

شركة سيتروين
الفرنسية للسيارات



CITROËN

مروان سمور



شركة سيتروين الفرنسية للسيارات

تأليف

مروان سمور

الى روح ابي
الى امي الحبيبة
الى جميع من احبهم
الى وطني الجميد
اهدي هذا الكتاب

سيتروين



ستروين (بالفرنسية: Citroën) هي شركة فرنسية لصناعة السيارات، أسسها أندريه ستروين في سنة 1919، وهي جزء من بيجو ستروين، منذ 1976، اشتهرت ستروين بالتكنولوجيا المتقدمة وقامت بثورة في عالم صناعة السيارات.

نبذة

ستروين Citroën (النطق الفرنسي: si.tʁo.ɛn) هي شركة تصنيع سيارات فرنسية. تأسست في مارس 1919 من قبل الصناعي أندريه جوستاف ستروين، وكانت جزءاً من ستيلانتيس منذ عام 1921.

في عام 1934، أسست الشركة سمعتها في مجال التكنولوجيا المبتكرة مع نظام دفع بالعجلات الأمامية. كانت هذه أول سيارة في العالم يتم إنتاجها بكميات كبيرة من خلال الدفع بالعجلات الأمامية، ونظام التعليق المستقل للعجلات الأربع، فضلاً عن البناء الأحادي الهيكل، مع حذف الهيكل المنفصل، وبدلاً من ذلك، يتم استخدام هيكل السيارة نفسه باعتباره الهيكل الرئيسي الحامل.

في عام 1954، أنتجوا أول نظام تعليق ذاتي التسوية «مائي هوائي» في العالم ثم في عام 1955 DS الثوري، أول سيارة منتجة بكميات كبيرة مع مكابح قرصية حديثة وفي عام 1967، قدموا في العديد من موديلاتهم المصابيح الأمامية الدوارة التي سمحت بمزيد من الرؤية على الطرق المتعرجة؛ حصلت هذه السيارات على العديد من الجوائز الوطنية والدولية، بما في ذلك جائزة ثلاث سيارات أوروبية لهذا العام.

تبيع ستروين السيارات في الصين منذ عام 1984، إلى حد كبير عبر مشروع دونغفنغ بيجوت سيتروين المشترك، والذي يمثل اليوم سوقاً رئيسياً للعلامة التجارية. في عام 2014، عندما واجهت دونغفنغ بيجوت سيتروين (الإختصار PSA) صعوبات مالية شديدة، حصلت شركة دونغفنغ للسيارات على حصة ملكية.

التاريخ

السنوات المبكرة

أندريه سيتروين



بنى أندريه سيتروين أسلحة لفرنسا خلال الحرب العالمية الأولى؛ بعد الحرب، أدرك أنه ما لم يخطط مسبقاً سيكون لديه مصنع حديث بدون منتج. كانت سيتروين بالفعل من ذوي الخبرة في مجال السيارات، وذلك بفضل العمل الناجح لست سنوات مع مورس بين عام 1908 واندلاع الحرب. تم اتخاذ قرار التحول إلى تصنيع السيارات في وقت مبكر من عام 1916، وهو العام الذي طلبت فيه سيتروين من

المهندس «لويس دوفرسن» سابقاً مع بانهارد، تصميم سيارة HP18 متطورة تقنياً يمكنه استخدام مصنعه بمجرد عودة السلام. قبل حدوث ذلك بوقت طويل، كان قد عدل رؤيته وقرر (مثل هنري فورد) أن أفضل فرص ما بعد الحرب في صناعة السيارات ستشمل سيارة أخف وزناً ذات جودة جيدة، ولكن بكميات كافية ليتم تسعيرها بشكل مغري.

في فبراير 1917، اتصلت شركة سيتروين بمهندس آخر، هو جولس سولومون، الذي كان يتمتع بسمعة طيبة في قطاع السيارات الفرنسي، حيث قام في عام 1909 بصنع سيارة صغيرة تسمى لي زيبر.

كان تفويض أندريه ستروين متطلباً بشكل مميز وبسيط بشكل مميز: لإنتاج تصميم جديد تماماً لسيارة 10 حصان تكون أفضل تجهيزاً وأكثر قوة وأقل تكلفة في الإنتاج من أي منتج منافس في ذلك الوقت.

وكانت النتيجة هي النوع أ، الذي تم الإعلان عنه للصحافة في مارس 1919، بعد أربعة أشهر فقط من صمت المدافع. ظهر أول نوع من الإنتاج من المصنع في نهاية مايو 1919 وفي يونيو عُرض في صالة عرض في رقم 42 في شارع الشانزليزيه في باريس والتي كانت تباع عادةً سيارات (ألدا).

أقنعت ستروين مالك شركة ألدا «فرناند تشارون» بإعارته غرفة العرض، التي لا تزال مستخدمة حتى اليوم. صالة العرض C42 هي المكان الذي تنظم فيه الشركة المعارض وتعرض مركباتها وسياراتها النموذجية. بعد بضع سنوات، تم إقناع تشارون بأن يصبح مستثمراً رئيسياً في أعمال سيتروين.

في 7 يوليو 1919، استلم أول عميل سيارة ستروين نوع A 10HP الجديدة



سيتروين DS

في نفس العام، تفاوض أندريه سيتروين لفترة وجيزة مع جنرال موتورز لبيع مقترح لشركة سيتروين. تم عقد الصفقة تقريباً، لكن جنرال موتورز قررت في النهاية أن إدارتها ورأس مالها سوف يكونان فوق طاقتهمما بسبب عملية الاستحواذ. وهكذا ظلت سيتروين مستقلة حتى عام 1935.

بين عامي 1921 و1937، أنتجت سيتروين مركبات نصف مسار للاستخدامات العسكرية والطرق الوعرة، باستخدام نظام مسار كيغريس. في عشرينيات القرن الماضي، اشترى الجيش الأمريكي العديد من سيارات ستروين كيغريس للتقييم متبوعاً بترخيص لإنتاجها. أدى ذلك إلى قيام إدارة الذخائر العسكرية ببناء نموذج أولي في عام 1939. وفي ديسمبر 1942، دخلت حيز الإنتاج مع الإصدارين إم 2 نصف سيارة شاحنة وإم 3 نصف شاحنة.

أنتجت الولايات المتحدة في نهاية المطاف أكثر من 41000 مركبة في أكثر من 70 نسخة بين عامي 1940 و 1944. بعد احتلالهم لفرنسا عام 1940، استولى النازيون

على العديد من مركبات سيتروين نصف المسار وقاموا بتدعيمها لاستخدامهم الخاص.



كان برج إيفل بمثابة لوحة إعلانية لسيتروين من عام 1925 إلى عام 1934
كان السيد سيتروين مسوقاً متحمساً: فقد استخدم برج إيفل كأكبر علامة إعلانية في العالم، كما هو مسجل في موسوعة غينيس للأرقام القياسية. كما قام برعاية رحلات استكشافية في آسيا سيارة (كروز جان) وأمريكا الشمالية بسيارة (كروز بلانش) وأفريقيا بسيارة (كروز نوير)، مما يدل على إمكانات المركبات ذات المحركات المجهزة بنظام مسار كيغريس لعبور المناطق غير المضيافة. نقلت هذه الحملات العلماء والصحفيين.



سيٲروين ٲوريڊو (1919) A 8 CV



سيٲروين ٲوريڊو 1919 A 8 CV



سیتروین توربیدو (1921) B2



سیتروین توربیدو بودید (1921) B2



سيٲروين ٲوربيڊو (1923) CV 5 نوع C2



سيٲروين 5 ٲوربيڊو (1923) CV C2

لإظهار صلابة غير عادية، كانت سيارة سيتروين عام 1923 التي قطعت بالفعل 48000 كيلومتر (30 ألف ميل) أول سيارة يتم قيادتها في جميع أنحاء أستراليا. السيارة من طراز سيتروين توربيدو CV5 نوع C عام 1923، كان يقودها نيفيل ويستوود من بيرث - أستراليا الغربية، في رحلة ذهاباً وإياباً من أغسطس إلى ديسمبر عام 1925. تمت استعادة هذه السيارة بالكامل الآن وهي ضمن مجموعة المتحف الوطني الأسترالي .



بونهاس باريس (2013) - سيتروين شينيليت كيغريس P19B

في عام 1924، بدأت ستروين علاقة تجارية مع المهندس الأمريكي إدوارد ج. بود . منذ عام 1899، عمل بود على تطوير أجسام من الفولاذ المقاوم للصدأ لعربات السكك الحديدية، ل بولمان على وجه الخصوص. ذهب «بود» لتصنيع الهياكل الفولاذية للعديد من صانعي السيارات، وكانت الشركة دودج أول عميل سيارات كبير له. في معرض باريس للسيارات في أكتوبر 1924، قدمت سيتروين سيارة B10، أول جسم فولاذي بالكامل في أوروبا. كانت هذه السيارات ناجحة في البداية في السوق، ولكن سرعان ما قدم المنافسون (الذين كانوا لا يزالون يستخدمون هيكلاً خشبياً

لسياراتهم) تصميمات جديدة للجسم. سيتروين الذي لم يعيد تصميم أجسام سيارته، لا يزال يُباع بكميات كبيرة، مع ذلك، كان السعر المنخفض للسيارات هو نقطة البيع الرئيسية، مما تسبب في تكبد سيتروين خسائر فادحة.



سيتروين فويتور CV 62

في عام 1927، ساعد بنك لازارد شركة سيتروين من خلال جلب أموال جديدة تمس الحاجة إليها، وكذلك عن طريق إعادة التفاوض بشأن ديونها "على سبيل المثال، عن طريق شراء شركة مبيعات السيارات سيتروين (الإختصار SOVAC)- بل ذهب إلى أبعد من ذلك من خلال الدخول في رأس مالها وأن تكون ممثلة في المجلس؛ المخرجون الثلاثة الذين أرسلهم بنك لازارد هم ريموند فيليب وأندريه ماير وبول فرانتزن. أدرك أندريه ستروين الحاجة إلى تمييز منتج، لتجنب المنافسة السعوية المنخفضة التي تحيط بنماذج محرك الأقراص الخلفية التقليدية في أواخر العشرينات \ أوائل الثلاثينيات. في عام 1933 قدم "روزالي" وهي أول سيارة ركاب متوفرة تجارياً بمحرك ديزل، تم تطويرها مع هاري ريكاردو.



سيٲروين 10 روزالي (1933)

مُلْكِيَة ٲراك أفان وميشلان

ٲراكسيون أفان

ٲٲٲٲر ٲراكسيون أفان سيارة رائدة في الإنتاج الضخم لثلاث ميزات ثورية لا ٲزال قيد الاستخدام حتى اليوم: جسم موحد بدون إطار منفصل (شاصي واحد غير مجزء)، ونظام ٲعليق مستقل بأربع عجلات، ونظام دفع أمامي. في حين كانت الغالبية العظمى من السيارات على مدى عقود عديدة متشابهة في التصميم مع موديل فورد تي - جسم مثبت بمسامير على إطار سلم يحمل جميع العناصر الميكانيكية للسيارة، وهو محور خلفي صلب يربط بقوة بين العجلات الخلفية والخلفية دفع عجلة. أنٲٲت مدرسة «موديل تي» لهندسة السيارات شعبيتها لأنها كانت ٲٲٲر رخيصة الثمن، على الرغم من أنها ٲسبب في عيوب ديناميكية حيث أصبحت السيارات أكثر قدرة، وأسفرت عن سيارات أثقل، وهذا هو السبب في أن السيارات اليوم تشبه ٲراكشين أفانٲ أكثر من الطراز «تي» تحت الجلد.

في عام 1934، كلفت شركة سيتروين لشركة أمريكان بود بإنشاء نموذج أولي 7، والذي تطور إلى CV (حصان 32) (24 كيلو واط) تراكشين أفانت.

إن تحقيق التطوير السريع لتراكشين أفانت، وهدم المصنع وإعادة بنائه (في خمسة أشهر) والجهود التسويقية المكثفة، كانت استثمارات مكلفة للغاية بالنسبة لشركة سيتروين للقيام بكل شيء دفعة واحدة، مما تسبب في الخراب المالي للشركة. في ديسمبر 1934، على الرغم من مساعدة شركة ميشلان، قدمت شركة سيتروين طلباً للإفلاس. في غضون هذا الشهر، أصبحت ميشلان، أكبر دائن للشركة المصنعة للسيارات، والمساهم الرئيسي فيها. ومع ذلك، فقد لقيت تراكشين أفانت المتقدمة تقنياً قبولاً في السوق، واستمرت الفلسفة الأساسية للتكنولوجيا المتطورة المستخدمة كعنصر تمييز حتى أواخر التسعينيات. أصبح بيير ميشلان رئيساً لشركة (سيتروين Citroën) في أوائل عام 1935. وأصبح نائبه بيير جولس بولانجر نائب الرئيس ورئيس أقسام الهندسة والتصميم. في عام 1935، توفي المؤسس أندريه ستروين بسبب سرطان المعدة.



سيتروين B11 سبورت 4 أبواب



سيٲروين CV 7



سيٲروين CV 7



سيٲروين ٲركشين أفانت (1956)

اآتراقات البحث

كان بيير جول بولانجر متخصصاً في تصوير الاستطلاع الجوي في الحرب العالمية الأولى مع القوات الجوية الفرنسية؛ كان قادراً وفعالاً وأنهى الحرب برتبة نقيب. كان شجاعاً أيضاً، حيث تم تكريمه بالصليب العسكري ووسام جوقة الشرف. بدأ العمل في ميشلان في عام 1918، وقدم تقاريره مباشرة إلى إدوارد ميشلان، المدير المشارك ومؤسس الشركة. انضم بولانجر إلى مجلس إدارة ميشلان في عام 1922 وأصبح رئيساً لشركة سيٲروين في يناير 1938 بعد وفاة صديقه بيير ميشلان في حادث طريق، وبقي في هذا المنصب حتى وفاته في عام 1950. وفي عام 1938، أصبح أيضاً مديراً مشتركاً لميشلان المخرج.

أثناء الاحتلال الألماني لفرنسا في الحرب العالمية الثانية، رفض بولانجر مقابلة الدكتور فرديناند بورشه أو التواصل مع السلطات الألمانية إلا من خلال وسطاء. لقد

نظم عملية «بطيئة» في إنتاج شاحنات للفيرماخت، تم تخريب العديد منها في المصنع من خلال وضع الشق على مقياس الزيت في المكان الخطأ، مما أدى إلى مصادرة المحرك. في عام 1944، عندما أقالت المقاومة الفرنسية مقر الغستابو في باريس، كان اسمه بارزاً في القائمة السوداء النازية لأهم أعداء الرايخ، ليتم اعتقالهم في حالة غزو الحلفاء لفرنسا.

واصل باحثو سيتروين، بما في ذلك باول ماغيس، عملهم في الخفاء، ضد أوامر صريحة من الألمان، وطوروا المفاهيم التي تم طرحها لاحقاً في السوق في ثلاث سيارات رائعة - سيارة صغيرة (CV2)، شاحنة توصيل (النوع H) وسيارة عائلية كبيرة وسريعة (DS). اعتبر الصحفيون المعاصرون هذه على نطاق واسع حلول رائدة، بل جذرية لتصميم السيارات. وهكذا بدأت فترة عقود طويلة من الولاء غير العادي للعلامة التجارية، والذي لا يُرى عادةً في صناعة السيارات إلا في العلامات التجارية المتخصصة مثل بورش وفيراري.

سيتروين سي في 2

كشفت سيتروين النقاب عن ستروين CV2 (أو ديوكس شيفاكس كما كانت تعرف) مما يدل على نظام كان يسمى حصاناً ضريبياً و9 حصاناً فقط (6.7 كيلو واط) في صالون باريس عام 1948. وأصبحت السيارة من أكثر السيارات مبيعاً، محققة هدف المصمم المتمثل في تزويد سكان الريف الفرنسيين ببدائل آلية للسيارة. كان الشراء غير مكلف بشكل غير عادي، ومع محركه الصغير المكون من أسطوانتين، كان تشغيله غير مكلف أيضاً. كانت CV2 رائدة في نظام التعليق المترابط الناعم للغاية، ولكن لم يكن لديها ميزة التسوية الذاتية الأكثر تعقيداً. ظلت هذه السيارة قيد الإنتاج، مع تغييرات طفيفة فقط، حتى عام 1990 وكانت مشهداً مألوفاً على الطرق الفرنسية حتى وقت قريب؛ تم إنتاج 9 ملايين نوع CV2 في الفترة 1948-1990.



سیتروین (1955) CV2



سیتروین (1955) CV2



سیتروین (1956) CV2



سیتروین CV2 شارلیستون



سيٲروين CV2



سيٲروين CV2

سيتروين دي سي

شهد عام 1955 تقديم سيارة DS، وهو أول استخدام كامل لنظام التعليق الذاتي التسوية المائي الهوائي من سيتروين، والذي تم اختباره على ستروين التعليق الخلفي للجر في عام 1954. كانت DS أيضاً أول سيارة إنتاج مزودة ب فرامل قرصية حديثة. تم استخدام نظام هيدروليكي واحد عالي الضغط لتحفيز التوجيه المعزز والتعليق والمكابح؛ كانت الفرامل تعمل بالطاقة بالكامل، وليست مدعومة بالطاقة، حيث لم تكن قوة الدواسة أحد مكونات قوة الكبح. تم أيضاً تشغيل ذراع نقل السرعات (ناقل الحركة شبه الأوتوماتيكي) بواسطة النظام الهيدروليكي من خلال صمام تحكم، مع مكابس تشغيل في غطاء علبة التروس لتحويل التروس في ناقل الحركة، وتم تشغيل القابض تلقائياً بواسطة النظام، لذلك لم يكن هناك دواسة القابض. منذ عام 1957، قدم طراز ID19 نظاماً هيدروليكيًا مبسطاً، مع توجيه يدوي وتروس يدوي تقليدي، وخفض كبير في السعر. منذ عام 1968، مع نمط الواجهة الأمامية المنقح، قدمت DS أيضاً مصابيح قيادة مساعدة، والتي تحركت مع التوجيه، مما أدى إلى تحسين الرؤية في الليل. بلغ الإنتاج من 1956 إلى 1975 ما يقرب من 1.5 مليون سيارة. كانت السيارة الانسيابية رائعة بالنسبة لعصرها وكان لها اسم صوتي رائع DS باللغة الفرنسية، تُنطق (de.es)، والتي تبدو مثل déesse، مما يعني آلهة. احتلت المركز الثالث في مسابقة سيارة القرن لعام 1999.



سيتروين (1962) DS 19



سيتروين DS 20 بالاس (1972)



سيتروين DS 23 بالاس



سيٲروين السلسله الثانيه (1967) DS 21



سيٲروين سيدان (1971) DS 21



سيتروين سيدان (1981) DS420

هيدروليكيات الضغط العالي

سيشكل هذا النظام الهيدروليكي عالي الضغط أساساً لأكثر من 9 ملايين سيارة ستروين، بما في ذلك DS و SM و GS و CX و BX و XM و Xantia و C5 و C6.

يعد التعليق الذاتي التسوية هو الفائدة الرئيسية للمستخدم: تحافظ السيارة على ارتفاع ثابت فوق الطريق، بغض النظر عن حمولة الركاب والبضائع وعلى الرغم من التعليق الناعم للغاية. التعليق المائي الهوائي قادر بشكل فريد على امتصاص مخالفات الطريق دون إزعاج الركاب وغالباً ما يُقارن بالركوب على سجادة سحرية لهذا السبب. تشترك هذه المركبات في السمة المميزة للارتفاع إلى ارتفاع الركوب أثناء تشغيل المحرك، مثل «الجمال الميكانيكي» (حسب مجلة كار آند درايف). سمح ذراع (تم استبداله لاحقاً بمفتاح إلكتروني) بجانب مقعد السائق للسائق بضبط ارتفاع السيارة؛ تسمح قابلية ضبط الارتفاع هذه بإزالة العوائق وتجاوز التدفقات الضحلة (بطيئة الحركة) وتغيير الإطارات.

نظراً لأن ستروين كانت تعاني من نقص التمويل، كانت مركباتها تميل إلى التخلف عند الإطلاق، مع محدودية شبكات التوزيع والخدمات خارج فرنسا. وبناءً على ذلك، واجهت نماذج DS المبكرة مشكلات في التسنين مع النظام الهيدروليكي المعقد، وفي النهاية، تم فرز موانع التسرب الهيدروليكية وتصميم مكونات النظام، لتصبح موثوقة. تمت متابعة الترخيص لمثل هذه القفزة التكنولوجية إلى حدٍ ما: في عام 1965، استخدمت رولز رويس سيلفر شادو هذا النوع من التعليق، في حين حاولت مرسيدس-بنز 600 و مرسيدس بنز 300 SEL 6.3 في عام 1963 تكرار مزاياها مع مركبة مكلفة ومعقدة ومكلف الصيانة، نظام التعليق الهوائي الذي تجنب تكنولوجيا ستروين الحاصلة على براءة اختراع. بحلول عام 1975، تم إنتاج مرسيدس-بنز 450 SEL 6.9 أخيراً بهذا النظام المثبت وتواصل مرسيدس-بنز تقديم اختلافات في هذه التكنولوجيا اليوم. خلال مشروع ستروين بين 1968-1975 مع مازيراتي، تم استخدام نظام ستروين الهيدروليكي عالي الضغط في العديد من طرازات مازيراتي: لتشغيل القابض الكهربائي (بورا)؛ وتعديل دواصة الطاقة (بورا)؛ والمصباح الأمامية المنبثقة (بورا-ميرك)؛ والمكابح (بورا-ميرك، خمسين) والتوجيه (خمسين) ونموذج كواتروبرتي الثاني بالكامل، والذي كان سيتروين SM بأربعة أبواب تحت الجلد.

رائد الديناميكا الهوائية

كانت سيتروين واحدة من أوائل الرواد في الاتجاه السائد الآن لتصميم السيارات الديناميكية الهوائية، مما يساعد على تقليل استهلاك الوقود وتحسين الأداء عالي السرعة، عن طريق تقليل مقاومة الرياح. يمكن لـ DS الإبحار بسرعة 160 كم / ساعة (100 ميل في الساعة) دون أي إزعاج للركاب. بدأت الشركة في استخدام نفق الرياح في الخمسينيات من القرن الماضي، مما ساعدها على إنشاء سيارات شديدة الانسيابية - مثل DS - كانت تسبق منافسيها بسنوات، وكانت الديناميكيات الهوائية لطرز CX جيدة جداً، حيث أخذت اسمها - { أسلوب العرض C أسلوب العرض X } من المصطلح الرياضي المستخدم لقياس معامل السحب.

التوسع والتحديات المالية

في الستينيات، اتخذت ستروين سلسلة من القرارات المالية والإنمائية، بهدف البناء على قوتها في الخمسينيات من خلال نماذج CV2 ونوع H و DS الناجحة. أفلست ستروين في عام 1974، لذا كان فإن فعالية هذه المناورات مشكوك فيها إلى حد ما.

المناورات

كانت هذه المناورات التالية لمعالجة ثغرتين رئيسيتين تواجهان الشركة:

الأول هو عدم وجود سيارة متوسطة الحجم، بين مجموعتها الخاصة من سيارات الركاب الصغيرة جداً والرخيصة (CV / Ami2) والموديلات الكبيرة باهظة الثمن (DS / ID). في شروط اليوم، سيكون هذا مشابهاً لعلامة تجارية تتكون فقط من تاتا نانو وجاغورا XJ. نظراً لحجمه المحتمل، كان الجزء المتوسط الحجم هو الجزء الأكثر ربحية في سوق السيارات، وفي عام 1965، تدخلت سيترويندو رينولت 16 لملئه.

كانت القضية الرئيسية الثانية هي عدم وجود محرك قوي مناسب لأسواق التصدير. كان نظام القدرة الحصانية بعد الحرب العالمية الثانية في فرنسا تقدماً بشكل حاد، وتعرضت المركبات التي يزيد حجمها عن 2.0 لتر (لاحقاً 2.8) إلى ضريبة سنوية باهظة، مما أدى إلى اعتبار السيارات المصنوعة في فرنسا ضعيفة القوة خارج البلاد. بالنسبة لكل من طرازي DS 1955 و CX 1974، فإن تطوير المحرك الأصلي الذي تم التخطيط للتصميم حوله أثبت أنه مكلف للغاية بالنسبة للأموال المتاحة، لذلك كان المحرك الفعلي المستخدم في كلتا الحالتين تصميماتاً متواضعاً وعفا عليه الزمن بأربع أسطوانات.

الخطوات

تتضمن هذه الخطوات:

1963 - فتح مفاوضات مع بيجو للتعاون في شراء المواد الخام والمعدات، لكن المحادثات توقفت في عام 1965.

1964 - دخلت في شراكة مع موتورن ورك NSU لتطوير محرك فانكل عبر شركة كوموبيل (لاحقاً كوموتور). بالنسبة لستروين، كان هذا يمثل فرصة للتجول التكنولوجي حول نظام «هورس بور الضرائب» الفرنسي من خلال إنتاج محطة طاقة أكثر قوة ولكنها لا تزال صغيرة. طورت أول سيارة إنتاجية 106 حصان من محرك سعة 1 لتر، بينما قدمت GS القياسية 55 حصاناً بمحرك 1 لتر.

1965 - استحوز على شركة بانهارد الفرنسية على أمل استخدام خبرتها في السيارات متوسطة الحجم؛ كان التعاون بين الشركتين قد بدأ قبل اثني عشر عاماً ووافقنا على الاندماج الجزئي لشبكات مبيعاتهما، في عام 1953 توقف تصنيع بانهارد في عام 1967.

1965 - اشترت الشركة المصنعة للشاحنات بيرليت.

1968 - اشترت شركة مازيراتي الإيطالية لصناعة السيارات الرياضية مرة أخرى بهدف إنتاج سيارة أكثر قوة، مع الحفاظ على محرك صغير يتماشى مع نظام هورس بور الضريبي الفرنسي. طورت أول سيارة إنتاج بقوة 170 حصاناً بمحرك سعة 2.7 لتر، كان هذا هو طراز SM 1970، والذي تميز بمحطة مازيراتي لتوليد الطاقة V6، ونظام تعليق هيدروليكي ونظام توجيه ذاتي القدرة بالكامل يسمى DIRAVI؛ صُممت SM كما لو كانت تحل محل سيارة عائلة DS، وهو مستوى من الاستثمار لن يتمكن قطاع السيارات الفاخرة الصغيرة ذات جراند تورينج وحده من دعمه، حتى في أفضل الظروف.

1968 - تمت إعادة هيكلة العمليات في جميع أنحاء العالم في ظل شركة قابضة جديدة، ستروين إس إي. باع ميشلان، المساهم المسيطر منذ فترة طويلة في ستروين، حصة 49٪ لشركة فيات فيما يشار إليه باتفاقية PARDEVI (المشاركة والتطوير الصناعي).

بدأت فرق تشارلز ماركيي وستروين العمل معاً على تطوير مروحية RE-2.

من منظور نطاق الطراز، بدأت السبعينيات بشكل جيد، مدعوماً بالإطلاق الناجح لسيارة ستروين جي إس متوسطة الحجم التي طال انتظارها، وسد أخيراً الفجوة الهائلة بين CV2 و DS - مع سيارة معلقة هيدروليكياً بسعة 1 لتر. ذهب GS لبيع 2.5 مليون وحدة. تم إنتاج 601,918 سيارة في عام 1972 وحده - ارتفاعاً من 526,443 لعام 1971 - وهو ما يكفي لرفع الشركة إلى المرتبة الثانية بين شركات صناعة السيارات الفرنسية عند تصنيفها حسب حجم المبيعات. استمرت الموديلات القديمة في البيع بشكل جيد - كانت فترة ذروة الإنتاج ل DS هي 1970، و CV2 كانت في 1974.

مع تقدم السبعينيات، أصبحت الظروف غير مواتية. في عام 1973، باعت شركة فيات إلى ميشلان حصتها البالغة 49٪ في شركة PARDEVI القابضة التي تمتلك ستروين، وأشار إعلان ستروين وفيات المشترك إلى أن الفوائد المتوقعة لاتحادهم في عام 1968 لم تتحقق. لم يتماشى ذلك مع إستراتيجية شركة الإطارات طويلة المدى لإنهاء المشاركة في أعمال تصنيع السيارات وخلق حالة ملكية غير مستقرة للغاية. تعرضت الشركة لضربة مالية أخرى مع أزمة الطاقة عام 1973 - أظهرت المقامرة على كوموتور ومازيراتي أن هناك عيباً خطيراً في الخطة خاصة للشركات المنتجة لمحركات ذات استهلاك وقود مرتفع.

في عام 1974، انسحبت شركة صناعة السيارات من أمريكا الشمالية بسبب لوائح التصميم الأمريكية التي تحظر الميزات الأساسية لسيارات ستروين (انظر إلى ستروين إس إم).

نتجت الخسائر الفادحة في سيتروين عن فشل مشروع محرك كوموتور الدوار الذي أضاف إلى خطأ الإدارة الإستراتيجية المتمثل في الاستمرار في 15 عاماً من 1955 إلى 1970 بدون نموذج في النطاق المتوسط المربح للسوق الأوروبية، بالإضافة إلى تكاليف التطوير الهائلة لسلسلة من الموديلات الجديدة: (GS و GS و بيروتور و CX و SM و مازيراتي بورا و مازيراتي ميركا و مازيراتي كواتروربورتيه 2 و مازيراتي خمسين) كل من هذه النماذج هو أعجوبة تكنولوجية في حد ذاته. وهكذا، بعد أربعين عاماً من إفلاس شركة تراكشين أفانت، أفلست سيتروين مرة أخرى، وفقدت وجودها ككيان مستقل؛ تم بيع بيرليت و مازيراتي وإغلاق كوموتور.



محرك سيتروين SM



مقصورة سيتروين (1972) SM



محرك مازارتي خمسين (1974)



المقصورة مازارتي خمسين (1974)



محرك سيتروين بيروتور 210



مقصورة سيتروين (1975) GS

عصر بيجو سيتروين

عصر بيجوت سيتروين (PSA)

خوفاً من خسائر كبيرة في الوظائف بسبب سوء حالة التدفق النقدي وهيكّل الملكية غير المستقر، رتبت الحكومة الفرنسية محادثات بين سيتروين وميشلان بلغت ذروتها في اندماج شركة ستروين للسيارات وسيارات بيجو في شركة واحدة. وهكذا، بعد عام واحد من الانفصال عن شركة فيات، في 24 يونيو 1974، أعلنت سيتروين عن الشراكة الجديدة، هذه المرة مع بيجو. الذي وافقت ميشلان على نقل السيطرة على الأعمال إليه. في ديسمبر 1974، استحوذت شركة بيجو على 38.2% من حصة ستروين وفي 9 أبريل 1976 قاموا بزيادة حصتهم في الشركة المفلسة في ذلك الوقت إلى 89.95%، مما أدى إلى إنشاء مجموعة PSA (حيث تختصر PSA لشركة بيجوت سوسيتي أنونيم بيجو سيتروين).

في مايو 1975، تم بيع مازيراتي لشركة دي توماسو وتمكن المالك الإيطالي الجديد من استغلال إمكانات المبيعات المحتملة للنماذج والتكنولوجيا التي طورتها سيتروين، وكذلك الاستفادة من صورة علامة مازيراتي في امتداد العلامة التجارية إلى أسفل لبيع 40,000 من طرازات بي تيربو المصممة حديثاً. تم بيع شركة تصنيع الشاحنات بيرليت لشركة رينولت.

كان مشروع PSA الجديد هذا نجاحاً مالياً من 1976 إلى 1979. كان لدى سيتروين تصميمان جديداً ناجحان في السوق، GS و CX. في أعقاب أزمة النفط، عادت العلامة التجارية أيضاً لمبيعات CV2 و ديان، وقريباً سيارتا ستروين فيزا و ستروين إل إن إي وبيجو 104. كانت بيجو عادة حكيمة مع مواردها المالية الخاصة. بعد ذلك، اشترت PSA الأصول القديمة والالتزامات الكبيرة لشركة كرايسلر الأوروبية مقابل

دولار واحد، مما أدى إلى خسائر من 1980 إلى 1985. أعادت PSA إحياء اسم تالوت لسيارات كرايسلر، لكنها توقفت عن إنتاج السيارات بشارة 1987 حيث اعتبرت السيارات غير موثوقة وسيئة المصنوع.

الصراع مع النقابات العمالية

في أوائل الثمانينيات، تم استهداف سيتروين من خلال العمل النقابي. في 25 مايو 1982، أدت الأحداث إلى مظاهرة حاشدة في شوارع باريس، عندما أكد ما يقرب من 27000 عامل رغبتهم في العمل في شركة، والتي كان يتم اعتصامها من قبل العمال المضربين الذين كانوا يمنعون الوصول إلى المصانع لأربعة أسابيع. كانت المظاهرة ناجحة وبعد ستة أيام استؤنف العمل في المصانع. وكان جاك لومبارد، أحد كبار مديري الشركة، قد أعلن عن مخاوفه وانتقد الإضرابات.

تغيير لغة التصميم

خففت PSA تدريجياً نهج سيتروين الطموح والمميز في الهندسة والتصميم. طوال الثمانينيات، أصبحت طرازات سيتروين تشبه بيجو بشكل متزايد. استخدم موديل BX 1982 نظام التعليق المائي المضغوط وكان له مظهر سيتروينيسك النموذجي، بينما كان مدعوماً بمحركات مشتقة من بيجو وباستخدام الأرضية التي شوهدت لاحقاً في بيجو 405. في هذا الصدد، اتبعت PSA الاتجاه العالمي لصناعة المحركات في مشاركة المنصة وهو طريقة منطقية لخفض التكاليف أثناء بيع نماذج مختلفة على ما يبدو. بحلول أواخر الثمانينيات من القرن الماضي، تمت إزالة أو تغيير العديد من السمات المميزة للعلامة التجارية - حيث حلت مجموعة المفاتيح الكهربائية التقليدية من بيجو محل تصميمات ستروين الملتوية لونول المريحة مع مؤشرات الإلغاء الذاتي التي رفضت ستروين اعتمادها. كانت السيارات أكثر اعتدالاً وتقليدية، ولكنها أيضاً قادرة على اقتحام أسواق جديدة، مثل أسطول المركبات في المملكة المتحدة.



سيٲروين فيزا 11 (1984) RE



سيٲروين BX 19D



سيٲروين BX ميٲي (1982)



سيٲروين بيرلينغو 1,6 (2003)



سيٲروين بيرايغو



سيٲروين اكستانيا (2007)

التوسع الجغرافي

في غضون ذلك، توسعت سيتروين في العديد من الأسواق العالمية الجديدة. إلى جانب المصانع القائمة في الأرجنتين وتشيلي وفيتنام ويوغوسلافيا، إضافة إلى إيران واليونان ورومانيا والصين.

في أواخر السبعينيات، طورت الشركة سيارة صغيرة للإنتاج في رومانيا تُعرف باسم أولتسيت، والتي باعته في أوروبا الغربية باسم ستروين أكسل. انتهى هذا المشروع المشترك الآن، لكن مشروعاً جديداً بين PSA وتويوتا ينتج الآن سيارات مثل ستروين C1 في جمهورية التشيك.

بدأ المشروع الصيني المشترك بيع السيارات في عام 1984 وبناءها في عام 1994. تشمل المجموعة الحالية من السيارات العائلية هناك C3 وإكس سارا والسيارات المصممة محلياً مثل طرازات فوكنغ وإليسي. زادت العلامة التجارية مؤخراً مبيعاتها الصينية بنسبة 30٪ - في نمو إجمالي للسوق بنسبة 11٪ - وتحتل المرتبة الأولى في استطلاع رضا العملاء لعام 2014 الذي أجرته شركة JD Power في الصين.

ستروين هي علامة تجارية عالمية، باستثناء أمريكا الشمالية، حيث لم تعد الشركة منذ أن تم حظر SM فعلياً في عام 1974 لعدم تلبية لوائح ارتفاع المصدر من الإدارة الوطنية الأمريكية لسلامة المرور على الطرق السريعة (NHTSA). في عام 2016، أعلنت شركة بيجوت سيتروين جنوب أفريقيا (إختصار PCSA) أنها ستتوقف عن استيراد طرازات ستروين الجديدة إلى جنوب إفريقيا من أجل التركيز على زيادة مبيعات بيجو في البلاد. في مايو 2019، أفيد أن PCSA ستعيد تقديم علامة سيتروين التجارية إلى جنوب إفريقيا، تم تأكيد ذلك لاحقاً بواسطة PCSA، في أغسطس 2019، أن طرازات سيتروين الجديدة ستطرح للبيع في منتصف أكتوبر 2019.

العقد الأخير

من عام 2003 إلى عام 2010، أنتجت سيتروين بلوريل C3، وهي سيارة مكشوفة غير عادية مع تلميح إلى طراز 1948-1990 CV2، سواء في نمط الهيكل (مثل غطاء المحرك) أو من حيث التطبيق العملي الشامل. في عام 2001، احتفلت بتاريخ الابتكار عندما افتتحت متحفاً يضم العديد من المركبات المهمة: معهد الكونسرفتوار الذي يضم 300 سيارة. تماشياً مع الانخفاض الحاد في مبيعات السيارات الأوروبية بعد عام 2009، انخفضت المبيعات العالمية للمركبات من 1,460,373 في عام 2010 إلى 1,435,688 في عام 2011، مع بيع 961,156 منها في أوروبا.

في عام 2011، كانت مجموعة PSA على وشك تكوين شراكة مع بي إم دبليو، لتطوير السيارات الكهربائية والهجينة، لكن المحادثات فشلت، بعد فترة وجيزة من إعلان مجموعة PSA، الشركة الأم لسيتروين، عن شراكة مع جنرال موتورز، والتي فشلت أيضاً في وقت لاحق.

تستمر دونغفنغ بيجو سيتروين في النمو، وقد طورت ثمانية تصاميم جديدة للسيارات حصرياً للسوق الصيني. حالياً في الصين، تواجه (سيتروين وبيجو) نفس التحدي الذي تواجهه فولكس فاجن: هناك عدد كبير جداً من سيارات السيدان والهاتشباك، ولكن ليس هناك طرازات كافية في فئات سيارات الدفع الرباعي القوية والميني فان MPV.

احتلت العلامة التجارية المرتبة الأعلى في استطلاع رضا العملاء لعام 2014 الذي أجرته شركة بور جي دي في الصين، فوق العلامات التجارية الفاخرة مثل بي إم دبليو ومرسيدس بنز، وفوق العلامات التجارية في السوق الشامل، مثل فولكس فاجن، حيث احتلت المرتبة الثالثة عشرة والسابعة عشر فقط على التوالي. في الأشهر

العشرة الأولى من عام 2014 في الصين، زادت مبيعات سيارات ستروين دونفنغ بنسبة 30% في نمو إجمالي للسوق بنسبة 11%. على الرغم من التجربة المالية الوشيكة على الموت لشركة (دونفنغ ستروين PSA) في عام 2014 والإنقاذ المالي من قبل دونفنغ موتورز، تعمل علامتا ستروين وDS على تطوير تقنيات جديدة ويأمل كلاهما في النمو بنسبة 15% بحلول عام 2020، وفقاً لما قالته ليندا جاكسون، الرئيس التنفيذي لشركة ستروين والرئيس التنفيذي لشركة DS يفيس بونفونت .

في كانون الثاني (يناير) 2020، خلف نائب الرئيس التنفيذي فينسينت كوبي ليندا جاكسون كرئيس تنفيذي لشركة ستروين، وكانت بدلاً من ذلك «تقود دراسة لتوضيح ودعم تمايز العلامة التجارية ضمن محفظة العلامات التجارية».

ستدخل سيتروين السوق الهندية في أوائل عام 2021 بإطلاق C5 إيركروس SUV. سيتم تصنيع سيارات ستروين في مصنع ستروين في ثيوفالور في تاميل نادو، في الهند.



سيتروين C3



سيٲروين C3 سبايدر



محرڪ سيٲروين V6 - C6



سيٲروين C6 (2009)



سيٲروين C4 (1930)



سيٲروين (2019) C4L

العلامة التجارية دي سي

في أوائل عام 2009، أعلنت ستروين عن تطوير العلامة التجارية المتميزة DS، لسلسلة مختلفة أو سلسلة مميزة - على الرغم من أن الإشارة إلى سيٲروين دي إس DS Citroën التاريخية واضحة - لتعمل بالتوازي مع سياراتها الرئيسية. شعار علامة DS للسيارة هو «روح الطليعة».

بدأت هذه السلسلة الجديدة من السيارات في أوائل عام 2010، مع DS3، وهي سيارة صغيرة تعتمد على أرضية C3 الجديدة. يعتمد DS3 على المفهوم الذي سبق نموذج الإنتاج بلوريل C3 وسيارة DS إنسايد الاختبارية. يمكن تخصيص DS3 بألوان مختلفة للسقف تتناقض مع ألواح الهيكل؛ حازت على لقب سيارة العام 2010 من قبل مجلة توب جير، وحصلت على جائزة أفضل سيارة صغيرة أربع مرات على التوالي من قبل «جي دي بور» وتقرير «مسح الرضا عن الطاقة» البريطاني وثاني أكثر السيارات الصغيرة كفاءة خلف C3. في عام 2013، كانت DS3 مرة أخرى هي السيارة الممتازة ذات الحجم الصغير الأكثر مبيعاً، مع 40٪ من حصة السوق الأوروبية، مما يؤكد صحة نموذج الأعمال لتطوير هذا المنتج.

ترتبط سلسلة DS بعمق بسيارة سيتروين، حيث أن DS4 التي تم إطلاقها في عام 2010، تعتمد على سيارة مفهوم ستروين هيبنوس لعام 2008 و DS5 ، والتي تتبعها في عام 2015 على أساس سيارة سي سبورت لونغ

.2005

الشارة الخلفية هي شعار DS جديد بدلاً من الشارة المزدوجة سيتروين المألوفة وكلها سيكون لها تصميم مختلف بشكل ملحوظ عن السيارات الشقيقة المماثلة. أنتجت سيتروين العديد من السيارات الرياضية ذات المفهوم الدرامي في الآونة الأخيرة، مع شارة ستروين سورفولت التي تعمل بكامل طاقتها باعتبارها DS. في الواقع، طورت سيارة دي إس ديفين الاختبارية لعام 2014 نموذج ستروين سورفولت الأولي ليكون السيارة الكوبية الرياضية المستقبلية لمجموعة DS.

في الصين، تمتلك سيتروين صالات عرض DS مستقلة، بالإضافة إلى مصانع كاملة مبنية خصيصاً لإنتاج هذه المركبات. منذ عام 2014، باعت سيتروين DS 5LS و DS 6WR الصينية الصنع في الصين.



سيٲروين DS3 للسباق , معرض باريس 2012



سيٲروين (2010) DS3



سيٲروين DS3 الصينية (2014)



سيٲروين DS4



سيٲروين (2017) DS5



سيٲروين (2014) DS 6

الجوائز

تم التعرف على سيٲروين في مسابقة سيارة القرن لعام 1999 باعتبارها ثالث أكثر السيارات نفوذاً في القرن العشرين، ستروين دي إس، خلف فورد موديل تي وميني بي إم سي.

أنتجت سيٲروين ثلاثة فائزين بجائزة سيارة العام الأوروبية البالغة من العمر 50 عاماً، والعديد منهم حصلوا على المركز الثاني أو الثالث.

1971- سيٲروين GS

1975 - سيٲروين CX

1990 - سيتروين XM

أنتجت سيتروين فائزاً واحداً بجائزة الولايات المتحدة موتور ترند (سيارة العام) - جائزة سيارة العام الأصلية، والتي بدأت في عام 1949. كان هذا مهماً بشكل خاص لأن هذه الجائزة كانت تُمنح فقط للسيارات المصممة والمصنعة في الولايات المتحدة.

1972 - ستروين SM

أنتجت ستروين ثمانية فائزين في أوروبا للسيارات في 28 عاماً، منذ عام 1987. «أوروبا للسيارات هي الجائزة الممنوحة من قبل لجنة تحكيم الاتحاد الإيطالي لصحفيي السيارات (UIGA)»، والتي تحتفل سنوياً بأفضل سيارة تم إنتاجها على الأقل 10000 وحدة في 27 دولة من الاتحاد الأوروبي:

سيتروين (XM 1990)، سيتروين (ZX 1992)، سيتروين (إكسانتيا 1994)،
سيتروين (إكسارا بيكاسو 2001)، سيتروين (C5 2002)، سيتروين (C3 2003)،
سيتروين (C4 2005)، سيتروين (DS4 2012).

سيتروين السباقات

انظر أيضاً: فريق سيتروين ورلد رالي و فريق سيارة سيتروين العالمية السياحية

سيتروين السباقات المعروف سابقاً باسم سيتروين الرياضية وقبل ذلك باسم سيتروين المسابقات، هو الفريق المسؤول عن الأنشطة الرياضية في سيتروين. إنه منافس فائز ناجح في بطولة العالم للرايات وفي بطولة العالم للسيارات السياحية. لديهم أيضاً محركات إمداد ل دي سي فيرجن للسباق في فورمولا إي.

انتصار الحشد المبكر لسيارات سيتروين

تم إدخال سيارات سيتروين في أحداث قيادة رالي التحمل التي بدأت في عام 1956، مع تقديم DS. كانت العلامة التجارية ناجحة وفازت بالعديد من الأحداث الرئيسية على مدى عقود طويلة، مع ما كان في الأساس نفس تصميم إنتاج السيارة.

السنة	الرالي	السيارة الفائزة
1959	رالي مونتي كارلو (موناكو)	سيتروين DS
1961	سباق السيارات السياحية (فرنسا)	سيتروين DS
1962	رالي فنلندا (فنلندا)	سيتروين DS
1963	سباق السيارات السياحية (فرنسا)	سيتروين DS
1966	رالي مونتي كارلو (موناكو)	سيتروين DS
1969	رالي دي البرتغال (البرتغال)	سيتروين DS
1969	رالي دو المغرب (المغرب)	سيتروين DS
1970	رالي دو المغرب (المغرب)	سيتروين DS
1971	رالي دو المغرب (المغرب)	سيتروين SM
1974	بطولة العالم للرايات - لندن 1974 (بريطانيا)	سيتروين DS

سباق سي في 2

اكتشف سيتروين أنه في حين أن سباق CV2 البطيء بشكل فريد ضد السيارات الأخرى لا معنى له، فقد يكون من المثير للاهتمام مشاهدة السباق ضد بعضهم

البعض. رعت مسابقات ستروين ثلاث مسابقات للمسافات الطويلة (باريس كابول - باريس عام 1970) (باريس - برسيبوليس - باريس عام 1972) ورايد أفريكو في عام 1973.

واصل المتحمسون التقليد مع CV2 كروس - مجموعة من سباقات CV2 حول مضمار ترابي - وهي رياضة مستمرة حتى اليوم.

إعادة بناء مجموعة المنافسة

تأثر قسم المنافسة في ستروين سلباً بإفلاس الشركة في عام 1974.

كان الرالي التنافسي يتغير أيضاً - بعيداً عن سيارات الإنتاج القياسية إلى الموديلات منخفضة الحجم المطورة خصيصاً. استجابة لدخول المجموعة B ذات الدفع الرباعي التنافسي أودي كواترو في السباق، طورت ستروين المجموعة B ستروين BX 4TC المعدلة بشكل كبير في عام 1986.

عاد الفريق بنجاح مع ستروين ZX رالي رايد للفوز ببطولة رالي رايد للمصنعين خمس مرات (1993، 1994، 1995، 1996، 1997) مع بيير لارتيجو وآري فاتانين. فاز سيتروين للسباق بسباق دكار أربع مرات، في عام 1991، واستمر في سلسلة انتصارات بيجو الرياضية الأربعة، ثم مرة أخرى في 1994 و1995 و1996.

منذ عام 2001، عاد فريق ستروين للسباق بنجاح إلى بطولة العالم للراليات، وفاز ثماني مرات بلقب الشركة المصنعة، واستمر في سلسلة انتصارات بطولة WRC الثلاثة لرياضة بيجو، في أعوام (2003 و2004 و2005 و2008 و2009 و2010 و2011 و2012) كما فاز سيباستيان لوب قائد فريق سيتروين WRC بتسع بطولات

للسائقين. في (2004 و 2005 و 2006) فاز البطل الفرنسي ببطولة السائقين، حيث قاد ستروين إكسارا WRC في أعوام (2007 و 2008 و 2009 و 2010) مع ستروين WRC C4، وفي 2011 و 2012 بسيارة ستروين DS3 الجديدة.

حقق فريق سيتروين ورلد رالي رقماً قياسياً في 97 انتصاراً في بطولة العالم للرايات.

قسم المنافسة الجديد للسيارات السياحية

في عام 2012، أعلنت ستروين عن خطط لدخول بطولة العالم للسيارات السياحية. قام الفريق بتحويل DS3 WRC إلى مركبة معملية للمساعدة في التطوير المبكر، بينما كان المحرك تطوراً لمحرك WRC الذي تم استخدامه في WRC منذ عام 2011. بدأت ستروين في تطوير السيارة للوائح TC1 الجديدة، والتي تم تقديمها قبل عام في أوائل عام 2014 للإسراع بدخول سيتروين في البطولة. أعطى إدخال اللوائح الجديدة قبل عام من المخطط له بداية تطوير لمدة سبعة أشهر لسيتروين على الشركات المصنعة الأخرى. هذه الميزة التطويرية الكبيرة جنباً إلى جنب مع ميزانية كبيرة وتشكيلة قوية من السائقين جعلت من سيتروين المفضلة الواضحة في الموسم الأول من اللوائح الجديدة في عام 2014. ستستمر سيتروين في الفوز بمعظم السباقات في ذلك الموسم بالإضافة إلى لقب الشركات المصنعة، بينما فاز جوس ماريا لوبيز بلقب السائقين. كرر الفريق هذا العمل الفذ في عامي 2015 و 2016، قبل أن يغادر فريق المصنع السلسلة في نهاية عام 2016. كان عدد من ستروين لا يزال يتسابق من قبل فرق أخرى في عام 2017، ولكن تفوقت عليهم هوندا وفولفو.

مفهوم السيارات

المقال الرئيسي: مفهوم سيارات ستروين

أنتجت سيتروين العديد من السيارات النموذجية على مدار العقود، مع معاينة اتجاهات التصميم أو التقنيات المستقبلية، تشمل المفاهيم البارزة:

سيتروين كارين (1980)

سيتروين أكتيف (1988)

سيتروين سي متسي (2006)

سيتروين جي تي (2008)

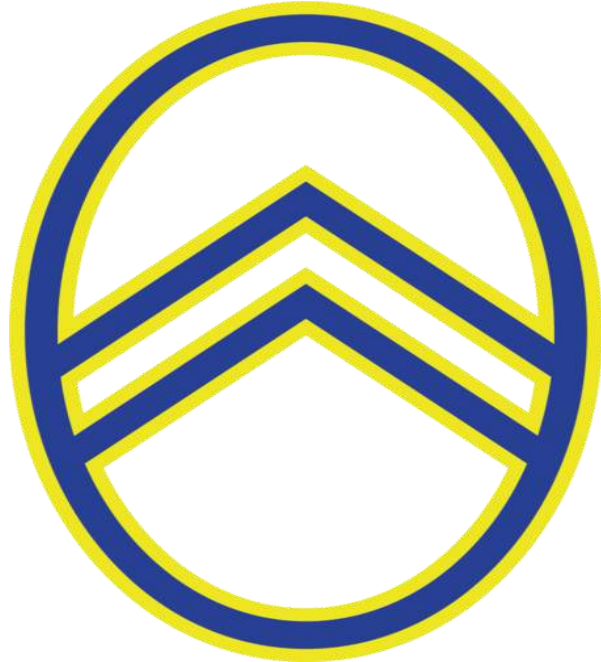
سيروين سورفولت (2010)

الشعار

يمكن إرجاع أصل الشعار إلى رحلة قام بها أندريه ستروين البالغ من العمر 22 عاماً إلى مدينة لودز، بولندا، حيث اكتشف تصميماً مبتكراً لمعدات على شكل شيفرون تستخدم في الطحن. اشترى براءة الاختراع لتطبيقها في الفولاذ. ميكانيكياً، ينتج الترس ذو الأسنان الحلزونية قوة محورية. من خلال إضافة ترس حلزوني ثان في الاتجاه المعاكس، يتم إلغاء هذه القوة. يمثل علامتا الرتبة في الشعار جهة الاتصال المتشابكة بين الاثنتين. استخدمت سيارات سيتروين المبكرة محركاً نهائياً ذو ترس مخروطي متعرج في المحور الخلفي.

تطور عرض الشعار بمرور الوقت. قبل الحرب، كانت تُظهر باللون الأصفر على خلفية زرقاء. بعد الحرب، أصبحت الشيفرون أكثر دقة عادة على خلفية بيضاء. مع بحث الشركة عن صورة جديدة خلال الثمانينيات، أصبح الشعار أبيض على أحمر لإعطاء انطباع بالديناميكية.

في فبراير 2009، أطلقت سيتروين هوية جديدة للعلامة التجارية للاحتفال بالذكرى التسعين لتأسيسها، لتحل محل تصميم 1977. تم تصميم الشعار الجديد من قبل شركة لاندور أسوشيتس، وهو تباين معدني ثلاثي الأبعاد لشعار شيفرون مزدوج مصحوب بخط جديد لاسم سيتروين والشعار الجديد «التكنولوجيا الخلاقة». تم تكليف حملة تلفزيونية تذكرنا بأكثر من 90 عاماً من سيتروين للإعلان عن الهوية الجديدة للجمهور.



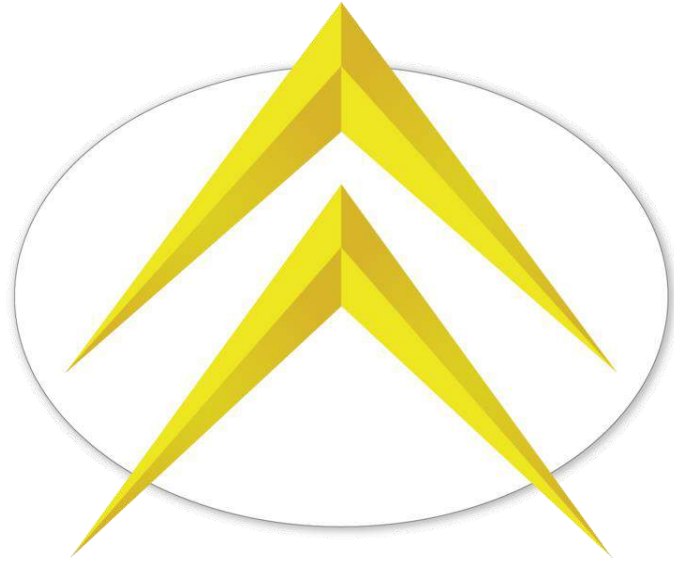
1936 - 1919



1959 – 1936



1960 - 1959

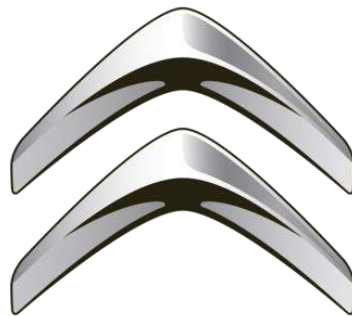


1977 - 1960



CITROËN

2009 - 1977



CITROËN

2016 - 2009



2016 – الى الان

المصانع

الأرجنتين

بوينس آيرس: بيرلينجو أولا

فيلا بوش : C4 ، C4 L

البرازيل (بورتوريال): C3 ، C3 بيكاسو ، C4 كاكوتس

فرنسا

ميلوز): كروس باك DS4 ، DS7

بويسبي: DS3

رين: C5 إير كروس

(سوشاو): DS5

البرتغال (مانغوالدي) بيرلينجو

سلوفاكيا (ترنافا): C3

إسبانيا

مدريد: كاكثوس C4

أوبل سرقسطة: C3 إيركروس

فيغو: بيرلينجو أولا، C4 بيكاسو / C4 Grand بيكاسو، C-Elysee

تركيا (بورصة): نيمو

يتم تصنيع بعض نماذج المشاريع المشتركة في طرف ثالث أو مصانع مشتركة بما في ذلك ما يلي:

الصين (شنتجن) مشروع شان غان PSA المشترك: DS 6WR و DS 5LS

الصين (ووهان) المشروع المشترك دونغفنغ سيارات بيجوت سيتروين: C-Elysee، C5، C4 L، C3 L

جمهورية التشيك (كولين) مشروع مشترك بين تويوتا / PSA: C1

فرنسا (فالنسيان) مشروع مشترك بين (PSA فيات) (ستروين جمبر ديسباتش)

الهند (تشينايا) PSA: C5 أيركروس، C5

إيطاليا (فال دي سانغرو) مشروع مشترك بين (PS فيات سفل سود : جمبر ريلي)

اليابان (ميزوشيما) مصنع ميتسوبيشي موتورز لسيارة C-Zero

روسيا (كالوجا) مشروع مشترك بين PSA \ ميتسوبيشي لسيارة (C4 كروسر C)

إيران (كاشان) سايبا سيتروين كمشروع مشترك لسيارات C3، C3xr، C4

تركيا مصنع كارسان: بيرلينجو

تشكيلة المنتجات الحالية



سيٲروين C3



سيٲروين (2015) C3



سيٲروين (2019) C3 III



سيٲروين بيكاسو C3



سيٲروين بيكاسو C3



سیتروین بیکاسو (2010) C3 HD



سیتروین C3 ایرکروس (2020)



سیتروین ایرکروس (2017) IAA



سیتروین ایرکروس (2020) C3



سیتروین C3 - SUV (2020)



سیتروین C3 ایرکروس (2017)



سييتروين السي (2013)



سييتروين سي السي 2016



سيٲروين السي سيدان (2008)



سيٲروين C4



سيٲروين C4 بيكاسو



سيٲروين C4 كاستوس



سیتروین C4 کاستوس (2016) دیزل



سیتروین C4 کاستوس



سيٲروين جراند C4 بيكاسوس (2013)



سيٲروين C4 بيكاسوس 2 صينية الصنع



سیتروین جراند C4 بیکاسوس (2017)



سیتروین C5



سيٲروين C5 ايركروس (2019)



سيٲروين C5 ايركروس (2018) صينية الصنع



سیتروین C5 هایبرد (2020)



سیتروین C5 ایرکروس (2019)



سیتروین نیمو



سيٲروين نيمو (2017)



سيٲروين نيمو كومبي HD (2011)



سيٽروين بيرلنغو (2018)



سيٽروين بيرلنغو XL (2019)



سيٲروين ميني فان



سيٲروين جمبي (2007)



سيٲروين جمبي 3 فورغون (2016)



سيٲروين جمبر (2014) L2H2



سيٲروين جمبر الشاحنة



سيتروين جمبر المغلق



وكالة رويينز آند داي لسيارات سيتروين في شارع تشينجفورد في تشينجفورد، لندن، إنجلترا.

معلومات عامة

سميت باسم	أندريه سيتروين
البلد	فرنسا
التأسيس	مارس 1919
النوع	علامة تجارية — صانع سيارات منظمة — سيارات
الشكل القانوني	شركة بأسهم مبسطة [2]
المقر الرئيسي	PSA Poissy Plant (en) [3]
موقع الويب	citroen.com (الإنجليزية)

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	ستيلانتس
الشركات التابعة	Citroën Argentina (en)
الصناعة	صناعة المركبات — trade in cars and vehicles (en) [2]
المنتجات	— مركبة كهربائية — سيارة بمحرك مركبة تجارية
مناطق الخدمة	عالميًا
أهم الشخصيات	
المالك	ستيلانتس
المؤسس	أندريه سيتروين
المدير التنفيذي	Vincent Cobée (en) (2020 -)
الموظفون	140,000

سيتروين دي إس




سيتروين دي إس هي سيارة من صناعة سيتروين أنتجت في 1955 م وتوقف إنتاجها في 1975 م.



سيارة سيتروين DS موديل 1974 في احتفال يوم الباستيل الذي يعد جزءًا من سلسلة مهرجانات Festál في مركز سياتل، سياتل، واشنطن.

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series (en)
الفئة	سيارة تنفيذية سيارة متوسطة الحجم
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
البلد	فرنسا
الإنتاج	1955-1975

التجميع	Parc André Citroën (en) 
الوزن والأداء	
الوزن	1,270 كغ (saloon)(2,800 رطل) 1,384 كغ (estate)(3,051 رطل)
الأبعاد	
قاعدة الإطارات	3,124 مم (بوصة 123.0)
الطول	4,826 مم (بوصة 190.0) 4,991 مم (saloon) (estate) (196.5 بوصة)
العرض	1,791 مم (بوصة 70.5)

سيتروين ساكسو

Saxo

سيتروين ساكسو كانت سيارة المدينة التي تنتجها الشركة المصنعة الفرنسية سيتروين الفترة من 1996 إلى 2003. وتباع أيضا في اليابان باسم سيتروين تشانسون

. وشاركت العديد من أجزاء المحرك والجسم مع بيجو 106 (الذي كان في حد ذاته تطوير سيطرون يكس)، والفرق الرئيسي يجري الداخلية وألواح الجسم. وانتهى الإنتاج في عام 2003، عندما حل محله سيطرون C2 .

نظرة عامة

المحركات والأداء

وكانت جميع المحركات من سلسلة محركات بسا تو التي تعمل بالطاقة بيجو 205 من 1988 و سيطرون أكس، وكان جذورها قبل ذلك مع أوهك بسا X محرك مختلف السيارات بسا الأخرى المستخدمة، مثل فيزا سيطرون ، بيجو 104 وأوائل بيجو 205 . وشملت مجموعة خمسة محركات البنزين ومحرك ديزل واحد، وكلها الطبيعي يستنشق.

على الرغم من أن مخرجات الطاقة المعلنة منخفضة بالمقارنة مع هاتشباك صغيرة حديثة، أو حتى هاتشباك أخرى من الوقت، وكان وزن كبح عموماً منخفضة جداً، حتى مع فتس مجموعة تتصدر لها وزن كبح فقط 935 كجم (2,061 رطل) ، مع نماذج محرك أصغر أخرى (باستثناء الديزل) حوالي 100 كجم أخف من هذا. وهذا يعني ارتفاع نسبة القوة إلى الوزن الذي يعني للتسارع اللائق وجعل السيارة مناسبة لقيادة المدينة. وبصرف النظر عن فتس التي لديها 16 صمامات، كانت جميع المحركات وحدات سوهك القديمة التي تعني انخفاض أرقام مبع. حتى محرك 1.1 شعبية سوف تكافح من أجل تحقيق أكثر من 35-40 mpg في المدينة عندما يقود بعناية.

كان 1.0 في وقت مبكر جداً تحت السلطة مع 1.1 يعتبر أفضل بكثير، لأنه كان ما يقرب من 200 سم مكعب أكبر وكان 30٪ أكثر من عزم الدوران.



معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
الإنتاج	1996-2003
موقع الويب	citroen.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	PSA TU engine (en) — DC electric machine (en)
--------	---

الوزن والأداء

الوزن	805-935 كغم
-------	----------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (93.9 بوصة) 2,385
الطول	مم 3,718 (146.4 بوصة), 3,737 مم (VTS) (147.1 بوصة)
العرض	مم 1,595 (62.8 بوصة), 1,620 مم (VTS) (63.8 بوصة)
الارتفاع	مليمتر 1,397

سيتروين سي 3

سيتروين سي 3 (بالإنجليزية: Citroën C3)، هي سيارة صغيرة من إنتاج سيتروين، ويتم إنتاجها منذ أبريل 2002. استبدلت سيتروين ساكسو كطراز جديد، وهي حاليا في جيلها الثالث. ظهر طراز الجيل الثالث لأول مرة في يونيو 2016، وأصبح معروضا للبيع في يونيو 2017.

تم الإعلان عن نسخة صغيرة متعددة الأغراض من سي 3 في بولبو 2008، سميت سي 3 بيكاسو، وتم الكشف عنها في معرض باريس للسيارات 2008. في جنوب أمريكا، يتم إنتاج وتسويق نسخة صغيرة رياضية متعددة الأغراض تسمى سي 3 إيركروس فقط محليا. في أكتوبر 2014، حازت سيتروين سي 3 على جائزة السيارات الصغيرة الأكثر كفاءة إلى جانب النسخة عالية الجودة دي إس 3.



2017 سيتروين C3 Flair Puretech 1.2 تم التقاطها في Leamington Spa

معلومات عامة	
النوع	automobile model series (en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	(مجموعة بي أس إيه) سيتروين
الإنتاج	الآن-2002

سيتروين سي 4

سيتروين سي 4 (بالفرنسية: Citroën C4) هي سيارة تنتجها شركة سيتروين الفرنسية، وهي سيارة عائلية تنتمي لعائلة السيارات صغيرة الحجم وقد صممت لتكون بديلا عن الجيل السابق الذي كانت تمثله سيارة سيتروين إكسارا. مؤخرا أطلقت شركة سيتروين نسخة معدلة من سيارة سي 4 ستكون نموذج سنة 2009. وهي تعتبر من السيارات الشبيهة بسيارة بيجو 308 التي بدأ تصنيعها في سنة 2007.

التصميم

قام بتصميم السيارة المصمم دوناتو كوكو.

الإعلانات

طراز الهاتفش باك ذو الخمسة أبواب.

«سيارة ذات تكنولوجيا متطورة» كان هذا الاختصار من الإعلان الذي رافع طرح سيارة الستروين سي 4 في الأسواق. خلاصة هذا الإعلان هو تحول سيارة سي 4 إلى روبوت عملاق يرقص على أنغام موسيقى أغنية " Jacques Your Body (Make Me Sweat)! " ويقوم بعملية تسخين البدن قبل أن يتحول إلى سيارة صغيرة تنطلق على الطريق، يرى متتبعوا الإعلان على أن الرقصة الافتراضية التي قام بها روبوت السيارة تدل على عملية كسر الروتين عبر الطراز الجديد الذي وضعته سيتروان.

الطرازات الأساسية

يوجد طرازين أساسيين من السيارة هما:

كوبيه: وهو طراز الثلاث أبواب.

هاتش باك: وهو طراز الخمس أبواب.

توفر مؤخرا طراز البياكسو وهي سي 4 بحجم عائلي يحتوي على سبع أبواب.



طراز الهاتش باك ذو الخمسة أبواب.

معرض صور







سيارة سيتروين C4 من إنتاج لويب. الصورة التقطت في وارسو، بولندا.

معلومات عامة	
النوع	automobile model series (en) ✎ ✎
الفئة	سيارة مدمجة ✎
العلامة التجارية	سيتروين ✎
المصنع	سيتروين

سيترولن سى 5 إىركروس

سىترولن سى 5 إىركروس (بالإنجليزية: Citroën C5 Aircross)، هى سىارة كروس أوفر مدمجة رىاضىة متعددة الأغراض من إنتاج الشركة الفرنسىة سىترولن، وىتم إنتاجها مند 2017. استبدلت كل من سىترولن سى 4 إىركروس وسىترولن سى 5 إىستات كطرار جدىد.

أرقام المبىعات

مند عرض الطراز فى سبتمبر 2017، تم بىع 23,000 وحدة فى الصىن فى نفس العام.

معرض صور







سيارة سيتروين C5 ايركروس في معرض باريس للسيارات 2018

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة رياضية صغيرة متعددة الأغراض
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	مجموعة بي أس إيه
التجميع	PSA Rennes Plant (en)
موقع الويب	citroen.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,730 ميليمتر
الطول	4,500 ميليمتر
العرض	1,969 ميليمتر
الارتفاع	1,689 ميليمتر

سيترولن إكسارا

سلارة سترولن اكسارا هلا سلارة مطورة عن سلارة سترولن زلا إكس وبلجو 306، وهلا ذال ثلاثة أنواع من الهلاكل: الصغر ألا س د والذلا هو غالباً ما سلاعمل للسباقال وائلال الهلاكل الاملول المعروف بbreak وهو هلاكل قوي وابلال ما تكون به محركال hdi 2.0 90 اما الهلاكل الأكبر فهو هلاكل بلكاسو وهو لعللزن أكبر المحركال وهو hdi 2.0 110 هذال السلارة اللللملر جمال نلللجة اللضوال الللسلابلية البلساوية بها كلال الهواء امامية وابلبلية بها ألسا نظام منع اللنلاق ABS مقول هلادرولللا وامللر النسل ذال دفع اماملا دون نسلان نظام اللللل اللضوال اللولولمالللا وائلال الماسحال.

المقدمة

سترولن إكسارا Citroën Xsara (بالفرنسية "zɑ:rɑ") هلا سلارة عائلية صغلارة (الفئة سلا فلا أوروبا) أنللللها سلارة صناعال السلارال الفرنسية سترولن من 1997 إلى 2006. كانل إكسارا عبارة عن اللولر لسلارلا سترولن زد إكس وبلجو 306، واللا الللرلرلر فلا منللة واللللل المعللال.

للا فلا ثلاثة وامللر أبواب هاللللابل (نوللللابل) وأنمالل هلاكل من امللر أبواب؛ الللر الللللر العقلر على أنه كسر وللاال أبواب باسم الكولبله. لللرلر الللللل مع إكسالللا الأكبر فلا الللللر بلرلرلر، ولكن الللر الللللر للللللر من قبل مطبعة السلارال.

لللللر ماملولة المحركال الأربعة الملسلقلمة على محركال بنزلن 1.4 و1.6 و1.8 و2.0 للر بالللاضافة إلى محركال الللزل 1.6 و1.9 و2.0 للر الللر الللر بسحب الهواء الللبللر واللشن اللولرلللر فلا بعض البللان، مللر البرلللر، كان محرلر الللزل TUD5 سعة 1.5 للر ملللا ألسا.

كانل إكسارا هلا سلارة، سمللرلر الألرلنلدة لعام 1998 فلا ألرلنلا.

تصميم الهيكل

قاد النطاق المألوف من مجموعات نقل الحركة PSA العجلات الأمامية لهيكل مصمم على ما يبدو. في المقدمة، كان هناك تخطيط قياسي لدعامة ماك بيرسون مع شريط مضاد للفة، بينما استخدم الجزء الخلفي شريط التواء / ذراع خلفي مستقل تماماً باس بيجو-سيترين، والذي تم تقديمه لأول مرة في ملكية بيجو 305.

ومع ذلك، استخدم مهندسو الهيكل في باس بعض الميزات غير العادية، بما في ذلك التوجيه السلبي للعجلة الخلفية، على الرغم من أنه أقل من زد إكس، (عن طريق شجيرات الامتثال المصممة خصيصاً في التعليق الخلفي) وامتصاص الصدمات الذي تم تطويره وبناءه داخلياً.

في الأميال العالية، يكون هذا عرضة للتآكل من شجيرات تثبيت المحور التي يمكن إصلاحها بسهولة. كما أنه عرضة للتآكل في محامل الذراع الخلفية للمحور الخلفي، والتي ترتدي بعد ذلك أنابيب محور الذراع الخلفية، مما يتطلب إعادة بناء باهظة الثمن أو تجميع محور بديل.

يتم وضع محركات الديزل والبنزين ذات السعة الأكبر في الخلف قدر الإمكان في حجرة المحرك، في محاولة لوضع أكبر قدر ممكن من الوزن خلف خط المحور الأمامي، وكذلك تقليل مركز الثقل، مع تحسين توزيع الوزن وتقليل التوجيه.



سيترين كسارا ملخص الصانع سيترين إنتاج 1997-2006

سيتروين كسارا

ملخص

الصانع سيتروين

إنتاج 1997-2006

المجسم بارا دي (فيغو باسأوروغواي: مدريد إسبانيا: باس رينزا إسبانيا: فرنسا [10] (أ.أ.ف) القاهرة: ووهان، هوبمصر: الصين) كاراسكو

الجسم والشاسيه

فصل (سي) سيارة عائلية صغيرة

نمط الجسم باب العقارات-5 (نتشباك) باب هاتشباك-3 (نتشباك) باب هاتشباك-5

تخطيط محرك أمامي، دفع أمامي

متعلق ب سيتروين زد إكسبيجو 306 سيتروين كسارا بيكاسو

أبعاد

قاعدة العجلات	مم (100.0 بوصة) 2,540
طول	أبواب: 4,167-4,188 ملم (164.1-164.9 بوصة) 3 أبواب: 5 4,167-4,188 ملم (164.1-164.9 بوصة) العقار: 4,350-4,369 ملم (171.3 - 172.0 بوصة)
عرض	مم (67.1 بوصة) 1,705
ارتفاع	أبواب: 1405 ملم (55.3 بوصة): 1420 ملم (55.9 بوصة) 5

التسلسل الزمني

السلف	سيطرون زد إكس
خليفة	سيطرون سي 4

ملخص

قبل شد الواجهة

تم إطلاق إكسارا الأصلية في سبتمبر 1997، وكانت متوفرة بخيارات محركات مختلفة:

- 1.4 لتر (1361 سم مكعب 8 صمامات SOHC) 55 كيلو واط (75 حصان، 74 حصان) بنزين 4 أسطوانات TU3 JP 111 نيوتن متر
- 1.6 لتر (1587 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) محرك بنزين رباعي الأسطوانات TU5 JP 136 نيوتن متر
- 1.8 لتر (1761 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) XU7 JB أربع أسطوانات بنزين
- 1.8 لتر (1761 سم مكعب) 76 كيلو واط (103 حصان، 102 حصان) XU7 JP بنزين رباعي الأسطوانات
- 1.8 لتر (1761 سم مكعب دوتش ذو 16 صماماً) 82 كيلو واط (110 حصان) XU7 JP4 بنزين رباعي الأسطوانات 155 نيوتن متر
- 2.0 لتر (1998 سم مكعب) 92 كيلو واط (125 حصان، 123 حصان) XU10 J2C بنزين رباعي الأسطوانات
- 2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 99 كيلو واط (135 حصان، 133 حصان) XU10 J4R بنزين رباعي الأسطوانات
- 2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 122 كيلو واط (166 حصان، 164 حصان) XU10 J4RS بنزين رباعي الأسطوانات (يستخدم في إكسارا VTS)
- 1.5 لتر (1527 سم مكعب) 43 كيلو واط (58 حصان، 57 حصان) ديزل TUD5
- 1.9 لتر (1905 سم مكعب) 50 كيلو واط (68 حصان، 67 حصان) ديزل XUD9A
- 1.9 لتر (1868 سم مكعب) 51 كيلو واط (69 حصان، 68 حصان) ديزل DW8
- 1.9 لتر (1905 سم مكعب) 55 كيلو واط (75 حصان، 74 حصان) ديزل XU9B SD
- 1.9 لتر (1905 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) محرك توربيني XU9TE

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) DW10 TD
توربوديزل

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 80 كيلو واط (109 حصان؛ 107 حصان) DW10
ATED توربوديزل

بعد شد الواجهة

في سبتمبر 2000، تم تجميل كسارا.

أصبحت السيارة الآن أكثر صلابة (تحسين السلامة والتحكم) وكان لها تصميم أمامي جديد وبعض التعديلات الداخلية (مثل: عجلة قيادة جديدة). وشهدت عملية شد الوجه أيضاً إدخال الأسلاك المتعددة.

تم طرح محركات 1.6 و 2.0 و 16 صمام جديدة وإزالة 1.8 لتر. (الآن يتم تقديم إكسارا مع خيارات المحرك التالية:

1.4 لتر (1361 سم مكعب 8 صمامات سوتش) 55 كيلو واط (74 حصان) TU3
JP بنزين رباعي الأسطوانات 121 نيوتن متر (تم تغيير المحفز وموقعه).

1.6 لتر (1587 سم مكعب 16 صمام دوتش) 81 كيلو واط (109 حصان) TU5
JP4 بنزين رباعي الأسطوانات (محرك TU5 JP جديد، تم استبداله بثماني صمامات)

2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 122 كيلو واط (164 حصان) XU10
J4RS بنزين رباعي الأسطوانات (مستخدم حتى 2002)

2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 101 كيلو واط (135 حصان)
EW10 J4 بنزين رباعي الأسطوانات (محرك جديد، تم استبداله XU10)

1.4 لتر (1398 سم مكعب) إتش دي آي 50 كيلوواط (68 حصان DW4 TD 01. 2004-31 ديسمبر 2004

1.5 لتر (1527 سم مكعب) 43 كيلو واط (58 حصان، 57 حصان) ديزل TUD5

1.9 لتر (1868 سم مكعب) 51 كيلو واط (69 حصان، 68 حصان) ديزل DW8 (مستخدم حتى 2002)

1.9 لتر (1868 سم مكعب) 53 كيلو واط (72 حصان، 71 حصان) ديزل DW8B (جديد)

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) DW10 TD توربوديسيل (تم تغيير المحفز، تمت إزالة كاتم الصوت المركزي لاحقاً)

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 79 كيلو واط (107 حصان؛ 106 حصان) DW10 ATED توربوديزل (جديد)

نموذج 2002 كان لديه تعديلات طفيفة في الداخل (على سبيل المثال طريقة مختلفة للتحكم في نظام الصوت من عجلة القيادة). في فبراير 2003، كانت هناك أيضاً بعض التعديلات الخارجية (مثل المصدر الأمامي الجديد).

تم إيقاف إنتاج إكسارا هاتشباك واستبداله بـ سي 4 في نوفمبر 2004.

يستمر إنتاج إكسارا للسوق الصينية بواسطة دونغفنغ سيارات بيجو سيتروين، وهي مشروع مشترك مع مجموعة ب.س.أ.

استمرت إكسارا بيكاسو الصغيرة MPV بالتزامن مع خليفتها الذي كان يعتمد على سي 4. أصبح «بيكاسو» اسم مشتقات MPV لأي طراز من طرازات سيتروين.

المبيعات والإنتاج

العام ملاحظات المبيعات في جميع أنحاء العالم الإنتاج

في عام 2012 بيع 1,800 سيارة - إجمالي الإنتاج يصل إلى 3,364,000 وحدة.

المعرض







سيتروين كسارا وسانت ترويدن

معلومات عامة

طراز سيارة النوع

العلامة التجارية	سيتروين ✎
المصنع	سيتروين
الإنتاج	1997-2006
التجميع	Stellantis Vigo Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	<	القائمة ...
--------	---	-------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (بوصة 100.0) 2,540
الطول	5-door: 4,167–4,188 مم 3-door: (بوصة 164.9–164.1) 4,167–4,188 –164.1 مم (بوصة 164.9, Estate: 4,350–4,369 –171.3) مم (بوصة 172.0)
العرض	مم (بوصة 67.1) 1,705
الارتفاع	1,405 ✎ ميليمتر

سيترولن أي إكس

سيترولن إيه إكس (Citroën AX) هي سيارة صغيرة تم تصنيعها من قبل الشركة الفرنسية سيترولن من عام 1986 وحتى 1998. تم إطلاق السيارة في معرض باريس للسيارات 1986 لتحل محل سيترولن فيزا وسيترولن LNA.

لمحة عامة

بدأ تطوير النموذج في عام 1983، وكان في البداية أيضًا سيشكل أساسًا لنموذج شقيق من Talbot ليحل محل سامبا؛ ومع ذلك، فإن انخفاض شعبية علامة تالبوت التجارية، إلى جانب النجاح الكبير لسيارة بيجو 205 الجديدة، أدى إلى اتخاذ بيجو قرارًا بإيقافها بحلول الوقت الذي تم فيه إطلاق سيترولن إيه إكس، وبالتالي لم تدخل نسخة تالبوت في الإنتاج.

كانت السيارة متاحة في الأسواق القارية ذات الدفع الأيسر منذ إطلاقها في 2 أكتوبر 1986، كسيارة هاتشباك بثلاثة أبواب مع محركات OHC بسعة 1.0 و 1.1 و 1.4 لتر. تمت إضافة مجموعة من الطرازات ذات الخمسة أبواب في عام 1987 وتم تقديم محرك ديزل سعة 1.4 لتر في عام 1988. تم استبدال الأخير بوحدة 1.5 لتر في سبتمبر 1994. تم إطلاق نسخة محرك اليد اليميني لسوق المملكة المتحدة في أغسطس 1987، في البداية فقط كسيارة هاتشباك بثلاثة أبواب، مع إصدار خمسة أبواب ينضم إلى النطاق بعد عام، ليحل محل سيترولن فيزا ذات الخمسة أبواب، والتي تم إيقافها تلك السنة. مع الزوال النهائي لسيارة سيترولن 2 سي في الكلاسيكية في عام 1990، أصبحت إيه إكس أصغر طراز في مجموعة سيترولن. واجهت السيارات الأقدم مشكلة في سقوط مبدلات التروس؛ تم تصحيح ذلك بحلول الوقت الذي وصلت فيه إيه إكس إلى أسواق التصدير. تم دعمه في البداية من خلال حملة إعلانية تلفزيونية بارزة تم تصويرها في الصين.

كانت السيارة اقتصادية للغاية، ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى الديناميكيات الهوائية الممتازة لفتتها من السيارات (معامل السحب 0.31) وخفة الوزن جدًا البالغة 640 كيلوغرام (1,411 رطل) للإصدار الأساسي. ويرجع ذلك إلى الاستخدام المكثف للألواح البلاستيكية في المناطق غير الحاملة وتفاوت سماكة الفولاذ في الهيكل ليكون الحد الأدنى المطلوب لتحمل الأحمال المطلوبة. كان الهدف الآخر للمهندسين هو تقليل الاحتكاك في المحركات. تتمتع إيه إكس بنظام تعليق مستقل تمامًا مع حركة عجلات طويلة بشكل غير عادي.

كما أنها تستخدم اختياريًا مصدات بلاستيكية ذاتية اللون. كان إصدار الإنتاج أكثر تحفظًا من النموذج الأولي لتصميم "الصندوق الواحد" الأصلي، والذي كان أقرب إلى تصميم Eco 2000 بعد ردود الفعل السلبية في مجموعات التركيز. ظهرت سيارة المدينة "ذات الصندوق الواحد" في النهاية في السوق مع رينو توينجو التي تم إطلاقها في عام 1992.

كان الإصدار الأول للأداء هو إيه إكس سبورت ذات التشغيل المحدود من عام 1987، بمحرك 1.3 ومكربن مزدوج ينتج 95 كبح حصاني (71 كو؛ PS 96)، مرتدية عجلات فولاذية بيضاء أيقونية (5،5 "13 x") تشبه تلك الموجودة على شقيقها Peugeot 205 Rallye. استخدمت إيه إكس سبورت مكربن Solex ADDHE 40 حتى أواخر عام 1988 ثم تم استبداله بـ Weber DCOM 40s، تمامًا مثل 205 Rallye 1، كان لدى إيه إكس سبورت مدخل أقصر من 205 Rallye، لتوفير مساحة في حجرة المحرك الأصغر. في المرحلة الثانية، كانت Sport متوفرة بألوان أخرى وبالعجلات GT اختيارية وجناح خلفي.

في وقت لاحق تم إطلاق نموذج AX 14GT، مع مكربن واحد 85 كبح حصاني (63 كو؛ PS 86) تم تقديم محرك 1.4 موجود أيضًا في بيجو XS 205. منذ عام 1991، استخدم هذا النموذج حقن الوقود ليتزامن مع تجديد النطاق بالكامل ويتوافق مع لوائح الانبعاثات الأكثر صرامة لعام 1992 التي أدخلت محولات العادم الحفازة.



سيترولن ايه اكس

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	سيترولن
المصنع	سيترولن
الإنتاج	1986-1998

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	------------

الوزن والأداء

الوزن	640-850 كغم
-------	-------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (89.8 بوصة) 2,280
الطول	مم 3,525 (138.8 بوصة)
العرض	مم (61.2 بوصة) 1,555
الارتفاع	مليمتر 1,350

سيترولن سى 1



سىارة سىترولن سى 1 هى سىارة مءىنة اللى ؤصنعها سىترولن منء ءوان 2005. ؤم ؤطوير سىترولن سى 1 ءءء من مشروع B-Zero بىءو سىترولن وشرءة ؤوىوؤا الىابانىة. سىارة بىءو 107 مطابءا ؤاماما لسىترولان سى 1 بىنما نءء أن ؤوىوؤا أىءو مءءلفة بعء الشىء عنهما لءن الشبه بىقى واضءا. ؤم صناعة ءل منها فى م صنع مشرك (ؤوىوؤا بىءو سىترولن) فى مءىنة ءولىن فى ءمهورىة ؤالشىء. ؤم ؤءءىم السىارة أول مرة فى معرض ءنىف للسىارات عام 2005. هى سىارة بأرىعة مقاعد و ؤلاثة أو ءمسة أبواب هاءشءاك ءىاس 3.40 متر ؤولا. صمم السىارة المصمم ءوناءو ءوءو.

الءىل الأول 2005 – 2014

ؤءشابه سىارة سىترولان سى 1 مع بىءو 107 ولكن سىارة ؤوىوؤا أىءو مءءلفة ءلىلا وقد ؤهءت هءه النماءء فى نفس العام ؤءرىبا. ءعمء سىترولن سى 1 بمءرك سعءه 1.0 لءر ؤلاىى الأسءواناء وىعءبر مءرك اقءصاءى فى إسءهلاء ءوءو 4.6 ل/100 ءم . وءذلك مءرك ءىزل رىاعى الأسءواناء (HDI) الءى ىعءبر اقءصاءىا أىضا 4.1 ل/100 ءم. فىءسب مءلة (Der Spiegel) الألمانية ؤعءبر سى 1 ؤانى سىارة فى اقءصاء الوءو بءلءنا المءركىن بعء ؤوىوؤا برىوس، و سمارء ؤورءو. فى عام 2010 ءامء بىءو سىترولن بسءب أءىء من 100.000 وءءة من بىءو 107 و سىترولن سى 1 فى ءمىع أنحاء العالم، من ءبل شرءة ؤوىوؤا ءىء ءانء فىها مشءلة ءواسة الوءو فى ؤوىوؤا أىءو .



نموذج 2005

محركات

تحديث 2009

في جانفي 2009، تم تغيير واجهة السيارة وكذلك بالنسبة لبيجو 107 و تويوتا أيجو. حيث إحتوت سي 1 على مصدات صدمات أمامية و شبكة أمامية جديدة وذلك تماشيا مع مظهر سيارات سيتروين، تم تغيير نماذج (basic Vibe) لتصبح (VT) وكذلك (Rhythm) لتصبح (VTR)، تم تغيير أنسجة المقاعد وعناصر التهوية والمصدات الأمامية وأغطية العجلات. الإصدار الخاص (Splash) كان متاحا من البداية لكنه محدود جدا، مع ذلك إحتوى على مكيف الهواء و النوافذ الأمامية الكهربائية و مشغل الأقراص المدمجة. كما أتيح في (Splash) ألوان الأزرق، والأبيض، الأزرق ا جاء مع مرايا جانبية بيضاء أما الأبيض جاء مع مرايا جانبية سوداء لامعة. بالنسبة للمحرك فقد بقي نفسه وهو محرك بنزين سعته 1.0 لتر بانبعث قدره 106 غ/كم من CO₂ ، وإستهلاك قدره 3.9 ل / 100 كم . كذلك محرك الديزل لم يتغير فبقي بسعة 1.4 لتر .



نموذج 2009

تحديث 2012

وضعت سيتروين المزيد من التغييرات الجمالية على سي 1 في عام 2012، وشمل هذا مصدات وأضواء نهائية (LED) جديدة، كما تم تحسين إستهلاك الوقود، أما في الداخل تم تحديث مشغل الأقراص المدمجة و المقود.



نموذج 2012

السلامة

نتائج برنامج تقييم السيارات الجديدة الأوروبي 2005:

الركاب البالغين: stars 5/4, سجل 26

الركاب الأطفال: stars 5/4, سجل 37

المشاة: stars 4/2, سجل 14

الجيل الثاني 2014 – الآن



نموذج 2014

تم الكشف عنه في معرض جنيف للسيارات عام 2014، فقد تم إعادة تصميمها بالكامل، تم إنتاجها في مصنع تويوتا بيجو سيترين في التشيك مع بيجو 108 وتويوتا أيجو.

قاعدة العجلات = 2340 ملم

طول = 3470 ملم

عرض = 1620 ملم

ارتفاع = 1468 ملم

الوزن = 805 كجم



سيارة Citroën C1 تم تقديمها في معرض باريس للسيارات 2014

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الاسم الشائع	C1
الفئة	صغيرة جدا
الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
الإنتاج	إلى الوقت الحاضر 2005

التجميع	فرنسا
التصميم	هاتش باك
موقع الويب	citroen.it... (الإيطالية) ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	1.2 لتر
وضع المحرك	أمامي
القوة	82 حصان
ناقل الحركة	ناقل الحركة 5 سرعات اوتوماتيكي

الوزن والأداء

السرعة القصوى	180 كم / ساعة
---------------	---------------

الهيكل والجسم

الشكل	باب 3-5
-------	---------

الأبعاد

مقاس الإطارات	14 انش
الطول	3640 مم
العرض	1620 مم
الارتفاع	1450 مم

سيترولن سى 5

سىترولن سى 5 (بالإنجليزية: Citroën C5)، هى سىارة عائلية كبيرة من إنتاج الشركة الفرنسية سىترولن، ويتم إنتاجها مند مارس 2001. استبدلت سىترولن زانتيا فى صنف السىارات العائلية الكبيرة، وهى حاليا فى جيلها الثانى. ظهر طراز الجيل الثالث لأول مرة فى يونيو 2016، وأصبح معروضا للبيع فى يونيو 2017.

سىترولن سى 5 هى سىارة عائلية كبيرة أنتجتها الشركة الفرنسية سىترولن من مارس 2001 حتى فبراير 2017، فى جيلين. حلت محل سىترولن إكسانتيا، فى فئة السىارات العائلية الكبيرة، وهى أول سىارة سىترولن حديثة تحمل تسمية «سى إكس» والتى كانت تستخدم سابقاً من قبل أسلافها، سى 4 وسى 6 من عام 1930. ومن المتوقع إطلاق الجيل الثالث فى عام 2021.

الجيل الأول (د.س.د.ي)

ملخص

إنتاج 2007-2001

المجسم فرنسا: رين (مصنع رين)

الجسم والشاسيه

نمط الجسم عربة 5 أبواب \ هاتشباك 5- أبواب

منصة باس PF3

متعلق ب سىترولن سى 6 بيجو 407

مجموعة نقل الحركة

محرك * البنزين: * 1.8 لتر 2.0 * 14 لتر 3.0 * 14 لتر 6.0 V * الديزل: * 1.6 لتر

2.0 * 14 لتر 2.2 * 14 لتر

توصيل 5 سرعات يدوي 6 سرعات يدوي 4 سرعات أوتوماتيكي 6 سرعات أوتوماتيكي
أبعاد

قاعدة العجلات 2750 مم (108.3 بوصة)

طول 4,745 ملم (186.8 بوصة) (خلفي) 4,839 ملم (190.5 بوصة) (عربة)

عرض 1,770 مم (69.7 بوصة)

ارتفاع 1,476 مم (58.1 بوصة) (رفع) 1,511 مم (59.5 بوصة) (عربة)

الجيل الأول

د.س-د.ي 2001-2007

كان الجيل الأول من سي 5 متاحاً على شكل هاتشبك بخمسة أبواب أو أنماط ملكية بخمسة أبواب فقط. على عكس سابقتها، كانت سي 5 عبارة عن هاتشبك بتصميم ثلاثي الصناديق وفتحة. هذا النموذج يخفي في الواقع الفتحة، لذا فإن ستروين عكست تماماً فلسفة التصميم من عصر الصالون فاست باك من روبرت أوبرون. بدأ الإنتاج في نهاية عام 2000. وبدأت المبيعات في المملكة المتحدة في أبريل 2001.

جاءت القوة من محركات بنزين 1.8 و 2.0 لتر على التوالي - 4 و 3.0 لتر V6، وكذلك محركات ديزل ذات حقن مباشر 1.6 و 2.0 و 2.2 لتر. وكان الجيل الأول سي 5 هو آخر جيل من سيارات ستروين تم تطويره تحت رئاسة جاك كالفيت (1982-1999).

كان لدى سي 5 تطوير إضافي لنظام التعليق المائي الهوائي من سيتروين، والذي يسمى الآن هايدراكتيف 3.

كان التغيير الرئيسي في هذا النظام هو استخدام المستشعرات الإلكترونية لتحل محل مصححات الارتفاع الميكانيكية التي شوهدت في جميع السيارات المائية الهوائية السابقة. سمح ذلك لجهاز الكمبيوتر المعلق بالتحكم تلقائياً في ارتفاع الركوب: عند السرعة العالية، يتم خفض التعليق لتقليل السحب وعند السرعات المنخفضة على الطرق الوعرة، يتم رفع ارتفاع الركوب.

تم الاحتفاظ بالتحكم اليدوي في ارتفاع الركوب، على الرغم من تجاوزه بواسطة الكمبيوتر إذا تم قيادة السيارة بسرعة غير مناسبة للارتفاع المحدد. تتميز بعض السيارات أيضاً بصلاصة القيادة التي يتم التحكم فيها بواسطة الكمبيوتر، والتي تسمى هايدراككيف 3+.

في كسر كبير مع تقاليد ستروين، لم تعد الفرامل والتوجيه مدعومين بنفس النظام الهيدروليكي مثل التعليق، لكن التوجيه المعزز استخدم نفس سائل إل دي سي مع المضخة الخاصة به. لقد تم التكهّن أن المحرك الأساسي لذلك كان تكلفة تطوير توزيع قوة الفرامل الإلكترونية للنظام، عندما كان لدى مجموعة باس بالفعل تنفيذ للفرامل التقليدية.

قد يكون العامل الآخر هو الطبيعة شديدة الاستجابة لمكابح سيتروين «التقليدية»، والتي وجد البعض صعوبة في التكيف معها في السيارات الأخرى التي تعمل بالهواء المضغوط، على الرغم من شعور البعض بأنها متفوقة.

شد الواجهة

في سبتمبر 2004، خضعت سي 5 لعملية شد واجهة رئيسية (نهايات أمامية وخلفية جديدة؛ نفس القسم المركزي) لجعلها تتماشى مع مظهر ستروين سي 4 الجديدة. تم إطالة هاتشبك من 4618 ملم (181.8 بوصة) إلى 4745 ملم (186.8 بوصة)

والعربة من 4.755 ملم (187.2 بوصة) إلى 4840 ملم (190.6 بوصة). أيضاً، حصلت هذه النسخة الجديدة على مصابيح أمامية دوارة.

يعمل نظام التعليق هايدراكتيف على تحسين جودة الركوب، ويحافظ على توازن السيارة، ويمكن السيارة من القيادة على ثلاث عجلات إذا كان أحد الإطارات مسطحاً.

التعليق مشتق من التعليق المائي الهوائي المستخدم في خمسينيات القرن الماضي سيتروين دس سي.

تغيرات في الارتفاع باستخدام نظام التعليق المائي حتى 15 مم (0.6 بوصة) في الأمام و 11 مم (0.4 بوصة) في الخلف.

انتهى الإنتاج في ديسمبر 2007، مع رقم الإنتاج النهائي 720,000. في المملكة المتحدة، من 2001 إلى 2004، تم بيع 45502 موديل من السيارة.



سيتروين سي 5 - سيتروين سي 5 ملخص الصانع سيتروين إنتاج 2001-
20172000 (الصين) 2021-2021- الجسم والشاسيه فصل سيارة عائلية كبيرة
(د) تخطيط محرك أمامي، دفع أمامي التسلسل الزمني السلف سيتروين إكس
إمسيتروين زانتيا خليفة دي سي 9



الجيل الأول (د.س.د.ي) ملخص إنتاج 2001-2007 الجسم فرنسا: رين (مصنع رين) الجسم والشاسيه نمط الجسم عربة 5 أبواب \ هاتشباك 5- أبواب

المعرض



سيتروين سي 5 إتش دي آي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش دي آي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومبي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومي بعد شد الواجهة

الجيل الثاني

ر.د.ت.د 2007-2017

تم الكشف رسمياً عن الجيل الثاني سي 5 في بداية عام 2008، ولا يحتفظ بهيكل هاتشباك، بدلاً من كونه سيارة صالون عادية بثلاثة صناديق ذات شكل إيروديناميكي. ومع ذلك، غالباً ما يتم انتقاد هذا الجيل الثاني، لا سيما من قبل عشاق سيٲروين الأساسيين، بسبب تصميمه الخارجي الشبيه بالألمانية، مما يجعله يبدو أشبه بصالون ألماني، أكثر من كونه فرنسياً.

أعطى سي 5 إيرسكاب، الذي تم تقديمه في معرض فرانكفورت للسيارات في سبتمبر 2007، نظرة مستقبلية على الجيل الثاني سي 5.

تم إطلاقه في فبراير 2008، مع إصدار ستات التالي في مايو 2008، ويتلقى اسم السيارة السياحية.

وفازت سيارة سي 5 هذه بجائزة سيارة العام الأيرلندية سميرت لعام 2009، فضلاً عن حصولها على جائزة السيارة اليابانية لعام 2008-2009.

تم تقديم الجيل الثاني في 15 يناير 2008، وكان العرض العالمي الأول له في معرض بروكسل للسيارات.

يتوفر الجيل الثاني مع الينابيع التقليدية، بالإضافة إلى نظام التعليق الهيدروليكي ومحرك فورد AJD-V6 / باس DT17 سعة 2.7 لتر من سيتروين سي 6.

في عام 2009، تم استبدال 2.7 لتر بوحدة محدثة 3.0 لتر والتي، على الرغم من تقديمها المزيد من الطاقة، فقد حسنت من استهلاك الوقود والانبعاثات.

في عام 2010، تم استبدال محركات L2.0 إتش دي آي 140 و L2.2 إتش دي آي 173 بمحرك L2.0 إتش دي آي 160، متزوج مع ناقل حركة أوتوماتيكي أو يدوي بست سرعات لتتوافق مع يورو 5. وبالمثل، 2.0 لتر 14316 V حصان؛ تم استبدال محرك البنزين بـ 1.6 لتر 155 حصان، من دي سي 3 المتزوج إلى ناقل حركة يدوي من ست سرعات.

في عام 2011، خضعت سي 5 لعملية تجميل خفيفة، مع بعض التغييرات التجميلية، مثل مصابيح إل إي دي. تمت إضافة ثلاثة محركات إلى المجموعة المكونة من محركي ديزل، 2.0 لتر 160 حصان إتش دي آي، و2.2 لتر 200 حصان إتش دي آي بالإضافة إلى محرك بنزين، 1.6 لتر 120 حصان في تي آي.

في يوليو 2012، خضعت سي 5 لعملية تجميل أخرى خفيفة، مع بعض التغييرات التجميلية، مثل شارة شيفرون الأكثر نعومة، وشارات سي 5 المعدلة، وشبكة شيفرون أكثر ليونة وفقاً ل سي 4 المحدثه مؤخراً، وشارات حصرية على الجوانب أمام الأبواب الأمامية. بالنسبة إلى الحصرية منها، تم أيضاً تغيير رأس راديو جي بي أس على متن الطائرة إلى وحدة ماي واي التي تتميز باتصال بلوتوث كامل وواجهة يو أس بي وأي بود.

في مايو 2016، تم سحب سي 5 رسمياً في المملكة المتحدة، بسبب المبيعات المخيبة للآمال البالغة 17105 منذ عام 2008.

في عام 2015، تم بيع 237 سيارة فقط، وهو أقل رقم منذ إطلاق السيارة. هذا بالمقارنة مع مبيعات 6549 في فرنسا خلال عام 2015. ومع ذلك، قد يكون هذا بسبب إطلاق النموذج في بداية الأزمة المالية في عام 2008، فضلاً عن زيادة الطلب على نماذج كروس أوفر.

يشارك في نفس دعائم سيترو أندرن سي 6، التي توقفت منذ ذلك الحين، غالباً ما يشار إلى هذا الجيل من سي 5 أيضاً باسم «إكس 7». ويلاحظ أنه في هذه السيارات يتم استخدام كيانين تقنيين، النظام الهيدروليكي وتصميم عظم الترقوة المزدوج، بالتزامن.

إي تتش

إي تتش يتألف من حزمة من الخدمات بما في ذلك مكالمات الطوارئ والمساعدة، وتقتصر سيتروين إي تتش أيضاً دليل صيانة افتراضياً، وخدمة إيكو درايفينغ يمكن الوصول إليها عبر منطقة ماي سيتروين الشخصية على الويب. للمكالمات، يعمل سيتروين إي تتش بشكل مستقل تماماً.

النظام مزود بوحدة جي بي أس وبطاقة الهاتف دون الحاجة إلى خطة اتصال وغير محدودة بمرور الوقت.

تتميز المركبات بزرين، "SOS" لمكالمات الطوارئ (يتم تشغيل المكالمات تلقائياً في حالة الاصطدام) و«وشيفرون مزدوجة» لمكالمات المساعدة.

تقدم مكالمات الطوارئ خدمات الطوارئ للعملاء بشكل أسرع، لضحايا الحوادث والمارة على حد سواء. هاتان الخدمتان مجانيتان ومتوفرتان في أي وقت.

في الصين، تم إعادة تصميم سي 5 بشكل كبير في عام 2017، بينما انتهى الإنتاج رسمياً في أوروبا.

منذ مارس 2017، لم يعد بإمكان الصالون قيد طلب الشراء. ومع ذلك، بقيت السياحة وكروس السياحة قابليين للتكوين مرة أخرى.



الجيل الثاني (ر.د.ت.د) ملخص إنتاج 2007-2008-2017-2021 (الصين) الجسم
فرنسا: رين (مصنع رين) الصين: ووهان (دونغفنغ باس) الجسم والشاسيه نمط
الجسم عربة 4 أبواب سيدان 5 أبواب

المعرض



سيتروين سيدان سي 5 2017



سيٲروين سيدان سي 5 2017



سيٲروين سيدان سي 5 م.ك 2017



سيٲروين سيدان سي 5 م.ك 2017



سيٲروين سيدان سي 5 2010



سيٲروين سيدان سي 5 2010



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018

2017 شد الواجهة في الصين

تتضمن عملية تجميل 2017 للجيل الثاني من سي 5 في الصين إعادة تصميم مع إعادة تصميم الواجهة الأمامية للسيارة بالكامل، وتضم مصابيح أمامية وشبكات ومصد جديد، وتعطيها وجهاً أمامياً محدثاً، وخلفية منقحة قليلاً بمصابيح خلفية جديدة.

تم تشغيل موديل 2017 سي 5 من شد الواجهة بنفس مجموعة المحركات المستخدمة في طراز ما قبل التجميل في الصين. تشمل خيارات المحرك محرك بنزين توربو سعة 1.6 لتر بقوة 167 حصان (124 كيلوواط) ومحرك أكبر 1.8 توربو بقوة 204 حصان (152 كيلو واط) وعزم دوران 207 رطل (280 نيوتن متر).

وسيتم تزوج كلا المحركين حصرياً مع ناقل حركة أوتوماتيكي من ست سرعات، يعمل على العجلات الأمامية. لن يكون نظام التعليق الهيدروليكي المائي متاحاً في 2017 سي 5 حيث قررت سيتروين إسقاطه من محفظتها بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج وانخفاض طلب العملاء.



سيتروين C5

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة رياضية
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين — بيجو

..... انتهى الكتاب

المؤلف في سطور



الاسم: مروان سمور

تاريخ الولادة: 17- 12- 1971

مكان الولادة: اربد - الاردن.

الجنسية: أردني.

الشهادة العلمية: بكالوريوس علوم سياسية ودراسات دبلوماسية - جامعة العلوم التطبيقية الخاصة عام 1997 , عمان - الاردن.

مؤلف وكاتب وباحث سياسي أردني.

مهتم بدراسة: العلاقات الدبلوماسية - العلاقات الدولية - الشؤون الاستراتيجية - قضايا الشرق الاوسط - السياسة الامريكية تجاه الشرق الاوسط - الاقتصاد السياسي - الفكر الاسلامي.

ولديه مؤخرًا اهتمام وتركيز بالشؤون الصينية ومنطقة شرق اسيا، ودراسة مسالة صعود الصين وتأثير ذلك على الوضع الدولي القائم.

من خلال دراسته تخصص العلوم السياسية والدراسات الدبلوماسية اكتسب فهمًا قويًا للمفاهيم السياسية الرئيسية، والنظرية السياسية ونظريات العلاقات الدولية، ودراسات الدبلوماسية وقوانينها، بالإضافة إلى الأدوات وأساليب البحث العلمي في هذا التخصص.

يعتبر الكاتب واحدًا من الأصوات المعروفة في الصحافة والكتابة في العالم العربي. يشتهر بمقالات الرأي التي تتناول مجموعة متنوعة من القضايا السياسية والاجتماعية والثقافية.

له مجموعة من المواقف السياسية، وآراءه الشخصية التي تعبر عن توجهاته. ويمكن العثور على مقالاته في عدد كبير من المواقع والصحف العربية المختلفة.

المؤلف له الكثير من المؤلفات في الاقتصاد والسياسة والادب.

المؤلفات:

- 1- صنع في اليابان (3 أجزاء).
- 2- صناعة السيارات في اليابان والصين (جزئين).
- 3- صنع في الصين (جزئين).
- 4- صناعة السيارات في اليابان.
- 5- صناعة الأسلحة في اليابان.
- 6- صناعة السيارات في الصين.
- 7- صناعة الأسلحة في اليابان والصين.

- 8- صناعة الكمبيوتر وخدمات الانترنت في الصين.
- 9- شركات التكنولوجيا في اليابان والصين.
- 10- صناعة الأسلحة في الصين.
- 11- أوراق بحثية متناثرة.
- 12- أغنياء الصين في قائمة فوربس لعام 2021.
- 13- شركات التكنولوجيا في اليابان.
- 14- عندما استيقظت الصين.
- 15- أوراق سياسية متناثرة.
- 16- شركات التكنولوجيا في الصين.
- 17- أوراق شعرية ونثرية.
- 18- تقاليد الشعب الياباني والشعب الصيني - دراسة مقارنة بين تقاليد الشعبين.
- 19- الأحزاب السياسية في الولايات المتحدة الأمريكية.
- 20- إذا عطست أمريكا أصيب العالم بالزكام.
- 21- وثائق بندورا.. ووثائق مسربة لزعماء العالم
- 22- ويكيليكس السعودية... خفايا وأسرار السياسة السعودية
- 23- ويكيليكس مصر - خفايا وأسرار السياسة المصرية
- 24- ويكيليكس دول العالم - الجزء الأول

- 25- ويكيليكس دول العالم - الجزء الثاني
- 26- ويكيليكس دول العالم - الجزء الثالث
- 27- ويكيليكس دول العالم - الجزء الرابع
- 28- ويكيليكس دول العالم.. الجزء الخامس
- 29- ويكيليكس دول العالم.. الجزء السادس
- 30- رحلة عبد الله الثاني كملك.. الجانب الآخر من تناقضاته
- 31- صنع في تركيا.. الدليل التجاري لأبرز الصناعات التركية (5 أجزاء)
- 32- الصناعات الدفاعية التركية
- 33- الصواريخ والذخائر التركية ومنظوماتهما
- 34- الطائرات المسيرة التركية
- 35- المركبات القتالية التركية
- 36 - صادرات الزراعة والمواد الغذائية التركية
- 37 - المنصات الالكترونية التركية
- 38 - صناعة الملابس في تركيا
- 39 - الأثاث والسجاد التركي
- 40 - رواد الأعمال الأتراك
- 41 - صناعة السيارات والحافلات في تركيا
- 42 - شركات المشروبات الأمريكية واستثماراتها

- 43 - ماركات الملابس والاحذية والنظارات الأمريكية
- 44 - صناعة السيارات والمركبات في الولايات المتحدة.
- 45 - صناعة النفط في الولايات المتحدة.
- 46 - خطوط الطيران والشحن الجوي في الولايات المتحدة.
- 47 - صناعة أجهزة الكمبيوتر والالكترونيات في الولايات المتحدة.
- 48 - تجارة التجزئة عبر الإنترنت في الولايات المتحدة.
- 49 - سلسلة المطاعم والمقاهي في الولايات المتحدة
- 50 - شركات الادوية والرعاية الصحية في الولايات المتحدة
- 51 - شركات بيع التجزئة في الولايات المتحدة.
- 52 - شركات الطيران والفضاء الأمريكي.
- 53 - بطاقات الائتمان في الولايات المتحدة.
- 54 - العملات الرقمية في الولايات المتحدة.
- 55 - بطاقات الائتمان والعملات الرقمية في الولايات المتحدة.
- 56 - أبرز المصارف في الولايات المتحدة.
- 57 - أبرز المؤسسات المالية في الولايات المتحدة.
- 58 - أبرز المصارف والمؤسسات المالية في الولايات المتحدة.
- 59 - الصناعة المالية في الولايات المتحدة (جزئين).

- 60 - صناعة الاسلحة في الولايات المتحدة.
- 61 - شركات التكنولوجيا في الولايات المتحدة (3 أجزاء).
- 62 - شركات الغذاء الأمريكية.
- 63 - شركات الاتصالات والشبكات والفضاء الأمريكية.
- 64 - شركات الكهرباء والمياه والطاقة النووية الأمريكية.
- 65 - صنع في أمريكا (13 جزء).
- 66 - صنع في الاردن (5 أجزاء)
- 67 - أبرز الفنادق المصنفة في الاردن
- 68 - البنوك الاردنية ودورها في الاقتصاد الأردني
- 69 - البنوك والشركات التمويلية في الاردن
- 70 - التعليم بالقطاع الخاص الاردني
- 71 - الجامعات الخاصة في الاردن
- 72 - الشركات الاردنية الرائدة في البناء
- 73 - الشركات الأردنية الرائدة في قطاع الدواء
- 74 - الشركات الغذائية في الاردن
- 75 - الصناعة التمويلية في اللردن
- 76 - الصناعة الغذائية في الاردن
- 77 - المستشفيات الخاصة في الاردن

- 78 - خدمات الرعاية الصحية وصناعة الدواء في الاردن
- 79 - شركات الاتصالات ووكالات الهواتف الذكية في الاردن
- 80 - شركات الطيران في الاردن
- 81 - شركات الطيران ووكلاء السياحة والسفر في الاردن
- 82 - شركات الكهرباء في الاردن
- 83 - شركات النفط ومحطات المحروقات في الأردن
- 84 - شركات النقل الجوي والبحري في الاردن
- 85 - صناعة الاسمدة والكيماويات في الاردن
- 86 - قطاع التعدين في الاردن
- 87 - وكلاء الاجهزة الكهربائية في الأردن
- 88 - وكلاء الاجهزة الكهربائية والمطابخ في الأردن
- 89 - وكلاء الاجهزة الكهربائية والهواتف الذكية في الأردن
- 90 - أبرز رواد الأعمال في الأردن
- 91 - صنع في المانيا (4 أجزاء).
- 92 - صناعة الأسلحة في المانيا.
- 93 - شركات السيارات والحافلات الألمانية.
- 94 - الصفات الشخصية للمرأة الأوروبية الغربية.. توصيف وإرشادات وحلول.

- 95 - الصفات الشخصية للمرأة الأوروبية الشرقية.. توصيف وإرشادات وحلول.
- 96 - رحلتي إلى أوروبا.. سياحة وثقافة وانطباعات.
- 97 - ملامح شخصية المرأة الأوروبية الغربية
- 98 - ملامح شخصية المرأة الأوروبية الشرقية
- 100 99 - ويكيبيديا دول أوروبا.. رحلة معرفية الى ربوع أوروبا - موسوعة دول أوروبا... جولة معرفية وثقافية.
- 101 - مشاهداتي وانطباعاتي في مدن وشوارع أوروبا.
- 102 - صنع في فرنسا (6 أجزاء).
- 103 - شركات صناعة السيارات الفرنسية (جزئين).
- 104 - شركة "يوركوبتر" لصناعة المروحيات
- 105 - شركات صناعة المروحيات في فرنسا
- 106 - مجموعة ايرباص
- 107 - صناعة الطيران المدني في فرنسا
- 108 - صناعة الطيران في فرنسا
- 109 - شركات صناعة الدفاع الفرنسية
- 110 - شركات الطائرات العسكرية في فرنسا
- 111 - شركات الطائرات الحربية في فرنسا
- 112 - شركات التجميل والعطور والازياء الفرنسية
- 113 - الصناعات العسكرية البرية في فرنسا
- 114 - الصناعات العسكرية البحرية في فرنسا
- 115 - صنع في المملكة المتحدة (4 أجزاء).

- 116 - صناعة السيارات في المملكة المتحدة (جزئين).
- 117 - نظرة على اقتصاد دول أوروبا.
- 118 = صنع في إيطاليا (3 أجزاء).
- 119 - صناعة المركبات في إيطاليا.
- 120 - صناعة السيارات في إيطاليا.
- 121 - صناعة الملابس والعطور والاكسسوارات في إيطاليا.
- 122 - شركة فيراري للسيارات.
- 123 - شركة فيات للسيارات.
- 124 - شركات صناعة السلاح في إيطاليا.
- 125 - صناعة السيارات الرياضية في إيطاليا.
- 126 - صناعة الطيران المدني والعسكري في إيطاليا.
- 127 - صناعة الموضة في إيطاليا.
- 128 - الشركات التابعة للدولة الإيطالية
- 129 - صناعة سيارات (الأم جي) في المملكة المتحدة.
- 130 - صناعة السيارات الفارهة في المملكة المتحدة
- 131 - شركة سيارات جاغوار.
- 132 - شركة سيارات بنتلي.
- 133 - البنوك وشركات التأمين في المملكة المتحدة.
- 134 - أبرز الشركات الهندسية والمقاولات في المملكة المتحدة.
- 135 - شركة رولز رويس للمحركات.

- 136 - البنوك وشركات التأمين والمحاسبة في المملكة المتحدة
- 137 - شركات الاغذية والمشروبات في المملكة المتحدة.
- 138 - شركات النفط والغاز في المملكة المتحدة.
- 139 - صناعة السيارات في المملكة المتحدة.
- 140 - صنع في المملكة المتحدة (5 أجزاء).
- 141 - شركات الطيران في المملكة المتحدة.
- 142 - شركات الاتصالات في المملكة المتحدة.
- 143 - شركات صناعة الدواء في المملكة المتحدة.
- 144 - شركات صناعة السلاح في المملكة المتحدة.
- 145 - شركات بيع التجزئة في المملكة المتحدة.
- 146 - شركات الملابس والاكسسوارات في المملكة المتحدة.
- 147 - شركات المنتجات المنزلية والشخصية في المملكة المتحدة.
- 148 - صنع في هولندا.
- 149 - الذباب الالكتروني ودوره في تشويه الافراد والدول.
- 150 - الصراع بين الحزبين الجمهوري والديموقراطي في الانتخابات الامريكية.
- 151 - شركة "داسو" الفرنسية للطيران.
- 152 - شركة فولكس فاجن الألمانية للسيارات.
- 153 - شركة مرسيدس الألمانية للسيارات.

كذلك لديه ابحاث علمية تختص بالاقتصاد والسياسة في مراكز الأبحاث الاردنية والاقليمية المعتمدة.

محتويات الكتاب

3.....	سيتروين
79.....	سيتروين دي إس
81.....	سيتروين ساكسو
84.....	سيتروين سي 3
86.....	سيتروين سي 4
91.....	سيتروين سي 5 إيركروس

95.....	سيٲروين إكسارا
106.....	سيٲروين أي إكس
110.....	سيٲروين سي 1
116.....	سيٲروين سي 5
135.....	المؤلف في سٲور

