

Abu Dhabi, le 21 décembre 2016

CITROËN LANCE UNE NOUVELLE OFFENSIVE EN CHAMPIONNAT DU MONDE FIA DES RALLYES AVEC LA C3 WRC

- ▼ À un mois du Rallye Monte-Carlo, coup d'envoi du Championnat du Monde FIA des Rallyes 2017, Citroën Racing révèle officiellement la C3 WRC à Abu Dhabi.
- ▼ Répondant à la nouvelle réglementation de la FIA, qui introduit une génération de *World Rally Cars* très spectaculaires, la C3 WRC symbolise le retour officiel de Citroën dans une compétition où la Marque détient 96 victoires et huit titres mondiaux.
- ▼ Lors de la saison 2017, l'équipe Citroën Total Abu Dhabi WRT engagera deux à quatre C3 WRC pour les équipages Kris Meeke / Paul Nagle, Craig Breen / Scott Martin, Stéphane Lefebvre / Gabin Moreau et Sheikh Khalid Al Qassimi / Chris Patterson.



| | |
|---|----|
| UN NOUVEAU CHAPITRE DANS L'HISTOIRE DE CITROËN RACING..... | 2 |
| LES CHIFFRES-CLÉS DE CITROËN RACING | 3 |
| YVES MATTON : « DES VICTOIRES EN 2017 POUR VISER LES TITRES EN 2018 » | 4 |
| CITROËN C3 WRC : LA CONCENTRATION DU SAVOIR-FAIRE ET DE L'EXPÉRIENCE D'UNE ÉQUIPE SEIZE FOIS CHAMPIONNE DU MONDE | 6 |
| FICHE TECHNIQUE CITROËN C3 WRC..... | 10 |
| QUATRE ÉQUIPAGES PRÊTS À RELEVER LE DÉFI..... | 11 |
| PARTENAIRES | 15 |
| CHAMPIONNAT DU MONDE FIA DES RALLYES 2017 | 19 |



UN NOUVEAU CHAPITRE DANS L'HISTOIRE DE CITROËN RACING

Depuis sa création en 1919, Citroën s'est toujours illustré par sa capacité à relever des défis empreints d'aventure et de sportivité. Dans les années 50, les modèles de la Marque ont décroché les premières victoires majeures en rallye. Mais il faut attendre le début des années 80 pour définir véritablement le début de l'ère contemporaine. Sans être couronnées de grands succès, la Visa 1000 Pistes et la BX 4TC – répondant toutes deux à la réglementation du Groupe B – ancrent le rallye dans l'ADN de Citroën.

Les reines du désert

En 1989, l'ancien département compétition prend le nom de Citroën Sport et se lance dans un premier défi d'envergure : gagner le Paris-Dakar. Dès la première tentative, le succès est au rendez-vous. Ari Vatanen s'impose à l'arrivée de l'édition 1991. Trois autres victoires, décrochées par Pierre Lartigue, suivront en 1994, 1995 et 1996. Reines du désert, les ZX Grand Raid remportent 36 victoires en 42 courses et s'adjugent cinq Coupes du Monde FIA de rallye-raid.

Sur la route du WRC

Déjà, les contours d'un programme en WRC se dessinent. Avec la Xsara Kit-Car, Philippe Bugalski remporte le Rallye de Catalogne et le Tour de Corse 1999, face aux World Rally Cars ! L'Armée Rouge décide de passer la vitesse supérieure et la nouvelle Xsara WRC s'impose au Tour de Corse 2001, avec Jesus Puras au volant. Après une autre saison de préparation, Citroën se lance dans sa première campagne complète en 2003.

Cet engagement débute avec un triplé Loeb / McRae / Sainz à l'arrivée du Rallye Monte-Carlo. Le premier titre de Champion du Monde des Constructeurs est décroché à la fin de la saison et il est conservé les deux saisons suivantes. Dans le même temps, Sébastien Loeb et Daniel Elena débudent en 2004 leur incroyable série de neuf titres consécutifs.

À l'issue de la saison 2005, Citroën met son engagement sportif en pause pour un an, le temps de développer la C4 WRC. Cette nouvelle création permet à la Marque d'agrémenter son palmarès de trois titres supplémentaires entre 2008 et 2010. En 2011, une nouvelle génération de voitures entre en scène. La DS 3 est choisie pour poursuivre la lignée... et elle le fait avec brio : deux titres Constructeurs viennent s'ajouter en 2011 et 2012.

Cap sur les circuits mondiaux

Tout en conservant une présence en WRC, avec des ambitions moindres, Citroën Racing se lance dans un nouveau défi avec un engagement en Championnat du Monde FIA WTCC. Là encore, le succès est aussitôt au rendez-vous. En trois ans, les Citroën C-Elysée WTCC remportent 50 victoires en 69 courses. Citroën et José María López s'adjugent ainsi trois titres mondiaux consécutifs...

Après cet intermède sur les circuits, Citroën décide de revenir en WRC avec la Nouvelle C3, symbole de l'offensive commerciale de la Marque. Un nouveau chapitre de cette formidable saga est sur le point de débiter...

LES CHIFFRES-CLÉS DE CITROËN RACING

Rallye-Raid (1990-1997)

- ▼ 36 victoires en 42 épreuves, dont 4 victoires au Dakar
- ▼ 25 victoires pour Pierre Lartigue, 10 pour Ari Vatanen et 1 pour Timo Salonen
- ▼ 5 titres 'Constructeurs' en Coupe du Monde FIA de Rallye-Raid (1993 à 1997)
- ▼ 5 titres 'Pilotes' : Pierre Lartigue de 1993 à 1996 et Ari Vatanen en 1997

WRC (1999-2016)

- ▼ 96 victoires dont 11 victoires en Allemagne, 10 en Argentine, 9 en Espagne et 7 au Monte-Carlo
- ▼ 238 podiums
- ▼ 1484 victoires en spéciales
- ▼ 78 victoires pour Sébastien Loeb, 7 pour Sébastien Ogier, 3 pour Kris Meeke, 2 pour Carlos Sainz et Philippe Bugalski, 1 pour Dani Sordo, Mikko Hirvonen, François Duval et Jesus Puras.
- ▼ 36 victoires pour la C4 WRC, 32 pour la Xsara WRC, 26 pour la DS 3 WRC, 2 pour la Xsara Kit-Car
- ▼ Records : victoires pour un Constructeur (96) et podiums consécutifs (38 du Mexique 2008 à la Grande-Bretagne 2010)
- ▼ 8 titres 'Constructeurs' en Championnat du Monde FIA des Rallyes (2003 à 2005 et 2008 à 2012)
- ▼ 9 titres 'Pilotes' et 'Copilotes' pour Sébastien Loeb et Daniel Elena (2004 à 2012)

WTCC (2014-2016)

- ▼ 31 pole positions en 35 qualifications
- ▼ 50 victoires, 45 meilleurs tours et 119 podiums en 69 courses
- ▼ 28 victoires pour José María López, 11 pour Yvan Muller, 6 pour Sébastien Loeb, 2 pour Ma Qing Hua, 1 pour Mehdi Bennani et Tom Chilton
- ▼ 3 titres 'Constructeurs' en Championnat du Monde FIA WTCC (2014 à 2016)
- ▼ 3 titres 'Pilotes' en Championnat du Monde FIA WTCC pour José María López (2014 à 2016)

YVES MATTON : « DES VICTOIRES EN 2017 POUR VISER LES TITRES EN 2018 »

Comment le retour de Citroën en WRC a-t-il été orchestré ?

« Cette décision découle de plusieurs paramètres. Nous arrivions à la fin d'un cycle de trois ans en WTCC, au moment où la Marque s'apprêtait à lancer un produit stratégique : la Nouvelle C3. Dans le même temps, la FIA était en train de mettre en place une nouvelle réglementation pour le WRC. La C3 correspondant parfaitement à cette définition, les planètes se sont alignées d'elles-mêmes. Cette concomitance permettra à Citroën d'exploiter pleinement son engagement en sport automobile. »

Quels sont les défis imposés par la nouvelle réglementation ?

« Au premier abord, on pourrait croire que c'est une évolution majeure de l'ancienne réglementation. Mais c'est bien plus que ça : l'augmentation de la puissance moteur, l'impact grandissant de l'aérodynamique et le retour du différentiel central piloté sont les trois changements majeurs. Sur ces trois points, nous concentrons une expertise unique, issue de nos précédentes *World Rally Cars* ou de notre engagement en circuit. Cela nous a permis d'aller plus vite et surtout plus loin dans notre réflexion. »

Comment jugez-vous le travail accompli depuis le début du projet ?

« C'est assez incroyable. Le timing était tel que notre planning de développement était plus compact que pour n'importe lequel de nos précédents programmes. Même avec notre expérience, il ne fallait pas perdre de temps pour dessiner et développer la voiture. Le savoir-faire de l'équipe nous a permis d'accumuler les kilomètres sans ennui majeur. Sans cette expertise, nous aurions été incapables de tenir ces délais. »

Retrouvez-vous dans la Citroën C3 WRC les traits d'une groupe B ?

« La C3 WRC évoque effectivement ces voitures qui ont fait rêver une génération dont je fais partie. Trente ans plus tard, tout a heureusement évolué, notamment sur le plan de la sécurité. Mais cette impression de fureur et d'agressivité que les pilotes vont devoir dompter est un élément que l'on retrouvera la saison prochaine. Lorsque j'ai vu Kris Meeke au volant pour la première fois en essais, je me suis dit que nous avions atteint notre but. Il y a un côté extrêmement spectaculaire dans cette nouvelle génération de WRC. »

Ces voitures peuvent-elles donner un nouvel élan au WRC ?

« On a souvent reproché aux précédentes WRC leur manque d'agressivité, de glisse à certains moments... Le côté spectaculaire du rallye est resté avec les paysages traversés, mais il manquait sans doute un côté 'furieux' que l'on retrouvera désormais. J'espère que ce sera de nature à intéresser un plus jeune public et que l'effet sera positif pour le championnat. »

Quel a été le rôle de Kris Meeke dans le développement de la Citroën C3 WRC ?

« En un mot : prépondérant. Nous avons besoin d'un leader, qui avait un gros bagage technique en matière de développement. Or, cela fait plus de dix ans que Kris développe des voitures de course pour le Groupe PSA. Il est ingénieur de formation et cela lui permet d'affiner son analyse à certains moments. Si nous avons pu tenir notre planning et nos objectifs, c'est aussi grâce à son savoir-faire. »

Pourquoi avoir choisi Craig Breen et Stéphane Lefebvre ?

« Pour remplir notre premier objectif, qui consiste à gagner des rallyes à la régulière en 2017, nous avons déjà Kris sous contrat. Il a montré tout au long de la saison dernière qu'il est capable de se battre pour la victoire sur tous les terrains. Pour la suite, deux scénarios étaient envisageables. Soit nous faisons appel à un pilote d'expérience, avec une pointe de vitesse déjà établie et potentiellement concurrent de Kris pour le rôle de leader. Soit nous nous alignions sur la vision de la Marque, qui consiste à avoir une approche

différente en pariant sur la jeunesse. Dans le même temps, c'est une option dans la continuité de ce que fait Citroën Racing depuis plus de vingt ans ! Les résultats de Craig et Stéphane ont démontré que nous avons dans notre vivier deux pilotes talentueux et prometteurs. Nous avons décidé de leur donner leur chance. À moyen terme, ils constitueront la relève du WRC. »

Comment vos ambitions seront-elles graduées pour les prochaines saisons ?

« En 2017, nous voulons donc gagner des courses à la régulière, en battant nos concurrents. Puis en 2018, nous aurons pour objectif de ramener au moins un titre mondial à la maison. »

L'héritage de Citroën ajoute-t-il une forme de pression ?

« Quand je lis certains commentaires, je constate que beaucoup s'attendent à une C3 WRC performante dès la première course. Il est certain que la pression sera sur nos épaules. L'équipe n'est peut-être plus aussi rodée qu'avant et nous aurons besoin d'un temps d'adaptation. Comme toujours, nous faisons preuve d'humilité face aux défis. »

CITROËN C3 WRC : LA CONCENTRATION DU SAVOIR-FAIRE ET DE L'EXPÉRIENCE D'UNE ÉQUIPE SEIZE FOIS CHAMPIONNE DU MONDE

Depuis leur apparition en 1997, les *World Rally Cars* ont régulièrement évolué dans leur définition, qu'il s'agisse de maîtriser les performances ou les coûts. Le changement le plus profond a été opéré pour la saison 2011, avec des modèles plus compacts à motorisation 1.6 turbo à injection directe. La saison 2017 est marquée par l'entrée en scène d'une nouvelle génération de voitures, conçues pour être les plus performantes et les plus spectaculaires jamais vues sur les routes du Championnat du Monde !

Dans tous les domaines, la Citroën C3 WRC repousse les limites de ce qui a été fait par le passé. Ainsi, le rapport poids/puissance de la dernière création des ingénieurs de Citroën Racing est de 3,1 kg/ch, contre 3,8 pour sa devancière. Le gain d'efficacité n'étant pas qu'une affaire de chiffres, les voies élargies, les importants appendices aérodynamiques et la transmission intégrale désormais équipée d'un différentiel central piloté sont autant d'éléments contribuant à cette mutation technologique.

Un objectif : le Rallye Monte-Carlo 2017

Au sein du bureau d'études, l'évaluation de la nouvelle réglementation et d'une architecture autour de la Nouvelle Citroën C3 a débuté dès le mois d'avril 2015. Ce travail s'est intensifié et précisé dès la validation du programme au plus haut niveau du Groupe PSA. Le 19 novembre 2015, lorsque le futur sportif de Citroën était annoncé, la C3 WRC existait déjà... virtuellement sur les stations de CAO.

Aussitôt, la construction du premier prototype débutait dans les ateliers adjacents. Le 11 avril 2016, Kris Meeke s'installait au volant pour les tous premiers tours de roues sur le circuit de Versailles-Satory.

Dans la foulée, l'équipe prenait la direction du Languedoc pour effectuer la première séance d'essais sur les pistes en terre de Château Lastours. La voiture était parée d'une décoration « camouflage », destinée à masquer les traits de style de la Nouvelle Citroën C3, qui n'avait pas encore été révélée à ce moment.

Au rythme d'une séance de quatre à cinq jours chaque mois, le développement se poursuivait sur des terrains variés, en recherchant à la fois la fiabilité et la performance. Fin juin, une étape essentielle était franchie avec l'arrivée d'une seconde voiture, dédiée aux roulages sur asphalte.

Dans les coulisses, le travail du bureau d'études se poursuivait pour apporter de nouvelles évolutions. Plusieurs séances de soufflerie étaient également menées avant de figer les formes de la carrosserie.

Confirmé comme pilote officiel Citroën Racing jusqu'à 2018, Kris Meeke effectuait la majeure partie des roulages. À chaque séance, son travail était corroboré par Craig Breen et Stéphane Lefebvre, qui prenaient le relais du Britannique pour la dernière journée.

Au total, la Citroën C3 WRC accumulait dix séances d'essais pour un total de 9500 kilomètres.

Ultime étape indispensable avant les débuts de la voiture en compétition, l'homologation par la Fédération Internationale de l'Automobile s'effectuait le 13 décembre dernier.

« Comme souvent en sport automobile, nous avons travaillé avec des délais serrés pour l'étude et la mise au point de la voiture. Dès les premiers essais, nous avons eu la satisfaction de constater que la voiture était bien née. Il n'y avait pas de gros 'loup' et les pilotes se disaient enchantés du comportement de la voiture. À l'heure de nous confronter au verdict de la compétition, nous avons le sentiment d'avoir bien travaillé mais il n'est pas possible d'être confiant. Un tel changement réglementaire provoque une redistribution des cartes et nous sommes humbles face à nos concurrents. »

Laurent Fregosi, directeur technique

Le meilleur moteur jamais conçu par Citroën Racing

Depuis 2010, Citroën Racing développe et construit ses propres moteurs dans le cadre de la réglementation FIA Global Racing Engine (GRE). L'architecture basée sur un quatre cylindres 1.6 turbo à injection directe permet aux constructeurs d'exploiter leur savoir-faire dans plusieurs championnats. Ainsi, Citroën s'est appuyé sur son expérience du WRC pour concevoir le moteur de la Citroën C-Elysée WTCC. Maintenant, ce sont les enseignements des trois saisons passées sur les circuits qui ont été utilisés pour concevoir le moteur de la Citroën C3 WRC.

Comme ses deux précédentes itérations, le moteur Citroën Racing est construit autour d'un bloc-cylindres en aluminium taillé masse. Cette pièce d'orfèvrerie doit répondre à des règles strictes en matière de poids minimum et de hauteur du centre de gravité.

- ▾ Le bond de performance attendu en 2017 s'explique par facteur principal : l'augmentation de la bride d'entrée d'air du turbocompresseur, qui passe de 33 à 36 mm. La puissance augmente de l'ordre de 20%, pour atteindre 380 ch. En revanche, la limitation de la pression de turbo à 2,5 bars ne permet pas de faire progresser le couple, qui reste stable autour de 400 N.m.

Le moteur de WTCC fonctionnant déjà avec une bride de 36 mm, les motoristes de Citroën Racing ont pu appréhender avec confiance l'augmentation du débit et de la charge interne. Cette avance a été utilisée pour pousser encore plus loin l'étude du moindre détail. En collaboration avec les ingénieurs chimistes de Total, un profond travail sur la réduction des frottements a permis d'améliorer le rendement et l'efficacité.

Plus que jamais, la fiabilité a été au cœur des préoccupations des ingénieurs. Avec un quota de trois moteurs par voiture et par saison, le cahier des charges est comparable à celui du WTCC, où la mécanique doit effectuer moins de kilomètres, mais avec une vitesse moyenne supérieure.

« Je crois pouvoir dire que la Citroën C3 WRC est équipée du moteur le plus abouti que nous ayons créé. Pendant notre engagement en WTCC, nous avons pris du recul par rapport au rallye et cela nous a permis d'aborder ce défi avec un regard neuf. Le cadre de la réglementation GRE est strict mais il offre suffisamment de liberté pour imaginer de nouvelles solutions. Nous avons osé plusieurs ruptures technologiques que je ne détaillerai évidemment pas ! Nous sommes fiers du travail accompli, notamment sur la réduction des frottements. C'est d'autant plus gratifiant que ces avancées seront un jour déclinées en grande série, sur toutes les Citroën. »

Patrice Davesne, responsable moteur

L'efficacité du châssis augmentée sur tous les terrains

L'architecture de la Citroën C3 WRC est similaire à celle de ses devancières. La coque de série est découpée pour recevoir les ailes arrière en matériau composite, l'arceau-cage, le tunnel de transmission, et les berceaux supportant les trains roulants.

La C3 WRC est la première *World Rally Car* de Citroën à être basée sur une carrosserie cinq portes. Les portières arrière sont condamnées, mais cette configuration a tout de même nécessité un important travail d'implantation et d'ergonomie, pour optimiser la position de l'équipage en tenant compte des critères de répartition des masses, de visibilité et de sécurité passive.

Ce dernier aspect reste au cœur des préoccupations des ingénieurs de Citroën Racing et des experts de la FIA. Aucun compromis n'est fait lorsqu'il s'agit d'améliorer la protection de l'équipage, notamment en cas de choc latéral. Ainsi, les portières sont désormais renforcées d'une surépaisseur en matériau composite. Une sorte d'AirBump® aux propriétés décuplées ! L'intérieur des portières est garni d'une mousse haute densité destinée à absorber l'énergie, tandis que les sièges-baquets bénéficient de nouvelles protections au niveau de la tête.

Dans le détail, les libertés supplémentaires accordées par la réglementation 2017 sont nombreuses. La plus visible concerne l'augmentation de la largeur maximale, portée à 1875 mm (+55 mm) pour offrir un comportement plus stable et de nouvelles possibilités aérodynamiques.

Composante essentielle de la motricité et des sensations des pilotes, la suspension a fait l'objet d'une profonde remise en question. Conçus et construits par Citroën Racing, les combinés ressort-amortisseur sont désormais inclinés pour augmenter le débattement. Parmi les innovations majeures introduites sur la C3 WRC, la géométrie de la suspension sera différente entre les versions asphalte et terre.

- ▼ La transmission intégrale bénéficie également d'un changement majeur, avec le retour du différentiel central piloté hydrauliquement. Ce dispositif – présent sur les Xsara et C4 WRC – permet aux essieux avant et arrière de tourner à des vitesses différentes. En pilotant la pression hydraulique dans l'embrayage central, il est ainsi possible de transférer du couple d'un essieu à un autre pour gommer le sous-virage et réduire le patinage éventuel.

Un design musclé

Au premier regard, la Citroën C3 WRC impressionne par son design musclé et sa morphologie unique. Comme la C3 de série, la WRC exprime la robustesse, la force, la fraîcheur et l'énergie.

Les modifications aérodynamiques, autorisées par un règlement plus libertaire, participent activement à la performance de la voiture. L'appui généré par les appendices permet d'augmenter la stabilité à haute vitesse, tandis que les ouïes assurent le refroidissement du moteur, de la transmission et des freins.

Avant d'en arriver à la carrosserie définitive, de multiples itérations ont été essayées. Il suffit d'étudier attentivement les photos prises au fil des mois pour s'en rendre compte...

Le bloc avant relevé, charismatique du véhicule, inspire la robustesse. Il s'inscrit dans le prolongement de la ceinture de caisse pour donner un équilibre et une force naturelle à la silhouette. La signature lumineuse à double étage, les chevrons et leur double barre chromés s'étirant jusqu'aux feux à LED expriment l'identité de Citroën. Pièce maîtresse de la performance aérodynamique, le bouclier intègre une lame et des ailettes générant de l'appui réduisant le sous-virage. La partie inférieure est différente sur les versions terre et asphalté. Les prises d'air alimentent en air frais le radiateur, l'échangeur du turbo et les freins. L'air chaud est expulsé par les écopés situés sur le capot et le dessus des ailes avant.

La vue latérale met en valeur le pavillon flottant, porté par des montants de pare-brise noirs. Le travail sur la proportion entre les surfaces pleines et vitrées souligne la dimension protectrice de la Citroën C3 WRC. Sur la partie inférieure, le véhicule se distingue par de larges bas de caisse canalisant les flux d'air latéraux. Les ouïes implantées sur les portières arrière permettent de refroidir les freins. Comme à l'avant, l'évacuation s'effectue par le dessus des ailes.

Également très travaillé, le bouclier arrière favorise l'éjection de la terre et de la neige sur les terrains meubles. Ces formes révélant la recherche aérodynamique font écho aux feux 3D, qui confèrent une identité unique et technologique à la Citroën C3. Surmonté par la sortie d'échappement centrale, le diffuseur apporte un surcroît d'appui en expulsant le flux d'air passant sur la voiture.

Enfin, un spectaculaire aileron complète le dispositif aérodynamique. Il est composé d'une « pelle » inférieure et d'un plan supérieur complexe. Pour une efficacité accrue, l'ensemble est reculé et rehaussé de 50 mm par rapport à l'ancienne réglementation.

« L'expérience acquise avec la Citroën C-Elysée WTCC nous a permis de ne pas partir de zéro. Mais cela n'a été que le point de départ d'un travail itératif. Nous testions des solutions en CFD puis en soufflerie avec une maquette à 40%. Les résultats nous conduisaient à imaginer de nouvelles formes, que nous testions à nouveau et ainsi de suite... En parallèle, nous devons essayer les pièces sur la voiture, pour garantir leur longévité sur les terrains les plus cassants. C'est un travail sans fin : avec davantage de temps, nous aurions sans doute encore progressé et trouvé des performances supérieures ! »

Laurent Fregosi, directeur technique

FICHE TECHNIQUE CITROËN C3 WRC

Châssis

| | |
|-------------|---|
| Structure | Coque d'origine Citroën C3 renforcée par arceau multipoints soudé |
| Carrosserie | Acier et composite |

Moteur

| | |
|--------------------|---|
| Type | Citroën Racing GRE 2017 – 1.6 turbo à injection directe |
| Alésage x course | 84 x 72 mm |
| Cylindrée | 1600 cm ³ |
| Puissance maxi | 380 ch à 6000 tr/min |
| Couple maxi | 400 N.m à 4500 tr/min |
| Puissance au litre | 237 ch/L |
| Distribution | Double arbre à cames en tête entraînés par pignons, 4 soupapes par cylindre |
| Alimentation | Injection directe pilotée par boîtier Magneti Marelli |

Transmission

| | |
|-------------------|---|
| Type | Intégrale |
| Embrayage | Bi-disque céramétique |
| Boîte de vitesses | Séquentielle à six rapports |
| Commande | Semi-automatique avec palette au volant |
| Différentiels | Avant et arrière mécaniques autobloquants Central à commande hydraulique pilotée |

Freins

| | |
|--------------|--|
| Avant | Disques ventilés 370 mm (asphalte) et 300 mm (terre) Étriers 4 pistons refroidis par eau (asphalte) |
| Arrière | Disques ventilés 330 mm (asphalte) et 300 mm (terre) Étriers 4 pistons |
| Frein à main | À commande hydraulique |

Suspensions

| | |
|--------------|--|
| Type | McPherson |
| Amortisseurs | Citroën Racing réglables 3 voies (compression basse et haute vitesse, détente) |

Roues

| | |
|----------------|---------------------------------------|
| Asphalte | Jantes 8x18'' – pneumatiques Michelin |
| Terre et neige | Jantes 7x15'' – pneumatiques Michelin |

Dimensions, poids et capacités

| | |
|-------------|---|
| Longueur | 4128 mm |
| Largeur | 1875 mm |
| Empattement | 2540 mm |
| Voies | 1670 mm (avant et arrière) |
| Réservoir | 75 litres |
| Poids | 1190 kg minimum / 1350 kg avec équipage (règlement) |

QUATRE ÉQUIPAGES PRÊTS À RELEVER LE DÉFI

Kris Meeke / Paul Nagle

Diplômé d'ingénierie mécanique, Kris Meeke dispute ses premiers rallyes en 2000. Son style généreux attire l'attention de Colin McRae, qui lui donne un coup de pouce pour poursuivre sa progression. Kris devient Champion de Grande-Bretagne Junior dès sa deuxième saison complète. Ce titre lui ouvre les portes du JWRC, qu'il dispute d'abord avec Opel en 2003 et 2004.

Repéré par Yves Matton, Kris est enrôlé par Citroën Sport pour disputer le JWRC 2005. Au volant de la C2 Super 1600, il débute par une victoire au Rallye Monte-Carlo et termine troisième du championnat. Sans programme complet après la saison 2006, il court en pointillé. C'est à ce moment qu'il débute sa collaboration avec Paul Nagle. Fils de copilote, l'Irlandais possède déjà une solide expérience, accumulée depuis ses débuts en 1997.

Pour la saison 2009, Kris est choisi par le Team Peugeot UK pour disputer l'IRC. Au volant de la 207 S2000, il s'impose à quatre reprises et remporte le titre. Il défend sa couronne en 2010, mais il doit se contenter de la troisième place.

Ces performances lui ouvrent les portes de la nouvelle équipe Mini, qui prépare son engagement en WRC. Mais ce programme est stoppé dès fin 2011 et Kris se retrouve sans volant. Grâce à Citroën Racing, il dispute les Rallyes de Finlande et d'Australie 2013 avec une DS 3 WRC officielle.

Démontrant une nouvelle fois sa pointe de vitesse, il décroche un des volants au sein du Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team pour 2014. Pour sa première saison complète au plus haut niveau mondial, il parvient à collecter quatre podiums. Reconduit en 2015, il remporte sa première victoire en Argentine et termine dans le top 5 du championnat.

Lorsque Citroën Racing annonce son retour en WRC à l'horizon 2017, Kris Meeke est le premier pilote titularisé. Chargé d'effectuer la majeure partie du développement de la Citroën C3 WRC, il dispute également sept rallyes avec l'équipe Abu Dhabi Total WRT. Performant sur tous les terrains, vainqueur au Portugal et en Finlande, Kris finit d'endosser le costume d'un prétendant au titre mondial.

Kris Meeke en chiffres

- ▼ Date et lieu de naissance : 2 juillet 1979 à Dungannon (Royaume-Uni)
- ▼ Débuts en compétition : 2000
- ▼ Premier rallye WRC : Grande-Bretagne 2002
- ▼ Nombre de participations en WRC : 73
- ▼ Meilleur résultat en WRC : 1^{er} (Argentine 2015, Portugal et Finlande 2016)

Craig Breen / Scott Martin

Débutée en 2008 sur les routes d'Irlande et de Grande-Bretagne, la carrière de Craig Breen prend son véritable essor en 2011. Disputant la WRC Academy¹, il parvient à arracher le titre au point stop de la dernière spéciale du Wales Rally GB.

Grâce à ce sacre, Craig remporte un programme au volant d'une Fiesta S2000 pour la saison 2012. La saison débute par une victoire en S-WRC² au Rallye Monte-Carlo, avant de prendre une tournure tragique. Lors d'une sortie de route au Rallye Targa Florio (IRC), son copilote et ami Gareth Roberts perd la vie. Encouragé par l'entourage de 'Jaffa', Craig surmonte cet épisode et continue sa saison avec Paul Nagle à sa droite. Il remporte trois nouvelles victoires en S-WRC et le titre en fin de saison.

Enrôlé par la Peugeot Rally Academy, Craig dispute ensuite le Championnat d'Europe des Rallyes. Il termine sur le podium en 2013 avec une 207 S2000, puis en 2014 avec une 208 T16. Cette saison est également marquée par le début de sa collaboration avec Scott Martin. Après quatre saisons complètes en WRC avec Matthew Wilson, puis une année au côté de Khalid Al Qassimi, Scott se montre conquis par le talent et le potentiel de progression de son pilote.

Toujours disputée avec la 208 T16, la saison 2015 s'articule autour d'un double programme. Peu épargné par la mécanique, Craig parvient à terminer vice-Champion d'Europe et huitième du WRC-2.

Ses performances et sa ténacité lui valent son intégration au sein de l'équipe Abu Dhabi Total WRT pour un programme de six rallyes en 2016. Huitième en Suède, septième en Pologne, il franchit un cap en décrochant le podium en Finlande. Cette progression est récompensée par un volant officiel au sein de Citroën Total Abu Dhabi WRT pour 2017.

Craig Breen en chiffres

- ▼ Date et lieu de naissance : 2 février 1990 à Slieverue (Irlande)
- ▼ Débuts en compétition : 2008
- ▼ Premier rallye WRC : Portugal 2009
- ▼ Nombre de participations en WRC : 37
- ▼ Meilleur résultat en WRC : 3^e (Finlande 2016)

¹ Appellation du JWRC de l'époque

² Appellation du WRC2 de l'époque

Stéphane Lefebvre / Gabin Moreau

Stéphane Lefebvre fait ses classes au sein des formules de promotion du Championnat de France. Meilleur Junior du Volant 207 en 2012, il dispute ses premiers rallyes internationaux en Championnat d'Europe l'année suivante. En 2013, il termine 5^e du classement 'Deux roues motrices' de l'ERC et remporte à nouveau le classement Junior de la 208 Rally Cup.

Stéphane se révèle véritablement lors de la saison 2014, en remportant à la fois les titres FIA Junior WRC, WRC3 et ERC Junior ! Le titre en JWRC est récompensé par six courses en WRC2 la saison suivante, mais le potentiel de Stéphane décide Citroën Racing à muscler son programme.

Ainsi, Stéphane est au départ de treize manches du Championnat du Monde 2015. Après une victoire en WRC2 au Rallye Monte-Carlo, la suite est plus compliquée, mais l'apprentissage se poursuit avec la DS 3 R5 puis la DS 3 RRC. Puis il dispute les cinq derniers rallyes au volant d'une DS 3 WRC. Dans les points dès sa première participation en Allemagne, il termine la saison avec une huitième place en Grande-Bretagne.

Pour 2016, Stéphane est enrôlé dans l'effectif de l'équipe Abu Dhabi Total WRT. Il débute son association avec Gabin Moreau, qui vient d'effectuer deux saisons d'ERC au côté de Chris Ingram. Au Monte-Carlo, la saison débute par une belle cinquième place.

Stéphane démontre également sa progression au Portugal et en Pologne, mais sa saison est marquée par un coup d'arrêt en Allemagne. Engagés en marge du programme Abu Dhabi Total WRT, Stéphane et Gabin sont blessés lors d'une violente sortie de route.

Stéphane parvient à faire son retour pour la fin de saison en Grande-Bretagne, où il termine neuvième. Il retrouve Gabin à l'occasion du Rallye du Var, pour un galop d'essai en vue de la saison 2017 avec l'équipe Citroën Total Abu Dhabi WRT.

Stéphane Lefebvre en chiffres

- ▼ Date et lieu de naissance : 16 mars 1992 à Noeux-les-Mines (France)
- ▼ Débuts en compétition : 2010
- ▼ Premier rallye WRC : France 2013
- ▼ Nombre de participations en WRC : 26
- ▼ Meilleur résultat en WRC : 5^e (Monte-Carlo 2016)

Sheikh Khalid Al Qassimi / Chris Patterson

Les premières expériences de Sheikh Khalid Al Qassimi en sport automobile s'effectuent au volant de 4x4, lors de rallyes organisés dans le désert émirati. Sa carrière de rallyman est véritablement lancée en 2002, avec une première saison complète en Championnat du Moyen-Orient FIA (MERC). Il remporte le titre en Groupe N, ainsi que le Championnat des Émirats Arabes Unis cette même année.

La saison suivante, Sheikh Khalid ajoute trois nouvelles victoires en Groupe N à son palmarès, ce qui lui permet de conserver son titre national. Mais cette année se termine mal, avec une blessure qui l'éloigne plusieurs mois des rallyes. De retour à la compétition en 2004, il remporte le MERC au volant d'une Subaru Impreza WRX, avec deux victoires à Bahreïn et en Syrie.

De 2004 à 2006, Sheikh Khalid poursuit sa carrière en MERC (deuxième en 2005 et troisième en 2006) tout en participant au P-WRC³. Puis il rejoint le plus haut niveau mondial avec le Ford Abu Dhabi WRT pour la seconde partie de la saison 2007. Au sein de cette équipe, il participe à une quarantaine de rallyes au volant d'une Fiesta WRC. Sa cinquième place au Rallye d'Australie 2011 constitue son meilleur résultat.

Après une pause en 2012, il s'implique pour initier le partenariat entre Abu Dhabi, Abu Dhabi Racing et Citroën Racing. Les saisons 2013, 2014 et 2015 s'articulent entre une sélection d'épreuves du WRC et le MERC. Par trois fois, il termine vice-Champion du Moyen-Orient.

Sheikh Khalid est secondé par Chris Patterson depuis 2014. Copilote depuis une trentaine d'années, l'expérimenté britannique a notamment fait équipe avec Petter Solberg et Kris Meeke.

Après une victoire au Rallye de Dubai 2015, Sheikh Khalid met entre parenthèses son engagement en MERC. En 2016, il participe à quatre manches mondiales tout en surveillant de près les performances de Kris Meeke, Craig Breen et Stéphane Lefebvre au sein de l'équipe Abu Dhabi Total WRT.

Courant également en rallye-raid – il sera au départ du Dakar 2017 au volant d'un 2008 DKR – Sheikh Khalid participera à une sélection d'épreuves du WRC au volant de la Citroën C3 WRC.

Sheikh Khalid Al Qassimi en chiffres

- ▼ Date et lieu de naissance : 18 février 1972 à Abu Dhabi (Émirats Arabes Unis)
- ▼ Début en compétition : 2001
- ▼ Premier rallye WRC : Acropole 2004
- ▼ Nombre de participations en WRC : 65
- ▼ Meilleur résultat en WRC : 5^e (Australie 2011)

³ Championnat du Monde Groupe N

PARTENAIRES



UN FORMIDABLE LABORATOIRE TECHNOLOGIQUE

Depuis 48 ans, le partenariat entre Total et Citroën repose sur quatre piliers complémentaires et solidaires : la R&D, l'industrie, le commerce et le sport. Des usines de production aux laboratoires de Citroën Racing, la célèbre maxime 'Citroën préfère Total' résume ce lien indéfectible !

Dès la fin des années 60, le partenariat trouve son prolongement sur le plan sportif. Portant fièrement les couleurs de Total, les Citroën s'illustrent dans les épreuves mythiques de l'époque. Lucien Bianchi manque de peu la victoire au Londres-Sydney 1968 et il faut attendre le Rallye du Maroc 1969 pour que Bob Neyret ouvre le palmarès du couple Citroën-Total. La suite est bien connue, avec les formidables épopées en rallye-raid avec Vatanen et Lartigue, en WRC avec Bugalski, Sainz et Loeb ou en WTCC avec López, Muller, Loeb et Ma, sans oublier le soutien aux formules de promotion Citroën Racing.

Partenaire titre de l'équipe Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team en WRC, Total bénéficie d'une exposition unique. Du froid polaire de la Suède à la fournaise de l'Australie, les treize épreuves réparties sur quatre continents sont autant d'occasions d'exploiter le partenariat à 360°, en s'adressant aussi bien aux 100 000 collaborateurs du groupe qu'aux clients B2B et grand public.

Dépassement de soi, esprit d'équipe, recherche permanente d'excellence : animés par des valeurs communes, Total et Citroën s'appuient sur des fondations solides pour relever de nouveaux défis avec, en ligne de mire, la célébration d'un demi-siècle de partenariat en 2018 !

▼ www.competition.total.com



ABU DHABI, CAPITALE DES ÉMIRATS ARABES UNIS

Signifiant « le pays de la gazelle » en arabe, Abu Dhabi a été créé à l'endroit où une jeune antilope avait guidé une tribu nomade en quête d'eau douce. Cette île, où l'on ne dénombrait pas plus de trois-cents cabanes en palmier, quelques bâtiments et le fort du souverain, a depuis été transformée en une ville moderne et cosmopolite, capitale des Émirats Arabes Unis.

Abu Dhabi désigne à la fois la deuxième ville la plus peuplée et le plus grand émirat des É.A.U. La cité s'étend sur une île en forme de T, au bord du Golfe Arabique. Les bureaux du gouvernement fédéral, le siège du gouvernement des É.A.U., les palais de famille royale d'Abu Dhabi et du Président des É.A.U. sont tous situés à Abu Dhabi. Aujourd'hui, la ville constitue le cœur politique et industriel du pays, ainsi qu'un centre majeur pour la culture et le commerce.

Pour découvrir le pilotage hors-piste le plus extrême et admirer d'incroyables paysages, notamment les plus grandes dunes du désert émirati, prenez la direction d'Al Gharbia, à l'ouest de l'émirat.

À une heure-et-demie de route d'Abu Dhabi, Al Ain est un des sites habités les plus anciens au monde, classé au patrimoine mondial de l'Unesco. La ville abrite encore de nombreuses fortifications pittoresques. Érigé en 1891, le fort Al Jahili a été conçu pour défendre la ville et ses précieuses palmeraies. Ce bâtiment historique des Émirats Arabes Unis abrite une exposition retraçant l'épopée de Sir Wilfried Thesiger, un aventurier britannique qui avait traversé le désert de Rub Al Khalid (« l'endroit vide ») dans les années 40.

Abu Dhabi Racing est une société développant des initiatives visant à renforcer la présence d'Abu Dhabi dans le sport automobile mondial. Son Président, Sheikh Khalid bin Faisal Al Qassimi, est l'un des pilotes les plus expérimentés des Émirats Arabes Unis et un multiple Champion du Moyen-Orient des Rallyes.

En décembre 2012, Abu Dhabi Racing et Sheikh Khalid Al Qassimi ont exprimé leur passion et leur implication dans le sport en nouant un partenariat fructueux avec Citroën Racing, l'équipe d'usine Championne du Monde FIA des Rallyes à huit reprises.

▼ visitabudhabi.ae

▼ adr.ae



CITROËN ET MICHELIN : LE PLUS BEAU PARTENARIAT EN RALLYE

Citroën et Michelin partagent une longue histoire industrielle et sportive. Ensemble, les deux marques ont remporté cinq titres mondiaux en Championnat du monde des Rallyes FIA et cinq victoires en Coupe du monde FIA des Rallyes Tout-Terrain.

Pendant plus de 40 ans, Citroën et Michelin ont été intimement liés dans le monde de l'automobile. C'est donc en tant qu'associés industriels que les deux marques ont décroché leur premier podium mondial en WRC, au TAP Rally de Portugal 1973, où des pneus Michelin XAS équipaient la Citroën DS21 de Francisco Romaozhino.

A la fin des années 1980, les deux marques se sont retrouvées en Rallye Tout-Terrain pour remporter quatre victoires au Rallye Dakar et cinq en Coupe du monde Pilotes et Constructeurs avec la ZX Rallye-Raid.

De retour en Rallye au début des années 2000, Citroën et Michelin ont décroché cinq titres Constructeurs avec la Xsara Kit-Car, Xsara WRC puis la DS3 WRC. Avec 52 victoires mondiales, Citroën est la marque avec laquelle Michelin a le plus gagné en Championnat du monde des Rallyes FIA. Michelin est logiquement associé au nouveau projet Citroën C3 WRC.

Le partenariat Citroën/Michelin en chiffres

5 titres Constructeurs et 4 titres Pilotes en WRC

5 titres Constructeurs et 5 titres Pilotes en Coupe du monde des Rallyes Tout-Terrain

4 victoires au Rallye Dakar

52 victoires en WRC

128 podiums en WRC

▼ michelinmotorsport.com



UNE QUALITÉ SUISSE ET UN AUTHENTIQUE ESPRIT SPORTIF DEPUIS 1888

Certina est une marque de montres proposant une gamme fortement sportive. Ses montres de sport ne se contentent pas d'une esthétique parfaite, leur qualité aussi est irréprochable.

Le sport est un excellent moyen de tester son endurance, un principe qui vaut aussi bien pour les individus que pour les montres. Les garde-temps Certina ont toujours accompagné les athlètes de haut niveau. L'esprit sportif caractéristique imprègne tous les aspects de ses garde-temps, de la conception à la technologie, y compris la philosophie de la marque. L'engagement de Certina envers le sport s'illustre au-delà de la simple apparence de ses montres. Il s'exprime aussi à travers le dynamisme, l'évolution, la fiabilité et les performances supérieures de la marque.

Pour que tous les garde-temps Certina répondent à coup sûr à ces hautes exigences, ils doivent remplir des critères de qualité stricts. Ceux-ci se trouvent dans le concept DS ou « Double Sécurité » introduit par la marque en 1959 et qui confère aux montres une résistance exceptionnelle. Intégrées dans chaque montre Certina, quelle que soit la collection, ces caractéristiques de protection intégrale confèrent à tous les modèles la solidité et la fiabilité typiques de la marque.

Toutes les montres Certina portent le label d'origine et de qualité « Swiss made », qui en font d'authentiques illustrations de l'art horloger suisse. La marque, fondée en Suisse en 1888, demeure profondément attachée à ses racines historiques et géographiques.

Mais c'est grâce à l'engagement de la marque envers le sport que Certina est si souvent présente sur les circuits du monde entier et au poignet des plus grands athlètes. La marque de sport suisse a toujours entretenu une relation étroite avec ses partenaires et amis charismatiques. Après tout, ils ont parfaitement saisi ce qui fait avancer l'équipe Certina : un esprit sportif toujours en quête d'excellence.

▼ certina.com

CHAMPIONNAT DU MONDE FIA DES RALLYES 2017

Calendrier

| Dates | Épreuve | Surface | C3 WRC engagées |
|---------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------|
| 19-22 janvier | Rallye Monte-Carlo | Asphalte, neige et glace | 2 |
| 9-12 février | Rally Sweden | Neige et glace | 2 |
| 9-12 mars | Rally Mexico | Terre | 2 |
| 6-9 avril | Tour de Corse | Asphalte | 3 |
| 27-30 avril | Rally Argentina | Terre | 2 |
| 18-21 mai | Rally de Portugal | Terre | 4 |
| 8-11 juin | Rally Italia Sardegna | Terre | 3 |
| 29 juin – 2 juillet | Rally Poland | Terre | 4 |
| 27-30 juillet | Rally Finland | Terre | 4 |
| 17-20 août | ADAC Rallye Deutschland | Asphalte | 3 |
| 5-8 octobre | RallyRACC – Rally de España | Terre et asphalte | 4 |
| 26-29 octobre | Wales Rally GB | Terre | 4 |
| 16-19 novembre | Rally Australia | Terre | 4 |

Principales nouveautés du règlement sportif WRC 2017

- ▼ Un constructeur peut nommer deux ou trois voitures par épreuve. Les deux meilleures marquent pour le Championnat du Monde des Constructeurs.
- ▼ L'ordre de départ des équipages prioritaires P1 est modifié. Le premier jour, les concurrents s'élancent dans l'ordre du classement du Championnat du Monde (dans l'ordre du Championnat 2016 pour la première journée du Rallye Monte-Carlo). Les jours suivants, l'ordre de départ est l'inverse du classement général de la veille.
- ▼ Les points de bonus de la Power Stage sont attribués aux cinq premiers (5/4/3/2/1 points)
- ▼ Les essais sont autorisés dans toute l'Europe, dans la limite de 55 jours par an.

Bon à savoir...

- ▼ Un rallye du Championnat du Monde se déroule généralement sur six jours. Mardi et mercredi sont consacrés aux reconnaissances. Jeudi, la séance de mise au point (« shakedown ») constitue la répétition générale avant la cérémonie de départ. La course proprement dite se déroule en trois étapes les vendredi, samedi et dimanche.
- ▼ L'assistance est strictement interdite en dehors du parc prévu à cet effet. Le pilote et le copilote peuvent toutefois travailler sur la voiture à tout moment (en dehors du parc fermé) avec les équipements embarqués à bord du véhicule. Lors des assistances, les mécaniciens sont autorisés à intervenir dès lors qu'ils portent un brassard (quatre par voiture).
- ▼ Les équipages disposent d'un quota de pneumatiques limité par le règlement particulier de chaque rallye. Une voiture peut embarquer deux roues de secours au maximum. Citroën utilise les pneumatiques Michelin.
- ▼ Un équipage ayant abandonné au cours d'une journée peut prendre un nouveau départ le lendemain (« Rally2 »), après avoir reçu cinq minutes de pénalité par spéciale manquée.
- ▼ À l'arrivée de chaque rallye, les dix premiers équipages marquent des points pour les Championnats du Monde 'Pilotes' et 'Copilotes' selon le barème habituel de la FIA : 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 et 1 points. Les points du Championnat du Monde 'Constructeurs' sont marqués par les deux meilleurs équipages nommés par chaque constructeur.

L'équipe Citroën Racing est habillée par El Ganso

Née à Madrid il y a dix ans, El Ganso est une entreprise familiale fondée sur les valeurs de l'effort, de la persévérance et du soin du détail. Le caractère et la personnalité de la jeune marque de prêt-à-porter collent parfaitement à l'esprit de l'équipe Citroën Racing. Lors des grandes occasions – à commencer par la présentation de la saison 2017 à Abu Dhabi – le management et les équipages Citroën Racing sont habillés par El Ganso.

▼ elganso.com

PHOTOS DISPONIBLES SUR :

[flickr.com/photos/citroenracing](https://www.flickr.com/photos/citroenracing)

citroenracingmedia.com (accès réservé aux médias)

RETROUVEZ CITROËN RACING :

Site internet : citroenracing.com

Facebook : [facebook.com/citroenracing](https://www.facebook.com/citroenracing)

Twitter : @CitroenRacing

Instagram : @CitroenRacing

YouTube : [youtube.com/user/citroenwrt](https://www.youtube.com/user/citroenwrt)

CONTACTS PRESSE

Sandie BENOIT – Tel: +33 6 76 86 95 43 – sandie.benoit@citroen.com

Manuella CHESNEAUX – Tel: +33 6 68 67 72 41 – manuella.chesneaux@citroen.com

Jérôme ROUSSEL – Tel: +33 6 62 15 53 61 – jerome.rousseau@citroenracingmedia.com

La Marque Citroën

Citroën est une marque automobile internationale au cœur de l'offre généraliste. Génératrice d'optimisme depuis 1919, la Marque se distingue par sa créativité et son audace. Des valeurs qu'elle met au service du bien-être de ses clients, en apportant des réponses nouvelles aux questions de chaque époque. Aujourd'hui, Citroën se réinvente avec des modèles qui concentrent leur valeur sur le design, le confort et l'intelligence technologique, mais aussi avec une expérience client fluide et transparente, à l'image de son site d'avis en ligne Citroën Advisor. Citroën, c'est 10 000 points de vente et après-vente dans plus de 90 pays et près d'1,2 million de véhicules vendus en 2015. C'est aussi 8 titres de champion du monde des constructeurs en WRC et, en 2016, un troisième titre consécutif de champion du monde des constructeurs en WTCC.