

CITROËN



CITROËN HERITAGE

RETROMOBILE 2012 : CITROËN ET L'ART
RETROMOBILE 2012: CITROËN AND ART

CITROËN ET L'ART RÉTROMOBILE 2012

À l'occasion du salon Rétromobile 2012, Citroën présente une exposition inédite dédiée à l'Art. En mettant en scène des œuvres exceptionnelles, la Marque rappelle ainsi que, tout au long de son histoire, Citroën a été source d'inspiration, source de création, source de passion pour des générations d'artistes. C'est l'entité CITROËN HERITAGE – en charge de la gestion du patrimoine historique de la Marque – qui organise cette exposition permettant de découvrir ou de redécouvrir des œuvres, souvent méconnues, de créateurs qui ont marqué la scène artistique française et internationale. Si certains d'entre eux ont travaillé pour Citroën – comme Flaminio Bertoni, Pierre Louÿs – d'autres ont utilisé des modèles de la Marque comme supports artistiques – Victor Vasarely, Jean-Pierre Lihou, Françoise Nielly... –, certains même les ont détournés pour concevoir de nouvelles créations – Bernard Rancillac, César, Ora-ïto. Cette exposition démontre une fois de plus les valeurs communes d'audace, de créativité ou encore d'innovation, que Citroën partage avec le monde de l'Art. Un monde qu'elle ne cesse de soutenir depuis plus de 90 ans.

Rétromobile est également l'occasion pour la Marque de fêter les anniversaires : les 30 ans de la Citroën BX et les 80 ans de la Citroën Rosalie.

CITROËN AND ART RÉTROMOBILE 2012

Citroën is inaugurating an original exhibition dedicated to art at this year's Rétromobile event. The outstanding works on show are a reminder that the brand has throughout its history been a source of inspiration, creation and passion for artists. The exhibition is organised by CITROËN HERITAGE, the entity that manages the brand's historical heritage. Some of the works are little-known but the artists on show have left a big mark on the french and international art scene. Some of them have worked for Citroën, such as Flaminio Bertoni and Pierre Louÿs, some have used its cars as art vessel – Victor Vasarely, Jean-Pierre Lihou and Françoise Nielly – while others have even misappropriated Citroëns to produce new creations, including Bernard Rancillac, César and Ora-ïto. The "Citroën and Art" exhibition bears witness once again to the values of boldness, creativity and innovation that Citroën shares with the art world – a milieu it has supported for over 90 years.

Citroën will also be celebrating some birthdays at this year's Rétromobile show, including the BX's 30th and the Citroën Rosalie's 80th.



La Caravane Citroën (affiche/poster), 1923, Pierre Louÿs



La Petite Rosalie (affiche/poster), 1933, Pierre Louÿs

Pierre Louÿs (1894-1976). Après des études à l'École des Beaux-Arts, il démarre sa carrière dans le journalisme avant d'entrer en 1920 chez Citroën en tant que dessinateur de carrosseries et d'affiches publicitaires. En 1924, il sera nommé directeur du service artistique et photographie, poste qu'il occupera jusqu'à son départ de l'entreprise en 1934. Pendant cette période, il participe aux grandes opérations de communication de la Marque telle l'illumination de la tour Eiffel.

***Pierre Louÿs** (1894-1976) studied at Ecole des Beaux-Arts and began his career as a journalist in 1920 at Citroën, working on car illustrations and advertising posters. He was named head of the art and photography department in 1924, a position he would hold until he left the company in 1934. He played a key role in major communication operations during that time, including the illumination on the Eiffel Tower.*

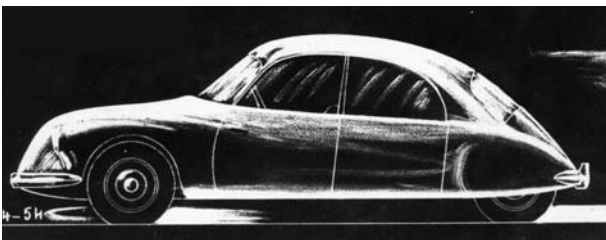
DES ARTISTES CHEZ CITROËN

Si Citroën occupe une place à part dans la création automobile, c'est peut-être parce que depuis ses débuts, en 1919, la Marque entretient avec le monde des arts une relation très forte voire fusionnelle. En effet, en 1923, Pierre Louÿs, affichiste de talent et salarié de la Marque, conçoit déjà des publicités Citroën. Un peu plus tard, en 1932, c'est à un sculpteur et non à un industriel, Flaminio Bertoni, que la Marque confie la création de ses nouveaux modèles.

Des modèles qui deviendront mythiques telle la Citroën Traction Avant ou encore la Citroën DS qui reçoit, dès ses débuts, le prix d'honneur à la Triennale de Milan. Un peu plus tard, pour célébrer le 60^e anniversaire des premières concessions Citroën, c'est au peintre Bernard Buffet que la Marque demande la réalisation de lithographies numérotées d'une de ses aquarelles.

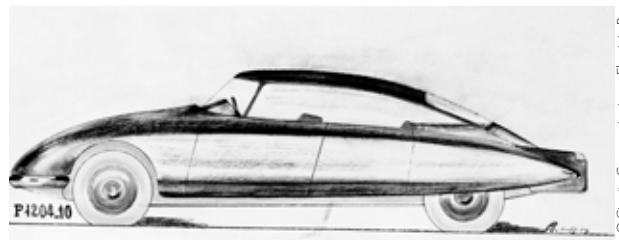
Flaminio Bertoni (1903-1964), italien, sculpteur et peintre, formé à l'Ecole des Beaux-Arts de Varèse en Italie, s'installe à Paris et travaille chez Citroën de 1932 à 1964. Il prend rapidement la tête de la direction du service du Style de la Marque. Il sera à l'origine de voitures mythiques de la Marque telles la Citroën Traction Avant, la Citroën 2 CV, la Citroën DS, la Citroën Ami 6... En 1961, il sera fait chevalier des Arts et des Lettres par le ministre des Affaires culturelles, André Malraux.

Flaminio Bertoni, (1903-1964), an Italian sculptor and painter, studied at the Fine Arts School in Varese. He moved to Paris and worked at Citroën from 1932 to 1964. He rose quickly to the head of the styling department and was the creative force behind a number of legendary Citroëns including the Citroën Traction Avant, Citroën 2CV, Citroën DS and Citroën Ami 6. He was made Chevalier des Arts et des Lettres in 1961 by France's Minister of Culture, André Malraux.



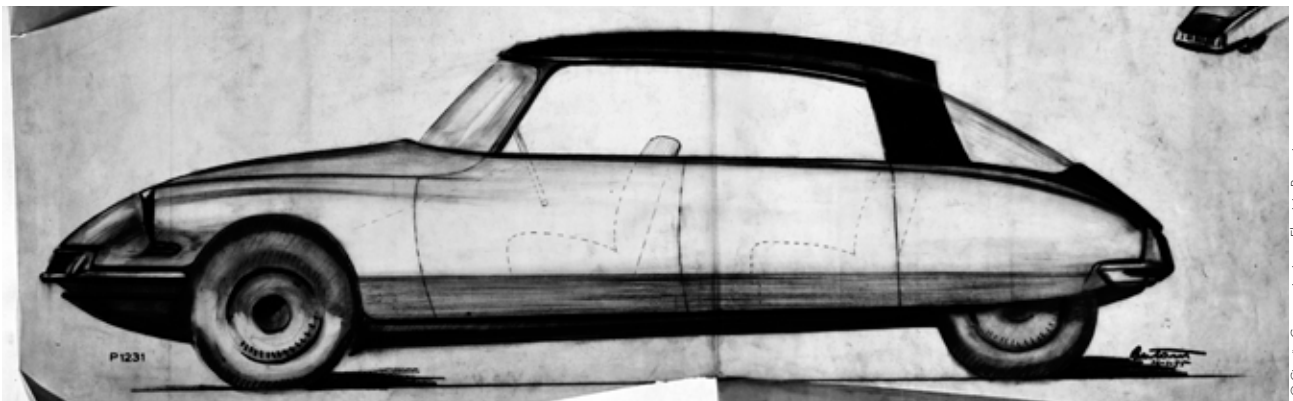
Citroën DS (dessin/drawing), 1954, Flaminio Bertoni

© Citroën Communication – Flaminio Bertoni



Citroën DS (dessin/drawing), 1954, Flaminio Bertoni

© Citroën Communication – Flaminio Bertoni



Citroën DS (dessin/drawing), 1955, Flaminio Bertoni

© Citroën Communication – Flaminio Bertoni

ARTISTS AT CITROËN

Citroën's singular standing in the world of automotive creation may well result from the intensely close bonds it has shared with the world of art since it was founded back in 1919. Pierre Louÿs, a talented poster artist and brand employee, started designing Citroën advertisements in 1923. Later, in 1932, Citroën chose a sculptor, Flaminio Bertoni, rather than an industrial engineer to create its new models. Which would go on to become legends, among them the Citroën

Traction Avant and the Citroën DS, this last winning the honorary prize at the Milan Triennale on its debut. Moving on a few years, to celebrate the 60th anniversary of the first Citroën dealerships, the brand called on painter Bernard Buffet to produce numbered lithographs of one of his watercolours.



Version artcar de la Citroën Survolt (peinture) / 'Artcar' version of the Citroën Survolt (painting), 2010, Françoise Nielly



© Citroën Communication – Nicolas Basset

« L'OBJET » CITROËN, SUPPORT D'ŒUVRE D'ART

Au-delà des artistes qui ont travaillé pour la Marque, il en est d'autres qui ont trouvé dans « l'objet » Citroën un moyen d'expression en l'utilisant comme support à leurs œuvres. Ainsi la *Citroën GS aux flèches* représente l'énergétisme tel que le conçoit le peintre Jean-Pierre Lihou, la Citroën CX peinte par Victor Vasarely illustre le cinétisme ou encore, plus récemment, la version artcar de la Citroën Survolt arbore une robe aux teintes fluorescentes et contrastées signée de l'artiste contemporaine haute en couleurs Françoise Nielly.

D'une autre manière, Alberto Martinez créera une œuvre sculpturale cherchant à magnifier les tiroirs hydrauliques, petites pièces usinées au micron et cœur du régulateur hydraulique de direction de la Citroën XM.

CITROËN "OBJECTS", AS ART VESSELS

Other artists have found an outlet for expression in Citroën "objects", using them as vessels for their ideas. The Citroën "GS with Arrows" represents "Energetism" as conceived by painter Jean-Pierre Lihou, the Citroën CX painted by Victor Vasarely illustrates "Cinetism", and more recently, the "Artcar" version of the Citroën Survolt with its fluorescent, high-contrast body, vehicles all the explosive colour of contemporary artist Françoise Nielly. In a different vein, Alberto Martinez created a sculpture that magnifies the hydraulic slide valves, small parts worked to the last micrometre at the heart of the hydraulic steering system of the Citroën XM.



Maquette Citroën CX (peinture)/Model Citroën CX (painting), 1976, Victor Vasarely

Victor Vasarely (1906-1997), peintre français d'origine hongroise, arrive à Paris en 1930 et pratique l'art abstrait tout en travaillant dans la publicité. Il est l'un des maîtres de l'art cinétique. Cette spécialité est fondée sur l'illusion optique et permet de donner un caractère changeant à une œuvre, de lui donner un mouvement.

Victor Vasarely (1906-1997) was born in Hungary and moved to Paris in 1930. Working both in abstract art and advertising, he was a master of "kinetic art", an art form in which optical illusions are used to give the impression of continual flux and movement.



Maquette Citroën CX (peinture)/Model Citroën CX (painting), 1976, Victor Vasarely

« L'Énergétisme, tel que le conçoit et l'illustre Jean-Pierre Lihou, part du constat que toute forme, tout objet, toute image et même toute vie résultent de la mise en jeu de plusieurs forces. L'ambition de l'Énergétisme est de matérialiser ces forces par des flèches qui sont à la fois en tant que telles et en tant que symboles, l'expression graphique de ces forces. Les dominantes, les accentuations, les variations des forces en présence sont rendues par des progressions chromatiques constituée de 73 teintes différentes sur la GS aux flèches. »

"Jean-Pierre Lihou's take on 'Energetism' is founded on the observation that any object, image and even life itself results from the combination of several different forces. Energetism aims to materialise these forces through arrows, which serve as arrows in themselves and as symbols of these forces. On the 'GS with Arrows', dominant flows, accentuations and variations in forces are expressed by chromatic gradations in 73 colours."



Citroën GS aux flèches (peinture)/Citroën "GS with Arrows" (painting), 1976, Jean-Pierre Lihou



Apsara (peinture/painting), 1989, Bernard Rancillac

© Citroën Communication



© Citroën Communication - Nicolas Zwiesel

Compression de Citroën ZX (sculpture)/Citroën ZX Compression (sculpture), 1995, César

Dans la mythologie hindoue, l'Apsara est la déesse inférieure, représentée en musicienne ou en danseuse. Telle est le titre de l'œuvre de Bernard Rancillac conçue pour l'exposition XM'Art (1989), une œuvre qui conjugue la brutalité du quotidien et l'onirisme oriental et coloré de la figure de l'Apsara.

In Hindu mythology, an Apsara is a female spirit represented as a musician or dancer. Bernard Rancillac chose this name for the work he created for the XM'Art exhibition in 1989, combining the brutality of the everyday with the colourful eastern onirism of the Apsara figure.

« L'OBJET » CITROËN, DÉTOURNÉ, RÉINTERPRÉTÉ POUR DE NOUVELLES CRÉATIONS

Au cours de cette histoire, il est des artistes qui détourneront, réinterpréteront « l'objet » Citroën pour concevoir de nouvelles créations, tels le peintre Bernard Rancillac avec son œuvre **Apsara** intégrant des pièces de carrosserie de la Citroën XM, le sculpteur César et ses compressions de Citroën ZX ou encore Chico MacMurtrie

avec sa sculpture vivante de Citroën DS, *Totemobile*. Plus récemment, le designer Ora-ïto, inspiré par l'héritage de Citroën, a présenté ses premiers objets artistiques d'envergure, EVO et UFO, aux formes empruntées respectivement à la mythique Citroën Traction Avant et à la Citroën DS.



Totemobile (sculpture/sculpture), 2006, Chico MacMurtrie



Totemobile (sculpture/sculpture), 2006, Chico MacMurtrie



Totemobile (sculpture/sculpture), 2006, Chico MacMurtrie

CITROËN "OBJECTS" , "MISAPPROPRIATED" AND "REINTERPRETED" FOR NEW CREATIONS

Over the years, some artists have "misappropriated" and "reinterpreted" Citroën "objects" to design new pieces. Bernard Rancillac's painting "Apsara" includes XM body parts, while César produced compressions of the Citroën ZX and Chico MacMurtrie created a "living sculpture" out of a Citroën DS, called "Totemobile". More recently,

designer Ora-ïto, inspired by Citroën's heritage, created his first major artistic works, EVO and UFO, whose forms are informed by the legendary Citroën Traction Avant and Citroën DS.



FIAC 2005 : Le Schmilblic (sculpture/sculpture), 1989, Arman

SOUTENIR ET PROMOUVOIR L'ART, DANS LES GÈNES DE CITROËN

Indépendamment de ses relations fortes avec les créateurs, la Marque participe à des événements artistiques majeurs. Ainsi en 2005, à l'occasion de la Foire internationale d'Art contemporain de Paris, la Marque crée l'exposition *La DS est une œuvre d'art* qui met en scène des artistes tels Arman

avec *le Schmilblic* ou Orozco avec la DS reprofilée. Plus récemment, en 2011, Citroën est mécène exclusif du Pavillon français de la 54^e Exposition internationale d'Art de la Biennale de Venise, abritant une installation spectaculaire unique intitulée *Chance* de l'artiste Christian Boltanski.

C'est dans le cadre de la 32^e Foire internationale d'Art contemporain (FIAC) de Paris, en 2005, que Citroën a fêté les 50 ans de la DS au travers d'une exposition exceptionnelle nommée « la DS est une œuvre d'art ». Ainsi les visiteurs pouvaient également découvrir *Le Schmilblic* d'Arman, réalisé en 1989 à partir d'une DS découpée et chaotiquement recomposée.

Citroën celebrated the 50th anniversary of the DS at the 32nd FIAC art show in Paris in 2005 with an extraordinary exhibition called "The DS is a Work of Art". The exhibition included Arman's "Le Schmilblic", created in 1989 from a deconstructed and chaotically reconstructed DS and the DS' sculpture models.



FIAC 2005 : Maquettes Citroën DS (sculpture)/Citroën DS models (sculpture)

ART PATRONAGE INSCRIBED IN CITROËN'S DNA

Alongside its close bonds with artists themselves, Citroën takes an active part in major art events. The Marque created the "DS is a Work of Art" exhibition for the 2005 FIAC art fair, featuring artists such as Arman with his "Schmilblic" or Orozco with the "sliced" DS. In 2011 Citroën was the

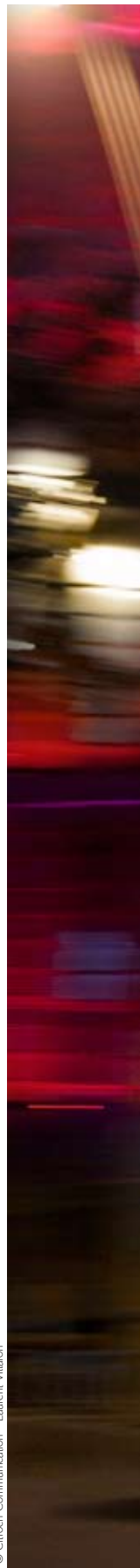
exclusive sponsor of the French Pavilion at the 54th Venice Biennale, housing a spectacularly original installation by Christian Boltanski called "Chance".

PARCE QUE C'EST AUJOURD'HUI QUE S'ÉCRIT L'HISTOIRE DE DEMAIN

Au sein de cette exposition inédite *Citroën et l'Art*, les visiteurs peuvent aussi admirer la dernière création de la Marque, la Citroën DS5 Hybrid4 – première hybride Diesel. Fleuron de Créative Technologie – le positionnement de la Marque –, cette voiture, à l'architecture inédite, audacieuse et sculpturale mêle vision originale et savoir-faire Citroën.

BECAUSE TOMORROW'S HISTORY IS MADE TODAY

Visitors to the "Citroën and Art" exhibition also get to admire the brand's latest creation, the Citroën DS5 Hybrid4 – the first Citroën hybrid diesel – and a flagship of 'Créative Technologie'. With its groundbreaking and sculptural architecture, the Citroën DS5 is a consummate blend of original vision and Citroën expertise.





Citroën DS5



Citroën Rosalie Cabriolet

CITROËN ROSALIE

LA DERNIÈRE PROPULSION SUR CHÂSSIS

Le 6 septembre 1932, Citroën présente à la presse les Type 8, 10 et 15 dotées de nombreuses innovations majeures : moteur flottant, boîte de vitesses à rapports synchronisés, glaces Securit, amortisseurs hydrauliques Houdaille, pont silencieux et un châssis, plus rigide et plus léger, composé de longerons et de traverses tubulaires. De plus, grâce à une carrosserie monopièce, ces nouveaux modèles sont encore plus résistants que ceux équipés des caisses tout-acier – utilisées jusque-là – et permettent d’assurer une plus grande sécurité aux occupants.

La Citroën Type 8, dotée d’un moteur flottant d’une cylindrée de 1 452 cm³, développe une puissance maximale de 32 ch. Avec la nouvelle boîte de vitesses à 3 rapports dont 2 synchronisés, elle est capable de flirter avec les 90 km/h. La Citroën Type 8 est proposée en 6 versions de carrosseries : berline 4 places avec malle, faux-cabriolet avec coffre ou spider, Roadster cabriolet avec spider carrosserie usine, Coach Sical tôle ou décapotable carrossées en extérieur. Elle est déclinée pour satisfaire toutes les envies de l’époque. Produite d’octobre 1932 à janvier 1935, elle sera fabriquée à 38 835 exemplaires. Au Salon de Paris, en 1933, sortira la ‘8 demi-luxe’, version dépouillée de la 8. Les affiches réservées aux concessionnaires font état d’un prix débutant à 18 750 francs de l’époque, soit 1 100 francs de moins que la version standard. Six nouvelles carrosseries viendront s’ajouter à celles déjà existantes dont la déclinaison Torpédo.

La voiture deviendra célèbre le 27 juillet 1933 avec la légendaire Petite Rosalie qui, sur l’autodrome de Montlhéry,

parcourra 300 000 km à 93 km/h de moyenne, arrêts déduits. C’est à la suite de cet exploit que le surnom de Rosalie s’imposera à la gamme 8, 10 et 15.

La gamme 8 sera complétée par la Citroën Type 10. Elle se distingue par un empattement supérieur (3 m au lieu de 2,70 m) et est disponible avec 2 voies, 1,34 m (pour la version dite légère, identique à la 8) ou 1,42 m pour la version normale. De même, sa longueur est supérieure, avec 4,575 m contre 4,240. Sa cylindrée de 1 767 cm³, obtenue par une augmentation de l’alésage, permet de porter la puissance à 36 ch. Sa vitesse maximale est de 100 km/h. Elle sera produite à 49 249 exemplaires.

Enfin, la Citroën Type 15 reprend les caractéristiques dimensionnelles de la 10 pour la carrosserie, hormis pour l’empattement qui, avec 15 cm de plus, atteint 4,725 m. La Citroën Type 15 est dotée d’un prestigieux moteur à 6 cylindres en ligne. Avec une cylindrée de 2 650 cm³, ses 56 ch propulsent la voiture jusqu’à 110 km/h. En mars 1933, la gamme s’enrichit d’une série Grand Luxe – fabriquée à 700 exemplaires – avec une finition particulièrement soignée. Au total, la production de la 15 s’élèvera à 7 228 exemplaires.

En 1935, la gamme des Citroën Rosalie est renouvelée proposant deux modèles, les ‘7U’ et ‘11U’, essentiellement vendus en version commerciale. Ces voitures seront produites jusqu’en 1938, équipées d’un moteur de Traction Avant inversé.



Citroën Rosalie



Le cygne, symbole du moteur flottant/The swan, symbol of the floating engine



Citroën Rosalie

CITROËN ROSALIE

THE LAST CHASSIS-MOUNTED REAR-WHEEL-DRIVE CAR

On the 6th September 1932, Citroën presented the Type '8', '10' and '15' cars to the press. The new vehicles boasted a number of major innovations, including a floating engine, a synchromesh gearbox, "Securit" windows, "Houdaille" hydraulic shock absorbers, a silent axle and a stiffer and lighter chassis consisting of reinforced side members and tubular cross-members. With their single-block bodies, the new models were even more resistant than those with all-steel bodies (the technology used until then) and provided more safety for occupants.

The Citroën 'Type 8', powered by a floating 1,452 cm³ engine, developed a maximum power of 32 bhp. With the new 3-speed gearbox featuring two synchromesh gears, top speed flirted

with the 90 kph mark. The Citroën Type 8 was available in six body styles – a 4-seater saloon with a trunk, a 'false cabriolet' with a boot or spider, a cabriolet Roadster with a factory-built spider body, and a "Sical" coach model available with a hard-top or folding roof – catering to all tastes at the time. The car was produced in 38,835 units from October 1932 to January 1935. Citroën launched a stripped-down variant called the "8 Demi-luxe" version at the 1933 Paris Motor Show. Dealership posters advertised a price of 18,750 French francs, some 1,100 less than the regular version. Six new body styles were added to the existing line-up including the Torpédo model.

The Citroën 'Type 8' hit the headlines on 27 July 1933 when



© Citroën Communication – Georges Guyot

Citroën Rosalie

the legendary "Petite Rosalie" drove some 300,000 km at the Montlhéry track at an average 93 kph, stops deducted. It was after this exploit that the '8', '10' and '15' range took on the "Rosalie" name.

The Citroën 'Type 8' range was soon completed by the Citroën 'Type 10', which had a longer wheelbase (3 m instead of 2.70 m) and was available with two tracks, 1.34 m for the "light" version (the same as the 'Type 8') and 1.42 m for the regular version. The Citroën 'Type 10' was also longer, at 4.575 m compared with 4.240 m. Citroën increased engine capacity to 1.767 cm³ by increasing bore, taking maximum power up to 36 bhp and top speed to 100 kph. The Citroën 'Type 10' was produced in 49,249 units.

The Citroën 'Type 15' has the same body characteristics as the 'Type 10' but had a 15-cm longer wheelbase, measuring 4.725 m. The Citroën 'Type 15' was powered by a prestigious, straight 6-cylinder engine. Boasting a capacity of 2,650 cm³ and 56 bhp, the Citroën 'Type 15' reached a top speed of 110 kph. The range was extended in 1933 with the "Grand Luxe" series – produced in 700 units – with particularly luxurious trim. In all, Citroën built 7,228 'Type 15' models.

The Citroën Rosalie range was upgraded in 1935, with two models, the '7U' and '11U', mainly sold in commercial vehicle versions. These cars were produced until 1938, equipped with an inverted Traction Avant engine.



Citroën BX suspendue sous la tour Eiffel/Citroën BX hanging from the Eiffel Tower

© Citroën Communication



Citroën BX 16 TRS

© Citroën Communication - Beninger

CITROËN BX CONQUÊTE ET GRANDE DIFFUSION

Pour renforcer l'originalité de son nouveau modèle, Citroën innove une nouvelle fois en matière de communication. Une caisse en bois amorce la descente du premier étage de la tour Eiffel le 16 septembre 1982. Elle touche le sol le 23 du même mois et est ouverte en présence du directeur général Citroën de l'époque. La Citroën BX apparaît pour la première fois. Cette voiture hors du commun permettra à la firme du Quai de Javel un accroissement spectaculaire de ses ventes. Au total, 2 315 739 exemplaires sortiront des chaînes du constructeur entre 1982 et 1993, où elle sera remplacée par la Citroën Xantia.

Dotée de la suspension hydropneumatique, elle se distingue par un comportement routier hors pair doublé d'un confort en parfaite harmonie avec la réputation de la Marque. Berline bicorps, 5 portes, 5 places, la gamme s'enrichit d'une déclinaison break à partir de 1985. Sa longue carrière la verra sortir avec de multiples motorisations, essence comme Diesel. Depuis le modèle de base BX 14 (1 360 cm³ et 62 ch) jusqu'à la GTi 16V de 160 ch, la palette de motorisations essence permettait à chacun de trouver chaussure à son pied. De même, les versions

Diesel puis turbodiesel, disponibles à partir de septembre 1983, remporteront un gros succès à une époque où le gazole n'était pas aussi répandu qu'aujourd'hui. La raison en est simple : les motorisations XUD, particulièrement réussies, procuraient des performances très honorables tout en se montrant particulièrement économiques. Plusieurs séries spéciales marqueront la carrière de la Citroën BX. La première d'entre-elles, la BX Leader, remportera un joli succès. Elle sera suivie de la BX Sport, complètement sauvage pour l'époque, dotée d'une motorisation essence de 1,9 l de plus de 120 ch.

Pour son restylage, adopté en juillet 1986, la Citroën BX reçoit sa première motorisation injection, avec la GTi qui développe 125 ch. Elle sera suivie, en juillet 1987 de la version GTi 16 soupapes. Premier moteur multisoupapes français, sa puissance de 160 ch permet à la BX d'atteindre 218 km/h. En 1989, des versions berline et break seront proposées avec une transmission à 4 roues motrices. La carrière de la Citroën BX sera ponctuée de quelques épisodes publicitaires spectaculaires à l'instar des *Chevrons Sauvages* lors de la sortie de la Citroën BX Sport.



© Citroën Communication – Bernard Asset

Citroën BX Sport

CITROËN BX

NEW CUSTOMERS, STRONG SALES

To boost the originality of its new car, Citroën made yet another innovation in communication. The brand lowered a large wooden crate ever so slowly from the first floor of the Eiffel Tower from 16 September to 23 September 1982. Touching ground, the crate was opened in the presence of the then managing director of the brand, and from it emerged the Citroën BX. The Citroën BX was an extraordinary model that significantly increased Citroën sales. The brand produced a total of 2,315,739 models between 1982 and 1993, when the Citroën BX was replaced by the Citroën Xantia.

Featuring hydropneumatic suspension, the Citroën BX combined unrivalled roadholding with classic Citroën ride comfort. The 5-seater, 5-door hatchback was joined by an estate model in 1985. The car was powered by a number of different engines over its long career, petrol and diesel alike. From the entry-level model, the BX 14 (1,360 cm³ and 62 bhp) to the 16V 160 bhp GTi, Citroën produced a BX for everyone. The diesel and turbodiesel versions, available from September 1983, were a great success at a time when diesel was not as popular as it is today. The reason was quite simple: the particularly successful XUD engines blended gutsy

performance with exceptional fuel economy. The brand launched numerous special series models, the first being the BX Leader, which proved immensely popular. It was followed by the BX Sport, an extremely racy model for the time, with a 1.9 l engine and more than 120 bhp.

The Citroën BX was restyled in July 1986 and at the same time fitted with its first injection engine, with the GTi mode developing 125 bhp. This was followed in July 1987 by the 16 valve GTi, the first French multivalve powerplant whose 160 bhp took the Citroën BX to a top speed of 218 kph. Four-wheel-drive versions of the hatchback and estate were launched in 1989. The Citroën BX's career was studded with spectacular advertisements, such as the "Wild Chevrons" ad for the launch of the Citroën BX Sport.

CLUBS CITROËN À RÉTROMOBILE 2012

Amicale des Clubs Citroën

président : Alain Thuret
3 route des Fontaines - 89130 Toucy
www.amicaleclubscitroen.fr
contact@amicaleclubscitroen.fr
véhicule exposé : Autocar U 23

Amicale Citroën Internationale

président : Didier Parjadis
6 rue Fructidor - case courrier LI074 - 75017 Paris
www.amicale-citroen-internationale.org
didier.parjadis@wanadoo.fr
véhicule exposé : Traction Avant « anglaise »

Association des 2 CV Clubs de France

président : Joël Landerin
rue Anthelme Brillat - 45100 Orléans
www.asso2cvclubsfrance.org
president@asso2cvclubsfrance.org
véhicule exposé : 2 CV Théâtre

Automobile Club André Citroën

président : Jean François Soyez
29 rue des Petits Prés - 78810 Feucherolles
www.automobileclubandrecitroen.fr
jfsoyez@wanadoo.fr
véhicules exposés : Rosalie 8A berline
et Rosalie 10AL Cabriolet

Citromini

président : Alain Barbo-Dumercy
11 villa Georges Serre - 94300 Vincennes
www.citromini.fr
contact@citromini.fr
maquette de SM présentielle

Club Citroën France

présidente : Marie Christian
1 rue l'Ouverdière - 27940 Villers-sur-le-Roule
www.clubcitroenfrance.auto-blog.fr
mfk.christian@orange.fr
véhicule exposé : BX 16 TRS en « coupe »

CX Club de France

président : Eric Duval
63b sentier des Roddons - 77450 Esbly
www.cxclubdefrance.fr
cxclubdefrance@msn.com
véhicule exposé : CX GTi

DS Club Révolution 55

président : Norbert Samson
22 avenue Louis - 77270 Villeparisis
www.dsclubrevolution55.com
norbert.samson@juradm.fr
véhicule exposé : DS 23 Pallas

DS ID Club de France

président : Sylvain Molvinger
13-17 cité Aubry - 75020 Paris
www.dsclubdefrance.net
véhicule exposé : DS 23 Pallas

Euro SM Club

président : Pierre Philipps
6 allée des Peupliers - 60460 Précý-sur-Oise
www.eurosmclub.net
pphilipps@voila.fr
véhicule exposé : SM rallye Paris-Pékin

IDéale DS FRANCE

président : André Monteillet
1 rue Georges Pompidou - 94270 Le Kremlin Bicêtre
www.ideale-ds-france.com
monteillet.andre@yahoo.fr
Véhicule exposé : ID Cabriolet

Les Amis du Type H

président : Bruno Deltombe
16 rue du Bel Air - 93700 Drancy
lesamisduypeh@yahoo.fr
véhicule exposé : Type H version Delpire

Méhari Club de France

président : Thierry Censier
12, rue de Paris - 95350 Piscop
www.mehariclubdefrance.com
president@mehariclubdefrance.com
véhicule exposé : Méhari « zébrée »

SM Club de France

président : Pierre Fraleux
BP 19129 SOA - 95074 Cergy Pontoise
www.smclubdefrance.org
clubsmfr@wanadoo.fr
véhicule exposé : SM

Style XM

président : Benoit Dufresne
41 avenue Gaston Vermeire - 95340 Persan
www.stylexm.jimbdo.fr
stylexm@yahoo.fr
véhicule exposé : XM

La Traction Universelle

président : Jean-Louis Poussard
1 avenue Marthe - 95100 Argenteuil
www.la-traction-universelle.org
jl.poussard@wanadoo.fr
véhicule exposé : Traction Avant Coupé

DIRECTION MARKETING ET COMMUNICATION CITROËN
SERVICE PRESSE
6, rue Fructidor – 75835 Paris Cedex 17 – FRANCE

www.citroen-presse.com – www.citroen.com

DOCUMENT NON CONTRACTUEL



© CITROËN - DMKC/COM/Publications et Médiathèque
Conception : **LOVE IT**
Edition : **Gutenberg Online** – Imprimé en UE – Janvier 2012
SA au capital de 159 000 000 euros – RCS Paris 642 050 199 – Siret 642 050 199 00990 – APE 7010.Z

CITROËN a choisi pour sa brochure RÉTROMOBILE 2012
un papier respectueux de l'environnement certifié FSC, le Natural Evolution (Gruppo Cordenons)

