heeft bijgedragen tot het DNA van het merk."

C10



1956

IN 1953, TWEE JAAR NA DE OFFICIËLE LANCERING VAN DE DS, STARTTE HET CITROËN STUDIEBUREAU ONDER LEIDING VAN INGENIEUR ANDRÉ LEFEBVRE EEN AMBITIEUS PROJECT ROND C-PROTOTYPES.



Het doel: zich inspireren op de luchtvaart om een even lichte als compacte auto met ongeëvenaarde aerodynamische kwaliteiten aan te bieden op basis van de mechaniek van de 2 CV. Als laatste project dat in het kader van dat programma werd uitgewerkt, zag de C10 in 1956 het levenslicht, met zijn perfect gladde druppelvorm die de koplampen integreerde in het aluminium koetswerk, een materiaal dat heel wat lichter is dan staal. Zijn gewicht van nauwelijks 382 kilogram bevond zich voor het grootste deel boven de vooras, die ook gevoelig breder was dan de achteras. Zijn zijruiten blikten vooruit op de eerste monovolumes. Die eigenschappen gaven hem een opmerkelijke Cx-waarde van 0,258 en een topsnelheid van 100 km/u voor een erg laag verbruik. Hoewel hij kleiner was dan de 2 CV, bood hij met gemak plaats aan vier personen en hun persoonlijke bezittingen. Dit erg geslaagde prototype was bijna een seriemodel maar moest uiteindelijk de duimen leggen tegen het ontwerp van de Ami 6.

4
zitplaatsen

3,84 m
lang

382 kg
leeggewicht

Topsnelheid van
100 km/u



CAMARGUE

1972

DIT ONGELOFELIJKE PROTOTYPE WERD IN DE LENTE VAN 1972 ONTHULD OP HET AUTOSALON VAN GENÈVE.



4,12 m
lang

1,68 m
breed

1,15 m
hoog

De Camargue maakt deelt uit van de ASH-Bertone Collection.

Het inspireerde zich op de GS, die twee jaar eerder was gelanceerd, en nam heel wat van diens technische eigenschappen over, waaronder de motor, de stuurinrichting en de befaamde hydropneumatische ophanging. Anderzijds vormde hij een radicale stijlbreuk met alle vorige modellen van het merk. En dat had zo zijn redenen: hij was namelijk de vrucht van de eerste samenwerking tussen Citroën en de befaamde Italiaanse koetswerkbouwer Bertone. Die laatste drukte onmiddellijk zijn stempel op het model met een grote glazen luchtbel achteraan, een panoramische voorruit en een beugel om het gestrekte interieur te verstevigen. Het geheel ademde een onmiskenbare sportiviteit. De voor die tijd bijzonder moderne koplampen zagen we dan weer terug op de latere BX. Want hoewel de Camargue niet rechtstreeks uitmondde in een seriemodel, vormde hij de eerste stap in de erg vruchtbare samenwerking tussen Bertone en Citroën, die niet alleen resulteerde in de BX maar ook in de XM, de ZX en de Xantia.



KARIN

1980

NAUWELIJKS ENKELE WEKEN NADAT HIJ WAS AANGESTELD ALS STIJLDIRECTEUR VAN CITROËN, ONTHULDE TREVOR FIORE HET PROTOTYPE KARIN OP HET AUTOSALON VAN PARIJS 1980.



3
zitplaatsen

3,70 m
lang

1,90 m
breed

1,08 m
hoog



Behalve zijn verbazingwekkende piramidevorm bood hij ook een interieur met drie plaatsen. De bestuurderszetel stond centraal en iets meer naar voren dan de twee passagierszetels voor- en achteraan. De voornaamste bedieningselementen werden zo dicht mogelijk bij het stuurwiel geplaatst, dat zelf ook verstelbaar was en deed denken aan een joystick. Een boordcomputer informeerde de bestuurder continu over de omstandigheden op de weg. Aan de buitenkant brachten de koplampen duidelijk hulde aan de SM, die tien jaar eerder werd gelanceerd. De Karin blikte op zijn geheel eigen manier vooruit op de vormgeving van de toekomstige BX, getekend door Bertone, die volledig functioneel was dankzij zijn viercilindermotor en hydropneumatische ophanging.

ACTIVA 1

1988

HET PROTOTYPE ACTIVA 1, DAT IN DE HERFST VAN 1988 OP HET AUTOSALON VAN PARIJS WERD VOORGESTELD, KON UITPAKKEN MET EEN WARE REEKS AAN INNOVATIES.

4,75 m
lang

1,90 m
breed

1,27 m
hoog

Topsnelheid van
220 km/u



Met deze lage berline zette Citroën zijn stroomlijnonderzoek voort en boekte het merk een aanzienlijke vooruitgang op het vlak van rijplezier. Ook besteedde het merk alsmaar meer aandacht aan de elektronica aan boord die de Hydractive-ophanging regelde en het stuurwiel en de remmen ondersteunde. Die innovaties werden nog aangevuld met tegengesteld opendraaiende deuren die zich lieten activeren met een afstandsbediening, vier onafhankelijke wielen en een antislipsysteem. Ook binnenin stapelden de verrassingen zich op, met een head-up display en verscheidene schermen die gegevens over de rijomstandigheden en het weggedrag weergaven. Hoewel hij in meer dan een opzicht aantrekkelijk was, werd de Activa 1 nooit in productie genomen. Toch liet hij op het gebied van innovaties een frisse wind waaien bij Citroën en waren er verscheidene elementen van terug te vinden in de XM en de Xantia.

XANAË

1994

ZELDEN GAF EEN CONCEPT CAR
ZOVEEL INZICHT IN DE TOEKOMSTIGE
EVOLUTIES VAN DE AUTO.



5
zitplaatsen aan boord

4,23 m
lang

1,85 m
breed

Bij de Xanaë, die in 1994 werd onthuld op het Autosalon van Parijs, stonden het comfort van de bestuurder en zijn passagiers helemaal bovenaan het prioriteitenlijstje. Deze compacte monovolume, de eerste in zijn soort, wierp zich in de eerste plaats op als een natuurlijk verlengstuk van het salon, dankzij de tegengesteld opendraaiende deuren zonder middenstijl, de twee draaibare voorzetels en de centrale achterzetel waarvan de rugleuning kon worden neergeklapt tot een tafeltje. Zo werd de basis van de huidige modulariteit gelegd. Meer nog, het interieur profiteerde van grote glasoppervlakken en de voorruit liep zelfs uit tot ver in het dak. Tot slot werden alle rijhulpsystemen gemakkelijk toegankelijk dankzij twee lcd-schermen die een uitgekiende plaats in het interieur kregen. Aangezien hij zijn motor ontleende aan de Xantia, was er geen enkele reden waarom hij het niet tot seriemodel zou schoppen. Maar de teams van Citroën bleven hun ontwerp verder verfijnen en presenteerden in 1998 de Xsara Picasso, die een jaar later met succes op de markt kwam.

OSMOSE

2000

CITROËN, DAT ALTIJD MET VEEL AANDACHT
LUISTERDE NAAR DE TOEPASSINGEN VAN
KLANTEN, STELDE OP HET AUTOSALON VAN
PARIJS IN 2000 EEN ERG FUTURISTISCH
PROTOTYPE VOOR, DAT DE RELATIES TUSSEN
AUTOMOBILISTEN EN VOETGANGERS
RADICAAL VERANDERDE.



3
deuren

5
zitplaatsen

3,35 m
lang

1,75 m
breed

1,70 m
hoog

Het project was niet alleen bedoeld om een concept car voor stellen, maar ook om de auto op een meer verantwoorde manier te gebruiken. Voor het vertrek kon de bestuurder de beschikbaarheid en de bestemming op het rechter zijpaneel weergeven. Zo kon hij onderweg passagiers oppikken. Op een WAP-telefoon konden zelfs verscheidene trajecten worden geraadpleegd, die door de computer werden gecentraliseerd. Het prototype Osmose bood drie plaatsen voorin, die toegankelijk waren via schuifdeuren. De bestuurder zat in het midden en een beetje meer naar voren dan de passagiers. Achteraan gaf een rolluik toegang tot een achterbank met twee plaatsen waarop mensen met hun rug naar de weg zaten. Hij verraste door zijn kubusvorm, zijn hoogte en zijn sterk op elkaar lijkende voor- en achterkant. De Osmose beschikte over een audio- en videosysteem en een voetgangersairbag vooraan en werd aangedreven door een hybridesysteem dat ZEV (Zero Emission Vehicle) werd gedoopt.

C-MÉTISSE

4
zitplaatsen

4,74 m
lang

1,24 m
hoog

Topsnelheid van
250 km/u



2006

WAAROM Zouden ECOLOGIE EN TOPPRESTATIES ONVERENIGBAAR ZIJN? DIE VRAAG BEANTWOORDEDE CITROËN ZONDER AARZELEN MET ZIJN PROTOTYPE C-MÉTISSE, DAT IN OKTOBER 2006 WERD VOORGESTELD.

Aan de buitenzijde had hij de gespierde en aerodynamische uitstraling van een echte bolide, die nog werd benadrukt door het flamboyante rood van zijn zuiver gelijnde koetswerk, zijn in het radiatorrooster ingelegde dubbele visgraat, zijn lange motorkap en zijn holle kofferklepruit. De deuren openden zich niet naar buiten maar naar boven toe en gaven uit op een luxueus interieur, met edele materialen en lichtaccenten. Het verrassingseffect breidt zich ook uit naar de motor, met de dieselhybrideaanrijving van de C-Métisse: onder de motorkap schuilt een V6 HDi met 208 pk, aangevuld met twee elektromotoren in de achterwielen, die elk nog eens het vermogens equivalent van 20 pk toevoegden. Resultaat: een topsnelheid van 250 km/u in combinatie met erg lage verbruiks- en emissiecijfers.



GT_{BY}CITROËN



2008

MET DE CONCEPT CAR GT_{BY}CITROËN BRACHT CITROËN DE VIRTUELE WERELD EN HET REËLE LEVEN OP ORIGINELE WIJZE SAMEN.



Als vrucht van het partnerschap tussen Citroën en de maker van de befaamde rijsimulatiegame Gran Turismo 5, is deze wagen letterlijk ontsproten aan het scherm, waarna Citroën er een uiterst moderne en levensgrote herinterpretatie van creëerde. Met zijn ranke en tegelijk gespierde stijl en de parelmoerkleur van zijn koetswerk bestond er geen twijfel over zijn race-intenties. Zijn grote luchtinlaten, zijn koplampen met blauwe leds, zijn achteruitkijkspiegels in carbon, zijn overdreven lange achterspoiler en zijn vleugeldeuren gaven de indruk van een constante beweging. In de cockpit zorgden de twee zetels in donkerkleurig leder en de andere materialen voor een koperachtige look. En om de concentratie van de piloot te ondersteunen, beschikte hij over een head-up display. Het ontwerp en design van deze buitengewone bolide leverden hem in 2008 de Louis Vuitton Classic Concept Award op.

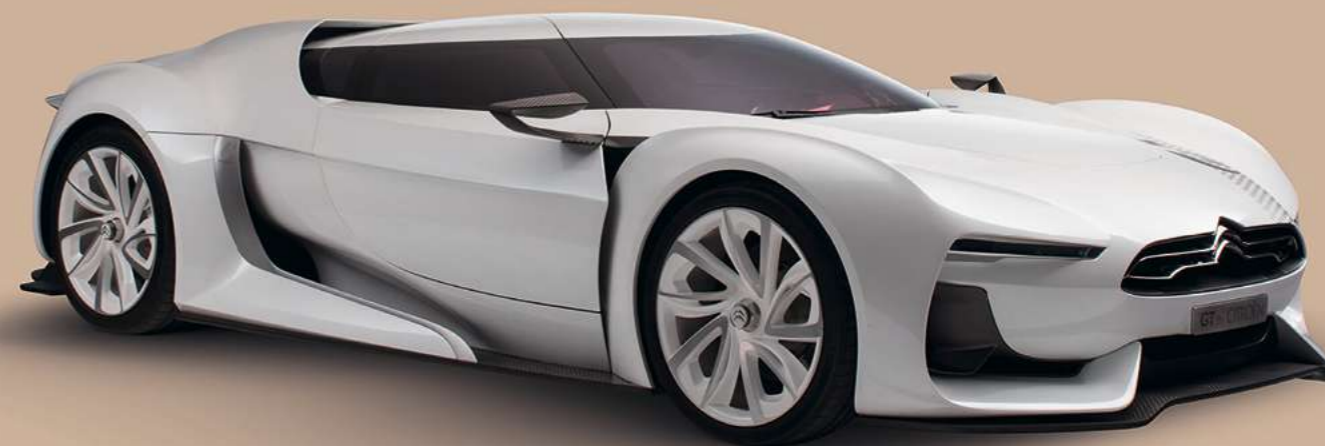
2
zitplaatsen

4,96 m
lang

2,08 m
breed

Topsnelheid van
330 km/u

3 seconden
van 0 naar 100 km/u



>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

TUBIK

2011

ALS KNIPOOG NAAR DE ALLEREERSTE TUB (AFKORTING VAN TRACTION UTILITAIRE BASSE) UIT 1939, DIE EEN INSPIRATIEBRON VORMDE VOOR ALLE LATERE BEDRIJFSVOERTUIGEN, WAS HET GELIJKNAMIGE CONCEPTVOERTUIG TUBIK IN SEPTEMBER 2011 VOOR HET EERST TE ZIEN OP HET SALON VAN FRANKFURT.



Maar daar stoppen de gelijkenissen met het verleden, want de Tubik werpt zich op als een intelligente, grote monovolume, die mensen opnieuw zin wil geven om te reizen. Verfijning en comfort stonden duidelijk centraal in de ontwikkeling van dit prototype. Zijn zilvergrijze kleur verbergt op handige wijze een grote, ongetinte ruit op de hele rechterflank. Die wordt als een geheel geopend en geeft toegang tot drie naar wens moduleerbare zetels. Alleen de bestuurder beschikt over een eigen deur, aan de linkerkant, die zich opent als een dekschild: speciaal voor de bestuurder ontwierp Citroën een 'cyclotron', een ultratechnologische ruimte die de zetel, de pedalen en het stuurwiel tot een geheel verenigt, met in het midden een scherm dat alle noodzakelijke navigatiegegevens weergeeft. Een tweede scherm geeft de beelden van de parkeercamera's weer.

9

zitplaatsen

4,80 m
lang

2,08 m
breed

2,05 m
hoog

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

CXPERIENCE

2016

VAN BIJ ZIJN OPRICHTING HEEFT HET MERK CITROËN ZICH ALTIJD ONDERSCHIEDEN DOOR ZIJN VERMOGEN OM DE STIJLCODES VAN TOPBERLINES OPNIEUW UIT TE VINDEN.

4,85 m
lang

1,37 m
hoog

2 m
breed



De jongste illustratie van die knowhow dateert van 2016 en de concept car CXperience. Deze grote, lage berline met horizontale lijnen belichaamt de geest van 'Be Different, Feel Good' en straalde bovendien kracht uit. De essentie van het Citroën Advanced Comfort®-programma, dat ruimte, lichtinval, ergonomie en connectiviteit verenigt, komt hier tot uiting Omhullende zetels met vormgeheugen, eenspakig stuurwiel, dashboard en rugleuningen in walnoot hout, sfeerverlichting, luchtzuivering, centraal aanraakscherm van 19 duim, nieuwe deelttoepassing 'Share with U' om bestanden te delen tussen passagiers, oplaadbare hybride aandrijving... De CXperience biedt een hele reeks innovaties ten dienste van de ultieme rijervaring.

>> ALS MINIATUUR BESCHIKBAAR OP LIFESTYLE.CITROEN.COM

"HET DNA VAN CITROËN BOEIT MENSEN AL SINDE DE OPRICHTING VAN HET MERK"



Ontmoeting met Alain Thuret, voorzitter van de Vriendenkring van Citroën en DS Frankrijk, een vereniging die sinds 1983 alle clubs van Citroën-liefhebbers verenigt.

Wat is de roeping van de Vriendenkring van Citroën en DS Frankrijk?

Onze missie bestaat erin alle Citroën-clubs in Frankrijk te verenigen en te ondersteunen. Op dit ogenblik vertegenwoordigen we zo'n 200 clubs, samen goed voor meer dan 10.000 leden en 35.000 tot 40.000 verzamelwagens. Onze clubs gaan van drie tot ongeveer 5.000 leden en wij fungeren als dagelijkse interface tussen Citroën-DS en de clubs.

Hoe werkt dat in de praktijk?

We zijn aanwezig op alle verschillende salons en organiseren heel wat manifestaties. Via wedstrijden voor verzamelaars ondersteunen we Citroën en DS voor de terbeschikkingstelling van oude voertuigen voor verschillende evenementen die dit patrimonium in ere houden.

Citroën viert dit jaar zijn honderdjarige bestaan. Wat betekent dat voor u?

Voor mij is Citroën het enige merk dat doorheen zijn geschiedenis avant-gardistische, innovatieve en zelfs maffe technologieën heeft geïntroduceerd die vandaag de dag nog steeds bestaan en vaak gekopieerd worden. Laten we niet vergeten dat André Citroën een groot pionier was, zowel op het vlak van auto's als van speelgoed en publiciteit. Als al onze clubs vandaag zo goed functioneren, bijna als een familie, dan is dat precies omdat Citroën het enige merk is dat erin slaagt om ze samen te brengen.

Hoe verklaart u dat?

Ik denk dat het pionierswerk van André Citroën op het gebied van innovatie en technologie – van de eerste seriewagens tot zwevende motoren, voorwielaandrijving, hydraulica, enz. – een ware passie heeft doen ontstaan. Zonder sektarisch te willen zijn, stellen we toch vast dat die passie en die eensgezindheid tussen clubs niet bestaat bij de andere merken. Dat is de verdienste van het Citroën-DNA. En dat zal altijd blijven werken.



Citroën Lifestyle Boetiek

MINIATUREN, HORLOGES, MODE VOOR KINDEREN EN VOLWASSENEN, SPEELGOED, BAGAGESETS, TOPTECHNOLOGIE EN HEEL WAT ANDERE PRODUCTEN IN DE KLEUREN VAN CITROËN WACHTEN U OP IN DE BOETIEK.



>> ONTDEK ONZE CITROËN LIFESTYLE BOETIEK.

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

AUTOMOBILES CITROËN verklaart dat, door het toepassen van de bepalingen van de richtlijn EEG nr 2000/53 EG van 18 september 2000 met betrekking tot de afgedankte voertuigen, zij de vooropgestelde objectieven behaald heeft en dat de gerecycleerde materialen gebruikt worden in de productie van haar gecommercialiseerde producten. Verantwoordelijke uitgever: Anne-Laure Brochard - Citroën Belux n.v. - 4-8, Avenue de Finlande - 1420 Braine-l'Alleud - KBO nr.: 0448813060, FSMA nr.: 019653A, tel. nr.: 022066800 - Milieu-informatie [KB 19/03/2004] www.citroen.be.



JAAR

INSPIRED
BY YOU



Origins
SINCE 1919