



Passionnément
CITROËN

**Être Citroëniste...
avec la nouvelle Citroën C3**



Toutes les infos sur la nouvelle génération, galerie photos, essais

Être Citroëniste

Depuis plus de 100 ans, Citroën est une marque différente.

Différente parce qu'elle privilégie le confort,

Différente car elle ne fait jamais rien comme les autres,

Différente parce qu'elle est la seule marque généraliste à compter autant de modèles devenus mythiques,

Différente parce l'audace et l'innovation sont au cœur de ses valeurs,

Ce nouveau format vous propose de découvrir en détails la quatrième génération de Citroën C3 avec un magazine qui vous permettra de tout savoir sur cette berline polyvalente unique sur le marché et qui bouscule les codes établis avec la volonté de rendre l'automobile électrique accessible à tous, rendant ainsi hommage à la promesse initiale formée par André Citroën, le fondateur de la marque.





Passionnément
CITROËN



**Être Citroëniste avec la nouvelle Citroën C3 :
La citadine réinventée**



Présente sur le marché depuis 2002, la Citroën C3 est un succès pour la marque avec plus de 5,6 millions d'unités vendues en trois générations. En 2024, Citroën lance la quatrième génération, une C3 qui rompt radicalement avec sa devancière tout en gardant une certaine filiation.

Le design extérieur

Avec la nouvelle C3, Citroën prend le pari de la rupture après une génération aux lignes douces. Cette quatrième génération prend des allures de SUV avec une garde au sol élevée, gage de visibilité, de sécurité et d'habitabilité, pour offrir une posture unique sur le segment des berlines polyvalentes.

La nouvelle Citroën C3 inaugure également le nouveau style de la marque issu du concept oli que l'on reconnaît à la nouvelle signature visuelle composée de deux barres leds horizontales et d'une barre verticale mais, surtout, au nouveau logo de la marque qui trône fièrement au centre de la calandre.

Nouveau style mais possibilités de personnalisation toujours aussi fortes avec la présence des Color Clips, petites pièces de carrosserie qui sont personnalisables et qu'il est possible de changer en accessoire, pour une voiture qui se renouvelle toute seule.

Le design de la nouvelle C3 met aussi l'accent sur les chevrons Citroën que l'on retrouve sur la calandre et les passages de roues montrant ainsi le soin apporté aux détails de cette nouvelle génération qui, malgré des tarifs accessibles, n'oublie pas présenter un design très travaillé qui reste valorisant pour les clients.

Avec son attitude SUV, la nouvelle Citroën C3 offre une proposition absolument unique sur le marché et poursuit le chemin tracé par la précédente génération qui, forte de plus 1,5 million d'unités vendues, a connu un succès continu.



Color Clips

Après une génération où la personnalisation avait été forte, Citroën poursuit sur ce chemin sur la C3 en proposant les Color Clips, de petits éléments plastiques qui se clipsent sur le pare-choc avant et la custode arrière qui se changent et permettent d'apporter une touche de fraîcheur à la voiture facilement et régulièrement.



Signature visuelle

La Citroën C3 inaugure le nouveau style de la marque et notamment sa nouvelle signature visuelle qui met fin aux projecteurs à double étage. Composée de trois lames leds, deux horizontales et une verticale, cette nouvelle signature visuelle se retrouve à l'arrière et se montre unique sur le marché.



Des chevrons partout !

Les chevrons sont très importants chez Citroën et forment son logo depuis toujours. Aussi, sur la C3, la marque s'amuse beaucoup avec et le place partout notamment sur les pièces noires de la carrosserie, sur la grille d'aération, sur le pare-chocs arrière jusque sur la planche de bord.

Avec cette nouvelle génération de C3, Citroën marque une franche rupture avec la génération précédente même si on reste dans la continuité notamment par les aspects SUV ici encore renforcés.

Cet aspect SUV induit une hauteur plus importante au bénéfice d'une meilleure installation au volant et permet à la C3 de se démarquer nettement de ses concurrentes.

Voulu accessible et vendue à des tarifs très compétitifs, la quatrième génération de Citroën C3 n'en garde pas moins la volonté d'être valorisante et présente un design extérieur soigné et malin avec une personnalité forte et distinctive sur le marché.



Les dimensions



Dimensions (en cm):

- Longueur : 4 015
- Largeur : 1 755
- Hauteur : 1 570
- Empattement : 2 540

Largeur (en cm) :

- Épaules AV: 1 361
- Épaules AR: 1 346
- Coffre : 1 013

Espace (en cm - vs moyenne du segment)

- Coudes avant : + 2,1
- Coudes arrière : + 1,9
- Genoux arrière : + 2,0

Avec son style SUV, la nouvelle Citroën C3, en plus de se démarquer de la concurrence, profite d'un encombrement identique à l'ancienne génération pour proposer une habitabilité supérieure, un avantage supplémentaire par rapport à ses concurrentes directes.

Ainsi, en espace aux coudes, la nouvelle C3 se montre plus habitable de 2cm par rapport à la moyenne à l'avant comme à l'arrière, c'est 4 à 5 cm de plus que les Peugeot 208 ou Renault Clio. Quant à l'espace aux genoux, il est également supérieur de 2 cm en moyenne.

Cela veut dire que, pour des dimensions identiques à l'ancienne C3, Citroën a su optimiser les cotes d'habitabilité pour faire de la nouvelle génération une des meilleures de son segment.

A photograph showing the front interior of a Citroën C3. The view is from the driver's side looking towards the passenger side. The dashboard is a wide, horizontal panel with a textured grey finish. A large, rectangular infotainment screen is mounted in the center of the dashboard, displaying a colorful grid of app icons. Below the screen are two air vents and a small control panel. The steering wheel is black with a silver Citroën logo in the center. The front seats are upholstered in black leather with a quilted pattern. The door panel on the driver's side is also visible, featuring a silver handle and a red emergency release button. The background shows a colorful building with yellow and green walls.

L'intérieur

A l'intérieur, la nouvelle Citroën C3 inaugure le concept C-Zen lounge avec une vision tête haute placée au plus près du pare-brise associée à un petit volant.

Là aussi, Citroën joue sur les lignes horizontales et verticales pour un intérieur épuré et voulu hyper confortable et positif.



La nouvelle C3 inaugure le concept C-Zen Lounge chez Citroën qui se compose d'une vision tête haute avec les informations de conduite relayées sur une fine lame à la base du pare-brise et d'un volant plus compact qui favorise la lecture des informations tout en rendant la voiture plus maniable.



Avec la nouvelle C3, Citroën redessine les sièges Advanced Comfort pour qu'ils soient encore plus confortables tout en apportant un meilleur soutien latéral. Ces sièges sont de série sur les finitions You Pack Plus et Max, cette dernière permettant, en outre, de recevoir l'ambiance claire Metropolitan Grey qui apporte de la chaleur et de la lumière à l'habitacle.



Partout sur la C3, Citroën s'est amusé à cacher des Easers Eggs, des petits détails qui montrent tout le soin et l'attention portés à la nouvelle C3.

Ainsi, chacune des portes proposent des petits messages positifs sur les accoudoirs (Be Cool, Happy fun...) qui permettent de donner le sourire quand on ferme la porte comme si la C3 nous encourage, c'est toute la vision du confort Citroën.

Découvrir la galerie photo



A front-three-quarter view of a blue Citroën C3 car. The car is parked on a paved road, and the background shows lush green trees under a clear sky. The car's license plate is 'VM-080-VY'.

Un confort hors catégorie

En bonne Citroën, la nouvelle C3 veille à offrir le meilleur niveau de confort de sa catégorie. Mais, sur cette quatrième génération, la marque va encore plus loin en la dotant des suspensions Advanced Comfort qui équipent déjà les modèles supérieures de Citroën à savoir les C4, C4X, C5 Aircross et C5 X sur lesquels ils font merveille.

Présentes de série sur l'ensemble de la gamme, les suspensions Advanced Comfort remplacent les butées en caoutchouc des amortisseurs par des butées hydrauliques qui permettent une meilleure progressivité et un réglage des suspensions plus souples.

Sur cette quatrième génération, la marque a veillé à proposer un compromis confort-tenue de route qui parviennent à limiter le roulis et rendre la voiture un peu plus dynamique contrairement à la précédente génération qui, si elle n'avait pas les suspensions Advanced Comfort, était la plus confortable de son segment mais manquait quelque peu de dynamisme.



Pour cette nouvelle génération de C3, Citroën revisite également les sièges Advanced Comfort, proposée de série, à partir de la finition You Pack Plus. Déjà proposés sur les versions haut de gamme de la précédente génération, ces sièges Advanced Comfort ont été renouvelés en veillant à offrir un meilleur maintien latéral, critique qui était présente sur l'ancienne C3.

Ces sièges présentent, pour l'occasion, un dessin inédit reprenant le dessin en carrés de l'assise et du dossier, en hommage à ce que la marque proposait sur la CX, tandis que le dossier présentent un C plus clair et améliorent le maintien latéral.

L'ensemble suspensions et sièges Advanced Comfort permet à la berline polyvalente de la marque de proposer le meilleur confort de sa catégorie, un confort que certains proposent sur les segments supérieurs.

Les moteurs

La nouvelle C3 accélère l'électrification de la gamme Citroën avec, pour la première fois, un moteur 100% électrique et une offre hybride non rechargeable qui accompagne un moteur essence 1,2 Turbo.

La C3 abandonne son offre diesel, de plus en plus rare sur ce segment, mais offre à tous les clients une motorisation qui lui convient le mieux selon ses besoins. Avec ses tarifs bas, la nouvelle C3 concrétise la promesse de Citroën de rendre l'automobile accessible à tous sans compromis ou sacrifice.



Citroën C3 : la berline polyvalente électrique accessible

Avec cette quatrième génération de C3, Citroën innove avec le lancement d'une offre 100% électrique sur le segment des berlines polyvalentes accessibles sans sacrifice ou contrainte. Grâce à son moteur de 113 chevaux, la nouvelle ë-C3 affiche des performances satisfaisantes au quotidien et une autonomie supérieure à 320 km qui permet de répondre aux besoins hebdomadaires des familles.

Sa batterie LFP permet des recharges rapides avec 26 minutes pour une recharge de 20 à 80% mais, surtout, elle peut être rechargée à 100% sans souci contrairement aux batteries NMC qui équipent notamment la Renault R5 qui ne doit pas être chargée à plus de 80%. Cette différence de 20% est essentielle car elle assure à la nouvelle Citroën ë-C3 une autonomie réellement utilisable au quotidien nettement supérieure que sa concurrente française.

Affichée à 23 300€ en finition You hors incitations fiscales, la Citroën C3 électrique se montre particulièrement accessible mais, surtout, elle ne demande aucun sacrifice car elle se montre habitable, confortable, bien équipée et disposant d'une autonomie réelle suffisante pour les besoins quotidiens. Compacte, habitable, confortable et accessible, la nouvelle Citroën ë-C3 se montre parfaite en deuxième voiture du foyer et constitue une offre unique sur le marché.

1.2 Turbo 100 chevaux

Moteur d'entrée de gamme, le moteur 3 cylindres 1.2 turbo offre une puissance de 100 chevaux et est automatiquement associée à une boîte manuelle à 6 rapports.

Entraîné par une chaîne de distribution en remplacement de la courroie, il offre une puissance supérieure à l'ancienne génération de C3 (83 ch seulement) mais se montre nettement plus accessible avec un prix de ventes situé sous les 15 000€ pour la finition You en France.

1.2 hybride 100 chevaux

Aux côtés de la version 100% électrique, Citroën propose également sur la nouvelle génération de C3 une motorisation hybride non rechargeable de 100 chevaux et qui permettra aux clients d'amorcer leur transition énergétique en douceur avec une motorisation hybride qui mêle le meilleur de l'électrique avec sa douceur de conduite et la récupération d'énergie et le meilleur du thermique avec une longue autonomie.

Basée sur le moteur 1.2, la nouvelle motorisation hybride est associée une boîte automatique à 6 rapports et double embrayage, laquelle recèle un petit moteur électrique qui offre une puissance de 28 chevaux en pic et qui permet d'effectuer de petits roulages en mode 100% électrique en ville jusqu'à 50% des trajets. Grâce à une petite batterie et à une récupération d'énergie puissante, la C3 hybride offre le confort de la conduite électrique et peut quasiment être conduite à une pédale et un gain de consommation et d'émissions importants, jusqu'à 25% d'économies. La C3 hybride sera commercialisée en fin d'année 2024.

Les finitions

You

- Enjoliveur 16" PYRITE
- Poignées extérieures Noir Brillant
- Projecteurs à LED
- 1 Prise USB-C à l'avant
- Ambiance Tissu Noir / Tissu Gris Chiné
- Citroën Head up Display
- Smartphone Station
- Aide au stationnement arrière
- Allumage automatique des feux
- Climatisation
- Condamnation centralisée avec PLIP
- Frein de stationnement électrique
- Lève-vitres avant électriques
- Pack Safety
- Rétroviseurs extérieurs électriques
- Suspension Citroën Advanced Comfort
- Volant réglable hauteur et profondeur

You Pack Plus

- Sièges Advanced Comfort
- Banquette arrière 2/3 - 1/3
- Barres de toit Noir Brillant
- Citroën Head up Display - TFT
- Color Clips
- Console centrale haute (sur ë-C3)
- Décors Noir Brillant
- Ecran central 10,25" tactile avec Apple CarPlay et Android Auto sans fil
- Système audio 6 haut-parleurs (DAB)
- Enjoliveur 17" AZURITE
- Essuie-vitre avant automatique
- Rétroviseurs électriques dégivrants
- Sabots avant et arrière
- Siège conducteur réglable en hauteur
- Toit bi-ton
- Volant Gainé

Max

- Color Clips
- Jantes alliage 17" ATACAMITE diamantées
- Projecteurs à LED + feux arrière 3D à LED
- Toit bi-ton
- Ambiance Metropolitan Grey avec Sièges Advanced Comfort
- Citroën Head up Display
- Navigation 3D sur écran central 10,25" tactile
- Recharge sans fil pour smartphone
- Caméra de recul
- Banquette arrière fractionnable 2/3 - 1/3
- Climatisation automatique
- Essuie-vitre avant automatique
- Lève-vitres avant et arrière électriques

Les tarifs

YOU

YOU Pack Plus

MAX

Électrique 113 chevaux
prix hors bonus en France

23 300€

25 500€

27 800€

Puretech 100

14 990€

17 500€

19 200€

Les teintes de carrosserie

Noir Perla Nera



Option : 600€

Blanc banquise



Option : 200€

Rouge Elixir



Option : 800€

Bleu Monte Carlo



Couleur de série

Gris Mercury



Option : 600€

Bright Blue



Option : 600€

Les teintes de toit

La personnalisation a été une des clés du succès de la troisième génération de C3, elle ne pouvait être absente sur la nouvelle.

Pour cela, Citroën propose deux teintes de toits différentes (Noir Perla Nera et Blanc banquise) qui sont de série sur la finition Max, en option sur la version You Pack Plus et indisponible sur la finition d'entrée de gamme You.



Les Color Clips

Citroën innove sur la nouvelle C3 avec une offre de personnalisation différente visant à permettre un changement régulier et facile tout en restant accessible.

La solution ? Les Color Clips, de petits éléments qui viennent se greffer sur les custodes et le bouclier avant qui peuvent être remplacés facilement. Trois couleurs sont disponibles (Infrarouge, Jaune ou Blanc). Disponible en accessoires ou sur la boutique lifestyle, ils sont vendus à partir de 34,50€. Plusieurs jeux sont disponibles pour une personnalisation poussée, amusante et accessible.



La Citroën C3 face à la concurrence



Face à la Dacia Sandero

La Citroën C3 incarne le nouveau positionnement de Citroën qui vise à proposer des voitures populaires et accessibles. Cela en fait une concurrente directe de la Dacia Sandero qui rencontre un vrai succès en étant la voiture la plus vendue aux particuliers en France et en Europe.

Première confrontation donc entre ces deux voitures qui vise à proposer le maximum pour un prix minimum.



Face à la Dacia Sandero

La Dacia Sandero qui, dans cette déclinaison Stepway adopte une allure SUV, est donc la principale concurrente de la quatrième génération de Citroën C3.

La berline roumaine est vendue à partir de 15 200€, en finition de basse Essential avec le moteur essence TCe 90 chevaux. Plutôt bien équipée, la Sandero Stepway Essential dispose d'une station d'accueil pour smartphone, de la climatisation manuelle, de l'aide au parking arrière ou encore des feux et essuie-glaces automatiques mais la Citroën C3 offre, en plus, les rétroviseurs électriques et, surtout, les suspensions Advanced Comfort.

De son côté, la Citroën C3 est facturée à 14 990€ avec un moteur Puretech (à chaîne) de 100 chevaux et se montre donc légèrement plus puissante.

Sur les versions plus haut de gamme, la C3 se montre attractive et mieux dotée avec un écran multimédia de 10 pouces contre 8 pour la Sandero mais, surtout, un système multimédia à des années lumière de celui, rustique, de la roumaine.

Légèrement plus grande, la Sandero se montre un peu plus spacieuse que la nouvelle C3 notamment avec un volume de coffre plus important (328 litres contre 310 pour la C3) et un espace aux épaules arrière supérieur de 3 cm tandis que l'espace aux épaules à l'avant est identique.

A l'intérieur, la C3 oppose à la Sandero son concept C-Zen Lounge combinant un petit volant à une vision tête haute quand la roumaine se contente d'un compteur à aiguille. Mais, surtout, le principal atout de la Citroën C3 face à la Sandero Stepway est le confort global nettement supérieur que la française propose mais également grâce à sa grande douceur de conduite ou encore à ses bruits d'air et de roulement mieux maîtrisés.

Face à ses autres concurrentes thermiques



Bien entendu, la Citroën C3 ne vise pas que la Dacia Sandero et elle rentre dans un segment B extrêmement concurrentiel. Mais les tarifs proposés par Citroën sur cette nouvelle C3 sont bien plus attractifs que ses concurrentes les plus directes que sont les Renault Clio et Peugeot 208.

Ainsi, la Renault Clio, dans sa version la moins chère, est facturée à 20 000€ soit plus de 5 000€ que la nouvelle C3 et si la berline au losange se montre un peu plus équipée (écran tactile 7 pouces, lève vitres arrière électriques, feux avant et arrière full led) et un peu plus habitable, notamment en volume de coffre, la C3 est indéniablement plus compétitive.

De même, la Peugeot 208, dans sa version de base Active avec le moteur Puretech 100, démarre à 20 020€ soit, là aussi, plus de 5 000€ plus chère que la nouvelle C3 dotée du même moteur. Du côté des équipements, la 208 propose, sur cette version d'entrée de gamme, des vitres arrière électriques et un écran multimédia de 10 pouces mais elle n'offre pas les rétros électriques ou la suspension Advanced Comfort de la C3.

En conclusion, en sachant que le haut de gamme de la Citroën C3 (Max) est moins cher que l'entrée de gamme des Clio et 208, il n'y a pas vraiment de match quand, en plus, la berline aux chevrons est assurément la plus confortable.

Face à la Renault R5



Lors de sa présentation, Citroën a frappé un grand coup avec la C3 électrique facturée dès 23 300€ hors aides gouvernementales mais disposant d'un bon niveau d'équipement, d'une recharge rapide et de la suspension Advanced Comfort.

Première confrontation avec sa rivale française la plus directe, la nouvelle Renault R5 qui mise sur son design pour séduire.

Face à la Renault R5

Assurément, la nouvelle Renault R5 est LA concurrente française la plus importante pour la Citroën ë-C3 mais les deux véhicules présentent des disparités fortes qui font qu'elles ne sont pas aussi concurrentes que cela.

Là où la C3 s'inscrit dans le monde moderne sans référence au passé, la nouvelle R5 s'inspire, elle, des générations précédentes pour proposer une voiture électrique au look sexy et rétro sans commune mesure avec la Citroën C3 qui adopte une posture davantage SUV. Cette posture permet à la petite Citroën de proposer une habitabilité supérieure profitant d'une longueur supérieure de 10cm à la R5. Si cette dernière propose un coffre légèrement plus grand (326 litres contre 310), la C3 écrase sa concurrente pour le volume habitable arrière puisqu'elle est supérieure à la R5 dans tous les domaines (espace aux coudes, aux épaules, aux genoux notamment).

De plus, là où la C3 électrique cherche à être abordable avec un premier prix fixé à 23 300€, hors bonus, la nouvelle R5 attendra septembre 2025 pour proposer une version aux alentours des 25 000€ hors bonus. Pour le moment, il faut se concentrer sur les versions les plus haut de gamme avec un moteur de 150 chevaux et une batterie de 52kWh pour une autonomie de 400 km mais cette version se montre nettement plus chère que la C3 puisqu'elle est facturée à partir de 33 000€ soit 10 000€ de plus que la C3 électrique.

De plus, si la nouvelle R5 propose une autonomie de 400 km, il faut relativiser car elle utilise une batterie NMC. Hors, ces dernières ne pouvant être rechargées à plus de 80% contrairement aux batteries LFP de la nouvelle C3 électrique, l'autonomie réelle de la nouvelle Renault R5 est de 320 km équivalente à celle de la berline aux chevrons.

Hyundai Ipster (sortie en 2025)

Nouvel arrivant sur le marché des berlines électriques du segment B, Hyundai a présenté son Inster en juin 2024. Le petit SUV électrique va donc affronter la nouvelle C3 de Citroën avec un prix de départ annoncé autour des 22 000€ sans précision s'il s'agit d'un prix avec ou sans aides déduites.

Le Hyundai Inster offre un moteur électrique de 97 chevaux pour sa version de base ainsi qu'une batterie de 42 kWh pour une autonomie d'environ 300 km. Le principal défaut du petit SUV de Hyundai concerne ses dimensions puisqu'il ne mesure que 3.82m de long rendant près de 20 cm à la nouvelle C3 mais, surtout, il dispose d'une largeur de 1m61 seulement quand la C3 atteint 1m76 ce qui, inévitablement, aura des conséquences sur l'habitabilité intérieure et notamment l'espace aux coudes et aux épaules.

Dacia Spring (à partir de 18 900€)

La Dacia Spring aurait pu être incluse dans cette comparaison mais elle ne rentre pas vraiment dans le même segment que la nouvelle C3. En effet, avec des dimensions réduites (3m70 de long pour 1m58 de large), la Spring est nettement plus petite que la berline électrique Citroën qui, en conséquence, se montre largement plus habitable à l'intérieur.

Surtout, la Spring dispose d'un moteur de 65 chevaux seulement et d'une autonomie de 225 km soit 100 km de moins que la nouvelle C3 électrique. Fabriquée en Chine, la Dacia Spring ne bénéficie pas des aides gouvernementales ce qui se ressent sur son tarif puisqu'elle est facturée à partir de 18 900€ soit à peine 400€ de moins qu'une ë-C3 You bonus déduit qui propose des prestations largement supérieures.

Le Mas Lachamp

Gîtes et chalets à 6km des Vans

Le Mas Lachamp est le lieu idéal pour se ressourcer et profiter des beautés de l'Ardèche. Vous pourrez vous baigner dans la piscine, promener dans les forêts, plonger dans les rivières, faire du vélo, de la randonnée, de l'escalade.

Nous vous proposons une large gamme de logements pour tous les budgets et tous les besoins, tous entièrement équipés, climatisés au coeur des Cévennes d'Ardèche.

[Vers le site](#)



Essai e-C3 : simplement géniale

La proposition que Citroën fait avec la nouvelle C3 l'année dernière est unique notamment par le fait que cette dernière, malgré son prix compétitif, ne laisse rien voir de ce tarif accessible et, au contraire, fourmille de détails soignés. Que vaut au volant cette toute première C3 électrique de l'histoire ?

La nouvelle C3 incarne la nouvelle philosophie de Citroën, à savoir une marque populaire et accessible. Elle donne également, pour la première fois, le confort à 360° prôné par la marque depuis quelques années et qui, ici, se traduit également dans le design intérieur, particulièrement travaillé et soigné, première œuvre de l'équipe menée par Pierre Leclercq.

Prendre le volant c'est déjà apprécier son design, très compact, et qui permet une agréable préhension tout en remarquant la belle qualité de finition de ce volant, en totale contradiction avec les rumeurs de low-cost qui ont couru pendant tant de temps. Prendre le volant c'est aussi voir l'apport particulièrement agréable du Citroën Head-up Display, judicieusement placé et qui permet une lisibilité et une visibilité des informations toujours excellentes.



Prendre le volant c'est, enfin, mesurer combien cette planche de bord rectiligne, fruit du concept C-Zen Lounge, dégage totalement la vue et se fait quasiment oublier, laissant place au grand écran tactile de 10.25 pouces qui trône en son centre. Cet écran, disons le tout de suite, est tout simplement le meilleur que j'ai eu à l'essai sur toutes les Citroën que j'ai pu avoir. En effet, il se montre fluide, très réactif tout en étant extrêmement simple à l'utilisation, en ne proposant pas beaucoup de menus et de sous-menus. La connexion, sans fils, à Android Auto et Apple CarPlay se fait facilement et, chose que j'ai particulièrement appréciée, s'active dès le démarrage de la voiture, on retrouve ainsi Android Auto dans mon cas, dès que j'ai tourné le contact, ce n'était jamais le cas auparavant où il fallait cliquer sur l'écran pour l'avoir. C'est donc simple, rapide et efficace et cela pourrait résumer toute la C3 finalement.





Essai Citroën C3 2024 électrique : simplement géniale



À regarder...

Partager

Passionnement
CITROËN



Regarder sur YouTube

Citroën C3 électrique : simplement géniale



Forte d'un moteur électrique de 113 chevaux, je n'avais pas beaucoup de doutes sur les performances puisque la force de l'électrique est de proposer un couple maximum et constant. Et je n'ai pas été déçu puisque cette ë-C3 délivre des performances tout à fait honnêtes et appréciables, sans être un foudre de guerre mais ce n'est pas son objectif. Les 113 chevaux se montrent dynamiques et permettent une circulation aisée sur tous types de route même sur autoroute à 130. Il ne m'a pas été possible de connaître la consommation, la voiture d'essai souffrant encore de quelques perturbations, cependant la C3 s'est montrée assez gourmande sur autoroute tout en permettant des temps et des vitesses de recharge que je n'avais jamais atteint auparavant avec une voiture à l'essai. Ainsi, quand Citroën promet 26 minutes pour passer de 20 à 80% de la batterie, j'ai fait 30 minutes pour passer de 34 à 80% soit peu ou prou ce que la marque promet avec une puissance en pic de 83 kWh quand la voiture accepte 100, c'est une excellente chose qui montre que la C3 est tout à fait à même de faire quelques escapades sur autoroute même si, bien entendu, ce n'est pas sa fonction première.

En ville, c'est tout autre puisque la C3 se montre très étonnante avec une consommation qui semble extrêmement basse puisque, là aussi, c'est la seule voiture que j'ai pu avoir à l'essai, où l'autonomie augmente en fonction de la conduite. Il m'est ainsi arrivé de faire plus d'une trentaine de kilomètres en ville et route départementales et passer de 104 kilomètres d'autonomie au départ à 110 à l'arrivée, signe que la consommation est vraiment basse dans ces conditions ce qui est un vrai avantage sur cette C3 qui se destine, assurément, à une conduite davantage urbaine et périurbaine que strictement autoroutière.



A son bord, c'est naturellement le confort qui se fait ressentir même si j'ai été désagréablement surpris. En effet, contrairement aux dernières productions de la marque qui se montraient très moelleuses avec beaucoup de roulis, la nouvelle C3 se montre plus ferme, surtout à l'arrière, mais présente une tenue de route beaucoup plus dynamique, moi qui aime quand c'est moelleux, j'ai été un peu déçu même si la C3 reste assurément la plus confortable de sa catégorie, les personnes que j'ai pu transporter ayant tous halluciné du confort de la voiture. Si le confort m'est apparu plus ferme, il n'a donc pas dérangé les passagers et c'est au bénéfice du compromis confort-tenue de route qui est nettement amélioré sur cette nouvelle génération et qui permet d'avoir un plaisir de conduire plus élevé que sur la précédente C3, c'est une excellente chose.

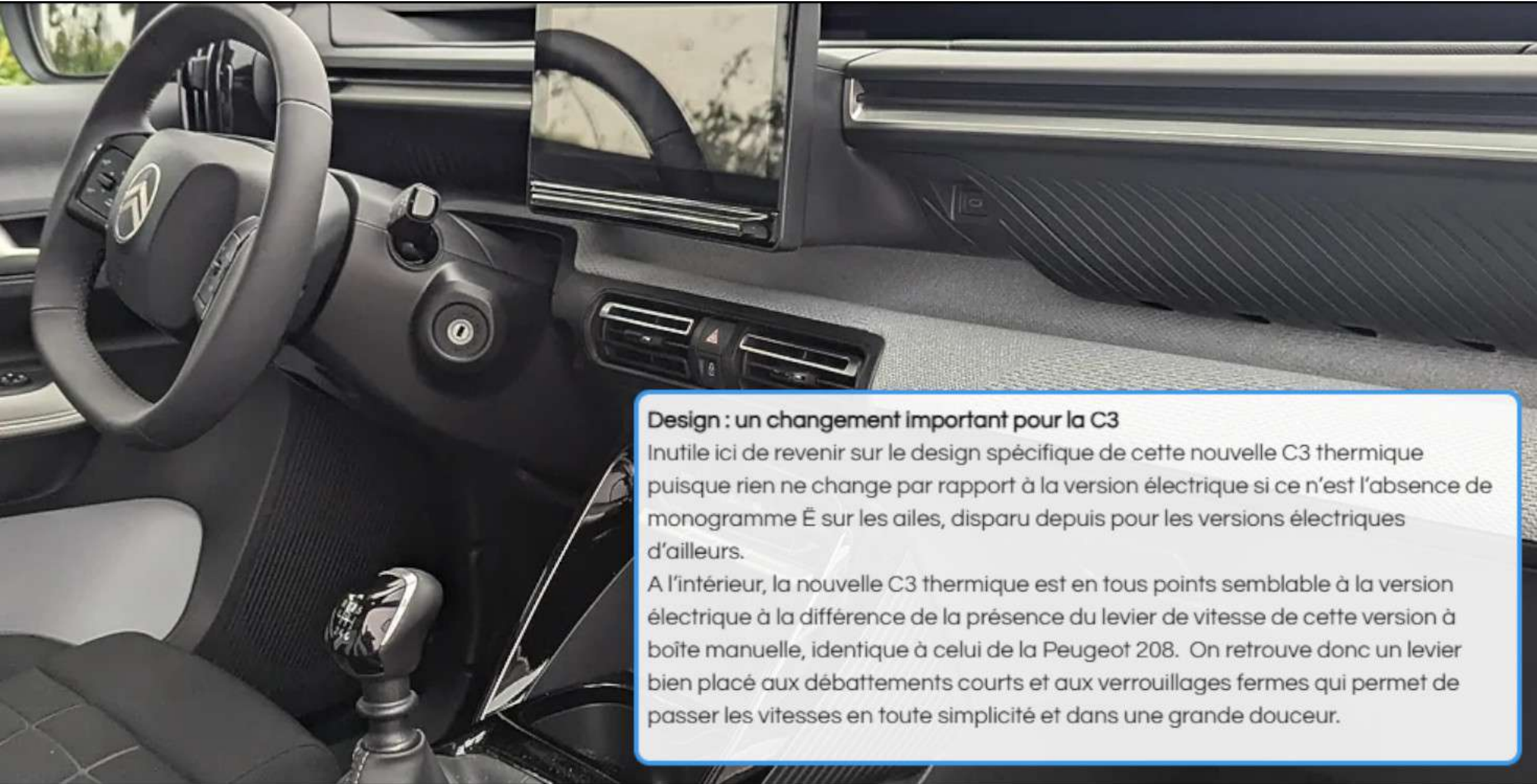
Vendre une voiture électrique sans compromis sur le confort, les équipements ou l'autonomie est une gageure que la marque relève avec brio. Nous avons vu que le tarif accessible de la voiture ne se voit pas sur le style extérieur ni intérieur, la C3 donne le change à nombre de voitures bien plus chères et ridiculise une Sandero sur le plan du style. J'avais hâte de "tâter le plastique" pour voir où Citroën avait fait des économies mais elles ne sont pas visibles car, même si les plastiques sont tous durs, ils se montrent de bonne qualité et ne sonnent jamais creux avec des ajustements parfaits sur l'ensemble de l'habitacle. Finalement un seul élément trahit un prix compétitif puisque le contact reste avec une clé et non sur un bouton start-stop, rien de bien méchant j'en conviens et cela n'enlève rien aux très bonnes qualités de la C3 mais c'est le seul élément où on voit que la marque a fait des économies, c'est un regret mais très léger.

Globalement, au terme de ces 1 000 kilomètres effectués au volant de la nouvelle ë-C3, elle s'est montrée être un vrai plaisir au quotidien et très attachante. Son intérieur est vraiment agréable à vivre où l'on s'y sent bien, avec beaucoup d'espace et de confort, l'espace aux genoux à l'arrière étant en très nette hausse par rapport à la précédente version. De même, avec 310 litres, la capacité du coffre convient parfaitement aux besoins hebdomadaires d'une famille, la haute marche entre le seuil de coffre est un regret mais vraiment rien de rédhibitoire.





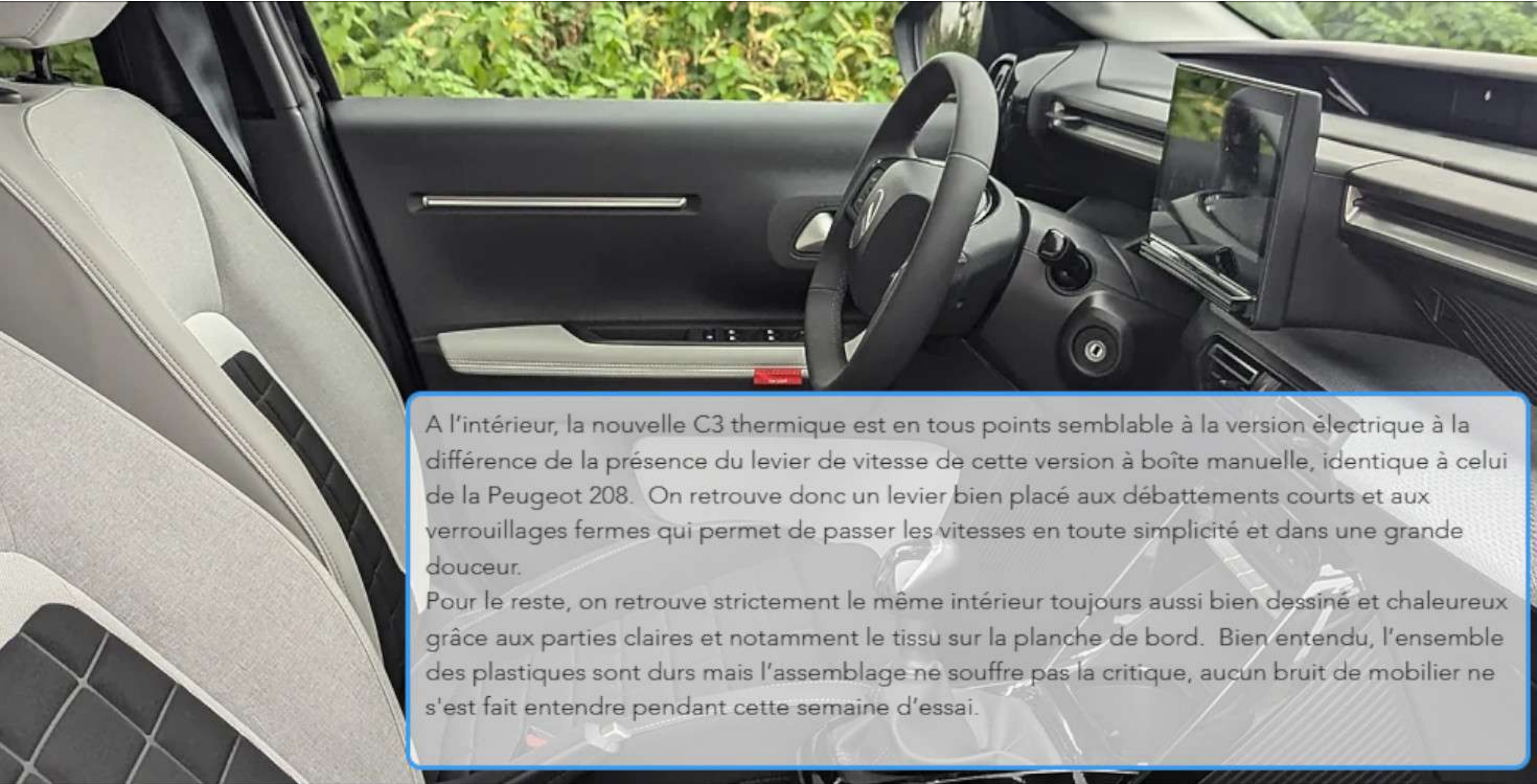
Si Citroën a beaucoup communiqué sur la variante électrique de la C3, à juste cause tant ces motorisations sont importantes pour 2025, la marque n'en oublie pas les moteurs thermiques puisque la dernière née de la marque propose également un moteur essence de 100 chevaux associé à une boîte manuelle 6 rapports. Que vaut cette version thermique dont le prix de départ est situé sous les 15 000€ ? Verdict dans cet essai.



Design : un changement important pour la C3

Inutile ici de revenir sur le design spécifique de cette nouvelle C3 thermique puisque rien ne change par rapport à la version électrique si ce n'est l'absence de monogramme E sur les ailes, disparu depuis pour les versions électriques d'ailleurs.

A l'intérieur, la nouvelle C3 thermique est en tous points semblable à la version électrique à la différence de la présence du levier de vitesse de cette version à boîte manuelle, identique à celui de la Peugeot 208. On retrouve donc un levier bien placé aux débattements courts et aux verrouillages fermes qui permet de passer les vitesses en toute simplicité et dans une grande douceur.



A l'intérieur, la nouvelle C3 thermique est en tous points semblable à la version électrique à la différence de la présence du levier de vitesse de cette version à boîte manuelle, identique à celui de la Peugeot 208. On retrouve donc un levier bien placé aux débattements courts et aux verrouillages fermes qui permet de passer les vitesses en toute simplicité et dans une grande douceur.

Pour le reste, on retrouve strictement le même intérieur toujours aussi bien dessiné et chaleureux grâce aux parties claires et notamment le tissu sur la planche de bord. Bien entendu, l'ensemble des plastiques sont durs mais l'assemblage ne souffre pas la critique, aucun bruit de mobilier ne s'est fait entendre pendant cette semaine d'essai.

Enfin, l'habitabilité de cette C3 thermique est légèrement meilleure que la version électrique grâce à l'absence de batterie qui permet aux pieds des passagers arrière de se glisser sous les sièges avant permettant un meilleur confort postural car l'habitabilité, et notamment l'espace aux genoux, est identique et très bon pour une voiture de cette catégorie, 2cm plus grand que la moyenne.

Une version thermique plaisante

Naturellement, il me tardait d'essayer cette version thermique pour voir les différences avec l'électrique et voir ce que ce moteur essence, refait avec 40% de pièces neuves et à chaîne en remplacement de la courroie, pouvait donner.

Premier constat : il se montre assez vibrant au ralenti et notamment à froid mais assez raisonnable en termes de bruit dans l'habitacle à l'accélération, c'est un bon point pour la C3 qui se montre silencieuse de ce côté là. C'est du côté des bruits aérodynamiques que cela se gâte avec des sons perceptibles dès 110 km/h sans que cela ne devienne très gênant mais assez perceptible quand-même. Les bruits de roulement sont, quant à eux, bien maîtrisés pour donner, au final, une voiture assez silencieuse en ville et sur routes nationales ou départementales, un peu plus bruyante sur l'autoroute tout en restant acceptable.





Essai Citroën C3 1.2 Turbo 100 : une réussite



À regarder ...



Partager

Passionnement
CITROËN



Regarder sur  **Essai : Citroën C3 1.2 Turbo 100 : une réussite**

Le plus pénalisant reste donc les vibrations du moteur, typique des 3 cylindres, notamment à froid mais, heureusement, cette nouvelle C3 est dotée du start and stop qui coupe le moteur à l'arrêt, épargnant ainsi les vibrations.

Du côté des performances, il n'y a rien de spécifique à dire même si ce moteur n'est pas un foudre de guerre, la C3 ne se voulant pas une sportive mais une compagne du quotidien. Et, dans ce cadre là, la partition qu'elle offre est tout à fait convenable avec de bonnes relances en ville ainsi que de bonnes reprises sur autoroute où, comparé à l'ancienne C3 dotée du moteur essence de 110 chevaux, j'ai ressenti davantage de couple dans la nouvelle, permettant de rouler à 130 sans grever la consommation, ce qui était le cas de la précédente génération. Donc une sensible amélioration avec cette nouvelle C3 comparée à l'ancienne d'autant que la consommation est raisonnable avec environ 6 litres aux 100 sur autoroute et autour des 7 litres sur cet essai en moyenne avec beaucoup de ville et de petits trajets puisque la voiture est utilisée en conditions réelles comme je le fais avec ma voiture.

Un ensemble moteur-boîte très satisfaisant donc et en amélioration par rapport à la précédente génération.

Pour le reste, on retrouve les mêmes qualités dans cette C3 thermique que la version électrique à savoir un bon compromis confort-tenue de route en faveur du dynamisme comme je l'ai indiqué sur mon essai de la C3 électrique.





Nous aurions pu penser que l'absence des batteries aurait permis des réglages plus moelleux, ça l'est un peu plus effectivement mais on ressent davantage la légèreté de la voiture qu'une plus grande douceur, l'accent a été mis sur un comportement plus dynamique avec moins de roulis que la précédente génération. Pour ma part, j'aurais souhaité un confort plus moelleux, typique de Citroën, mais cette C3 reste, sans nul doute, la plus confortable de son segment dans la droite lignée des modèles de la marque et c'est bien le principal.

Voiture urbaine par excellence, même si les sorties autoroutières sont très bien acceptées, la C3 offre une bonne maniabilité avec une direction moins douce que sur les derniers modèles de la marque, mais très facile avec un rayon de braquage que j'ai trouvé un peu moyen, il faudra revoir cela dans un prochain test. Cependant, la C3 se montre très maniable en ville et ne posera jamais de difficultés pour se garer avec une belle visibilité périphérique, la hauteur de l'assise permet de mieux voir les choses alentour ce qui facilite les manœuvres.

Excellent point pour la qualité de la caméra de recul qui donne une image extrêmement claire et précise même si les lignes de guidage sont fixes et ne s'adaptent pas lorsqu'on tourne le volant. Un peu dommage mais quand je repense à la caméra de recul sur une Sandero Stepway, il y a un monde en faveur de la nouvelle C3. Monde que l'on retrouve avec le système multimédia qui m'avait plu sur la ë-C3 et qui, ici, confirme tout le bien que je pense de lui avec une fluidité, une rapidité et une simplicité qui en font le meilleur jamais essayé dans les voitures de la marque.

Au final, la vie à bord de cette C3 thermique est plaisante avec un habitacle clair et chaleureux qui se montre bien insonorisé malgré quelques bruits d'air sur autoroute mais les bruits de roulement sont bien maîtrisés. La C3 se montre confortable, spacieuse et permet à chacun des passagers d'être à son aise.

Bon point également pour le volume de coffre qui, avec 310 litres, est légèrement supérieur à la précédente génération mais est assez cubique ce qui facilite les chargements même si la marche entre le hayon et le fond de coffre est un peu haute.

En conclusion, je garde toujours à l'esprit que cette nouvelle C3 essence 100 chevaux est, dans cette finition Max, 5 000€ moins chère que la précédente génération. Malgré ce tarif canon, elle reste moins chère de 1 100€ que la moins chère des Renault Clio alors que la C3 est en finition haute et tout équipée. Rien que cela devrait générer beaucoup d'indulgence mais le tour de force de Citroën est de parvenir à proposer un véhicule accessible sans que cela soit au détriment de ce qu'on demande à une berline polyvalente à savoir une voiture habitable, pratique, économe et confortable. La nouvelle C3 a le don de le faire avec style et beaucoup de talents, n'en déplaise à certains.

