

Citroën Revolte.

Le refus de l'ennui

Alors que le grand public découvre la C3 berline, et la DS3, premier maillon de la nouvelle gamme « Different Spirit », Citroën explose le carcan de la voiture d'apparat en imposant sa Revolte. Ce petit OVNI redistribue les cartes dans l'univers du luxe.

Par Christophe Bonnaud
Photos Patrick Sautet



Glouton, insatiable, énergique...
Fatigant aussi ! Citroën, constructeur
boulimique, n'arrête plus sa course en
avant et devient difficile à suivre !
Alors que la petite berline C3 est tout
juste révélée en première mondiale au
salon de Francfort aux côtés de la
version de série de la nouvelle DS3,

le stand se pare d'un concept car
en avance d'une époque ; voire
en total décalage : la Révolte !
Ce qui renforce son impact
émotionnel ! Il en dit long sur
l'énergie et les idées qui bouillent
dans le cerveau des hommes de
la marque.

Le tout premier dessin de Frédéric Soubirou est immanquablement inspiré de la 2CV mais la consigne était de prendre le contre-pied de l'icône de la marque. Pari réussi !



Cette Révolte, est-ce une nouvelle DS ? Elle est bien plus compacte que la DS3 avec ses 3.68 m de longueur. Elle déchire surtout les frontières de la voiture de luxe en imposant sa vision de cet univers cher à la culture française dans un format riquiqui. Elle se drape d'un design qui bombarde le client de clins d'œil à l'histoire de la marque, de la Deuche à la DS en passant par la SM. Bref, il faut du temps pour digérer tous les messages qu'elle veut passer. Et pour en parler, il faut un personnage à la hauteur, volubile, qui manie la langue française avec l'accent de Flaminio Bertoni et la gestuelle qui va avec. Une sorte de Salvador Dali du design Citroën. Sans les bacchantes. J'ai nommé Carlo Bonzanigo, monsieur concept cars chez Citroën.

«Ce concept car est une révolte sur tous les fronts ! C'est une voiture avec laquelle nous avons voulu prendre le contre-pied de tout ce qui existe aujourd'hui, que ce soit au niveau du concept, de l'utilisation des matériaux, du placement du produit... C'est en fait une sorte de refus de l'ennui et du conventionnel. La Révolte doit nous aider à positionner la marque Citroën encore plus haut ! C'est un projet provocateur qui n'est plus du tout dans l'univers du Premium mais clairement dans celui du luxe. Mais au lieu de faire du luxe en cinq mètres de longueur, nous le réalisons dans un gabarit bien plus compact avec des références aux univers de la cosmétique, de la mode ou encore de la joaillerie. La Révolte est un vrai bijou urbain !»
Casser les frontières et les habitudes n'empêchent pas les designers Citroën de se référer au passé, même très proche. «Il existe une vraie continuité avec ce que le concept car Hypnos a défriché l'an dernier, notamment au niveau des couleurs. Nous avons introduit de la couleur dans nos habitacles comme forme de luxe. Ce sont des couleurs sophistiquées. Ici, nous avons affiné le discours avec des matériaux clairement issus de l'univers du luxe avec des clins d'œil au non automobile. Dans les nuances, dans les traités et les choix de matériaux, nous faisons clairement référence à la cosmétique.»

Sont-ce ses origines ? Toujours est-il qu'à l'occasion de chaque rencontre avec Carlo Bonzanigo, l'homme évoque avec une fierté non feinte le nom de Flaminio Bertoni, le maître du style Citroën, auteur de la Traction, de la 2CV, de la DS et aussi de l'Ami6. « Nous avons voulu trouver avec la Révolte de la fluidité avec un



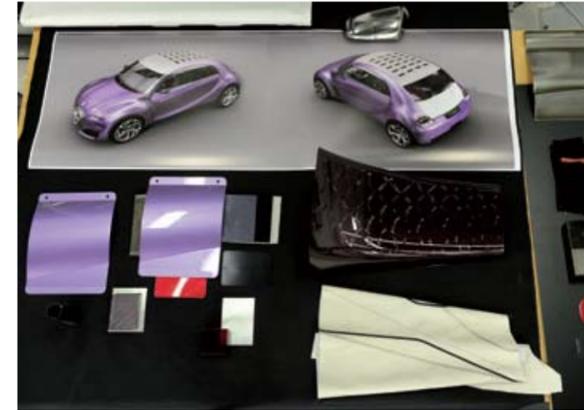


Une partie des acteurs de la Révolte.

De gauche à droite

Carlo Bonzanigo, monsieur concept-cars chez Citroën, Frédéric Soubirou, designer extérieur, Julien Famchon, designer intérieur, et Vincent Lobry, matières et couleurs design extérieur. Absents sur la photo, Christophe Poinlane et Sébastien Buffet, couleurs et matières design intérieur.

design très sculptural, très Citroën, très 'Bertonien' ! À bord, les deux assises relèvent de deux mondes totalement différents. Le siège conducteur est issu d'un morphing d'un siège éjectable, semblable à ceux que l'on trouve à bord des avions de chasse. La banquette, elle, est à l'inverse un espace très cosy, elle forme plutôt un *lounge* revêtu de velours, en total contraste avec le métal poli du siège conducteur.» L'équipe de designers qui a pris en charge le programme D09, alias Revolte, a un beau pedigree. C'est en fait une équipe qui a en partie déjà œuvré sur la GT by Citroën et sur la DS Inside. Aux commandes des crayons, pour le style extérieur, nous retrouvons Frédéric Soubirou auteur de la Citroën Sportlounge, de la DS3 et de cette étonnante Revolte. Aux pinceaux, pour la divine teinte extérieure, Vincent Lobry. Aux pastels intérieurs, Sébastien Buffet et Christophe Poinlane. Enfin, Julien Famchon s'est chargé de dessiner cet habitacle aux deux facettes, alors que c'est toujours le discret mais efficace David Grandpeyre qui coordonne la concrétisation du projet. Le nom du concept-car est un thème esthétique à part entière ! Il a concerné bien sûr Julien Famchon qui en a dessiné l'intérieur. « Comment retranscrire cette révolte dans le dessin de l'intérieur ? Il fallait bien distinguer les deux univers, entre le conducteur et les passagers. » Le dessin de la planche de bord est à ce titre très particulier. « Elle adopte une configuration très différente de ce qui existe aujourd'hui. Toute l'instrumentation est située sous la ligne de la planche. Toutes les commandes, elles, sont regroupées dans le 'cube-cristal'. Ce cube au centre de la planche possède un esprit pierre précieuse alors que la structure qui le supporte fait office d'aérateur. Le cube propose un écran tactile pour tout commander à bord. » Un cube dont il a fallu retoucher jusqu'au dernier moment les moindres détails : un jonc chromé est venu s'ajouter sur recommandation de Jean-Pierre Ploué alors que la pièce était tout juste sortie du bain de stéréo lithographie... Le luxe, c'est également une sophistication par l'épuration ! « Les panneaux de portes par exemple ne comptent qu'une seule pièce sculptée, la poignée d'ouverture en aluminium. » Vincent Lobry bien que très fier de la profondeur de la teinte extérieure ouvre la portière avec délectation. « À bord, les cristaux présents possèdent des effets de stries semblables à ceux du velours. Cet effet de moirage du velours fait évoluer la lumière sur ce matériau spécifique. On est vraiment là dans l'idée de la douceur. Sur les contre-portes, des joncs de couleur accompagnent la teinte sombre, aubergine, très laquée avec plusieurs épaisseurs de vernis. Nous ne voulions pas de noir ici mais une teinte sombre très travaillée. Ensuite, il fallait amener un peu de sensibilité avec du cuir en partie haute qui en plus révèle la luminosité. Ce cuir est également très travaillé avec un côté poudré, comme la poudre de maquillage. » Nous sommes bien en présence d'une ambiance issue de la cosmétique. C'est d'abord par ses volumes, son gabarit et son design extérieur que vous découvrirez la Revolte. Frédéric Soubirou a remporté le concours et s'est d'entrée de jeu plié à sa méthode de travail fétiche : un tout petit croquis où l'âme du concept transparait immédiatement. Fred fait partie de ceux qui font faire des économies à la société puisque son premier dessin tient sur un confetti de papier. Carnaval doit être un sacré jour de fête et de créativité pour lui... « Le concept devait être une urbaine dynamique, avec une forte connotation de luxe mais traduire le luxe sur un design extérieur est toujours assez compliqué. Nos armes pour exprimer la richesse sont plus limitées que pour les spécialistes des matières et couleurs par exemple. Nous avons pensé que la richesse de ce style luxueux devait se traduire par de la générosité dans les volumes, de la sculpture et non



pas des surfaces creuses et maigres ! » Le tout premier croquis de la Revolte a un impact formidable pour les passionnés de la marque Citroën, comme nous l'explique Fred : « le premier profil de mon projet est un clin d'œil à la TPV, le prototype de la 2CV d'avant guerre (voir double précédente), avec cette ligne ovoïdale caractéristique. Sur mes petits sketches, j'avais vraiment envie de donner une lecture qui rappelle certains prototypes de la 2CV, je le voulais car le projet devenait du coup une Citroën de caractère. Mais comme le projet s'appelle Revolte, j'ai pris à chaque fois le contre-pied de la 2CV pour être sûr qu'il n'y ait pas de mélange. » Ce profil caractéristique qui assoit tout le flanc du concept est la ligne distinctive chère à Frédéric Soubirou. « Comme je le fais toujours, j'essaie de trouver une ligne distinctive pour chaque voiture. La ligne de la Revolte est une ligne un peu plus globale que celle d'aïlaron de requin vu sur la DS3. »

Avec la Citroën Revolte, on perçoit également un premier et lourd changement dans ce qui pourrait être l'identité future de la gamme. « On voulait effectivement apporter des choses nouvelles en termes de style », souligne Frédéric Soubirou.

“
Frédéric Soubirou, designer de la Révolte.
« Le premier profil de mon projet est un clin d'œil à la TPV, le prototype de la 2CV d'avant guerre » ”







«Les optiques avant sont totalement différentes d'aujourd'hui. Elles sont en trois éléments, disposent d'une paupière toujours allumée alors que les phares traditionnels sont implantés plus bas, dans le bouclier.»

Et si l'inspiration de la Deuche est forcément moins visible au final, elle n'est pas la seule à avoir guidé le crayon de Frédéric. «Le pied de pare-brise est comme sur la DS, flottant. Ici, le montant ne touche pas le vitrage.» De plus, il plonge littéralement dans l'aile avant en la déformant comme de la lave chaude qui s'écoulerait pour sculpter la tôle. Si la 2CV empiétait un lobe du cerveau de Soubirou lors de la genèse de la Revolto, l'autre l'était un peu par la DS ! «Ah, ma préférée... C'est sans doute un peu tiré par les cheveux, mais je me suis inspiré de la calandre de la DS pour enfanter celle de la Revolto. De plus, comme le concept car est à propulsion électrique, la calandre n'est plus fonctionnelle alors le chevron est logé derrière une vitre rappelant la verrière de la SM.»

Si le profil et l'avant surtout se sont éloignés de l'idée de départ de la 2CV, l'arrière lui revendique clairement sa référence à l'icône Citroën ! «C'est vrai qu'ici, on s'en

approche davantage avec le thème de la capote qui descend jusqu'au bouclier. On le suggère simplement car le toit en cuir se replie jusqu'à la lunette seulement. La forme des feux arrière rappelle celle des feux de la dernière génération de 2CV.» Bien sûr, avec tous ses pères autour de nous pour mieux comprendre la multitude de messages véhiculés par la Revolto, il est bien plus facile d'appréhender ce prototype de salon. Mais pour ceux qui n'auront pas la chance de lire LIGNES Auto ni de s'imprégner calmement de ce concept, la Revolto risque bel et bien de brouiller les cartes. Car entre la polyvalente C3, la DS3 qui se veut élitiste et la Revolto qui joue dans la catégorie du luxe mais dans un gabarit riquiqui, on ne sait plus trop où donner de l'œil... D'autant que la Revolto, en parsemant quelques thèmes de la nouvelle collection DS –trame intérieure, sigle extérieur...- se prend pour une DS2 qui ne souhaiterait pas dire son nom ! Et encore n'évoque-t-on pas le projet Cactus. Devant cette profusion de produits et concepts gravitant tous –côté gabarit- dans la même catégorie, Citroën pourrait avoir envie de calmer le jeu. Mais pourquoi le ferait-il dans cette période où l'attentisme s'avérerait mortel ?

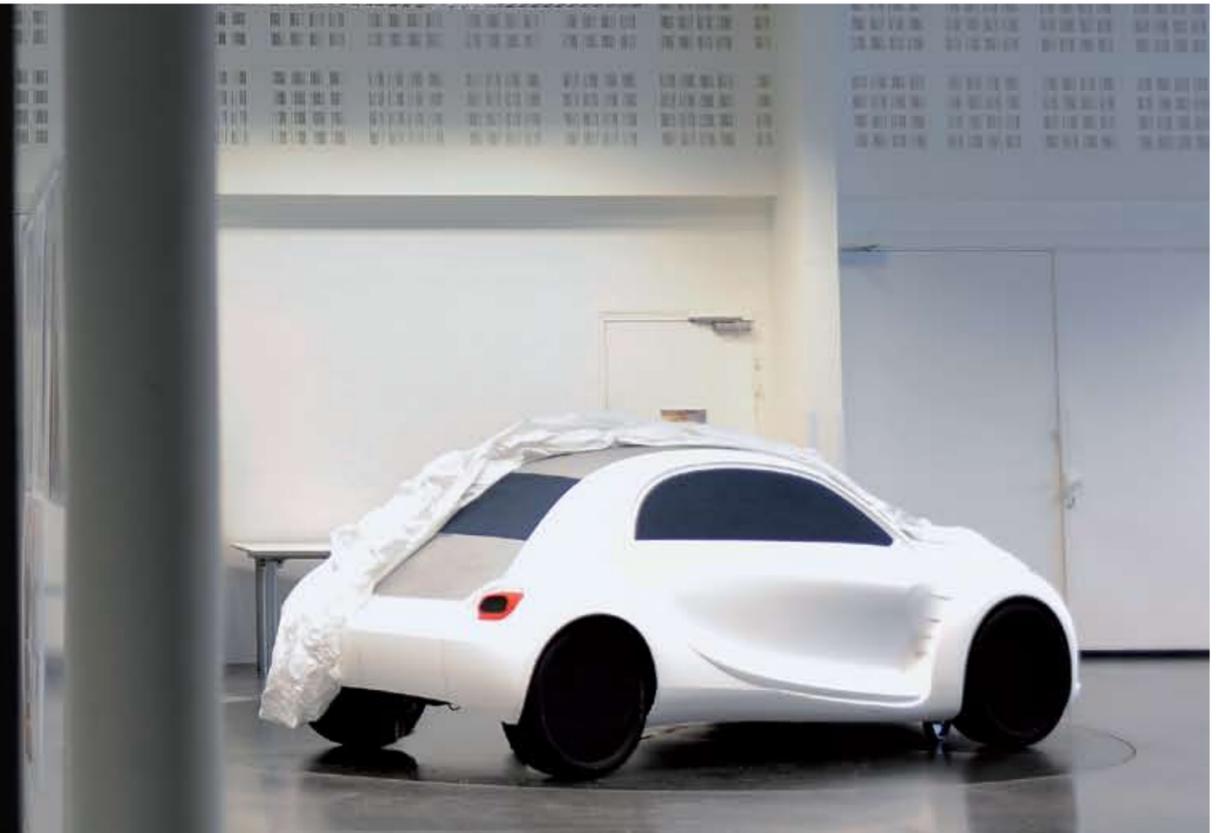
Page de gauche : Julien Famchon, designer intérieur du projet a imaginé les deux ambiances à bord de la Revolto. Deux univers parfaitement concrétisés sur le concept.



Citroën Revolte

Rejecting boredom

Just as the general public is discovering the C3 saloon and the DS3, the first car in the new luxury "Different Spirit" range, Citroën is breaking free of the restraints imposed by showy, upmarket cars, as it reveals its Revolte, a diminutive UFO about to create a new order in the world of luxury.



Gluttonous, insatiable, energetic... tiring as well! Citroën is a prolific automaker on an unstoppable flight forward and is becoming difficult to follow! Just as the small C3 saloon makes its world debut at the Frankfurt Motor Show alongside the production version of the upcoming DS3, the Citroën stand is exhibiting a concept

car which is a step ahead of its time or you might say completely out of step with the times: the Revolte. And that's what reinforces its emotional impact! It speaks volumes about the energy and ideas which are bubbling in the minds of the brand's designers but is a little disconcerting for the casual observer.



Is the Revolte a new DS? It's more compact than the DS3. It breaks down the borders of the luxury car segment by imposing its view of the world of luxury so dear to French culture, in a tiny format. It features a design which bombards customers with references to the brand's past, from the Deuche (2CV) to the DS, not forgetting the SM. You need time to take in all the messages it's sending. And to speak about it, you need someone equal to the task. Someone articulate, who speaks French with the accent of Flaminio Bertoni and has the body language to go with it. A sort of Salvador Dalí of Citroën design but without the moustache. I'm referring to Carlo Bonzanigo, Citroën's Mr Concept Car.

"This concept car is an all-round revolt! It's a car we wanted to be in opposition to everything that exists today, in terms of concept, use of materials and product placement... It rejects everything that is boring and conventional. The Revolte should help us position the Citroën brand even higher! It's a provocative project which is not at all in the Premium segment but clearly positioned in the luxury class. But instead of creating luxury in a five-metre long car, we are doing it in a much more compact format with references to the worlds of cosmetics, fashion and even jewelry. The Revolte is a genuine urban jewel!"

Breaking down borders and breaking habits doesn't stop Citroën's designers from making references to the past, even the very near past. "There is a real continuity with what the Hypnos concept car pioneered last year, particularly in terms of colours. We have introduced colour into our interiors as a form of luxury. They are sophisticated colours. Here, we have refined our approach with materials which clearly stem from the world of luxury, with references from outside the automotive sector. In the shades, the treatment and the choice of materials, we are clearly alluding to cosmetics."

Is it his origins? The fact remains that every time we meet with Carlo Bonzanigo, he mentions with unfeigned pride the name of Flaminio Bertoni, Citroën's master of design, creator of the Traction Avant, the 2CV, the DS and also the Ami6. "With the Revolte, we wanted to have fluid lines with a very

sculptural design, very Citroën, very 'Bertonian'! On board, the two seats are from two completely different worlds. The driver's seat was morphed from an ejection seat like those you find on board fighter planes. Conversely, the bench seat is a cosy space, more like a lounge with velour upholstery, in complete contrast with the polished metal of the driver's seat." The team of designers in charge of the D09 programme, aka Revolte, has an excellent pedigree. It's a team which had already contributed to work on the GTbyCitroën and the DSinside. Welding the pencils, for the exterior design, is Frédéric Soubirou who penned the Citroën Sportlounge, the DS3 and this astonishing Revolte. The paint brushes, for the superb exterior colour, are in the capable hands of Vincent Lobry. We have Sébastien Buffet and Christophe Poinlane for the interior pastels and finally Julien Famchon in charge of drawing the cabin with its dual configuration. And coordinating project implementation is the ever discreet yet efficient David Grandpeyre.

The name of the concept car is an aesthetic theme in its own right! It was obviously a concern for Julien Famchon who designed the interior. "How to transpose this revolt into the interior design? There had to be a distinction between the two worlds, between the driver and the passengers." The design of the dashboard is quite specific in this respect. "It adopts a different configuration from what exists today. All the instruments are located under the line of the dashboard. The controls are grouped together in the "crystal cube". This cube situated in the centre of the dashboard has a gem-like quality, while the supporting structure acts as an air vent. The cube features a tactile screen to control everything on board." A cube which underwent detailed adjustments right up to the last minute: a chrome bead was added on the recommendation of Jean-Pierre Ploué when the part had just been taken from the stereolithographic bath... Luxury is also sophistication via a refining process! "The door panels for example have only one sculpted part, the aluminium handle."

Although he is so very proud of the deep tone of the bodywork, Vincent Lobry opens the door with relish. "The crystals on board create a sort of streaked effect, similar to that of velour. The shimmering moiré effect of velour makes the light vary on this particular material. It really creates an idea of softness. On the inner door panels, coloured beads complement the dark Aubergine colour, featuring a thick enamel coating with several layers of clearcoat. We didn't want black here but a very dark and elaborate colour. We then introduced a delicate touch with leather trim on the upper part, which also enhances the luminosity. The leather is finely worked with a dusted look, like make-up powder." We really are in an atmosphere influenced by cosmetics.

Let's first explore the Citroën Revolte with a look at its volumes, its overall size and its exterior design. Frédéric Soubirou won the design contest and immediately applied his favourite way of working: a very small sketch that immediately portrays the spirit of the concept. Fred is one of those people who save the company money, as his very first sketch fitted on tiny scraps of paper like confetti. Carnival time must be a real creativity party for him... "The concept was planned as a dynamic urban vehicle with strong connotations of luxury, but conveying luxury in exterior design is always complicated. The possibilities open to us for expressing opulence are much more limited than for the colour and trim specialists for example. We thought that the richness of the luxurious style should be expressed by generous, sculpted volumes, and not meagre, hollow ones!" The very first sketch of the Citroën Revolte was immensely popular with Citroën fans, explains Fred: "The first profile of my project is a throwback to the TPV, the prototype of the pre-war 2CV, with that characteristic egg-shape. In my small sketches, I really wanted to hark back to some of the 2CV prototypes, because that meant that it would become a true Citroën at heart. But as the project is called "Revolte", I made sure that for each reference I expressed the opposite view to the 2CV, so that there would be no confusion."

The characteristic profile that underpins the overall side design of the concept is a distinctive line dear to Frédéric Soubirou. "I always try to find a distinctive and unique line for each car. The line of the Revolte is a slightly more global line than that of the shark fin B-pillar featured on the DS3."

With the Citroën Revolte, you can also detect the first major changes in what could be the future identity of the product range. "We actually wanted to propose new things in terms of design," Frédéric points out. "The headlight clusters are totally different from today's. They consist of three parts with permanently lit «eyelid» lights in the bonnet, lights on either side of the radiator grille and the traditional headlights set lower down in the bumper."

Even if, in the end, the inspiration from the "Deuche" is less noticeable, it wasn't the only factor that guided Frédéric's pencil. "The windscreen pillar is a "floating" one like on the DS. Here, the pillar is not in contact with the glass." What's more, it literally plunges into the front wing, distorting it like hot lava flowing down and sculpting the bodywork. If the 2CV intruded into one of Soubirou's brain lobes during the creation of the Revolte, then the other brain lobe must have been partially occupied by the DS!

"Ah, my favourite... It's probably a bit far-fetched, but for the Revolte's front grille I drew my inspiration from the DS. Furthermore, as the concept is electrically powered, there is no need for a radiator grille as such, so the Citroën chevrons are set behind a glass panel, redolent of the SM's glasshouse of lights."

While the profile and the front end in particular have changed compared to the initial idea of the 2CV, the rear end clearly claims its affiliation to the iconic Citroën! "Yes, it's true that here we are closer to it, with the theme of a hood that opens right back to the bumper. In fact, it is merely suggested, as the leather roof only folds back to the rear window. The shape of the rear lights is reminiscent of those on the last generation of the 2CV"

Of course, with all its creators around us to help us understand the vast number of messages conveyed by the Revolte, it is much easier to appreciate this show prototype. However, for those who have not been lucky enough to read LIGNESauto, or been able to take in the whole concept calmly, the Revolte may be confusing. Because between the versatile C3, the elite and trendy DS3 would-be Mini rival and the Revolte, positioned in the luxury segment but extremely compact, you really don't know what to think... Especially as the Revolte, by adopting a few themes from the new DS collection – the inside atmosphere and exterior signs – thinks it's a DS2 without actually saying so! And that's not to mention the Cactus project which is also designed to transform the brand. Faced with this abundance of products, concepts and ideas that all revolve around the same size category, maybe Citroën would like to slow things down a bit. But then, why would they do that at a time when a "wait-and-see policy" could prove fatal?