

RETOUR PRINCIER POUR LA CITROËN C3 WRC

Date de publication : 19/01/2018



Le compte à rebours est lancé : dans quelques jours, le championnat du Monde des Rallyes reprend ses droits sur les routes hivernales du rallye Monte-Carlo. Pour sa deuxième campagne dans la discipline avec la C3 WRC, le Citroën Total Abu Dhabi WRT privilégie la stabilité, en alignant à nouveau Kris Meeke – Paul Nagle et Craig Breen – Scott Martin.

FAIRE CORPS AVEC SA MONTURE

Au Monte-Carlo plus qu'ailleurs, il faut bien connaître sa monture et faire littéralement corps avec. Pour mieux anticiper chacune de ses réactions et ne pas se faire surprendre. Car c'est parfois une plaque de verglas qui se présente soudainement au détour d'un virage, d'autres fois un amas de neige souple, ou bien une flaque d'eau. Pour avoir développé la Citroën C3 WRC en 2016, puis couru avec l'année passée, Kris Meeke et Craig Breen ont accumulé de nombreux kilomètres à son volant

dans une large variété de conditions et de terrains. Un atout indéniable pour la marque, à l'occasion de ce 86e rallye Monte-Carlo, théâtre du coup d'envoi de la saison 2018, qui verra la C3 WRC entamer sa deuxième campagne en WRC. Une campagne placée sous le signe de la confirmation, après une première année d'apprentissage ponctuée de deux succès prometteurs (Mexique, Catalogne), ainsi que d'une deuxième place (Allemagne).

C'est sur Kris Meeke, pourvoyeur des deux victoires de Citroën l'an dernier et particulièrement expérimenté sur cette épreuve, que reposeront les plus hauts espoirs de l'équipe. Fort des enseignements de 2017, le Britannique entend bien capitaliser sur ces acquis pour jouer régulièrement aux avant postes cette année. Un Monte-Carlo terminé est souvent synonyme d'une saison idéalement lancée. Or Kris a développé, au fil de ses participations en Principauté, la capacité à déceler les changements de grip, et à rouler avec des montes pneumatiques panachées. Si sa connaissance du terrain est moins importante, Craig Breen n'entend pas être en reste. Excellent cinquième de l'édition précédente sur la DS3 WRC, il a le potentiel pour faire encore mieux cette année au volant de la C3 WRC. Pour en tirer la quintessence, il a bénéficié, comme Kris Meeke, de trois jours d'essais intensifs répartis en deux séances. La première, avant Noël, a permis de travailler sur de l'asphalte humide à littéralement détrempé, tandis que la seconde effectuée cette semaine dans les environs de Gap visait à confronter la C3 WRC à des conditions les plus proches possibles de ce qu'elles seront la semaine prochaine, ainsi qu'à de la neige. L'occasion de poursuivre également les efforts entrepris sur l'optimisation de sa fenêtre d'exploitation.

DES DIFFICULTÉS À REVENDE

Pour espérer grimper sur le podium face au palais princier le dimanche venu, il faudra toutefois être passé au travers des embuches tout au long des quatre jours de compétition au programme. Quatre étapes, qui verront les concurrents arpenter les routes parmi les plus sélectives de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes, des Alpes de Haute Provence puis des Alpes-Maritimes. Avec en préambule le jeudi soir, la spéciale de Thoard-Sisteron, soit un véritable monument de l'épreuve, toujours piégeux aux abords du Col de Fontbelle et disputé cette année dans un sens inédit, qui plus est à la lueur de la rampe de phares. Et en clôture, le non moins célèbre Col de Turini, qui vit la C3 WRC obtenir son premier scratch l'an passé.

Alors couru sur le sec, le chrono s'était recouvert d'une pellicule de neige fraîche deux heures plus tard pour le second passage. C'est là toute la difficulté d'un Monte-Carlo : son caractère hivernal, et l'évolution rapide des conditions de route d'un versant à l'autre de la montagne, qui font que les choix de pneus revêtent une importance capitale. A la lueur des expériences passées, avec l'aide également des ouvriers, et des informateurs de terrain, il s'agit toujours d'estimer, quel sera le meilleur compromis pneumatique, pour la boucle d'ES à venir, tout en adaptant les réglages en conséquence. Un sacré challenge.

ILS ONT DIT

Pierre Budar, Directeur de Citroën Racing

" Une nouvelle saison qui redémarre, c'est forcément synonyme d'excitation mais aussi d'incertitudes. Après une seconde partie d'année 2017 marquée par une deuxième place en Allemagne et une victoire en Espagne, qui a confirmé la montée en puissance de l'équipe, j'ai bien l'intention de continuer le travail entrepris par Yves Matton, pour que le team poursuive sur cette lancée en 2018. D'autant que la C3 WRC s'est encore bonifiée pendant l'intersaison, et a vu son spectre d'utilisation élargi au prix d'un travail intensif. Kris Meeke a l'expérience nécessaire pour se battre aux avants postes sur cette épreuve atypique, il l'a déjà démontré en 2016, tandis que Craig a fait le plein de confiance lors de l'édition passée et compte bien capitaliser dessus pour jouer placé. Ils savent également que ce rallye ne s'aborde comme aucun autre : il faut y faire preuve de sang-froid et d'humilité pour ne pas se faire surprendre par les nombreux pièges qu'il recèle. "

Christophe Besse, Directeur technique

" Le Monte-Carlo est avant tout un rallye de pilotes et de pneus. Il y faut une voiture facile à conduire, progressive dans ses réactions, pour que le pilote se sente en confiance au volant quel que soit le niveau d'adhérence rencontré. C'est ce que nous nous sommes attachés à travailler en tests. Les spéciales y sont généralement bosselées, c'est pourquoi nous avons également tâché d'optimiser encore l'amortissement de la C3 WRC. Nous avons aussi cherché à balayer un nombre important de conditions possibles, du verglas à la neige, en passant par la pluie ou du bitume simplement froid et humide, pour essayer d'une part les deux nouveaux pneus Michelin, mais aussi passer en revue un large éventail de montes possibles. Les ES étant regroupées sous forme de boucles, on n'a jamais véritablement les bonnes gommages au bon moment. L'enjeu est donc de savoir ce que l'on va concéder par exemple en pneus cloutés sur sol sec, afin d'opter pour le meilleur compromis. "

Kris Meeke

" Le Monte-Carlo est probablement l'un des rallyes les plus durs de la saison, en raison de ses incessants changements de grip, mais j'y ai toujours pris du plaisir. J'y ai également été rapide : j'ai remporté la course en Junior WRC en 2005, j'y ai signé un podium (3e) pour mon retour à plein temps chez Citroën en 2014, je me battais pour la victoire en 2016... Je pense donc que nous pouvons y réaliser du bon boulot, d'autant que nos essais se sont révélés assez représentatifs de ce qui nous attend, avec une belle variété de conditions atmosphériques. Ils nous ont également permis de continuer à progresser sur l'adaptabilité de notre C3 WRC aux évolutions de revêtements, en retournant notamment dans le Col de Faye, là-même où nous étions le moins à l'aise lors de l'édition passée. "

Nombre de participations à l'épreuve : 9

Meilleur résultat : 3e (2014)

Craig Breen

" Le Monte-Carlo est un rallye que j'adore, c'est un challenge unique que nulle autre épreuve au calendrier ne propose. Jusqu'à l'année dernière, je n'avais pourtant jamais été suffisamment en confiance dans pareilles conditions changeantes et glissantes. Mais l'an passé, avec l'ancienne voiture, nous nous sommes surpris nous-mêmes. Avec un peu plus de chevaux, on pouvait briguer le podium, cela m'incite donc à la confiance : j'ai envie de croire que l'on peut faire de même, même si je ne suis pas le plus expérimenté au départ. D'autant qu'à la lueur des acquis de 2017, nous abordons l'épreuve bien mieux préparés, avec une C3 WRC encore plus polyvalente. "

Nombre de participations à l'épreuve : 3

Meilleur résultat : 5e (2017)

CHIFFRES-CLÉS

- **17** spéciales totalisant **388,59** km chronométrés
- **4** les types de pneus mis à disposition par Michelin, soit le neige (Pilot Alpin A41) , le neige clouté (Pilot Alpin A41 CL), le slick tendre (Pilot Sport S6) et le slick super tendre (Pilot Sport SS6), ces deux derniers étant nouveaux.
- **7** le nombre de succès signés par Citroën et la paire Loeb-Elena au rallye Monte-Carlo (2003-2005 en Xsara WRC, 2007-2008 en C4 WRC, 2012-2013 en DS3 WRC)
- **2** le nombre de victoires remportées jusqu'alors par la Citroën C3 WRC (Mexique et Catalogne 2017)

UN RALLYE, UN CHALLENGE

L'importance de la relation équipages/ouvriers

Au Monte-Carlo, la relation entre l'équipage et ses ouvriers doit être parfaitement rodée. Ces derniers, détenteurs d'un double des notes, passent environ deux heures avant dans les spéciales, et ce afin d'apporter d'éventuelles corrections. Sur ces ES, elles peuvent être de taille, si par exemple il a neigé entre les reconnaissances et la course. La route a aussi tendance à beaucoup évoluer entre le premier et le deuxième passage dans un chrono. La difficulté pour les ouvriers consiste alors à avoir la même vision de la route que ne l'aurait l'équipage, à conserver également le langage qui lui est propre. D'où l'importance d'une confiance et d'une connaissance mutuelles hors pair. Craig Breen collabore avec Mikko Hirvonen (copiloté par Andy Hayes) depuis 2016 tandis que Kris Meeke fait confiance à Stephen Whitford et Derek Brannigan, respectivement depuis 2014

et 2009.

SECRETS DE ROUGES

Didier Clément, désormais coordinateur technique et responsable compétition client, se souvient... " Je me rappelle de notre victoire en 2012 avec Sébastien et Daniel. Ils l'ont véritablement scellée lors de la troisième étape, sur un choix de pneus, comme souvent au Monte-Carlo. Ce jour-là, il fallait disputer l'ES de Saint Jean en Royans, globalement humide à mouillée, et celle de Cimetière de Vassieux, où la neige et le verglas étaient attendus. Il fallait donc des slicks tendres pour la première, et des clous pour la suivante. Mais Seb craignait de perdre gros dans Saint Jean en Royans, en panachant ces deux types de gommes. Jusqu'à une minute du départ, il y avait deux slicks tendres sur la voiture et deux clous dans le coffre. Mais notre analyse montrait qu'il fallait privilégier Cimetière de Vassieux, en embarquant quatre clous. Il m'a laissé libre de choisir les deux pneus manquants, en l'occurrence deux clous. Il a été incroyable dans Saint Jean en Royans en ne concédant que seize secondes avec sa monte inadaptée, avant d'entériner sa victoire dans la suivante grâce à ses quatre clous. "

PROGRAMME RALLYE MONTE-CARLO (GMT+1)

MERCREDI 24 JANVIER

16h00 : shakedown (Gap)

JEUDI 25 JANVIER

17h50 : Départ jour 1 (Monaco – Place du Casino)

21h43 : ES 1 – Thoard – Sisteron (36,69 km)

22h51 : ES 2 – Bayons – Brézières 1 (25,49 km)

23h56 : Flexi assistance A (Gap – 48')

VENDREDI 26 JANVIER

08h00 : Départ jour 2 et assistance B (Gap – 18')

08h51 : ES 3 – Vitrolles – Oze 1 (26,72 km)

10h04 : ES 4 – Roussieux – Eygalayes 1 (30,54 km)

11h37 : ES 5 – Vaumeilh – Claret 1 (15,18 km)

12h52 : Assistance C (Gap – 33')

13h58 : ES 6 – Vitrolles – Oze 2 (26,72 km)

15h11 : ES 7 – Roussieux – Eygalayes 2 (30,54 km)

16h44 : ES 8 – Vaumeilh – Claret 2 (15,18 km)

17h49 : Flexi assistance D (Gap – 48')

SAMEDI 27 JANVIER

06h57 : Départ jour 3 et assistance E (Gap – 18')

08h08 : ES 9 – Agnières en Devoluy – Corps 1 (29,16 km)

09h16 : ES 10 – St Léger les Mélèzes – La Batie Neuve 1 (16,87 km)

10h31 : Assistance F (Gap – 33')

11h57 : ES 11 – Agnières en Devoluy – Corps 2 (29,16 km)

13h08 : ES 12 – St Léger les Mélèzes – La Batie Neuve 2 (16,87 km)

14h23 : Assistance G (Gap – 33')

16h09 : ES 13 – Bayons – Bréziers 2 (25,49 km)

17h29 : Assistance H (Gap – 48')

22h17 : Parc fermé (Monaco)

DIMANCHE 28 JANVIER

06h49 : Départ jour 4

08h32 : ES 14 – La Bollène Vésubie – Peira Cava 1 (18,41 km)

09h08 : ES 15 – La Cabanette – Col de Braus 1 (13,58 km)

10h55 : ES 16 – La Bollène Vésubie – Peira Cava 2 (18,41 km)

12h18 : ES 17 – La Cabanette – Col de Braus 2 (13,58 km)

13h58 : Parc fermé (Monaco)

15h00 : Remise des prix (Place du Palais Princier – Monaco)