

DES QUESTIONS ?
Nos réponses

é-C3

ANY QUESTIONS?
Our answers!



Cette 4e génération de Citroën C3 sera-t-elle providentielle et, tel le messie, « instaurera un ordre de justice et de bonheur » dans la gamme. Justice ? Oui, car jusqu'alors, la marque semblait délaissée par le groupe Stellantis. La dernière grande nouveauté est la version 4 portes de la C4 : la C4X, alors que cette nouvelle C3, au moment de sa commercialisation au deuxième trimestre 2024, remplacera un modèle âgé de presque huit ans. Il était temps que Citroën se secoue pour retrouver sa place sur les marchés européens et surtout, pour assurer sa viabilité.

Pourquoi diable un SUV pour remplacer une citadine dynamique ?
C'est vrai qu'à la première découverte de la nouvelle ë-C3, on se dit qu'une fois encore, le thème du SUV a pris le dessus. Pour de bonnes raisons ? Pierre Leclercq, directeur du design Citroën, assume ces choix architecturaux et stylistiques : « nous pensons que la toute nouvelle Citroën ë-C3 changera la donne sur le segment des citadines polyvalentes. Nous avons pris en compte les caractéristiques que les clients apprécient le plus dans les SUV, comme la position de conduite haute et l'espace à bord, ou encore la robustesse. Ainsi, bien qu'elle ait une empreinte similaire en termes de longueur et de largeur au modèle précédent, nous l'avons dessinée plus haute pour une plus grande sensation de force et de présence sur la route, une attitude assurée, avec les avantages supplémentaires d'une garde au sol plus élevée et d'une position d'assise plus haute pour que les conducteurs et les passagers se sentent plus à l'aise »

Tout change esthétiquement avec cette 4e génération. Pourquoi ?
Comme souvent lorsqu'il s'agit de renouveler l'un de ses modèles, Citroën fait table rase de son passé. Exit donc la sympathie de la C3 actuelle, place à une C3 cubique. Citroën précise que ce 4^e opus « a été complètement réinventé avec un look nouveau, frais et affirmé qui incarne la nouvelle identité audacieuse du design de Citroën. » Un nouveau langage formel dans lequel « la verticalité contraste avec des lignes horizontales et des surfaces techniquement sculptées. »

Il y a du concept-car Oli dans cette C3
Oui, il ne vous a pas échappé que le concept-car Oli a laissé des traces dans le dessin de la C3. On pense bien sûr à la verticalité de la face avant, brutale et à cette toute nouvelle signature lumineuse qui sonne le glas des LED en « V ». On note aussi et surtout l'apparition du logo ovale, cinq ans après son apparition sur le concept-car 19-19. Ce logo a été finalisé à l'occasion de la présentation de Oli l'an dernier. À l'arrière,



Will this 4th generation Citroën C3 be providential and, like the messiah, « establish an order of justice and happiness » in the range? Justice? Yes, because until now, the brand seemed to have been neglected by the Stellantis group. The last big news is the 4-door version of the C4: the C4X, while this new C3, when it goes on sale in the second quarter of 2024, will replace a model that is almost eight years old. It was time for Citroën to shake things up to regain its place in the European markets and, above all, to ensure its viability.

Why on earth would an SUV replace a dynamic city car?
It's true that when you first see the new ë-C3, you think that, once again, the SUV theme has taken over. But why? Pierre Leclercq, Citroën's Director of Design, assumes responsibility for these architectural and stylistic choices: "We believe that the all-new Citroën ë-C3 will be a game-changer in the multi-purpose city car segment. We have considered the features that customers most appreciate in SUVs, such as the high driving position and space on board, as well as robustness. So, although it has a similar footprint in terms of length and width to the previous model, we've designed it higher for a greater sense of strength and presence on the road, a confident stance, with the added benefits of higher ground clearance and a higher seating position to make drivers and passengers feel more at ease."

Everything changes aesthetically with this 4th generation. But why?
As is often the case when it comes to renewing one of its models, Citroën is making a clean sweep of its past. Gone is the sympathetic look of the current C3, replaced by a cubic C3. Citroën states that this 4th edition "has been completely reinvented with a fresh, new look that embodies Citroën's bold new design identity." A new formal language in which "verticality contrasts with horizontal lines and technically sculpted surfaces."

There's something of the Oli concept car in this C3.
Yes, you may have noticed that the Oli concept car has left its mark on the design of the C3. We're thinking, of course, of the brutal verticality of the front end and the all-new light signature that signals the end of the V-shaped LEDs. Above all, the oval logo has appeared, five years after its first appearance on the 19-19 concept car. This logo was finalized at the presentation of Oli last year. At the rear, it takes its place in the center of a black band, a little Peugeot-style. Except that

DOSSIER CITROËN ë-C3

CITROËN FILE

(Presque) aussi haute que la tour Eiffel

THE NEW URBAN SUV !



Une proue inspirée des falaises d'Étretat !

UNE GUEULE DE COMMAND'CAR

C'est la fin des « bumpers »



il prend place au centre d'un bandeau noir, un peu à la mode Peugeot. Sauf que sur la récente e-3008, Peugeot n'a pas apposé son logo à l'arrière de son crossover. Surprenant...

Une fois encore, le gabarit augmente !

Pas du tout ! La ë-C3 (et la prochaine C3 thermique) ne mesure que deux centimètres de plus que l'actuelle C3 avec 4,01 m alors qu'en largeur, six petits millimètres ont été ajoutés (1,76 m). C'est la (trop ?) grande hauteur de la voiture qui vous donne cette impression. Et là, nous sommes circonspects, car avec 1,57 m, la nouvelle « petite » Citroën est aussi haute que le tout nouveau Scénic E-TECH. En revanche, ce gabarit permet une infime augmentation du volume du coffre (310 l au lieu de 300 aujourd'hui) alors que la banque 1/3 - 2/3 ne sera en série que sur le second niveau : Max.

Une citadine aussi haute qu'un crossover familial, c'est plutôt étrange ?

Et encore, les 1,57 m de hauteur sont calculés sans les barres de toit dont disposera la finition Max en série. Cette cote est un plus pour l'habitabilité (les passagers ayant disposé de près de 10 cm supplémentaires pour bénéficier d'une position rehaussée et ainsi dominer la jungle urbaine), mais deux questions se posent : quid de la version C3 Aircross à venir si la berline tutoie déjà les étoiles ? Et est-ce raisonnable pour l'efficience aérodynamique d'avoir une citadine dotée d'une garde au sol de plus de 16 centimètres ?



Pour ce qui est de la future C3 Aircross, on a un semblant de réponse en regardant de près la version vendue en Inde et dans les pays d'Amérique du Sud, ci-dessus). Cette C3 Aircross a pris de l'embonpoint (4,32 m contre 4,16 m au C3 Aircross européen actuel) et même... une troisième rangée de sièges. Il serait donc logique que sa version européenne opte également pour cet augmentation de gabarit et les sept places, surtout



on the recent e-3008, Peugeot has not affixed its logo to the rear of its crossover. Surprising...

Once again, the car is getting bigger!

Not at all! At 4.01 meters, the ë-C3 (and the forthcoming C3 thermal) is just two centimeters longer than the current C3, while its width has been increased by a mere six millimeters to 1.76 meters. It's the car's (too?) great height that gives you this impression. At 1.57 m, Citroën's new 'little' car is as tall as the all-new Scénic E-TECH. On the other hand, this size does allow for a tiny increase in boot space (310 liters instead of the current 300), although the 1/3 - 2/3 bank will only be fitted as standard on the second level: Max.

A city car as tall as a family crossover is rather strange.

Even so, the 1.57 m height is calculated without the roof bars that will be fitted as standard on the Max trim level. This is a plus in terms of interior space (the front passengers have almost 10 cm more space to enjoy a higher seating position and thus dominate the urban jungle), but two questions arise: what about the forthcoming C3 Aircross version if the hatchback is already reaching for the stars? And does it make sense in terms of aerodynamic efficiency to have a city car with a ground clearance of over 16 centimeters? As for the future C3 Aircross, we have a semblance of an answer by taking a close look at the version sold in India and South America (left). This C3 Aircross has grown (4.32 m compared to 4.16 m for the current European C3 Aircross) and even... a third row of seats. It would therefore be logical that its European version should also opt for this increase in size and seven seats, especially as the Renault Captur will be arriving with a long version at the same time as (or a few months after) its restyling.

Does the C3 finally have a new, more modern platform?

Yes, the car is based on an evolution of Stellantis' highly modular international 'Smart Car' platform. Laurence Hansen, Citroën's Director of Product and Strategy, points out that "we are already taking advantage of its capabilities outside Europe, thanks to new models developed locally in markets such as India and South America. This was the ideal starting point for the new European ë-C3."

So, this is the technical basis for the C3 sold in India and South America?

Yes and no, because this platform has been considerably modified for

DOSSIER CITROËN ë-C3

CITROËN FILE



Version Europe à gauche, AMLAT et Inde à droite



D'abord disponible en 100% électrique, mais les versions thermiques sont également annoncées

 que la Renault Captur débarquera avec une version longue à l'occasion du (ou quelques mois après) restylage.

La C3 dispose-t-elle enfin d'une nouvelle plateforme, plus moderne ?

Oui, la voiture repose sur une évolution de la plateforme internationale de Stellantis « Smart Car » très modulable. Laurence Hansen, directrice du Produit et de la Stratégie de Citroën précise que « nous tisons déjà parti de ses capacités en dehors de l'Europe, grâce à de nouveaux modèles développés en local sur des marchés tels que l'Inde et l'Amérique du Sud. C'était le point de départ idéal pour la nouvelle ë-C3 européenne. »

C'est donc la base technique des C3 vendues en Inde et en Amérique du Sud ?

Oui et non, car cette plateforme a été considérablement modifiée pour les modèles européens, comme la ë-C3. Elle embarque par exemple une multitude de modules d'équipements, notamment d'aide à la conduite, non présents sur les versions indiennes ou brésiliennes. Sans augurer des tests EuroNcap, on peut également avancer que la version européenne obtiendra de meilleurs résultats (ce ne sera pas difficile...) que la version brésilienne. Mais surtout, les trains roulants sont totalement différents puisqu'ils adoptent sur toutes les versions la suspension à double butées hydrauliques progressives. La ë-C3 inaugure également une génération évoluée des sièges Advanced Comfort présents sur les deux niveaux de finition You et Max.

La C3 ne proposera plus de motorisation thermique ?

Si, évidemment. Laurence Hansen précise que « même si elle a été conçue dès le départ pour être entièrement électrique, la plateforme Smart Car est suffisamment flexible pour accueillir des groupes motopropulseurs à moteur à combustion interne, et pour soutenir des véhicules plus grands ou plus petits, y compris des SUV. » Le département produit de Citroën confirme dans ces propos que la ë-C3 « est annonciatrice d'une famille de C3 qui jouera un rôle majeur dans le renforcement de la gamme européenne et porteuse des valeurs de la marque. »

Citroën a annoncé un prix de vente aux alentours des 25 000 €. La promesse est-elle tenue ?

Non seulement elle est tenue, mais elle est encore plus favorable pour le client : le prix d'attaque de la ë-C3 européenne débutera à 23 300 €, prix net, pour une version You de 113 ch, avec batterie (Lithium Fer Phosphate) de 44 kWh et une autonomie de 320 km. Sa vitesse maxi sera de 135 km/h.



European models such as the ë-C3. For example, it incorporates a host of equipment modules, including driving aids, which are not present on the Indian or Brazilian versions. Without prejudging the EuroNcap tests, we can also assume that the European version will obtain better results than the Brazilian version (which won't be difficult...). Above all, however, the suspensions are completely different. The ë-C3 also introduces a new generation of Advanced Comfort seats.

Will the C3 no longer offer an internal combustion engine?

Yes, of course. Laurence Hansen points out that "although it was designed from the outset to be entirely electric, the Smart Car platform is flexible enough to accommodate internal combustion engine powertrains, and to support larger or smaller vehicles, including SUVs." Citroën's product department confirms in these words that the C3 "heralds a C3 family that will play a major role in strengthening the European range and carry the brand's values."

Citroën has announced a selling price of around €25,000. Has it kept its promise?

Not only is it kept, but it is even more favourable for the customer: the starting price of the European ë-C3 will start at €23,300, net price, for a 113 bhp You version with a 44-kWh battery (Lithium Iron Phosphate) and a range of 320 km. Its top speed will be 135 km/h. In 2025, when the Volkswagen ID2 and Renault 5 will be on the market, Citroën will offer another version with a 200 km range at €19,990. We wonder about the one-year delay between the launch of the two variants, since technically these are modifications that do not affect the structure of the vehicle. Could this be a decision taken during development? To be continued...

On board, Citroën mentions a new C-Zen Lounge design. What does this mean?

It's a horizontal dashboard, as on all Citroëns, divided into two levels. The upper level is dedicated to information, and the central level to comfort. The latter is covered in Sofa Design fabric. Surprisingly, there is no instrument cluster facing the driver. Instead, there is a 'Head Up Display' projection on a shiny black section located between the base of the windscreen and the dashboard cover. Simpler than projecting directly onto the windscreen, as on the future BMW Neue Klasse of 2025, this architecture is impressive for a small car. A floating 10.25-inch screen sits higher than usual in the centre of the dashboard.

Vision 'tête haute' projetée sur une lame à la base du pare-brise pour tous les modèles



L'écran central de 10,25 pouces est enfin bien situé !



km/h. Dans le courant de l'année 2025, c'est-à-dire au moment où les Volkswagen ID2 et Renault 5 seront sur le marché, Citroën proposera une autre version à 200 km d'autonomie à 19 990 €. On s'interroge sur le délai d'une année entre la commercialisation des deux variantes, car il s'agit techniquement de modifications qui ne touchent pas à la structure du véhicule. Serait-ce une décision prise en cours de développement ? À suivre...

À bord, Citroën évoque une nouvelle conception C-Zen Lounge. De quoi s'agit-il ?

C'est une planche de bord horizontale, comme à bord de toutes les Citroën, divisée en deux niveaux. Le niveau supérieur est dédié à l'information, et un niveau central, au confort. Ce dernier est revêtu d'un revêtement tissu Sofa Design. Ce qui surprend est l'absence de combiné d'instrumentation face au conducteur. Il est remplacé par une projection de type « Head Up Display » sur une partie noir brillant située entre la base du pare-brise et la coiffe de la planche de bord. Plus simple que de projeter sur le pare-brise directement comme à bord de la future BMW Neue Klasse de 2025, cette architecture en jette pour une petite voiture. Un écran flottant de 10,25 pouces prend place plus haut qu'accoutumée au centre de la planche.

Citroën évoque un petit volant. C'est une copie du i-Cockpit de Peugeot ?

La nouvelle planche de bord avec sa projection dite 'tête haute' implique de réduire le diamètre du volant pour assurer une bonne visibilité des informations. C'est exactement ce que Peugeot a suivi lorsqu'il a inventé le i-Cockpit. Mais ce dernier, à la différence de la Citroën, ne repose pas sur une projection tête haute, mais sur un combiné d'instrumentation rehaussé. Toutefois, il est vrai que les deux architectures ont des points en commun. Il est donc temps que le concept du Hypersquare des futures 208 et 2008 arrive dans la rue en 2026. Il faut quand même savoir que le « Design Project Manager » de la C3, Boris Reinmöller, vient de chez Peugeot !

C'est lui qui a inventé le i-Cockpit ?

Non. Cette architecture a été pensée par l'équipe d'avance de phase, où l'on trouve notamment Pierre Rémond et le designer Yong Wook Sin qui a eu l'idée de cet i-Cockpit. En revanche, on doit à Boris Reinmöller chez Peugeot le dessin du concept-car RC Hybrid4 de 2008 et surtout, le dessin du coupé RCZ ! Boris Reinmöller a eu une jolie carrière chez



Citroën mentions a small steering wheel. Is this a copy of Peugeot's i-Cockpit?

The new dashboard, with its so-called 'head-up' projection, means that the diameter of the steering wheel has to be reduced to ensure that information is clearly visible. This is exactly what Peugeot followed when it invented the i-Cockpit. Unlike the Citroën, however, the i-Cockpit is not based on a head-up display, but on a raised instrument cluster. However, it is true that the two architectures have a lot in common. So it's about time that the Hypersquare concept of the future 208 and 2008 hit the streets in 2026. It's worth noting that the C3's Design Project Manager, Boris Reinmöller (below), comes from Peugeot!



Did he invent the i-Cockpit?

No. The architecture of the i-Cockpit was devised by the early design team, including Pierre Rémond and designer Yong Wook Sin, who came up with the idea for the i-Cockpit. On the other hand, Boris Reinmöller at Peugeot is responsible for the design of the RC Hybrid4 concept car for 2008 and, above all, the design of the RCZ coupé! Boris Reinmöller has had a successful career with Peugeot and is now working for Citroën. The Stellantis group, with its 14 brands, offers this possibility of transferring designers in-house. Another great Peugeot designer, Sylvain Henry, followed the same path from Peugeot to Citroën.

What role is the new Citroën brand director, Thierry Koskas, playing in this project?

Thierry Koskas was appointed head of the Citroën brand on March 1, in addition to his responsibilities as Sales and Marketing Director of



DOSSIER CITROËN ë-C3

CITROËN FILE



Peugeot et le voilà désormais chez Citroën. Le groupe Stellantis avec ses 14 marques offre cette possibilité de transfert de designers en interne. Un autre grand du design Peugeot, Sylvain Henry, a suivi le même chemin de Peugeot vers Citroën.

Quel est le rôle joué par le nouveau directeur de la marque Citroën, Thierry Koskas, sur ce projet ?

Thierry Koskas a été nommé à la tête de la marque Citroën le 1^e mars dernier, en plus de ses responsabilités de directeur des ventes et du marketing de Stellantis. Autant dire que le projet C3 était déjà figé. Il faut donc rendre hommage au précédent directeur de la marque, Vincent Cobée, dont les rapports tendus avec la direction du groupe ont précipité son départ. Cet ancien patron de la marque Citroën avait vu juste, comme il nous l'expliquait en 2022. À la question de savoir si la C3 européenne serait identique à la version indienne, il nous répondait que non. « En Europe, l'électrification est une tendance lourde, et il est clair que le renouvellement de l'offre C3 et C3 Aircross aura une position forte dans ce domaine. Mais dans le même temps, cette électrification donne naissance à des voitures plus chères. Alors face à la crise économique qui va diminuer le pouvoir d'achat de nos clients, il est évident que ce que nous avons appris en développant ce type de programmes pour les pays à forte croissance, va nous aider dans l'élaboration du remplacement de la C3. » Sans doute est-ce à partir de cette réflexion qu'est née cette future ë-C3 à moins de 20 000 €...



Et côté style ?

En pur termes de style, on regrette que le nouveau langage formel, fait de verticalité et de droites, ne passe pas bien avec toute la partie du pare-brise et de l'avent. Le pare-brise aurait mérité d'être un peu plus vertical. Cette zone est hélas un ensemble de pièces que les designers ne peuvent pas, ou peu toucher : toute la structure de la baie de pare-brise est en grande partie transversale dans le groupe sur les modèles de ce gabarit et, avec l'implantation des montants de pare-brise, elle participe à la résistance en cas de crash frontal. Bref, le pare-brise semble trop incliné et il y a un manque de cohérence sur cette partie, entre le nouveau langage formel avant et arrière et, au milieu, un bloc plus classique. L'ensemble offre des proportions peu ordinaires. Mais avant de voir un pare-brise vertical, il va falloir attendre encore longtemps !



Stellantis. In other words, the C3 project was already set in stone. We must therefore pay tribute to the brand's previous director, Vincent Cobée, whose strained relations with the Group's management precipitated his departure. This former boss of the Citroën brand was right, as he explained to us in 2022. When asked whether the European C3 would be identical to the Indian version, he replied that it would not. "In Europe, electrification is a major trend, and it is clear that the renewal of the C3 will have a strong position in this area. But at the same time, this electrification is giving rise to more expensive cars. So, faced with an economic crisis that will reduce our customers' purchasing power, it's clear that what we've learnt from developing this type of programme for high-growth countries will help us to design a replacement for the C3." It was no doubt on the basis of this thinking that the future ë-C3 for under €20,000 was born...



And the styling?

In purely stylistic terms, it's a shame that the new design language of vertical and straight lines doesn't work well with the entire windscreen and cowl. The windscreen would have deserved to be a little more vertical. Unfortunately, this is an area where designers can do little or nothing: the entire structure of the windscreen bay is largely transverse in the package on models of this size and, along with the positioning of the windscreen pillars, it contributes to resistance in the event of a frontal crash. In short, the windscreen seems too inclined and there is a lack of coherence in this area, between the new front and rear design language and, in the middle, a much more conventional block. The overall proportions are rather unusual. But before we see a vertical windscreen, we'll have to wait a long time!

Un café
et l'addition svp !



23 300 €

AUTONOMIE : 320 KM



La première version de la ë-C3 sera disponible avec un moteur de 113 ch. Pour la première fois dans le groupe Stellantis, le pack batteries LFP (Lithium Fer Phosphate) délivre 44 kWh pour une autonomie de 320 km. La capacité de charge rapide de 100 kW en courant continu permet de recharger de 20 à 80 % de la capacité en 26 minutes. Il faudra en revanche 4h10 en utilisant une puissance de 7 kW et 2h50 avec 11 kW. La ë-C3 ainsi motorisée atteint 135 km/h en vitesse de pointe et abat le 0 à 100 km/h en 11 sec. Ses rivales sont d'abord les futures ID2 (2025) et ID1 (2026-2028 ?) ainsi que la Renault 5 EV. Leurs tarifs ? De 20 000 € pour l'ID1 à 30 000 € pour la R5 et 25 000 € pour l'ID2.



The first version of the ë-C3 will be available with a 113 bhp engine. For the first time in the Stellantis Group, the LFP (Lithium Iron Phosphate) battery pack delivers 44 kWh for a range of 320 km. The 100 kW DC fast-charging capacity means that the car can be recharged from 20% to 80% of its capacity in 26 minutes. This compares with 4 hours 10 minutes using 7 kW and 2 hours 50 minutes using 11 kW. The ë-C3 powered in this way has a top speed of 135 kph and accelerates from 0 to 100 kph in 11 seconds. Its rivals are the future ID2 (2025) and ID1 (2026-2028?) as well as the Renault 5 EV. Pricing? From €20,000 for the ID1 to €30,000 for the R5 and €25,000 for the ID2.

19 990 €

AUTONOMIE : 200 KM

La surprise du chef, c'est une version « petite autonomie - petit prix » de la ë-C3. Elle sera disponible courant 2025 et affichera une autonomie de 200 km, largement suffisante pour une clientèle dont les déplacements hebdomadaires restent inférieurs à ce chiffre. Son prix : 19 990 €. Sa rivale devrait être la Volkswagen ID1 lorsqu'elle voudra bien arriver ! Mais Renault préparerait une Twingo (aux côtés de ses R5 et R4 100% électriques) avec une plateforme CMF/B EV à petite capacité de batterie et autonomie basse pour contrer cette prochaine Citroën. À suivre donc.



DOSSIER CITROEN ë-C3
CITROËN FILE

The ë-C3 is a cube. And if it were...

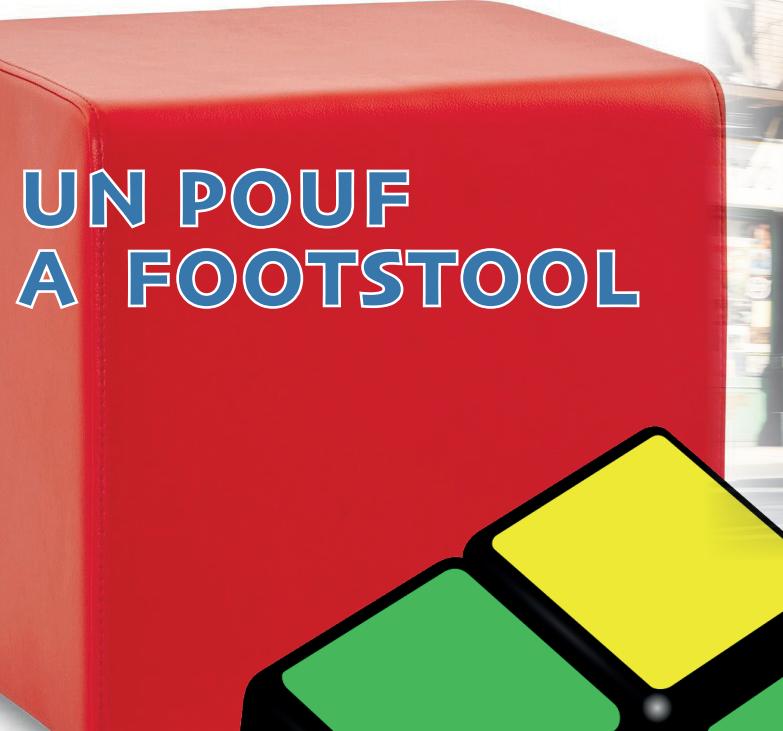
La ë-C3 est un cube.
Et si elle était...



UNE MAISON
A HOUSE



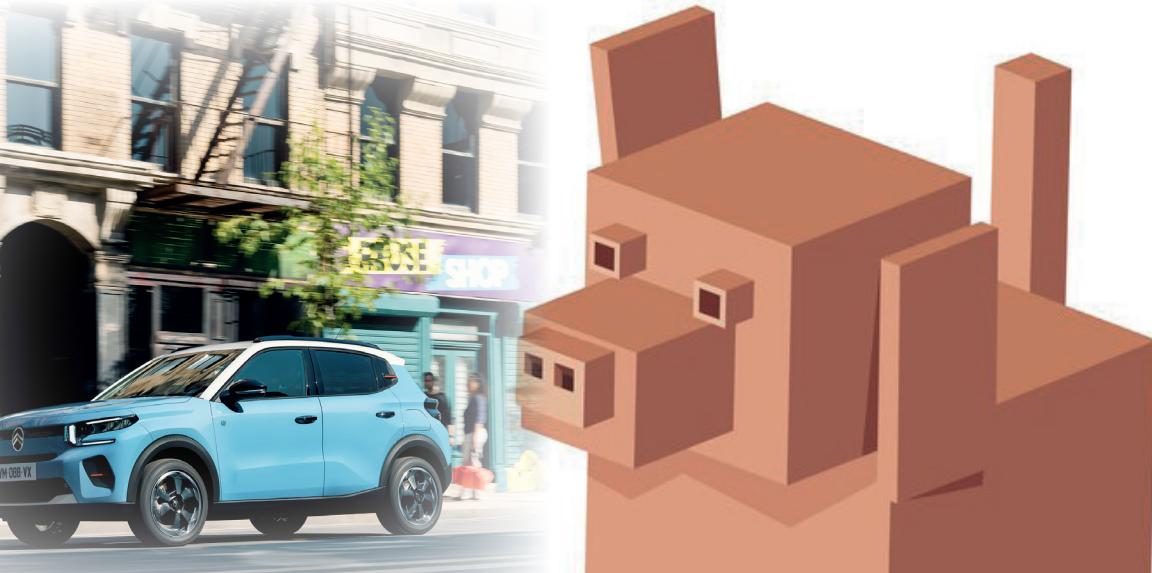
UN JEU D'ENFANT
A CHILD'S GAME



UN POUF
A FOOTSTOOL



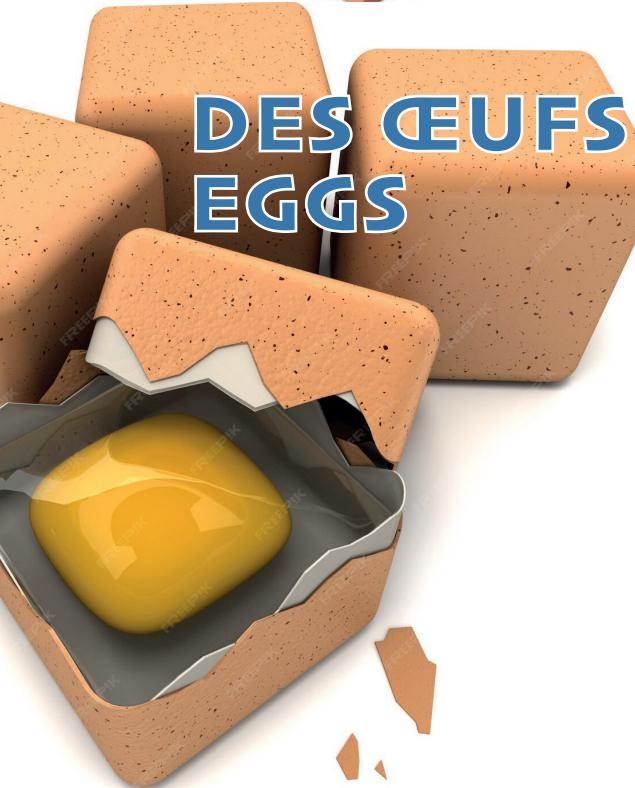
UN JEU IONIQUE
AN ICONIC GAME



UN ANIMAL
AN ANIMAL



DES ŒUFS
EGGS



2019



2022

2024



Almost five years will have passed between the first appearance of the new Citroën logo on the 19-19 concept car and that of the same logo on a production vehicle (the ë-C3 of 2024). The 19-19 concept car was created to celebrate the brand's centenary in 2019, while the ë-C3 will hit the market in the second quarter of 2024.



Entre la première apparition du nouveau logo Citroën sur le concept-car 19-19 et celle de ce même logo sur un véhicule de série (la ë-C3 de 2024) il se sera écoulé près de cinq années. Le concept-car 19-19 a été enfanté pour célébrer le centenaire de la marque en 2019, alors que la ë-C3 débarquera sur le marché au cours du deuxième trimestre 2024.

5 ans

pour un logo



CITROËN



Inspiré d'une couleur qui a fait date pour Citroën, utilisée sur des voitures emblématiques tout au long de son histoire, notamment la 2CV et la DS, l'apaisant bleu Monte Carlo fera prochainement un retour attendu dans la gamme, tout en agrémentant certains détails de l'identité de la marque sur les supports physiques, imprimés et numériques ou dans le réseau de distribution. En outre, un Infrarouge plus énergique et distinctif remplacera le rouge actuellement utilisé pour ajouter un équilibre et un contraste dynamique sur tous les supports.



Inspired by a landmark colour for Citroën, used on iconic cars throughout its history, including the 2CV and DS, the soothing Monte Carlo Blue will soon make a long-awaited return to the range, as well as embellishing certain details of the brand's identity on physical, print and digital media or in the distribution network. In addition, a more energetic and distinctive Infrared will replace the red currently used to add balance and dynamic contrast across all media.



L'élément central de la nouvelle identité de la Marque est l'évolution du symbole des « deux chevrons » de Citroën, célèbre dans le monde entier. Il s'agit de la dixième refonte importante du logo Citroën depuis la création de la société en 1919, avec des chevrons plus larges et plus proéminents, contrastés et entourés d'un cadre ovale vertical plus doux. Tournant décisif, ce logo ovale vertical plus saillant entraînera une nouvelle direction dans le langage du design produit, le badge proéminent devenant un élément de signature immédiatement reconnaissable de tous les modèles Citroën. En complément, sur tous les supports de communication et dans les points de contacts physiques

DIX LOGOS EN 104 ANS



The central element of the new Brand identity is the evolution of Citroën's world-famous 'two chevrons' symbol. This is the tenth major redesign of the Citroën logo since the company was founded in 1919, with larger, more prominent chevrons, contrasted and surrounded by a softer vertical oval frame. A decisive turning point, this more prominent vertical oval logo would lead to a new direction in product design language, with the prominent badge becoming an instantly recognisable signature element of all Citroën models. In addition, it will be used on all the brand's communication media and at its physical points of



de la Marque, il se révèle plus moderne, graphique, et adapté aux nouveaux supports de communication digitaux. Alexandre Revert, Global Brand Designer, déclare : « Alors que nous cherchions à clarifier notre orientation future, il nous a semblé logique de revenir graphiquement au premier logo d'André Citroën qui représentait la promesse authentique d'une mobilité abordable et innovante pour tous. Le passage progressif à une signature de marque plus proéminente et plus visible est une évolution significative, bien que subtile, où la précision des chevrons techniques et fonctionnels forme un contraste avec la chaleur et la douceur presque humaine de l'ovale qui les enveloppe. »



TEN LOGOS IN 104 YEARS

contact, and will be more modern and graphic, adapted to the new digital communication media. Alexandre Revert, Global Brand Designer, comments: "As we sought to clarify our future direction, it seemed logical to us to return graphically to the first André Citroën logo, which represented the authentic promise of affordable and innovative mobility for all. The gradual move to a more prominent and visible brand signature is a significant, if subtle, evolution, where the precision of the technical and functional chevrons forms a contrast with the warmth and almost human softness of the oval that envelops them."

C3 À l'origine de la dynastie



La Citroën ë-C3 qui sera commercialisée au printemps prochain n'est pas née de la dernière pluie. Même si elle fait table rase du passé, elle n'en est pas moins la descendante d'une famille (la gamme C3) qui a toujours été synonyme de plus gros volumes de ventes de la marque. Tout a commencé par un concept-car en 1998, moins de deux ans avant l'arrivée du designer Jean-Pierre Ploué à la direction du style. À l'époque, le 'Centre de Création Citroën' entame son émancipation. Arthur Blakeslee, le patron du style baisse la garde et ses designers brisent les chaînes. La C3 Lumière annonce des jours lumineux. Enfin !

Le monde automobile en 1998 est pour Citroën un prisme par lequel il est possible de voir différents univers. Le premier, c'est ce que le client découvre dans les concessions : une berline Xsara née en 1997, au style terne, singeant celui d'une Xantia commercialisée quatre ans plus tôt. La XM, elle, fête ses dix ans et son successeur n'est pas encore apparu sous la forme du concept-car C6 Lignage. L'autre univers est plus secret. C'est celui qui bouillonne dans les ateliers confidentiels du studio de création. Depuis quelques mois déjà, Arthur Blakeslee semble avoir relâché la garde, ou est-ce simplement un effet de lassitude. Voilà maintenant dix ans qu'il est à la tête du centre de style Citroën... Oleg Son, Marc Pinson, Mark Lloyd, Gilles Vidal et d'autres encore, reconnaissent avoir la main plus libre d'exprimer leurs envies et leurs rêves. L'an 2000 approche et excite la créativité des designers. Comme le disait alors Marc Pinson à propos de 'sa' C6 Lignage de 1999, « Jean-Martin Folz et Robert Peugeot ont ouvert une nouvelle séquence chez Citroën avec une forte volonté de faire respirer l'entreprise. » Respirer un vrai bol d'air, voilà ce dont a effectivement besoin Citroën ainsi que ses créatifs. Ils sont néanmoins à l'écoute de la direction du produit et de celle du marketing. Une grande révolution va s'instaurer dans les appellations des modèles de la gamme, menée par Claude Satinet, le patron de la marque. Désormais, les noms comme Xantia, Xsara, Saxo seront bannis, au profit de la lettre « C » (pour Citroën) accolée à un chiffre qui situe le gabarit du modèle dans la gamme. Comme



The Citroën ë-C3, which goes on sale next spring, was not born yesterday. It may be a clean sweep from the past, but it is nonetheless the descendant of a family (the C3 range) that has always been synonymous with the brand's highest sales volumes. It all began with a concept car in 1998, less than two years before the arrival of designer Jean-Pierre Ploué as head of styling. At the time, the Citroën Design Centre was beginning to emancipate itself. Arthur Blakeslee, the head of styling, let his guard down and his designers broke the shackles. The C3 Lumière heralded bright days ahead. At last!

For Citroën, the car world in 1998 was a prism through which to view different worlds. The first was what customers saw in dealerships: an Xsara saloon born in 1997, with dull styling that mimicked that of an Xantia marketed four years earlier. The XM, meanwhile, is celebrating its tenth anniversary, and its successor has yet to appear in the form of the C6 Lignage concept car. The other world is more secretive.

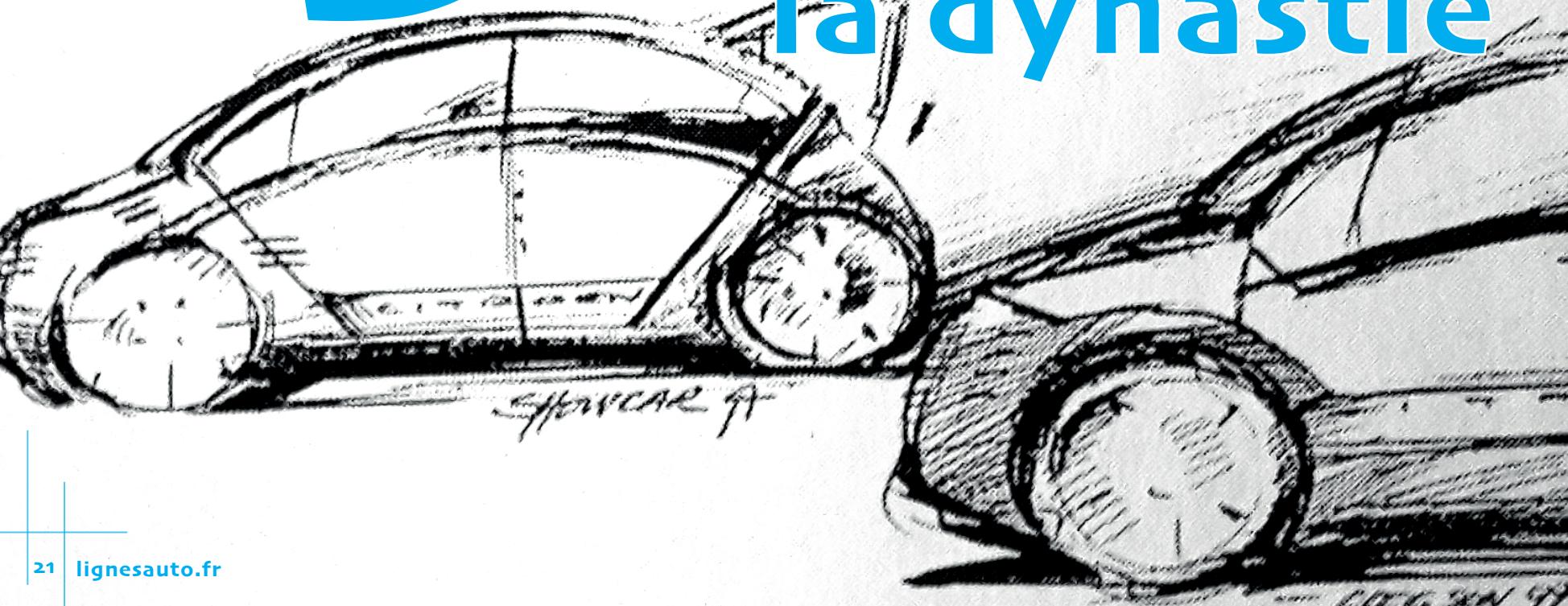
It's the one that's bubbling away in the confidential workshops of the design studio. For several months now, Arthur Blakeslee seems to have been letting his guard down, or is it simply a case of weariness? He has now been at the head of the Citroën styling centre for ten years... Oleg Son, Marc Pinson, Mark Lloyd, Gilles Vidal and others all admit to having a freer hand to express their desires and dreams. The year 2000 is approaching, and it's exciting designers' creativity. As Marc Pinson said of his 1999 C6 Lignage, "Jean-Martin Folz and



Robert Peugeot opened a new era at Citroën with a strong desire to breathe new life into the company." A breath of fresh air is just what Citroën and its designers need. They are, however, listening to the product and marketing departments. A major revolution was to take place in the naming of the models in the range, led by Claude Satinet, the brand's boss. Henceforth, names like Xantia, Xsara and Saxo would be banished in favour of the letter 'C' (for Citroën) and a number to indicate the size of the model in the range. In a way, it's like going back to the company's origins. The first hatchback to

C3

À l'origine de la dynastie



aux origines du constructeur en quelque sorte. La première berline à bénéficier de cette rupture est la C5, née en 2001, destinée à prendre à la fois la relève de la BX et de la XM. À cette période, rien n'indique encore que le prochain concept-car C6 Lignage aboutira à un modèle de série, et cette C5 pensée voici plus de quatre ans, conserve donc son objectif de faire coup double... C'est pourtant bien le concept-car C3 Lumière qui annonce discrètement sur ses portes ce changement d'appellation. Cet exercice de style est l'aboutissement d'une réflexion menée en interne qui veut bousculer l'architecture des citadines. L'époque est à la montée en puissance des monospaces compacts (Renault Scénic en 1996, Fiat Multipla et Xsara Picasso en 1998) et Vincent Besson qui a pris la succession de Luc Epron au produit imagine que l'avenir de ces petites berlines passera par un concept de voiture volumique. Plus de hauteur (tiens, tiens, comme la C3 de 2024 !), plus de rondeur, plus d'habitabilité : Citroën engage ses designers sur cette voie. Oleg Son esquisse une voiture rondouillarde, lumineuse grâce à son toit ouvrant à lamelles et empruntant quelques tics de style à la 2 CV, comme sa calandre et ses trois glaces latérales. L'objectif n'est pourtant pas de singler la voiture populaire de la marque, mais bien de donner naissance à un véhicule compact, doté d'une habitabilité généreuse. De nombreux thèmes de style de ce petit concept-car seront conservés sur la version de la C3 de série de 2002 comme la ligne de ceinture de caisse, les trois glaces latérales, les optiques au dessin acéré ainsi que les feux arrière dessinés en hauteur. Présentée au salon de Paris 1998, la C3 Lumière côtoie le tout nouveau Xsara Picasso et une belle présence des constructeurs français, entre la Peugeot 206, la Renault Clio ou encore le concept-car VelSatis qui célèbre les 100 ans de Renault. Les critiques sur le concept-car Citroën sont très positives, les consommateurs attendent la C3 de série avec impatience. Il leur faudra d'abord digérer une C5 dont le style, conçu avant l'époque euphorisante de la fin des années 1990, déçoit. Mais en 2002, la C3 amorcera le renouveau...



benefit from this change was the C5, launched in 2001 to replace both the BX and the XM. At the time, there was still no indication that the forthcoming C6 Lignage concept car would lead to a production model, and this C5, conceived more than four years ago, therefore retained its objective of doing double duty... However, it was the C3 Lumière concept car that discreetly announced this change of name on its doors. This styling exercise is the culmination of an internal rethink designed to shake up the architecture of city cars. At a time when compact MPVs were gaining ground (Renault Scénic in 1996, Fiat Multipla and Xsara Picasso in 1998), Vincent Besson, who had taken over from Luc Epron as product manager, imagined that the future of these small saloon cars lay in a concept of volumetric car. More height (like the C3 of 2024!), more curvaceousness, more roominess: Citroën is taking its designers in this direction. Oleg Son sketched out a chubby car, bright thanks to its slatted sunroof and borrowing a few styling cues from the 2CV, such as its radiator grille and three side windows. However, the aim was not to ape the brand's popular car, but to create a compact vehicle with generous interior space. Many of the styling themes of this small concept car were retained for the production version of the C3 in 2002, such as the waistline, the three side windows, the sharp headlamps and the high rear lights. Presented at the 1998 Paris Motor Show, the C3 Lumière rubbed shoulders with the all-new Xsara Picasso and a strong presence from French manufacturers, including the Peugeot 206, the Renault Clio and the VelSatis concept car celebrating Renault's 100th anniversary. Reviews of the Citroën concept car have been very positive, and consumers are eagerly awaiting the production C3. First they had to digest a C5 whose styling, conceived before the euphoric era of the late 1990s, was disappointing. But in 2002, the C3 will kick-start the revival...





DOSSIER CITROËN ë-C3

CITROËN FILE



LE PETIT PLUS DE LIGNES/auto

**C'est officiel : la future Citroën C3 Aircross,
qui épaulera la C3 de la 4e génération dévoilée
aujourd'hui, disposera d'une version à sept places !**

**It's official: the future Citroën C3 Aircross,
which will follow on from the 4th generation C3
unveiled today, will have a seven-seater version!**

