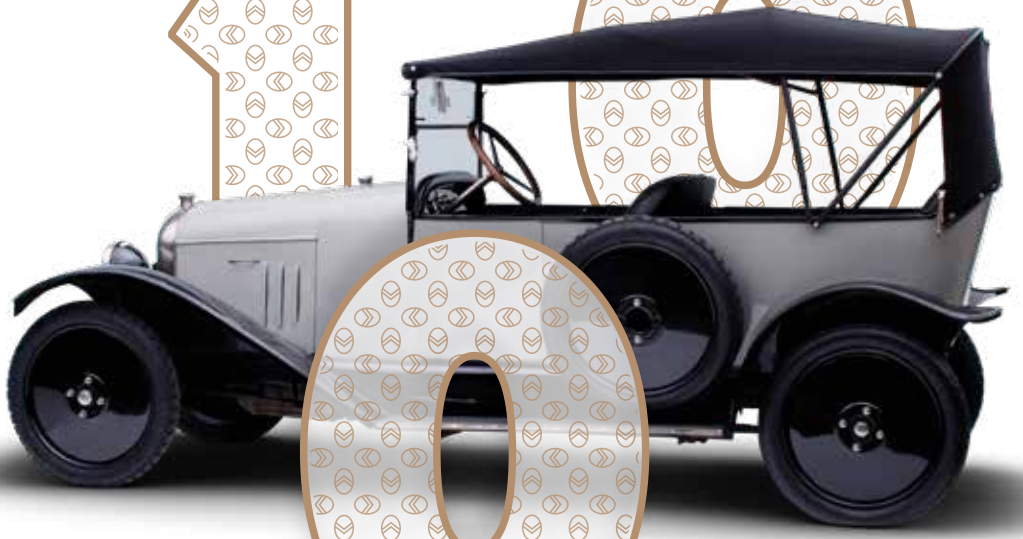
CITROËN

100 ANS



INSPIRED BY YOU

Origins
SINCE 1919

Origins
SINCE 1919

>> ÉDITO

シトロエンの2 CVが、エッフェル塔と同じようにフランスのシンボルとなっているのには、大きな理由があります。フランス国民にとって、シトロエンは生活に寄り添い長い時間を共有してきた同志なのです。
このたび創業100周年を迎えられたことを誇りに思い、ファンの皆様とともにシトロエンの歴史を振り返るためのパンフレットをご用意いたしました。

時代を彩る様々なモデルやレーシングカー、常に業界に新しい風を吹き込んできたコンセプトカーなど、シトロエン100年の歴史を形作ってきた30の代表的なモデルに加え、1919年の創業以来、シトロエンのイノベーションを支えてきた創造性あふれるスタッフの言葉や功績もご紹介していきます。

シトロエンは、今日もなお世界基準のコンフォートと大胆なデザインによって、自動車業界にフレッシュな風を吹かせ続けています。そのインスピレーションの源であり、原動力となっているのが、シトロエンにとって最も大切な「お客様」の存在なのです。

リンダ・ジャクソン
シトロエンブランドCEO

1919

ICÔNE • RACING • CONCEPT

2019

もくじ

人々の想いに応えてきた100年のクルマづくり 06-17

シトロエン広告の100年 18-21

モータースポーツ100年の功績 22-33

シトロエンブランド100年のあゆみ 34-37

未来のデザインを追求した100年 38-49

AMICALE CITROËN & DS FRANCE代表インタビュー 50

人々の想いに応えてきた
100年のクルマづくり

シトロエンの歴史を創ったアイコニックなモデルは
ウェブサイトからもご覧いただけます。 ›› CITROENORIGINS.JP

デニス・ユイユ
シトロエン・ヘリテージプロジェクトマネージャー

アンドレ・シトロエンが最初の車を発表した1919年、果たして彼は100年後の世界でも自分の名前を冠する車が走っていると想像していたでしょうか?シトロエンが長く愛されてきた秘密を理解するには、ブランドの根源とも言える創業者のビジョンに立ち返る必要があります。シトロエンのヘリテージプロジェクトマネージャーであるデニス・ユイユは次のように語ります。「アンドレ・シトロエンは創業当時から一貫して一般大衆に向けたクルマづくりを目指していました。彼は大衆の人気を集め、誰もが気軽に乗ることができる車を求めたのです。当時、これは革新的な考えでした。」この目標を達成するため、アンドレ・シトロエンは常に人々のニーズを満たすことができる新技術を模索していました。

「新しいモデルを発表するごとに、彼自身が開発もしくは改善を手がけた新技術を搭載しました。」アンドレ・シトロエンは生涯にわたって、イノベーションと人をつなげる道を模索し続けたのです。

また彼は、仕事で車を利用する顧客の重要性も忘れることなく、割引金利ローンによる自動車販売も開始しました。もちろんそんな彼の周りには、いつも最高のデザイナーとエンジニアが揃っていました。

シトロエンのDNAは、当初から明確でした。それは、「快適さ・ドライビングプレジャー・安全性を、手頃な価格で得られること」です。シトロエンは、100年の歴史を通じて、このビジョンとスピリットに忠実であり続けました。

この一貫性が、シトロエンの成功の鍵であることは明らかです。最初のモデルであるタイプAから、トラクシオン・アヴァン、タイプH、DS、2 CV、CXなどの時代を彩った名車たち、そして最新モデルのシトロエンC5 AIRCROSS SUVに至るまで、シトロエンは人々からインスピレーションを受けながら、自動車の開発を続けてきたのです。

TYPE A 10 HP

24,093 台
生産台数

810 kg
車両重量

1.41 m
全幅

4 m
全長

65 km/h
最高時速

1919

シトロエンの最初のモデル、1919年のタイプA 10HPは、初めて大量生産に成功したフランス車として永遠に記憶されるでしょう。

先見の明を持つ熟練エンジニアであったアンドレ・シトロエンは、当時最も効率的で経済的な車を設計しました。
100kmあたり7.5リッターという燃料効率は当時としては異例の数値であり、車体の軽量さゆえの「低摩耗タイヤ」も特徴的でした。
また優れたダンピング性能を持つリヤサスペンションによって、トルペード、クーペ・ド・ヴィル、コンデュイット・アンテリエールなどのタイプA 10HPシリーズは、非常に快適な車として人々に受け入れられました。
このモデルの成功により、1921年には時速73kmに達するB2が誕生し、それがB10、B12、B14などの後継モデルへとつながっていきました。
急速に変化する世界のニーズに合わせ、タクシー、救急車、デリバリーカーなどの専用車も作られました。

TYPE C 5HP

1922

タイプA 10HPの登場から3年後、パリにあるシトロエンのジャヴェル工場から新しい車が誕生しました。1922年10月のパリ・モーターショーで正式発表されたタイプC 5HPは先代モデルよりも小型で、シトロエンのコアバリューを保ちながらも、より若年層をターゲットにしたモデルでした。

「トルペード（魚雷）」の名の通り、後方が細くなった車体が特徴的で、3番目の座席を後部中央に配するユニークなシートレイアウトで、「クローバー」などのニックネームが付けられました。
当時のパンフレットに「体の大きな人でもゆったり座れる3シーター」という記述があったことからもわかるように、シトロエンにとって「快適さ」は、当時から重要なファクターでした。
発売当初より人気を集めたタイプC 5HPは、その黄色いボディカラーから「プチ・シトロン（小さなレモン）」と呼ばれることもありました。
当時の人気シンガーソングライターFirzelは、このニックネームで楽曲を製作。「小さな心とシトロン、同じスピードで一緒に走ったら、最高に爽快さ…」というサビで、シトロエンへの愛を表現しました。この曲はラジオ放送黎明期の名曲として、今日でも知られています。

80,759 台
生産台数

3.20 m
全長

555 kg
車両重量

60 km/h
最高時速

3速マニュアル
トランスミッション

TRACTION AVANT

1934

1934年4月に発表され、自動車史に燦然と輝くモデルとなったトラクシオン・アヴァン。

760,000 台
生産台数

4.45 m
全長

900 kg
車両重量

100 km/h
最高時速

Traction Avant 7B Faux cabriolet

トラクシオン・アヴァンは、アンドレ・シトロエンが人生の最後に送り出した一台です。
フラミニオ・ベルトーニによってデザインされ、アンドレ・ルフェーブルによって開発されたこのモデルは、同時代でもっとも車高が低く、空力性能に優れるばかりか、業界初となる革新的な技術を数多く備えた車でした。特にデザイン面においても技術面においても当時の自動車の常識を打ち破ることとなった「前輪駆動」という特徴から、トラクシオン・アヴァンと呼ばれ、親しまれました。
トラクシオン・アヴァンは世界初のモノコックシャシー（単体構造）を持つ量産車であり、独立式フロントサスペンションと油圧ブレーキを備えていました。これらの特徴により、運転の楽しさと安全性を次のステージへと押し上げることに成功しました。
さらに1954年には、車体後部にハイドロニューマチックサスペンションを採用し、快適性を向上させました。
長い歴史の中でトラクシオン・アヴァンはさまざまなバージョンが生産され、1957年の生産終了時には、生産台数は約76万台を数えていました。

TYPE H

490,165 台
生産台数

4.28 m
全長

1,400 kg
車両重量

101 km/h
最高時速

33 年
販売期間

1947

第二次世界大戦の終焉が近づき、フランスの再建が叫ばれていたころ、タイプHは、あらゆる職種のプロフェッショナルにとって欠かせないパートナーとなりました。

1947年に発表され、その翌年から販売が始まったタイプH。
トラクシオン・アヴァンと同様に先進的なレイアウトを特徴としており、初めての量産型前輪駆動方式のバンとなりました。
ドライブシャフトや後車軸に邪魔されることなくフラットで広々とした車載スペース、従来のバンよりも軽い車両重量などの特徴から、業務用車両として人気を博し、家畜の運搬や救急車、警察車両など、さまざまな用途で使用されました。
その独特なフォルムは1981年に生産終了した後も愛され続け、ヨーロッパの街中では、今もなお食べ物やコーヒーを売るスタンドとして利用されるタイプHを見ることができます。
前方に寄ったキャビン、低いフロア、3つのパーツからなる後部ドア、スライド式サイドドアの組み合わせからなる基本設計は、現在のバンのデザインにも大きな影響を与えています。

2 CV

1948

2 CVのコンセプトは、アンドレ・シトロエンが亡くなる前、1930年半ばには完成していました。

3,868,634 台
生産台数

2~3 HP
（モデルにより異なる）

500 kg
車両重量

65 km/h
最高時速

42 年
販売期間

1936年にピエール・ブーランジェがディレクターに就任すると、彼はエンジニアのアンドレ・ルフェーブル率いるデザイン事務所と共に、この快適な小型モデルの開発に着手したのです。
このプロジェクトは、「非常に小さな車」を意味するToute Petite Voitureの頭文字を取ってTPVと名付けられました。
世界初の前輪駆動式小型ハッチバック「2 CV」は、当初1939年10月のモーターショーで発表される予定でしたが、同年9月1日に徴兵制が定められたことで、その公開は1948年まで先送りされることとなります。
その独創的なイノベーション、独立サスペンション、標準4速ギアボックス、折りたたみ式のキャンバストップによって「人生の喜び」を表現した2 CVは、戦後のフランス楽観主義を象徴する車でした。
またお手頃な価格と容易なメンテナンスを実現した経済的なモデルとしても知られ、「4つの車輪のついたコウモリ傘」と形容されました。
その魅力は長期にわたって色褪せることなく、1990年7月まで販売が継続されるロングセラーとなったのです。

DS

1955

トラクシオン・アヴァンの販売数が順調に伸び続ける中、後継モデルの開発にも着手したシトロエン。当初はフランス語で大衆車を意味するVoiture à Grande Diffusionの頭文字をとってVGDと呼ばれていましたが、最終的には非常にエレガントな名前を授かることになります。

1,456,115 台
生産台数

4.87 m
全長

1,310 kg
車両重量

178 km/h
最高時速

フランス語で「女神」という意味を持つDS。初めてお披露目された1955年のパリモーターショーで、観衆の視線は「空飛ぶ円盤」のようにエレガントで軽やかなフォルムに釘付けになりました。イタリア人デザイナー、フラミニオ・ベルトーニが手がけた未来的なボディには、高級感あふれる内装とパワーステアリングやディスクブレーキなどの革新的な技術が詰め込まれていました。中でも特別だったのは、前後輪のハイドロニューマチック・サスペンションで、これまでDSに乗り込んだ誰もが感動を覚えたはずです。

1965年に導入されたDSの上級モデル「パラス」は、長きにわたって誰もが憧れるモデルとなりました。今日でも、DSは自動車業界で最も賞賛されるアイコンの1つであり、コレクターから羨望の眼差しを向けられています。

MÉHARI

1968

1968年、「表現の自由」と「新しい発想」が求められる時代にあって、シトロエンはまったく新しいモデルを生み出しました。Dyane6（ディアーヌ6）と2 CVをベースに開発された「MÉHARI（メアリ）」です。この車もまた業界のルールを無視した型破りなモデルとして知られています。

色付きの熱成形プラスチックから作られた斬新なボディデザインは、ロラン・ド・ラ・ポワプ伯爵によるものです。
すり傷、へこみ、腐食に強いという特徴を持ち、さらに車内外ともホースで洗うことができる利便性から、レジャーカーのシンボル的存在となりました。
非常に実用的で経済的なMÉHARI（メアリ）は、あらゆる業種のプロフェッショナルだけでなく、当時の若者やジバンシィなどのファッションブランドからも支持され、ピックアップトラック代わりに使われました。

世界中のあらゆる市場やテクノロジーの進化に合わせ、さまざまなバージョンが作られたメアリでしたが、1987年に製造が中止されます。しかしそれから29年後の2016年にはなんと電動モーターを搭載したカブリオレ「E-MÉHARI（Eメアリ）」として復活を遂げました。現在でも、人々に驚きを提供する斬新さは健在なのです。

144,953 台
生産台数

3.50 m
全長

100 km/h
最高時速

525 kg
車両重量

19 年
販売期間

CX

1974

1970年代中頃、シトロエンでは一時代を築いたDSの未来像が検討されていました。そのまま改良を進めるべきか、それとも新モデルを導入すべきか。岐路に立っていたDSは、挑戦を選びます。そうして誕生したのがコンパクトで先進的なGSモデルにインスパイアされた、ロベール・オプロン設計のCXだったのです。

1,042,460 台
生産台数

4.63 m
全長

174 km/h
最高時速

17 年
販売期間

1974年開催のパリ・モーターショーで発表されたCXは、新時代に向けたシトロエンの最高傑作となりました。スタイリッシュな流線型ボディと斬新なアイデア。シングルワイパー、ドラム型のスピードメーターとタコメーター、トレードマークのくぼんだリアウインドウなど、革新的なディテールが詰め込まれ、驚くほどに滑らかなハイドロニューマチックサスペンションを備えた前輪駆動のCXは、1975年のカー・オブ・ザ・イヤーを受賞しました。

CXはさまざまな面で進化を遂げたモデルと言えます。先代のDSよりも製造工程が簡略化されたことで、強度、安全性、快適さ、燃料効率などが向上し、石油危機後の時代に大きな価値を生み出すことになりました。販売開始後、CXはすぐに軌道に乗り、1976年に標準モデルより全長が25cm長く広々とした車内空間を持つステーションワゴンタイプが発表され、さらにエアコン、電動格納式のミラーや窓が完備された上級モデルも登場しました。CXが当時のフランス大統領専用車に選ばれたのも、当然の結果だったと言えるでしょう。長期にわたって多くのシリーズモデルを世に送り出した後、1991年に生産を終了しました。

C6

2006

シトロエンでC6という名前が最初に使われたのは1928年のこと。その3年後には高級バージョンも登場しています。

2005年のジュネーブ・モーターショーにて、ラグジュアリー、快適さ、安全性を再定義する全く新しいタイプのC6が発表されました。
数年前に公開されていたコンセプトカー「C6 リナージュ」が量産モデルとして登場したのです。
CXの美しさを受け継ぐC6は、洗練されたハイドラクティブサスペンションとヘッドアップディスプレイによって大きな進化を遂げました。ドライバーは道路から目を離さず、安全にメーターを確認できるようになったのです。
また時速65km以上になると自動で上昇し、燃費の向上とブレーキの安定性に役立つ速度感知式可変リヤスポイラーなど、デザインの進歩を感じさせる車でした。パワフルなV6ガソリンエンジン/ディーゼルエンジンを搭載した快適なツーリングカーは、2012年12月まで製造が続けられました。

23,384 台
生産台数

4.91 m
全長

1.46 m
全高

230 km/h
最高時速

C5 AIRCROSS SUV

2018

2017年に中国で先行発売されたC5 AIRCROSS SUVは、その翌年にヨーロッパモデルがローンチされました。

19
ドライバーサポートテクノロジー

30 種類
カラーバリエーション

4.50 m
全長

1.67 m
全高

※欧州仕様車

C3 AIRCROSS SUVの成功に続いて発売されたC5 AIRCROSS SUVは、世界中で人気の高まっている「クロスオーバーSUV」の新たな解釈だと言えます。
大径ホイール、高いグランドクリアランス、トレードマークであるAirbump®を搭載し、大胆かつ堅牢でカリスマ性を備えた洗練されたデザイン。そしてシトロエンのモータースポーツプログラムにおいて開発された独自技術による多用途性と広い車内空間。また路面の凹凸を吸収し、まるで「魔法のじゅうたん」に乗っているような感覚が味わえるプログレッシブ・ハイドローリック・クッション®を配したサスペンションなど、他の追随を許さない快適さを実現しています。
さらにハイウェイドライバーアシストをはじめとするさまざまな運転補助装置によって走行の安全性を高めながら、半自動運転への第一歩を踏み出した画期的なモデルと言えます。

シトロエン広告の100年

1919

シトロエンにとって最初の量産モデルとなったタイプA 10HPの宣伝では、カラーのフルページ広告を導入しました。この広告では、旅行好きの人々に対して、ガソリンやタイヤにかかるコストが驚くほど安いことを訴求しました。

1925

1925年、巨大な電飾文字で描かれた「CITROËN」の7文字がエッフェル塔を彩り、以後10年間にわたってパリの街に光を灯し続けるとともに、画期的な広告シンボルとして認知されるようになりました。1926年には噴水がライトアップされ、1928年には世界最大の時計が作られるなど、シトロエンの情熱に溢れた実験的な広告手法は、毎年人々の関心を集めることとなったのです。

1928

シトロエン初の6気筒エンジン搭載モデルとなったC6のローンチでは、パリのオペラ広場に新しくオープンしたディーラーで、C6をお披露目し、その瞬間にエッフェル塔に6の文字が輝くという、マルチメディアをうまく活用したPRを展開しました。

この100年の間、シトロエンは自動車業界の未来を形作るだけでなく、クリエイティブな広告・販促のアイデアを生み出し続けてきました。カタログやイベント、広告を通して、ブランドメッセージを消費者へ伝えるための新しい手法を模索してきたのです。

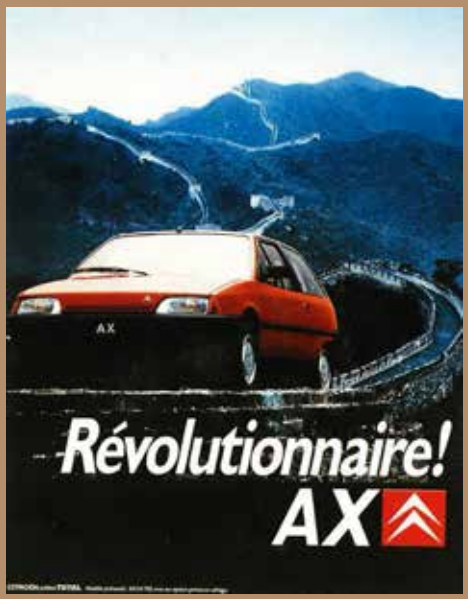
1939

1930年後半、シトロエンの業績は伸び悩んでいました。そんな中、1938年のモーターショーで発表されたのが、トラクシオン・アヴァンの後継モデル15 SIXです。優れたパフォーマンスとロードホールディング性能を備えたハイエンドモデルでしたが、プロモーションキャンペーンは、カタログやリーフレット、パンフレットを中心とした控えめなものに留まりました。

1950

1948年発売の2 CVは注文後、6年待ちの状態になるほどの大成功を収めました。そのためコストをかけてプロモーションする必要がなく、当初はポスターやリーフレットのみが使われていました。1950年初頭には、性能と魅力を紹介するパンフレットも作られました。

シトロエン広告の100年



1960

1960年代には、非常に手の込んだパンフレットが作られるようになりました。代表的なのは1963年のもので、発売から8年が経過しても人気と評価に陰りが見えないDSのエレガンスさと空力性能の高さを訴求するものでした。

1978

1978年、石油危機の影響を避けられない難しい状況の中、シトロエンGSのキャンペーンにおいてジャック・セゲラは、自動車広告のクリエイティブのクオリティを高く保つことに努めました。彼はキャンペーンスローガンに、「大食い反対」と「おんぼろ車反対」の2つを提案し、燃料不足に悩まされる消費者をターゲットに、燃費の悪い車を批判する方針を打ち出しました。広告部からは好評だったものの、経営陣内に物議を醸しました。

1985

1980年代半ば、大規模な広告キャンペーンによる広告費用拡大が続いていました。競争が激しい自動車業界において求められていたのは奇想天外な広告表現だったのです。馬を使ったBXのCM、“Les Chevrons Sauvages”に始まり、Visa GTiはクレマンソー航空母艦から大海へと飛び込み、新型のAXは万里の長城を走るシーンが撮影されました。

1994

1994年のEvasion（エバシオン）MPVのキャンペーンでは、対象となる40代の消費者の青春時代の憧れを想起させるため、あえて過去モデルのタイプHを登場させて、歴史あるブランドというイメージを印象づけました。さらに同乗する家族を守るために車内空間が強化されたことを訴求しました。結果、この実用的なEvasion（エバシオン）MPVは、発売当初より好調な売り上げを記録したのです。

2008

シトロエンC5の第2世代は、ドイツの競合他社に対抗するためにデザインされたエレガントなサルーンでした。「ドイツ車は高品質」という世間のイメージを踏まえ、ロンドンの広告代理店は「新しいシトロエンは紛れもなくドイツ品質」というウィットに富んだキャンペーンを展開し、物議を醸しました。

2018

熱成形プラスチックボディで人気を博したオリジナルモデルの発売から50年、MÉHARI（メアリ）は新たな時代の解釈を持ってEV（電気自動車）に生まれ変わりました。
フランスを代表する個性派ファッションデザイナー、ジャン・シャルル・ド・カステルバジャックが手掛けたE-MÉHARI（E-メアリ）アートカーを制作し、そして初代MÉHARI（メアリ）を知る1968年世代へ向けたキャンペーンが展開されました。これはアートとファッションの融合なのです。

100 ANS

モータースポーツ
100年の功績

ピエール・ブダール
シトロエンレーシング・ディレクター

走行距離や速度に関する数々の世界記録、ほとんどの大陸を横断してみせた遠征隊、ラリーレイドや世界ラリー選手権（WRC）での輝かしい戦績など、シトロエンはモータースポーツの歴史においても傑出した地位を占めてきました。

「スポーツ界におけるシトロエンの功績は、冒険的なスピリットと優れたパフォーマンスによって築かれたものです。このようなレースに参加する時には、実際の市販モデルや使用シーンを想起させることを意識しています。私たちは常に消費者の皆さまの近くにありたいと願っているからです。」

—シトロエンレーシング・ディレクター
ピエール・ブダール

世界ラリー選手権（WRC）を見れば、車がいかにあらゆる状況を想定して作られているか理解できます。標高、気温、路面状況など全く異なるステージが用意されているからです。

ピエール・ブダールは語ります。

「過酷な状況下で発揮される性能とは、つまりユーザーがこの車で何を成し遂げられるかの表現なのです。シトロエンの冒険好きな性格は、専門知識や経験の賜物であり、高い技術レベルを追求していくための原動力となっています。」

レースと生産の密接な関係性は、シトロエンC5 AIRCROSS SUVにも見ることができます。プログレッシブ・ハイドロリック・クッション®による高度なサスペンションは、あらゆる路面状況で快適性と走破性を高めるための研究から生まれたものです。1世紀にわたって快適な車を作り続けたシトロエンの秘密は、厳しい地形と激しいレースを克服することにあるのです。

B2 SCARABÉE D'OR ハーフトラック"黄金虫(こがねむし)"号

世界初
自動車によるサハラ砂漠横断

21日間
ラクダで半年かかる砂漠を
21日で走破

15
ステージ

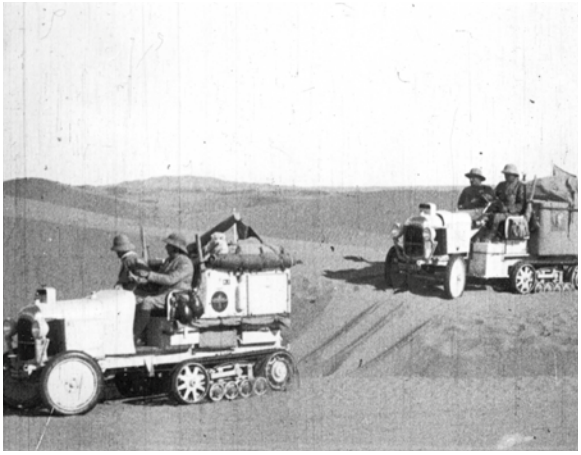
5
Citroën B2 10HPモデル K1
ハーフトラック

3,500 km
走行距離

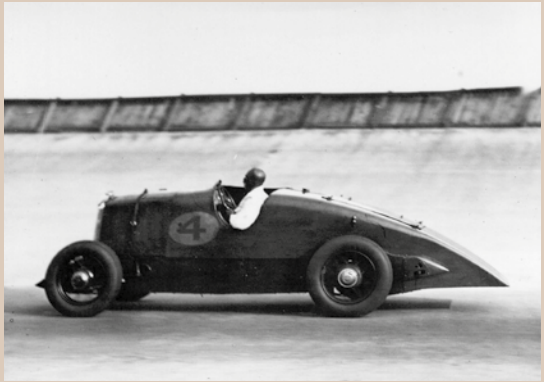
1922

アンドレ・シトロエンは、大きな挑戦と独創的な広告が大好きでした。
1922年、彼はその2つを融合させた壮大な遠征アイデアを思いつきます。

彼はシトロエンB2 10HPモデル K1ハーフトラックを発売し、世界初の自動車によるサハラ砂漠横断に挑戦することを決めたのです。これはシトロエンの信頼性を世界に証明する最高の機会でした。
指揮車である黄金虫号と4台のB2ハーフトラックは、1922年12月17日にアルジェリアの町トゥグルトを出発し、1923年1月7日にフランス領スーダンのトンブクトゥ(後のマリ)に到着。サハラ砂漠の横断に成功すると、今度はUターンして復路の走破にも成功しました。この10人編成の遠征隊を率いていたのは、当時シトロエンの管理マネージャーであったジョルジュ・マリー・アールトと、アンドレ・シトロエン自身がスカウトした元陸軍将校のルイ・オードワン・デュブレイユ。この2人の勇敢な探検家は、1924年には遠征隊を組織して中央アフリカを、そして1931年にはベイルートから北京まで探検を行いました。



PETITE ROSALIE プティ・ロザリー



132
世界耐久記録

59
世界走行距離記録

3,000,000
1935年までの間、ロザリーの記録を更新することに300万スイスフランの懸賞金が賭けられたが挑戦者は現れなかった

162,468 台
1932年から1941年までに生産されたロザリーの生産台数

1933

1932年のパリ・モーターショーでの公式発表に先駆けて、偉大な記録を打ちたてることに成功した「ロザリー」。

1931年、シトロエンとの提携を目論むオイルメーカーのYACCOは、C6に軽量化と空気力学的な改良を行い、リナ・モンレリー・サーキットで10日以内に25,000kmを走破するという国際記録を樹立。さらに翌年にはC6の生産モデルで、10万kmを40日間で走破するなど、数々の耐久記録を塗り替えていったのです。このモデルには、偉業を成し遂げたドライバーたちを称え、「ロザリー」というニックネームがつけられました。

YACCOによるこれらの偉業は、アンドレ・シトロエンの関心を引くことに成功します。1933年、アンドレは新たな記録に挑戦するため、従来のシャシーと革新的なフローティングエンジンを搭載したモデルを発表。ジャヴェル工場から届けられたばかりの新ロザリーは、3月15日からの134日間、平均時速93キロで走り続け、30万kmを走破するという新記録を樹立したのです。「プティ・ロザリー レコードブレイカー（記録破りの小さなロザリー）」は、この車にふさわしい愛称であるといえるでしょう。

DS 21 MOROCCO RALLY

1969

およそ20年間にわたり、最も過酷で困難な道への挑戦を続けた「DS」。

53 cm
DS21標準車より53cm短い

400 kg
軽量化

DSが持つパワー、操作性、快適性は1955年の発売直後から多くのアマチュアレーサーに支持されてきました。1959年のモンテカルロラリーにはID19が登場し、その数年後には、シトロエン初のスポーツ団体Citroën Compétitionの代表も務めたルネ・コットンがサファリラリーに参戦。さらに1969年には、DS 21 Protoを駆るボブ・ネイレットがモロッコラリーを制覇。走行距離4,180kmという過酷なレースを完走したのは参加した78台中たったの7台のみ。そのうち5台がシトロエン車でした。ボブ・ネイレットは翌年のモロッコラリーも同じ車両で参戦し、連覇を成し遂げました。

SM MOROCCO RALLY

1971

1970年のジュネーブ・モーターショーで発表され、高い評価を受けたSMは、高級ハッチバックとスポーツGTを融合させたモデルでした。

1,450 kg
車両重量

220 km/h
最高時速

12,920 台
生産台数

1971年、ラリー界で輝かしい成功を収めてきたDSに代わってモロッコラリーに参戦し、見事勝利を手にしたのは、ほぼ標準モデルのSMでした。
シトロエンは、「SM、初登場で初優勝」というヘッドラインで広告キャンペーンを展開。それから数ヶ月の間、SMはスパ・フランコルシャン24時間レースを始めとするいくつかのレースに出場しましたが、突出した成績を残すことはできませんでした。
SMに対する世界のメディアの評価は高く、1972年には米モータートレンド誌の「カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。
ロベール・オプロンが手掛けた空気力学を応用したボディには、マセラティのV6エンジンとシトロエンの最新技術が搭載されていました。特筆すべきは、走行時に自然と中央に戻るステアリング。通常時は指一本でも操作が可能な軽快さを持ちながら、車の速度があがるにつれて重量感を増すことで、運転の安全性と快適性を最大限に高めたのです。

2 CV RAID AFRIQUE

1973

1970年代初頭、
人々の冒険心をかき立てた2 CV。

60 台
10台のアシスト車両を含む2 CV

100 人
8人の女性を含む18〜30歳のドライバー

3 回
エンジン故障

3 回
ギアボックス交換

「どこか遠くへ旅したい」という人々の憧れを認識していたシトロエンは、1970年8月にパリ-カブール間往復長距離ラリー、1971年には2 CV、ディアーヌ、メアリのオーナーを対象としたパリ-ペルセポリス間ラリー、1972年にはアルゼンチンを巡るラリーサーキットを開催しました。
2 CVが中心となって毎年続けられてきたこれらのアドベンチャーは、1973年のアフリカラリーを持ってピークを迎えます。
これは、コートジボワールのアビジャンからテネレ砂漠を横断し、ワガドゥグ、ニアメ、タマンラセットを経由した後に、チュニスから最終ゴールのマルセイユへ向かう壮大なラリーでした。
2人組50チームの募集に対して5,000人近い参加希望者を集めたアフリカラリー。1カ月かけて約8,000kmの道程を旅する壮大な冒険であったにも関わらず、全参加チームが時間内に完走したことで、2 CVの驚くべき耐久性能とフロンティアスピリットは世界中に知れ渡りました。

ZX RALLYE RAID

＊パリ-モスクワ-北京ラリーの開催年（1992年）、
バハ・アラゴン・ラリーの名称がoriginsサイトと異なります。

205 km/h
最高時速

1,350 kg
車両重量

4.38 m
全長

5 大会連続優勝
1993〜1997年（マニュファクチャラーズとドライバーズ）

1990

ハーフトラックのアジア遠征から60年を経て、1992年、シトロエンはZXラリーレイドで、初のパリ-モスクワ-北京ラリーに参戦しました。

ハーフトラックの遠征から60年後、シトロエンはZXラリーレイドで、初のパリ-モスクワ-北京ラリーに参戦しました。
走行距離1万6,054kmという壮大なレースで栄光を手にしたのは、ZXラリーレイドを駆るピエール・ラルティーグとミシェル・ペラン。
この勝利によって、シトロエンはラリーレイドの伝統に名を残すこととなったのです。
ZXラリーレイドの実力は、1990年のバハ エスパーニャ-アラゴンラリーでも証明されていました。このレースでは、アリ・バタネン/ブルーノ・ベルグルンド組、ジャッキー・イクス/クリスティアン・タリン組が1位・2位を独占したのです。1994年から1996年のパリ・ダカールラリーでは、ピエール・ラルティーグ/ミシェル・ペラン組が3連覇を達成。また1993年から始まったFIA世界ラリー選手権でも、ZXラリーは5年連続優勝という快挙を成し遂げ、シトロエンはラリーレイドにおける確固たる地位を獲得したのです。

XSARA KIT CAR

1998

ZXシリーズの販売終了と時を同じくしてZXラリーレイドから撤退して間もなく、シトロエンはXsara（クサラ）とXsara（クサラ）キットカーを発表しました。デザインを担当したギ・フレクランは、同等の性能をキープしつつも軽量化に成功し、ラリー界での栄光はその後も続くこととなりました。

200 km/h
最高時速

4.16 m
全長

960 kg
車両重量

6 速
トランスミッション

5.5 秒
時速0キロから100キロに到達する秒数

Xsara（クサラ）キットカーを駆るフィリップ・ブガルスキーは、1998年と1999年のフランスラリー選手権を制し、世界ラリー選手権のカタルーニャとコルシカでも連勝します。しかし、後のルール改定によってキットカーの速度は制限されることとなり、シトロエンはXsara T4とXsara WRCを投入しました。このXsara WRCは、ラリーの歴史にシトロエンの名前を永久に刻むこととなります。ダニエル・エレナとコンビを組んだ若き天才ドライバーセバスチャン・ローブが、わずか6年間で32ものラリーで勝利するという大記録を打ち立てたのです。

C4 WRC

2007

C4 WRCは、世界ラリー選手権のマニュファクチャラー部門で3タイトル、ドライバー部門4タイトル、コ・ドライバー部門4タイトルを獲得するという偉業を成し遂げました。

シトロエンC4クーペをベースに、シトロエンスポールが開発した4気筒2リッターターボエンジン、6速の連続ギアボックス、四輪駆動システムを搭載したC4 WRCは、非常にパワフルなレーシングマシンでした。そこで車体の前部・後部にそれぞれロールバーが追加されるという、国際自動車連盟(FIA)が定める安全基準を超えた対策がされていました。
このマシンの操縦を任されたのは、Xsara WRCでも素晴らしい成績を残したセバスチャン・ローブとダニエル・エレナ。C4 WRCが手にした多くのタイトルは、ほぼ全てが彼ら2人によってもたらされたものです。

36 回
世界ラリー選手権での優勝

200 km/h
最高時速

4.27 m
全長

1.80 m
全幅

1,230 kg
車両重量

C-ELYSÉE WTCC

250 km/h
最高時速

4.57 m
全長

1.95 m
全幅

1,100 kg
車両重量

2013

世界中で開催されるラリーレイドやWRCで目覚ましい成功を収めたシトロエンは、新たな領域に目を向けるようになります。それがWTCCでした。

シトロエン・レーシングは世界ツーリングカー選手権（WTCC）に出場するために、380bhpのエンジン、6段変速ギアボックス、18インチホイールのC-Elyséeを開発しました。
この車はほぼ即座に勝利を積み重ね、2014年から2016年の3年間連続で、マニュファクチャラー部門のタイトルを獲得しました。また2014年と2015年のドライバー部門でも、ホセ・マリア・ロペス、セバスチャン・ローブ、イヴァン・ミューラーという3人のチャンピオンを生みました。さらにホセ・マリア・ロペスは、アジャスタブルなリヤスポイラーなど最終シーズンに向けた調整を経て、再びドライバー部門第1位に返り咲きました。

C3 WRC

2017

過去8度のWRCタイトルを獲得してきたシトロエンは、2017年にC3 WRCで世界ラリー選手権に復帰しました。

4.13 m
全長

1.88 m
全幅

1,190 kg
車両重量

237 bhp
リッターあたり

C3からインスピレーションを受けたこのラリーカーは、380bhpを生み出す1.6リッター直噴エンジンを搭載しています。フロントエンドを55mm長くし、後方に大型のリヤスポイラーを配置して空力性能を高めた結果、重量は1,190kgまで軽量化されました。
その性能だけではなくデザイン面でも妥協を感じさせないC3 WRCは、New C3の斬新で曲線的な魅力を残したボディに、2段階のライトシグネチャーとツートーンルーフを備えています。
初めてWRCモデルを発売してから20年後、シトロエンは再びWRCの舞台に立つことを決めたのです。世界のベストを目指して。

CITROËN
HERITAGE
CITROËN
HERITAGE

パリから数キロ離れたオルネー＝スー＝ボワ市に、世界最大のシトロエン・コレクション（コンセルヴァトワール）があります。過去から現在までのあらゆる歴代モデルが集まり、ブランドの長い歴史を垣間見ることができる特別な場所です。

この場所を訪れた人が最初に目にするのは、「ここは博物館ではなく、個人コレクションが集められた場所です」というサインです。
いわゆる展示会というレベルを遥かに上回るスケール感とバラエティに富んだシトロエン・コレクション。シトロエンをよく知る人でさえ、かつてない驚きと興奮を覚えることでしょう。
この長い歴史と文化が詰まったコンセルヴァトワールは、2001年に作られました。シトロエンの製造拠点を走るアンドレ・シトロエン通りを進むと、その先に見えてくる6,500平方メートルの巨大な建物です。その中にはシトロエン誕生時から現在まで、過去100年の間に作られた市販車、スポーツカー、コンセプトカー、商用車など約300モデル以上のシトロエン車が陳列されています。またフランス軍の標準設備となっているシトロエン製のヘリコプターを始め、車以外の貴重なアイテムや資料も保管されているのです。

「ここにある全てがシトロエンにまつわるものです。この展示車両の前に張られたチェーンも含めて、全てがクリシー工場から回収されてきたものなのです。」シトロエン・ヘリテージチーフエンジニアのヤニック・ビリーは言います。彼は1977年からシトロエンに勤めるベテラン社員のひとりで、きちんと閉じられていないトランクや、細かい塗装の傷、正しい位置に戻っていないワイパーなど、細かい所に誰よりも早く気づきます。↙

シトロエンブランド100年のあゆみ

シトロエン・ヘリテージマネージャーのエリック・ルトンによれば、「ここはシトロエンファンを満足させるためだけではなく、ブランドの遺産を管理し、一般の人々に公開することでシトロエンをより良く知ってもらうことが目的なのです。」この施設には、年間6,000〜7,000人ほどのあらゆる年代の方が訪れます。

あなたが熱狂的なシトロエンファンではなかったとしても、過去の素晴らしい名車を間近で見ていると、いますぐ車に飛び乗ってどこかへドライブしたいと思ってしまうかもしれません。
「本当に運転できる車と、動かせるだけの車には大きな違いがあるのです」そういってエリック・ルトンは笑いました。「ここにある車の90%は、実際に運転可能です。一番古いモデルでも、燃料タンクに少量の添加剤を入れるだけでちゃんと走ります。」事実、アンドレ・シトロエンの孫は、結婚式の日に↗

1923年の10HPを走らせたのです。

このコンセルヴァトワールの最大の目的は、過去の貴重な文化遺産を未来に残していくことなのです。しかし驚くべきことに、コレクションの数は年々増え続けているといいます。
「車、書類、ポスターなどの提供を申し出てくれる人も多いです。彼らも私たちと同じように、シトロエンの歴史的な資料の保存に貢献したいと思っています。わざわざ資料を届けてくれる人までいます。ブランドに対する愛を感じますね。」エリック・ルトンが言うと、ヤニックが一言付け加えました。「私たちは決して寄付を拒否したりはしませんよ!」

ヤニックとルトンは、尽きることのない情熱を持って、展示車両を紹介してくれます。
　オールスチール製ボディのB10（1925年）、映画監督サシャ・ギトリが所有していたC6カブリオレ

のイミテーションモデル（1929年）、フローティングエンジンの柔軟性と滑らかさを象徴する白鳥のエンブレムをボンネットにあしらったC6ロザリー、その先には1930年代にレジャー用に開発されたトラクシオン・アヴァンが並んでいます。中には珍しい9人乗りモデルもあります。しかし見る人をもっとも興奮させるのは、やはり2 CVとDSの2モデルでしょう。フランス元大統領ドゴールの専用車だったDSは、特に印象深い一台です。

さらに車の進化の歴史を窺い知ることができるプロトタイプのラインナップも注目です。例えば、ハニカム状のフロントグリルが付いたプロジェクトLは、CXのベースになったモデルとして知られています。また商用車のセレクションは、シトロエンがいつの時代も人々の暮らしにおけるニーズを満たしてきたことを教えてくれます。

この場所では、すべてのコレクションが一般公開されているわけではありません。カーテンの奥には、まだスポットライトを浴びたことのないモデルが多数眠っています。裏のガレージでは、一流の整備士たちが、さまざまな時代のモデルと向き合い、エンジンを整備し、パーツを交換し、ドアを調整し、シトロエンの遺産を未来へ伝えるという仕事に取り組んでいるのです。

未来のデザインを追求した100年

シトロエンの歴史を創ったアイコニックなモデルは
ウェブサイトからもご覧いただけます。 ›› CITROENORIGINS.JP

フレデリック・デュヴェルニエ

シトロエン・スタイル部門コンセプトカー・デザインフェーズ担当マネージャー

コンセプトカーの本質とは何でしょうか？未来の車の方向性を指し示すものか、それともシンプルに製品開発における実験モデルのことなのか。シトロエン・スタイル部門のコンセプトカー・デザインフェーズ担当マネージャーであるフレデリック・デュヴェルニエは、「コンセプトカーとは次世代を見据えた大まかな草案を指す言葉ですが、シトロエンでは未来の方向性を世界に示すための手段である」と語ります。コンセプトカーには、未来の車のヒントが詰まっているのです。

コンセプトを決める際には、最初のアイデアから最終バージョンまで、約1年程度の時間がかけられます。その後にプロジェクトに対する周囲の反応を見て、アイデアの妥当性を検討するのです。たとえば、2016年に発表された「CXperience」は、シトロエンが大型で高級なハッチバックを開発するかどうかの判断材料となりました。さらに「CXperience」は、現在C4 CACTUS（カクタス）やC5 AIRCROSS SUVの座席に使われているウレタンフォームなど、新しいソリューションの紹介の場ともなりました。

1コンセプトカーは、1990年代から年に1～2回の頻度で作られ、設計や技術に対する将来的なアプローチに多大なる影響を与えてきました。過去には、才能あふれる外部のスタイリストやデザイナーを登用したこともあります。彼らは、コンセプトカー製作を自身のクリエイティビティを発揮する絶好の機会と捉え、素晴らしい結果を生みだしてきました。GSカマルグ（72年）やカリン（80年）は、いい事例であるといえます。

最近では、2008年発表のGT BY CITROËNというコンセプトカーが話題になりました。この車は、プレイステーションのゲーム「グランツーリスモ」のために開発されたコンセプトカーですが、「そのフロントフェースとヘッドランプのデザインは、シトロエンのDNAに非常に貢献した」とフレデリック・デュヴェルニエは説明しています。

C10

1956

1953年にDSが発表されてから2年後、アンドレ・ルフェーブル率いるシトロエンのデザインオフィスは、Cのプロトタイプをベースにした野心的なプロジェクトに着手しました。

1956年に発表されたC10は、航空業界からのインスピレーションをもとに、空力特性に優れた超軽量車両を目指して作られました。すでに実績のあった2 CVの機構をベースに、継ぎ目のないしずく型をしたアルミ製ボディ、大きなサイドウィンドウ、スムーズに統合されたヘッドライトが搭載され、軽量素材のおかげで車体重量はわずか382kg、後車軸の幅は狭く、前方重心の設計になっていました。この斬新なボディ形状により、抵抗係数0.258、最高時速100km、低燃費が実現。また2 CVより小さいボディにも関わらず、定員4人と荷物は楽に収容できました。これらの先進的なデザインは、後のMPVスタイルに影響を与えたと言われています。C10は生産に入る直前までいきましたが、最終的にはAmi 6のベースになったプロジェクトが選ばれ、生産には至りませんでした。

4
シーター

3.84 m
全長

382 kg
車両重量

100 km/h
最高時速

CAMARGUE

1972

1972年の春にジュネーブ・モーターショーで発表された魅力的なコンセプトカー。

カマルグは、ASI-Bertone Collectionに選ばれています。

4.12 m
全長

1.68 m
全幅

1.15 m
全高

2年前に発売されたGSから、エンジン、ステアリング、ハイドロニューマチックサスペンションなどの多くの革新的な技術が引き継がれていました。シトロエンにとって新たな出発点となった斬新なスタイリングは、イタリアのカロッツェリア出身のデザイナー、ベルトーニとのコラボレーションによってもたらされたものです。カマルグの特徴は、ガラス張りの後部座席、パノラマ式のフロントガラス、細長い客室を補強するアーチで、際立つスポーティーさが印象的なモデルです。その他に画期的だったのはヘッドライトで、これは後のBXモデルに影響を与えました。
このモデルが実際に生産されることはありませんでしたが、その後、BX、XM、ZX、Xantiaと多くのモデルでコラボレーションをすることになるベルトーネとの関係を築いた記念すべきモデルとなったのです。

KARIN

1980

トレヴァー・フィオーレがスタイリング部門の責任者になってわずか数週間後に開催された1980年のパリ・モーターショーにて、「カリン」は公開されました。

3
シーター

3.70 m
全長

1.90 m
全幅

1.08 m
全高

カリンは巨大なピラミッド型のフォルムと、3人乗りという特徴を持った非常に大胆なコンセプトカーです。横並び3シートの中央に位置する運転席は、両サイドの座席よりもわずかに前方に設置され、ジョイスティックのように飛び出したハンドルの周囲に、全ての操作ツールが集められ、重要な道路情報を表示する車載コンピュータも搭載されていました。スリムで幅広のヘッドライトは、10年ほど前に発売されたSMへのオマージュともいえるデザインで、その角ばったボディ形状は、後にベルトーネが設計するBXへと繋がっていきます。この斬新なモデルも決して展示用だったわけではありません。カリンには実際に4気筒エンジンとハイドロニューマチックサスペンションが搭載されていたのです。

ACTIVA 1

1988

1988年にパリのモーターショーで披露された「アクティバ1」は、斬新なアイデアと革新的な技術にあふれたモデルでした。

4
シーター

4.75 m
全長

1.90 m
全幅

1.27 m
全高

220 km/h
最高時速

アクティバ1は、空力性能、車載電子機器、先進的なドライビングプレジャーにおける実験モデルとなった低く優雅なサルーンです。電子操作と補助が可能な油圧式サスペンション、ステアリング、ブレーキの他にも、リモコンで操作できる後ろ開きドア、4つの独立したガイドホイール、トラクションコントロールなどの新技術が採用されています。さらに、内部にはヘッドアップディスプレイと様々な情報を表示できるスクリーンが設置されており、人々を驚かせました。このモデルが実際に生産されることはありませんでしたが、シトロエンテクノロジーを世に伝えることに貢献し、その先進的な機能の一部は、XMとXantiaへと引き継がれました。

XANAË

1994

コンセプトカーは、いつでも未来の在り方を提示してくれます。しかし「エグザナエ」はさらにその先を見せたのです。自動車の進化を明らかにし、イノベーションが向かう先を示唆したのです。

5
シーター

4.23 m
全長

1.85 m
全幅

1994年にパリのモーターショーで発表されたエグザナエは、ドライバーと乗客の快適性を追求したモデルです。後ろ開きのリヤドア、回転式のフロントシート、折り畳んでテーブルになる中央後部シートなど、まるで居心地の良いリビングルームのような機能を備えた初の本格的なコンパクトMPVであり、現在のシトロエンのモジュール方式はこのモデルから始まったといえます。ルーフパネルへと繋がる大きなフロントガラスは開放感を演出し、運転中も安全に操作できる2つの液晶パネルからはさまざまな機能が楽しめました。この快適さと多機能性を両立したエグザナエは、前年に発売されていた「エグザンティア」をベースに最終調整が行われ、1999年に「クサラ ピカソ」として発売されました。そして大きな成功を収めることとなったのです。

OSMOSE

2000

シトロエンは、ユーザビリティの再定義を模索し、2000年にパリで開催されたモーターショーで未来を切り拓くプロトタイプを発表しました。目指したのは、ドライバーと歩行者の新たな関係を創造することでした。

3
ドア

5
シーター

3.35 m
全長

1.75 m
全幅

1.70 m
全高

Osmoseは、「誰かとシェアする移動手段」として車をどのように使うかを提案したコンセプトカーです。ドライバーは出発する前に、車が利用可能である時間と、目的地をパネルに表示し、移動中に他の人を乗車させることができます。車の移動情報には携帯電話からアクセスすることができます。また、座席レイアウトは、前方に3席、運転手は中央、左右の乗客よりやや前方に位置するというかなり珍しいレイアウトをしていました。後方のスライドパネルには、後ろ向きの2人掛けのベンチがありました。Osmoseの外形はスタート地点といえるもので、高さや前後のデザインがよく似ているために、全体としては立方体で、軽量の可動式リビングルームのようでした。Osmoseは、音声・映像システムと歩行者用の前面エアバッグを搭載し、「ZEV」（ゼロエミッション車両）と呼ばれるハイブリッド技術を採用しました。

C-MÉTISSE

4
シーター

4.74 m
全長

1.24 m
全高

250 km/h
最高時速

6 速
ギアボックス

2006

自動車の世界で、環境に対する責任と高いパフォーマンスは両立できるのでしょうか?シトロエンは2006年10月にコンセプトカーの「C-MÉTISSE」を発表し、この質問に対して自信を持って答えました。

その外観は、長いボンネットからくぼんだリヤスクリーンに至るまで、あらゆる意味で真の性能を発揮し、洗練されたライン、燃えるような赤のボディワーク、そしてクオリティの高いデザイン性をすべて備えているモデルでした。ダブルシェブロンは、大胆なフロントグリルと美しく統合されていました。ドアは上に向かって開き、高い質感の素材で装飾された豪華で明るい内装が見えました。またC-MÉTISSEのエンジンも同様に、非常に驚くべきものだったのです。このモデルは、208bhp(馬力) V6 HDiと各後輪に搭載された二つの電気モーターから成るハイブリッドディーゼルで駆動しました。出力は20bhpで、最高時速は250km/hでしたが、燃費と排気ガス量は驚くほど低くなっていました。

GT BY CITROËN

2008

バーチャル世界と現実がひとつに融合した魅力的なコンセプトカーです。

シトロエンが、かの有名なドライビングシミュレーションビデオゲーム「グランツーリスモ 5」と協力して制作したGT BY Citroënは、まるでスクリーンから飛び出してきたような車でした。パールがかったボディカラーとスタイリッシュで力強いデザインがレースの臨場感を思い起こさせます。広いエアインテーク、青色LEDヘッドライト、カーボン製ドアミラー、大型リヤスポイラー、ガルウィングドアは、エネルギーに満ちたダイナミックな存在感を与えています。内装にはダークレザーのスポーツシートとコックピットには赤銅色の特殊な素材が使われています。ヘッドアップディスプレイが付いているので、ドライバーは道路に集中して運転することができます。このエキサイティングなモデルの先進的なデザインは、2008年にルイ・ヴィトン・クラシック・コンセプト・アワードを受賞しました。

2
シーター

4.96 m
全長

2.08 m
全幅

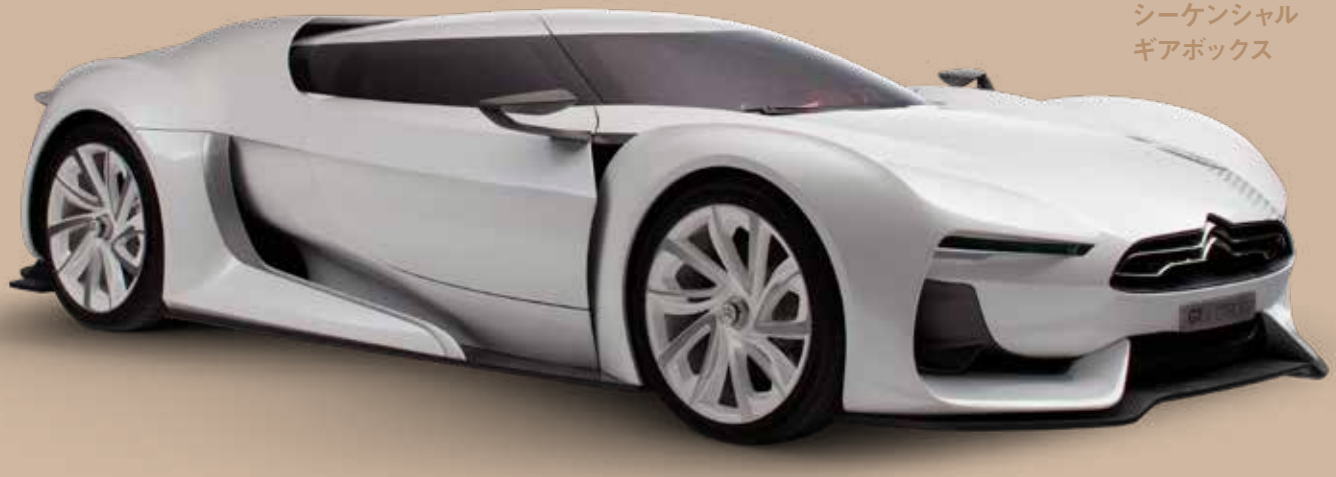
1.09 m
全高

1,400 kg
車両重量

330 km/h
最高時速

3 秒
時速0kmから100kmに到達する時間

7 速
シーケンシャルギアボックス



TUBIK

2011

「トゥビック」の名は、すべての商用車に影響を与えた1939年の「TUB」（Traction Utilitaire Basse）に由来しています。このモデルには、過去のテイストを思わせるものは何ひとつなく、まったく新しいものとなりました。

「旅」というエクスペリエンスをさらに洗練させるために開発された大型のインテリジェントMPVであるトゥビックは、快適さを新たなステージに進めました。右手の大部分を覆う大きな窓に、繊細なシルバーグレーの塗装が巧みに施されました。一体型のハッチは上方に開き、3列のアジャスタブルな座席が現れるという仕組みになっていました。ドライバーだけに専用ドアがあり、ガルウィングの機構がついていました。ドライバーは、ナビゲーション用スクリーンの周りにある座席、ペダル、ステアリングホイールの操作をひとつにまとめたユニークな統合システムを使用するようになっており、二つ目のスクリーンには、バックカメラの画像が表示されました。

9
シーター

4.80 m
全長

2.08 m
全幅

2.05 m
全高

CXPERIENCE

2016

シトロエンはハイエンドサルーンを作るために、いつも既存のルールを書き換えてきました。

2016年に発表されたコンセプトカーの「CXPERIENCE」は、シトロエンのアドバンストコンフォートプログラムの真髄である洗練されたパワーを伝える、長く、低く、エレガントなデザインです。これは、座席スペース、採光、人間工学、コネクティビティの完全な融合を目指したモデルです。形状記憶で形の整った座席、シングルスポークステアリングのホイール、ウォルナットのダッシュボード、シートバックから高級感が漂うデザインです。アンビエントライト、空気清浄機、19インチの中央タッチスクリーン、共有アプリ「Share with U」、そしてプラグインハイブリッド（PHV）パワートレインは、すべてが究極のドライビング体験を生むためのイノベーションなのです。

4.85 m
全長

1.37 m
全高

2 m
全幅

8 速
ギアボックス

« 創業以来、シトロエンのDNAは人々を興奮させてきた »

1983年から、全てのシトロエンのファンクラブをまとめてきたAmicale Citroën & DS Franceの代表であるアラン・トゥレ氏にお話を伺いました。

Amicale Citroën & DS Franceのミッションは何ですか?

私たちは、フランスのシトロエンクラブをまとめる活動をしており、各ファンクラブの活動を支援しています。この活動に関わっているのは、約200のクラブ、1万人以上のメンバー、4万台にのぼるクラシックカーです。クラブの規模としては、3名から約5,000名まで様々です。我々は、シトロエンとDSとファンクラブを仲介する役割をしています。

日々の活動にはどのようなものがありますか？

様々なモーターショーに参加したり、イベントを企画したりしています。車を貸し出してくれるコレクターの皆様のご協力を得て、シトロエンとDSが所有するユニークな遺産を効果的に展示する手助けをしています。

シトロエンは今年で100周年を迎えますが、どのようなお気持ちですか？

私にとってシトロエンは、いつも斬新でイノベーティブな車やテクノロジーを生み出し続けている唯一のブランドです。アンドレ・シトロエンが、自動車、玩具、広告などの分野で真のパイオニアであったことを忘れてはいけません。これだけ多数のクラブがうまく連携しているのは、私たちが、まるで大きな家族のような関係だからです。このように人と人を結びつけることができるブランドは、シトロエン以外にはないと思います。

それはどのようなことから分かりますか？

シトロエンが関わるすべてのパイオニア的な偉業を見てください。テクノロジー、製造技術、フローティングエンジン、前輪駆動、油圧サスペンションなど…こういったすべてのイノベーションが、私たちの本当の情熱を刺激するのです。他のブランドからは、このような一体感や情熱はあまり感じられません。これが体感できるのはシトロエンのDNAだけで、これからもずっと変わらないでしょう。

シトロエンオンラインショップ

ミニチュアカー、時計、ファッションアイテム（子供用、大人用）、玩具、
鞄など、シトロエンのオリジナル商品を購入できます。

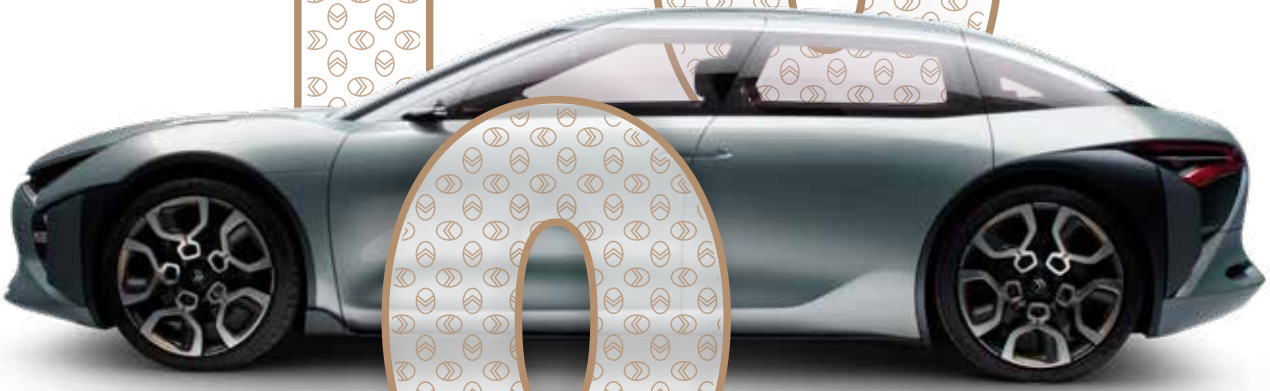
>> シトロエンオンラインショップをご紹介します

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

AUTOMOBILES CITROËN – RCS Paris 642 050 199. Les informations sur les modèles et leurs caractéristiques correspondent à une définition au moment de l'impression de ce document ; elles ne peuvent être considérées comme commerciales. Citroën se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques des modèles présentés, sans être tenue de mettre à jour ce document. Pour tout renseignement, téléphonez à Citroën Information Clientèle au 09 69 39 18 18 ou connectez-vous sur www.citroen.fr.

CITROËN

100 ANS



INSPIRED BY YOU

Origins SINCE 1919

Janvier 2019 - Imprimé en U.E. 01/2019 par ALTAVIA PARIS.

PEFC 10-31-1247