

PRESS RELEASE



2017年1月20日

シトロエン、C3 WRC で FIA 世界ラリー選手権への復帰を公式発表 ～2017 シーズン、全 13 ラリーにフル参戦～

2017 年世界ラリー選手権の開幕戦ラリー・モンテカルロの 1 カ月前に、シトロエン・レーシングはアブダビにおいて参戦車両である C3 WRC を初めて公開しました。ラリー・モンテカルロは本日より開幕いたします。

2017 年シーズンより導入される新世代ワールドラリーカーは非常に見応えのあるものとなります。その新しい FIA レギュレーションに合致させたマシン、C3 WRC が、96 勝そして 8 度の世界タイトルという記録を誇るシトロエンの WRC 復帰を牽引します。

2017 年シーズン、シトロエン・トタル・アブダビ WRT は、2～4 台の C3 WRC をエントリーします。クルーのラインナップは、クリス・ミック／ポール・ナゲル、クレイグ・グリーン／スコット・マーティン、ステファン・ルフェーブル／ギャビン・モロー、ハリ・アル-カシミ／クリス・パターソンの 8 名です。



C3 WRC



C3 WRC



クリス・ミック／ポール・ナゲル



クレイグ・グリーン／スコット・マーティン



ステファン・ルフェーブル／ギャビン・モロー



ハリ・アル-カシミ／クリス・パターソン



CITROËN RACING COMMUNICATION

19, allée des marronniers - BP 3557 - 78035 VERSAILLES CEDEX - FRANCE - TEL. : +33 (0) 1 30 84 04 04 - FAX: 33 (0) 1 30 84 02 70

www.citroenracing.com

シトロエン・レーシングの歴史に刻まれる新たなページ

1919年に誕生したシトロエンは、モータースポーツへの挑戦のなかで常に見事な戦闘力と達成能力を発揮してきました。1950年代には、シトロエンのモデルがラリーで初めて勝利を達成しています。しかし、現在の勢いが本当に始まったのは、1980年代に入ってからのことです。ヴィザ・ミルピステと BX 4TC——いずれも伝説的なグループ B に準拠したマシンです——は、思うような成果を残すことはできませんでしたが、シトロエンの DNA にラリーが根付くきっかけとなりました。

砂漠の王者

1989年、シトロエンのレーシング部門はシトロエン・スポールと名前を変え、パリ - ダカールラリーで勝利を収めるという大きなチャレンジに挑みました。シトロエンにとっては初めての参戦ながら、スタートからまさに快進撃と呼べる走りを見せました。1991年には、アリ・バタネンがこのラリーで勝利。さらに 1994年、1995年、1996年には、ピエール・ラルティエグが 3 連覇で続くことになりました。砂漠の王者と呼ばれた ZX グラン・レイドは、クロスカントリーラリーに 42 戦の参戦、そのうち 36 回の勝利を挙げ、FIA クロスカントリーラリー・ワールドカップでは 5 回タイトルを獲得する活躍を見せました。

WRC への道

WRC プログラムは、徐々に具体化していきます。1999年のラリーカタルニアとツール・ド・コルスでは、フィリップ・ブガルスキーがクサラ・キットカーで、ワールドラリーカーを抑えての勝利を達成しました！ この「赤い軍団」はギアを一段上げることを決定し、2001年のツール・ド・コルスでは、ヘサス・ピュラスの新型クサラ WRC が優勝を飾りました。2002年シーズンの準備期間を経て、シトロエンは 2003年から、初めての WRC フル参戦に乗り出したのです。

チームは見事な滑り出しを見せ、ラリー・モンテカルロでは、セバスチャン・ローブ、コリン・マクレー、カルロス・サインツが 1-2-3 フィニッシュ。このシーズンの終わりには、シトロエンは初めての WRC マニファクチャラーズタイトルを獲得し、その後 2 年間連続で防衛に成功しました。また同時期、セバスチャン・ローブとダニエル・エレナによる、2004年からの世界タイトル 9 連覇という偉業が始まります。

2005年シーズンの終わり、シトロエンは次期車両となる C4 WRC を開発する 1 年の間、参戦活動を停止することを決定。この新型マシンは、2008年～2010年にかけての 3 シーズン、シトロエンにさらなるタイトルをもたらしました。2011年は、新規定の WR カー導入のシーズンとなりました。シトロエンのワークスマシンとして選ばれたのは、DS3。

そして DS3 WRC は期待どおりの活躍を見せ、2011 年と 2012 年のマニュファクチャラーズタイトルの獲得リストを増やすことに成功しました。

新たなる世界選手権へ

WRC への参戦を継続する一方で、野心は抑えながらも、シトロエン・レーシングは FIA 世界ツーリングカー選手権 (WTCC) という、新しいチャレンジに臨むことを決めます。ここでもシトロエンは素晴らしい成功を収め、3 年間でシトロエン C-Elysée WTCC 勢は 69 レース中 50 レースで勝利。シトロエンと、ホセ - マリア・ロペスは、参戦初年度から世界タイトル 3 連覇を達成しました。

サーキットでの短い参戦期間を経て、シトロエンは販売戦力のシンボルである新型 C3 で WRC へ復帰することを決断しました。連綿と続く素晴らしいストーリーの、新しい章がいま始まろうとしています。

シトロエン・レーシング主要戦績

クロスカントリーラリー(1990年～1997年)

- ▼ 42戦中、優勝42回。うち4回はダカールラリーでの勝利
- ▼ ピエール・ラルティエグ 25勝、アリ・バタネン 10勝、ティモ・サロネン 1勝
- ▼ FIA クロスカントリーラリー・マニュファクチャラーズタイトル獲得回数:5回(1993年～1997年)
- ▼ 同ドライバーズタイトル獲得回数:5回
- ▼ ピエール・ラルティエグ:4回(1993年～1996年)、アリ・バタネン:1回(1997年)

FIA 世界ラリー選手権(1999年～2016年)

- ▼ 優勝96回(ドイツ11勝、アルゼンチン10勝、スペイン9勝、モンテカルロ7勝を含む)
- ▼ ポディウムフィニッシュ合計238回
- ▼ ステージ勝利数1,484回
- ▼ セバスチャン・ローブ 78勝、セバスチャン・オジエ 7勝、クリス・ミーク 3勝、カルロス・サインツ/フィリップ・ブガルスキー各2勝、ダニ・ソルド/ミッコ・ヒルボネン/フランソワ・デュバル/ヘサス・ピュラス各1勝
- ▼ C4 WRC 36勝、クサラ WRC 32勝、DS3 WRC 26勝、クサラ・キットカー 2勝
- ▼ 達成した記録:1 マニュファクチャラーによるラリー勝利数(96回)、連続ポディウムフィニッシュ(38回/2008年ラリーメキシコから2010年ウエールズ・ラリーGB)
- ▼ FIA 世界ラリー選手権マニュファクチャラーズタイトル獲得回数:8回(2003年～2005年、2008～2012年)
- ▼ 同ドライバーズ/コ・ドライバーズタイトル獲得回数:9回(2004年～2012年 セバスチャン・ローブ/ダニエル・エレナ)

FIA 世界ツーリングカー選手権(2014年～2016年)

- ▼ 予選セッション35回のうち、ポールポジションを31回獲得
- ▼ 69戦中、優勝50回。ファステストラップ45回、ポディウムフィニッシュのべ119回
- ▼ ホセ-マリア・ロペス 28勝、イヴァン・ミュラー11勝、セバスチャン・ローブ 6勝、マー・チンホワ 2勝、メディ・ベナーニ/トム・チルトン各1勝
- ▼ FIA 世界ツーリングカー選手権マニュファクチャラーズタイトル獲得回数:3回(2014年～2016年)
- ▼ 同ドライバーズタイトル獲得回数:3回(2014年～2016年 ホセ-マリア・ロペス)

イブ・マトン

「2017年にラリーでの勝利、2018年には世界タイトルを目指します」

シトロエンの WRC 復帰はどのように決まったのでしょうか？

「この決定は、様々な要素を加味して行われました。WTCC での 3 年間のプログラムが終わりに近づいてきた頃、シトロエンは戦略的に重要な位置づけとなる新モデル、新型 C3 の投入に向けて準備を進めていました。ちょうど時を同じくして、FIA は WRC に新しいレギュレーションを導入する作業に入っていました。C3 は、この内容に完璧にマッチしており、すべてが収まるべきところに収まったと言えるでしょう。これらすべての状況は、シトロエンがモータースポーツに関わるうえで、大きな支えとなります」

新しいレギュレーションに対応するための難しさはどこにありますか？

「当初は、これまでのレギュレーションを大きくアップグレードしたようなものと簡単に思っていました。ところが、実際の変更点はそれ以上のものでした。エンジンパワーが向上し、エアロダイナミクスの影響が高まり、電子制御式センターデファレンシャルの復活が、大きな変更点です。この 3 点について、我々は独自の知識を投入し、これまでの WR カーや、サーキットで得た経験を反映させました。これらによって、今までの限界を大きく上まわる速さを手に入れることにつながったのです」

このプロジェクトが始まってからの作業を、どのように分析しますか？

「とにかく、信じられません！ 開発スケジュールとして我々に残された時間は、これまでのどのプログラムよりも少ないものでした。すでに身に付けた経験を持ってしても、マシンの設計と開発において、1 分たりとも無駄にする余裕はありませんでした。それでも、チームのノウハウによって大きな問題もなく、ここまでたどりつくことができました。この専門知識なくしては、予定どおりに車両を完成させることは不可能でした」

シトロエン C3 WRC にかつての“グループ B”の面影が見られる部分はありますか？

「C3 WRC は間違いなく、ラリーファンを夢中にさせたあのマシンたちを思い出させます。あれから 30 年を経て、いいかたちですべてが変わりました。特に安全面です。それでも我々は、アグレッシブで唸るような“野獣”をドライバーたちが飼いならそうとする様子を、間違いなく目にするようになるでしょう。クリス・ミークが、初めて C3 WRC をドライブしているのを見た時、私は目標を達成したと確信しました。新世代の WRC には、極めて豪快な側面があると言えるでしょう」

このマシンは、WRC に新しい勢いをもたらすことができるでしょうか？

「以前の WRC は、ある部分においてアグレッシブさに欠けると、酷評されてきました。ラリーの景観や、イベントの歴史という点では非常にスペクタクルな面を残していると思いますが、マシンの迫力やクレイジーな部分は間違いなく不足していました。そんな側面が戻ってくるのだと思います。この変更が若年層のファンを刺激して、選手権にポジティブな効果をもたらすことを期待しています」

シトロエン C3 WRC の開発において、クリス・ミックはどんな役割を果たしましたか。

「言葉にすれば、極めて重要な役目です。我々には、開発において技術的な経験と知識を十分に持つリーダーが必要でした。クリスは 10 年以上も PSA グループで競技車両の開発に携わっているのです、それぞれの部分において詳細な分析を行うことができます。我々が予定どおりに計画を進め、目標に達することができた大きな要因のひとつは、間違いなく彼の存在あってこそでしょう」

ドライバーにクレイグ・ブリン、ステファン・ルフェーブルを選んだ理由とは？

「通常のコンディションのラリーで勝利を収めるという、2017 年の目標を果たすため、クリスとは以前から契約を結んでいました。彼は 2016 年、どんな路面でも優勝を狙えるドライバーであることを見せてきました。その他のクルーについては、選択肢としてふたつの方法がありました。ひとつは、すでにキャリアを積んだ経験豊富なドライバー、クリスとエースを争うこともできるようなドライバーを選ぶ方法。もうひとつは、我々シトロエンのビジョンに沿った手法です。つまり、才能ある若手ドライバーを乗せることです。もっとも、シトロエン・レーシングは過去 20 年以上にわたって同様のアプローチを行ってきたので、実に手堅いやり方でもあるのです！ クレイグとステファンのリザルトは、ふたりの才能の高さを示しています。我々の体制を強固なものとする、期待の持てるドライバーたちと言えるでしょう。だから、彼らにチャンスを与えることに決めたのです。中期的に見れば、彼らは WRC の将来を担う人材ですから」

この先、数シーズンで目指すものはなんでしょう？

「2017 年は、ライバルたちを凌いで、通常のコンディションでのラリーで勝利を収めたいと考えています。そして 2018 年には、少なくとも世界タイトルをひとつは獲得することが我々の目標です」

WRC で築いてきたこれまでの歴史は、プレッシャーになりますか？

「様々な人のコメントを読んだ限りでは、多くの人が C3 WRC が最初から速さを発揮すると期待してくれているようです。だから、双肩にプレッシャーがかかっていることは間違いありません。チームは以前のように環境が整い切っていないかもしれませんが、それをまとめ直すには少し時間がかかります。これまで同様に驕らず、このチャレンジを、敬意を払いながら丁寧に挑んでいくつもりです」

シトロエン C3 WRC

世界タイトルを 6 回獲得したチームの知識と経験の集大成

1997 年に初めて登場したワールドラリーカーは、より高いパフォーマンスを生み出したり、コストをコントロールするため、時代にあわせてその定義を変えてきました。最も大きな変更は 2011 年から施行された、1.6 リットル直噴ターボエンジンへの変更です。これにより車両はさらにコンパクトなモデルとなりました。そして 2017 年シーズン、WR カーは再び大きく刷新。かつてないほど速く、スペクタクルになるように設計されています。

シトロエン C3 WRC には、過去にシトロエン・レーシングが挑戦してきたことのすべてが投入されました。例えば、パワーウェイトレシオは、以前の 3.8kg/bhp に対し、3.1kg/bhp まで向上。こういった数値だけでなく、大きく広がったフェンダー、より影響力を増した空力性能、アクティブセンターデファレンシャルを搭載した 4 輪駆動システムなど、技術面でも劇的な変更が施されました。

目標のひとつ:2017 年ラリー・モンテカルロ

新レギュレーションの評価と、新型シトロエン C3 の構造設計がデザインオフィスでスタートしたのは 2015 年の 4 月です。PSA グループの幹部から、WRC 参戦プログラムへの承認が出ると、この作業はより具体性を帯びていきました。2015 年 11 月 19 日、シトロエンがその後のモータースポーツ活動について発表を行った際、C3 WRC はバーチャルで、CAD のワークステーションの中ではありましたがすでに存在していました。

そしてただちに、ワークショップの近くで最初のプロトタイプが製作がスタートしたのです。2016 年 4 月 11 日、クリス・ミークはベルサイユ・サトリーのテストコースで、このマシンを初めてドライブしました。

その後チームは南フランスに向かい、シャトー・ラストゥール周辺の未舗装路で、最初のテストを行ないました。この時点で、新型シトロエン C3 は公開されていなかったため、マシンにはスタイリングを隠す特殊なカモフラージュのカラーリングが施されていました。

その後も開発作業は様々な路面で続けられました。毎月 4、5 日にわたってテストを行いながら、チームは信頼性とパフォーマンスを精査。そして 6 月の終わりに、ひとつの大きな段階に到達しました。ターマックテストに向けて 2 台目のマシンが完成したのです。

テストの舞台裏では、デザインオフィスでの作業が続いており、新しいアップグレードが投入されようとしていました。ボディワークの複雑な形が決定されるまで、風洞実験も何度も繰り返されています。

2018 年までシトロエン・レーシングのワークスドライバーとして契約しているクリス・ミックは、C3 WRC のテストのほとんどに参加しステアリングを握ってきました。また、クレイグ・グリーン、ステファン・ルフェーブルもそれぞれ参加し、テストの最終日には、ミックに代わってドライバーを務めました。

これまで行われた 10 回のテストセッションで、シトロエン C3 WRC が走り込んだ距離は、合計で 9,500km にもおよびます。

このマシンが実戦デビューに臨むにあたり、最後の重要な段階は FIA による車両公認(ホモロゲーション)です。これは 2016 年の 12 月 13 日に完了しています。

「モータースポーツの世界ではよくあることですが、このマシンの設計と開発は、非常にタイトなスケジュールのなかで行われました。テストが始まった際、マシンはよく設計されているという評価をもらい、我々は報われた気持ちになりました。大きなトラブルもなく、ドライバーはマシンのハンドリングに満足していると言っています。いよいよ本番で自分たちの成果を試す時が来ました。いい仕事ができたと手応えを感じていますが、あまり大きな自信を持つことはできません。車両規定が大きく変わっていますから、どのチームも新しいことに取り組んでいます。ですから、ライバルとはお互いに敬意を払い競い合っています」

テクニカル・ディレクター、ローラン・フレゴジ

シトロエン・レーシングの設計による史上最高のエンジン

2010 年以來、シトロエン・レーシングは FIA グローバル・レーシング・エンジン(GRE)規定に合致したエンジンを、自らの手で開発、組み立てしてきました。4 気筒 1.6 リットル直噴ターボエンジンをベースとした構造により、シトロエンは様々な選手権で得たノウハウや技術を横断的に使うことができました。例えば、WRC で積み重ねてきた経験を、シトロエン C-Elysée WTCC のエンジン設計に活用しました。そして今、世界のサーキットに参戦してきた 3 シーズンの間に得た情報と知識を、シトロエン C3 WRC のエンジンデザインにフィードバックしているのです。

これまでに生み出されてきたふたつのバージョンと同じく、シトロエン・レーシングのエンジンは、機械加工によるアルミ・シリンダーブロックを使って組み立てられています。非常に精密に製造された加工部品は、最低重量と重心高を見据えた厳しい基準に合致しなくてはなりません。

- ▼ 2017 年は車両のパフォーマンスが一気に高まることが予想されていますが、これには大きな要因がひとつあります。径が 33mm から 36mm に拡大された吸気リストリクターです。これにより、エンジンパワーは 20%ほど増加し 380 馬力に到達します。しかし、過給圧は 2.5 バールに制限されているため、エンジントルクは 400Nm 付近で安定したままになります。

36mm のリストリクターは、これまで WTCC のエンジンで使われていたため、シトロエン・レーシングのエンジンエンジニアは、すぐに感覚をつかむことができました。出力と内部荷重の分野に自信を持っています。スタートの時点

でアドバンテージを得ていたことで、さらに奥深いところまで詳細を研究する時間が生まれました。また、トタルのケミカルエンジニアとともに行った摩擦を低減するための作業は、エンジン出力と効率向上に貢献しています。

そしてこれまで以上に、信頼性はエンジニアにとって大きな鍵となる案件となりました。シーズンの間、1台に割り当てられるエンジンはわずか3基となることから、仕様の要件はWTCCと似たものになります。しかし、サーキットとは異なり、サービス地点までの距離が長くなるため、より高い信頼性が求められることとなります。

「シトロエン C3 WRC は、我々がこれまでに製作したなかで最高のエンジンと言っていいと思います。WTCC に参戦している間、我々は一歩引いて全体を見ることができたので、今回のチャレンジにも新しい見解から取り組むことができました。GRE 規定は厳格なものですが、新しい手法を考案する自由度が格段に広がりました。我々は、いくつかの非常に大胆な技術的解決策を選択しています。その詳細は、もちろんここでは言えませんが！しかしこの仕上がり、特にフリクションの削減について我々は誇りを持っています。こうしたアドバンテージが、いつかシトロエンの量産モデル全体に用いられれば、これ以上の喜びはありません」

エンジンマネージャー、パトリス・ダヴヌ

あらゆる路面でシャシー効率が向上

シトロエン C3 WRC の構造デザインは、前モデルと類似しています。量産型のボディシェルはカットされ、ファイバー製のリアスポイラー、ロールケージ、トランスミッショントンネル、シャシーとサスペンション周りを支えるサブフレームを組み付けられます。

C3 WRC はシトロエンにとって、5 ドアのボディをベースとした初めてのワールドラリーカーです。リアドアは取り外されますが、マシンのレイアウトや、クルーのポジションを最善にするための人間工学的な作業が求められるほか、重量配分、視界、パッシブセーフティなどの要素も計算する必要があります。

安全については、シトロエン・レーシングのエンジニア、そして FIA の専門家にとっても最重要案件です。特に競技中における横からの衝撃など、クルーの保護性能を向上させることについて、一切の妥協はありません。例えば、ドアはファイバー層を加えることで厚みを増し、強化されるようになりました。カクタスなどの Airbump®スーパーチャージャー仕様にも少し似ているかもしれません。ドアの内部には、エネルギーを吸収するためにデザインされたフォームが高密度で並べられ、バケットシートヘッドレストにも、新たな保護形状が採用されています。

2017 年のレギュレーションでは、様々な部分で自由度が高められています。最も目を引くのは最大幅で、1875mm(+55mm)に広がったことによってハンドリングはさらに安定感を高めます。また、ボディ形状により新たな空力効果も望めるでしょう。

トラクションとドライバーのフィーリングの点で重要なコンポーネントとなるのはサスペンションです。この部分には大きな改良が加えられました。シトロエン・レーシングが設計・製作するスプリング・ショックアブソーバーは、トラベル量が増加。C3 WRC に投入される様々な革新とともに、サスペンションジオメトリーも、ターマックとグラベルバージョンでは違う仕様となる予定です。

- ▼ 4WD システムも大きな変更を受け、センター油圧デファレンシャルが再び搭載されるようになりました。クサラ WRC と C4 WRC で使われていたこのシステムは、フロントとリアのアクスルが異なるスピードで回転します。センタークラッチを油圧制御することで、片方の軸からもう片方へトルクを伝達することが可能となり、アンダーステアを相殺し、ホイールスピンによるロスの低減に効果を発揮します。

たくましいデザイン

シトロエン C3 WRC のたくましく独特のデザインは、非常に目を引きまます。量産型 C3 と同様、筋骨隆々とした C3 WRC もエネルギーがあふれ出してくるようです。

新規定で制限が緩和されたことで可能となったエアロダイナミクスの変更は、マシンのパフォーマンス向上に大きな貢献を果たしています。エアロダイナミクスによって生まれるダウンフォースが高速走行時の安定性を向上させると同時に、各所に設けられたエアベンチがエンジン、トランスミッション、ブレーキを効率的に冷却します。

ボディワークのデザインが最終的に落ち着くまでには、様々なことが繰り返しテストされてきました。ここ数カ月の写真を慎重に見てみれば、その多さに気が付くことでしょう。

ウエストラインからまっすぐ水平に伸びた魅力的なフロントエンドは、バランスのとれた輪郭とともに強靱な印象を与えています。また、マシンの正面には、シトロエンの象徴であるダブルシェブロンをモチーフとしたクロームのグリルが装着され、左右の LED ライトまで伸びています。マシンの空力性能の中心となる、スプリッターウィングレットを組み込んだバンパーは、強力なダウンフォースを発生し、アンダーステアを減らす効果を発揮。ターマック仕様とグラベル仕様ではリップスポイラー部分の仕様が異なります。また、エアインテーク類は、ラジエーター、ターボおよびインタークーラー、ブレーキに冷却風を導きます。熱気はボンネットとフロントフェンダーの下部にあるアウトレットから効果的に排出されます。

マシンのサイドビューを見ると、黒いウインドスクリーンピラーで支えられたルーフが浮いているように見えることに気がつくはず。シトロエン C3 WRC の乗員保護性能は、ガラス面積とボディとのバランスのよさ、均整のとれたプロポーションに明確に表れていると言えるでしょう。下まわりに目を移せば、ボディサイドの気流を制御するワイドボディシルがマシンを引き立たせています。リアドアの下部に配置されたエアベンチレーターは、リアブレーキの冷却用。フロント同様、熱気はリアフェンダーの下部を通して排出される仕組みです。

リアバンパーの形状は、ルーズな路面で泥や雪の排出性を高めるため慎重に設計されました。このようなエアロダイナミクス形状は、シトロエン C3 がもつ独特でハイテクノロジーな個性を表現する 3D リアランプにも反映されています。センターに配置されたエキゾーストパイプを備えるリアディフューザーは、マシン下部を通る空気を後方に勢いよく排出する役目を担い、さらなるダウンフォースを生み出すことを可能にします。

これらのエアロダイナミクスシステムの最後を飾るのは、大型のリアスポイラーです。下部エレメントの「ショベル」と、さらに複雑な形状のアッパーエレメントで構成される二段構えとなっており、空力効果を高めるために、スポイラーはこれまでのマシンと比較して 50mm 後方に設置され、さらに高さも引き上げられています。

「シトロエン C- Elysée WTCC で得た経験がありましたから、このマシンはゼロからのスタートではありませんでした。しかし、それはスタート地点だけのことで、我々は何度も作業でスタートに立ち戻る必要がありました。CFD (= Computational Fluid Dynamics、コンピュータ数値流体力学) を使って様々な手法をテストし、その後、40% のモックアップを使い、風洞でテストをしてきました。何度も何度もテストを繰り返したことが、新しい形状の考案につながったのです。同時に、ラフな路面でも持ちこたえられるようにするため、パーツの強度も試験しなくてはなりません。まるで永遠に終わらない作業のようでした。もっと時間があれば、さらに先へ進み、もっとパフォーマンスを得られたと思いますよ！」

テクニカル・ディレクター、ローラン・フレゴジ

CITROËN C3 WRC スペック

車体

全長 4128mm
全幅 1875mm
ホイールベース 2540mm
トレッド（前後） 1670mm
重量 1190kg/1350kg（ドライバー乗車時）

エンジン

タイプ シトロエン・レーシング GRE 2017 - 1.6L 直噴ターボ
ボア×ストローク 84×72mm
総排気量 1600cc
最高出力 380ps/6000rpm
最大トルク 400Nm/4500rpm

トランスミッション

駆動方式 4輪駆動
変速機 6速シーケンシャル

ブレーキ

フロント／ターマック用 対向 4ピストン 370mm ベンチレーテッドディスク（水冷）
フロント／グラベル用 対向 4ピストン 300mm ベンチレーテッドディスク
リア／ターマック用 対向 4ピストン 330mm ベンチレーテッドディスク
リア／グラベル用 対向 4ピストン 300mm ベンチレーテッドディスク

サスペンション

フロント マクファーソンストラット
リア マクファーソンストラット

ホイール

ターマック用 18×8インチ ミシュランタイヤ
グラベル用 15×7インチ ミシュランタイヤ

■ドライバー

クリス・ミーク／KRIS MEEKE

国籍: 英国

誕生日: 1979年7月2日

出生地: 英国、ダンガノン

ベストリザルト: 優勝(2015年アルゼンチン、2016年ポルトガル、フィンランド)

ポディウムフィニッシュ回数: 9

ステージ勝利数: 44

主要戦績:

2000年: ラリー初参戦

2002年: WRC 初参戦

2005年: JWRC シリーズ 3位

2009年: IRC チャンピオン

2014年: シトロエン・レーシング加入

2015年: WRC 初勝利(ラリーアルゼンチン)

2016年: ラリーポルトガル、フィンランドで優勝

ポール・ナゲル／PAUL NAGLE

国籍: アイルランド

誕生日: 1978年8月9日

出生地: アイルランド、キラニー

ベストリザルト: 優勝(2015年アルゼンチン、2016年ポルトガル、フィンランド)

主要戦績

2001年: 英国プジョースーパーカップ優勝

2004年: WRC 初参戦

2009年: クリス・ミークのコ・ドライバー

2012年: アンドレアス・ミケルセンのコ・ドライバー

2014年: シトロエン・レーシング加入

2015年: WRC 初勝利(ラリーアルゼンチン)

2016年: ラリーポルトガル、フィンランドで優勝

ステファン・ルフェーブル／STÉPHANE LEFEBVRE

国籍: フランス

誕生日: 1992年3月16日

出生地: フランス、ヌー・レ・マイン

ベストリザルト: 5位(2016年モンテカルロ)

WRC参戦数: 25回

ステージ勝利数: 2回

主要戦績

2013年: プジョー・ラリー・アカデミーに参加

2014年: JWRCチャンピオン(DS 3 R5)

2014年: FIA WRC3チャンピオン

2015年: WRカーで初参戦

2016年: WRC参戦

ギャビン・モロー／GABIN MOREAU

国籍: フランス

誕生日: 1988年9月28日

出生地: フランス、サン=マルタン=デール

ベストリザルト: 5位(2016年モンテカルロ)

主要戦績

2005年: 英国選手権プロダクションクラス参戦

2013年: ミシェル・ブリのコ・ドライバーとして JWRC 参戦

2014年: クリス・イングラムのコ・ドライバーとしてプジョー208ラリーカップ、ジュニア ERC に参戦

2015年: ERCチャンピオン

2016年: シトロエン・レーシングに加入、ステファン・ルフェーブルのコ・ドライバー

クレイグ・ブリーン／CRAIG BREEN

国籍: アイルランド

誕生日: 1990年2月2日

出生地: アイルランド、シルバルア

ベストリザルト: 3位(2016年フィンランド)

WRC参戦回数: 34回

ポディウム回数: 1回

主要戦績

2009年: WRC初参戦

2011年: JWRCチャンピオン

2012年: FIA S2000チャンピオン

2015年: WRC 2参戦(プジョー208 T16)

2016年: シトロエン・レーシングに加入、フィンランドでWRC初ポディウム

スコット・マーティン／SCOTT MARTIN

国籍: 英国

誕生日: 1981年11月6日

出生地: 英国、ホワイトヘブン

ベストリザルト: 3位(2016年フィンランド)

主要戦績

2007年: マシュー・ウィルソンのコ・ドライバーとしてフィエスタ・スポーティング・トロフィーインターナショナルシリーズ優勝

2013年: ハリ・アル-カシミのコ・ドライバー

2014年: クレイグ・ブリーンのコ・ドライバーとしてERCシリーズ3位

2015年: クレイグ・ブリーンのコ・ドライバーとしてWRC 2参戦(プジョー208 T16)

2016年: シトロエン・レーシングに加入、フィンランドでWRC初ポディウム

ハリ・アル-カシミ／SHEIKH KHALID AL QASSIMI

国籍: アラブ首長国連邦

誕生日: 1972年2月18日

出生地: UAE、アブダビ

ベストリザルト: 5位(2011年オーストラリア)

WRC参戦回数: 65回

主要戦績

2002年: ラリー初参戦

2004年: WRC初参戦

2004年: 中東ラリー選手権チャンピオン

2009年: WRCで初ポイント獲得

2013年: シトロエン・レーシング加入

クリス・パターソン／CHRIS PATTERSON

国籍: 英国

誕生日: 1968年9月6日

出生地: 英国、ベルファスト

ベストリザルト: 2位(2010年スペイン、英国)

WRC参戦回数: 64回

主要戦績

1999年: 英国選手権プロダクションクラス参戦

2005-2008年: ナッサー・アル-アティヤのコ・ドライバーとして中東ラリー選手権チャンピオン

2010年: ペター・ソルベルグのコ・ドライバーとしてWRC参戦

2014年: ハリ・アル-カシミとのコンビをスタート

プジョー・シトロエン・ジャポンではシーズンを通してWRCのプレビューやリザルトのレポートを配信しています。引き続きシトロエンへのご声援をお願いいたします。