

Nicolas ANDERBEGANI

RALLYE

**LES VOITURES
DE LÉGENDE**

SOMMAIRE

- 8 **CITROËN DS/ID19** 1956
À L'ORIGINE DE CITROËN SPORT
- 14 **SAAB 96** 1960
LA SUÉDOISE QUI N'AVAIT PAS FROID AUX YEUX
- 18 **MINI COOPER S** 1963
PETITE MAIS COSTAUD !
- 22 **PORSCHE 911** 1965
À L'AISE PARTOUT,
GÉNÉRATION APRÈS GÉNÉRATION !
- 28 **LANCIA FULVIA COUPÉ HF 1600** 1969
LA PIONNIÈRE DE LA DYNASTIE HF
- 32 **FORD ESCORT RS 1600-1800/
RS COSWORTH** 1971/1993
UNE LIGNÉE VICTORIEUSE
- 38 **ALPINE A110 1800 GROUPE 4** 1973
LA PREMIÈRE REINE DU WRC
- 44 **LANCIA STRATOS HF** 1974
L'ANCÊTRE DES GROUPE B
- 48 **FIAT 131 ABARTH** 1976
LA BERLINE FAMILIALE
DEVENUE UNE BÊTE DE COURSE
- 52 **TALBOT SUNBEAM LOTUS** 1980
UNE SAISON, LE TITRE ET PUIS S'EN VA !
- 56 **OPEL ASCONA / MANTA 400** 1979/1983
LA FOUDRE A FRAPPÉ DEUX FOIS
- 60 **RENAULT 5 TURBO** 1980
LA BOMBE FRANÇAISE
- 68 **AUDI QUATTRO GROUPE 4** 1980
RÉVOLUTION !

- 74 **ALFA ROMEO ALFETTA GTV6** 1982
LA MILANAISE DÉCHAÎNÉE
- 80 **LANCIA 037 RALLY** 1982
DEUX ROUES MOTRICES FACE AUX QUATTRO,
MÊME PAS PEUR !
- 84 **PEUGEOT 205 T16** 1984
L'ÉPOUVANTAIL
- 90 **AUDI QUATTRO S1 E2** 1985
DÉLIRANTE
- 94 **LANCIA DELTA S4** 1985
L'OGRE DU GROUPE B
- 100 **MG METRO 6R4** 1985
LA BOULE DE NERFS !
- 104 **BMW M3 GROUPE A** 1987
FAUVE DE BAVIÈRE

- 140 **FORD FOCUS WRC** 1999-2010
STAR DU RALLYE ET DU JEU VIDÉO
- 144 **CITROËN XSARA WRC** 2002
LES CHEVRONS SUR LE TOIT DU MONDE
- 148 **CITROËN C4 WRC** 2007
FUSION HOMME-MACHINE
- 152 **CITROËN DS3 WRC** 2011
LA DERNIÈRE CHAMPIONNE DES CHEVRONS
- 156 **VOLKSWAGEN POLO WRC** 2013
QUATRE À LA SUITE !
- 160 **FORD FIESTA WRC** 2017
ENFIN UNE HÉRITIÈRE
DE L'ESCORT RS 1800 !

- 108 **LANCIA DELTA HF INTEGRALE** 1987
SAGA ITALIENNE
- 114 **TOYOTA CELICA GT-FOUR/4WD** 1989/1992
OFFENSIVE JAPONAISE
- 118 **MITSUBISHI LANCER** 1994
LA GROUPE A QUI A BATTU LES WRC
- 122 **SUBARU IMPREZA** 1994
BIG IN JAPAN !
- 126 **PEUGEOT 306 MAXI** 1995
LA CHAIR DE POULE !
- 130 **CITROËN XSARA KIT-CAR** 1998
LE CRIME DE LÈSE-WRC !
- 134 **PEUGEOT 206 WRC** 1999
DIGNE HÉRITIÈRE DE LA 205 !

- 164 **ŠKODA FABIA R5/RALLY2** 2015
DES VICTOIRES COMME S'IL EN PLEUVAIT !
- 168 **TOYOTA YARIS WRC** 2017
YARIS GR RALLY1 2022
HYBRIDE OU PAS, ELLE GAGNE !
- 172 **HYUNDAI i20 WRC/RALLY1** 2022
LA CORÉE DANS LA COUR DES GRANDS
- 176 **Remerciements**
Sources
Crédits photographiques

1965

PORSCHE 911

**À L'AISE PARTOUT,
GÉNÉRATION APRÈS GÉNÉRATION !**





911 S

Tout en glisse, Björn Waldegård remporte le Monte-Carlo 1969 sur 911 S, après un duel intense avec Vic Elford et Gérard Larrousse. Le Suédois frappe fort à trois reprises dans le col de la Madone et de la Couillolle.

Aujourd'hui, surtout pour les jeunes fans, la 911 du constructeur de Stuttgart est associée en priorité au GT3, aux courses sur circuit et épreuves d'endurance. Mais c'est bien en rallye que la légende du « sacré numéro » de Porsche a commencé. D'ailleurs, cette petite allusion au fameux slogan du Lion n'est pas innocente, puisque la 911 aurait dû s'appeler 901... mais la firme de Sochaux ayant déposé les droits de propriété de tous les numéros à trois chiffres avec un zéro en leur centre, les Allemands ont été obligés de modifier le nom.

Conceptualisée par Ferry Porsche dès le milieu des années 1950, la 911 est le fruit d'une longue gestation, sous la direction de « Butzi » Porsche, qui aboutit au coupé légendaire dévoilé au salon de Francfort 1963. Reposant sur un châssis monocoque autoporteur en tôle d'acier emboutie très rigide, le coupé se démarque par son six-cylindres 2 litres de 130 ch et bien évidemment par cette ligne *fastback* plongeante intemporelle, fluide et aérodynamique, agrémentée des phares ronds de « grenouille », qui traversera le temps de génération en génération. Quelques années plus tard, en 1966, la version S est présentée avec 30 ch de plus – de quoi atteindre 225 km/h – et des jantes Fuchs à cinq branches devenues iconiques. De quoi aller désormais titiller les meilleurs en rallye ! La 911 y apparaît dès 1965, au Monte-Carlo, décrochant une cinquième place en classe GT, mais c'est en 1968 qu'elle entre au panthéon avec le succès de Vic Elford, forte de 180 ch et d'un gain de poids de 50 kg par rapport à la première 911 de rallye de 1965. L'exploit est réédité les années suivantes avec les victoires de Björn Waldegård en 1970 et 1971.

Guy Chasseuil

Belle glissade de Guy Chasseuil, à la Ronde cévenole 1969.



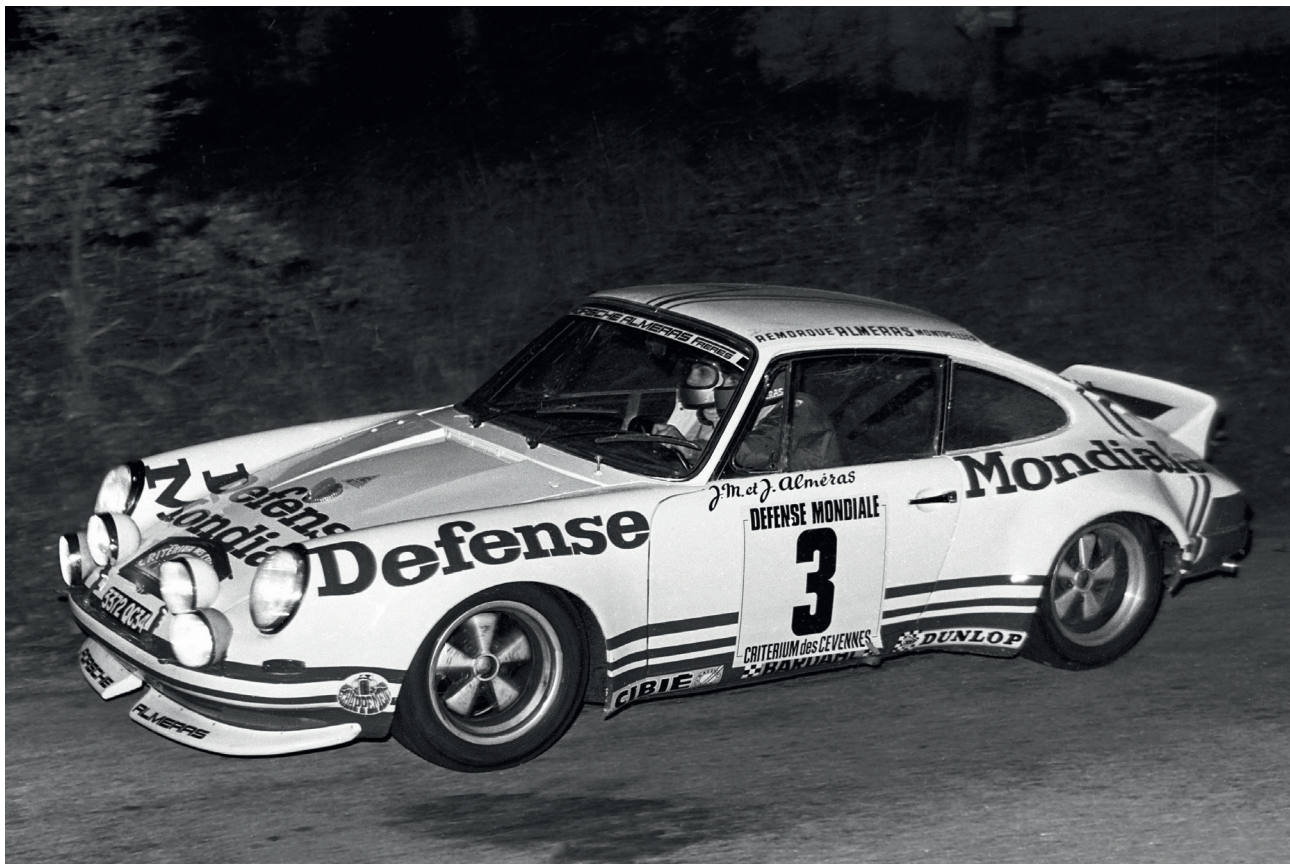
911R

Vainqueur en 1970 avec une 911 R, Gérard Larrousse abandonne l'édition 1972 du Tour de Corse sur casse de transmission. Le voici qui prend une belle corde !

C'est pas de la tarte !

Éclectique, Jean-Claude Andruet court en 1976 sur Alpine, Alfa Romeo, Lancia et Porsche 911 Carrera, comme ici au rallye du Var, sponsorisé par la pâtisserie emblématique du coin ! On distingue aussi le fameux logo des casques GPD.





La saga Alméras

Les frères Alméras, originaires de Montpellier, sont célèbres pour l'entité Alméras Frères qui a préparé et engagé des Porsche en compétition pendant des décennies. Les voici en action au critérium des Cévennes 1972, par un temps exécrable.

Bernard Béguin

Champion de France en 1979 sur 911 SC, Bernard Béguin frôle le titre européen en 1980 avec quatre victoires, dont le rallye d'Antibes.



Les bolides remplacent les tanks

Henri Toivonen remporte en 1984, sur 911 SC RS, le rallye des 1000 Pistes, qui se déroulait dans l'enceinte de la base militaire varoise de Canjuers, au terrain très cassant. Le rallye est au cœur d'un album de Michel Vaillant.

L'étape suivante survient en 1974 avec l'introduction de l'iconique 911 Carrera 2,7 litres, bientôt rejointe par la Carrera 3,0 litres. Bien que Porsche priorise les courses de GT sur circuit, la Carrera est éligible aux Groupe 3 et 4 en rallye. Sa puissance, son châssis efficace et le train arrière joueur avec le moteur monté en porte-à-faux arrière font le bonheur des pilotes funambules. Grâce aux nombreux clients et à l'engagement de Porsche, qui n'est pas présent officiellement mais apporte souvent un soutien substantiel à ses meilleurs représentants, une armée de Porsche commence à peupler les listes d'engagées des grands rallyes internationaux. En 1978, Jean-Pierre Nicolas réussit l'exploit de gagner le Monte-Carlo au nez et à la barbe des voitures usines, avec une Carrera 3,0 litres privée. Louée à la dernière minute aux réputés frères Alméras, multiples champions d'Europe, Nicolas a eu connaissance de sa monture... la veille du départ seulement ! En 1980, Jean-Luc Thérier s'impose au Tour de Corse sur une 911 SC, ce qui reste à ce jour

la dernière victoire scratch de Porsche en WRC. Pour obtenir une homologation en Groupe B, Porsche produit à seulement vingt exemplaires une 911 SC RS dotée d'un six-cylindres à plat de 3 litres permettant une vitesse maxi de 255 km/h. La SC RS, dépouillée de ses matériaux insonorisants, de la banquette arrière et des garnitures, reçoit des boucliers spécifiques en fibre de verre, des portes en aluminium, ainsi qu'un aileron arrière plat emprunté à la 930. Des éléments mécaniques sont aussi empruntés aux 911 Turbo et RSR. Développée par Prodrive, la version de rallye termine vice-championne d'Europe des rallyes en 1984 avec Henri Toivonen.

Bien que Porsche ne soit jamais revenu officiellement en WRC, les 911 de toutes générations ont continué de participer à d'innombrables rallyes à travers le monde. En 2015, la FIA introduit une coupe FIA R-GT, qui est gagnée à deux reprises par des Porsche 997 GT3 RS, pilotées par François Delecour et Romain Dumas.





911SC
Jean-Luc Th  rier pilote une 911 SC au Tour de
Corse 1981, avec l'appui des frères Alméras.
Il ne r   ditera pas son exploit de 1980.

FICHE TECHNIQUE		
Porsche 911 Carrera SC RS 3,0 litres (1984)		
Dimensions L x l x h 4,23 x 1,75 x 1,29 m	Empattement 2 272 mm	Moteur 6 cylindres opposés �� plat
Alimentation Injection mécanique Kugelfischer		
Cylindrée 2 994 cm��		
Puissance 280 ch �� 7 500 tr/min		
Couple 260 Nm �� 6 500 tr/min		
Boîte de vitesses Manuelle �� 5 rapports	Poids 950 kg	Vitesse maximale 220 km/h

PALMARÈS PRINCIPAL

- Championnat international des marques 1970**
Cinq victoires en CIM et WRC
Rallye automobile Monte-Carlo (CIM et WRC) 1968 (Elford), **1969-1970** (Waldeg  rd), **1978** (Jean-Pierre Nicolas)
Tour de Corse 1969 (Larrousse, ERC*), **1980** (Th  rier, WRC Groupe 4)
Championnat d'Europe 1966 (Günter Klass, Groupe 3), **1967** (Zasada, Groupe 1, et Elford, Groupe 3), **1968** (Toivonen), **1980** (Zanini)
Championnat d'Espagne 1969 (Palomo), **1970** (Ruiz-Giménez), **1980** (Zanini)
Championnat d'Allemagne 1973 (Behret), **1975** (Altenheimer), **1976** (Schewe), **1977** (K  hn)
Championnat de France de la montagne 1973 (Alméras sur 911 2,8 litres RSR)
Championnat de France 1974 (Chasseuil, Groupe 3), **1975** (Mas sur 911 2,8 litres RSR Groupe 3), **1979** (Béguin), **2011** (Nantet sur type 996 Cup)
Rallye Sanremo 1968 (Toivonen, ERC*)
Tour de France automobile 1969 (Larrousse), **1976** (Henry)
Rallye de l'Acropole 1969 (Toivonen, ERC*)
24 Heures d'Ypres 1979 (Béguin, ERC* Groupe 4), **1982** (Duez, ERC* Groupe 4), **1984** (Toivonen, ERC* Groupe B)

* ERC : European Rally Championship

2011

CITROËN DS3 WRC

LA DERNIÈRE CHAMPIONNE DES CHEVRONS



Intérimaire de luxe

En 2013, auréolé de neuf titres consécutifs, Loeb ne s'engage que sur quelques rallyes WRC, mais se permet de signer deux victoires supplémentaires.

Dérivée de la citadine qui lança le label DS (d'abord sous la marque Citroën), la DS3 WRC est introduite en 2011 pour prendre la relève de la victorieuse C4 WRC, en répondant à la nouvelle réglementation des WRC qui se fondaient sur les Super 2000, mais avec un moteur turbocompressé de 1,6 litre au lieu du moteur atmosphérique de 2 litres. Le développement de la voiture a été réalisé en 2010 par les pilotes Citroën Sébastien Loeb, Dani Sordo, Sébastien Ogier et le pilote d'essai Philippe Bugalski, ainsi que par les pilotes Peugeot Kris Meeke et Stéphane Sarrazin. Le moteur a été spécialement développé pour cette voiture (l'ancienne réglementation exigeait qu'il soit élaboré sur le bloc-cylindres et le joint de culasse d'un moteur de série existant) pour une puissance de 300 ch à 6000 tr/min. La DS3 se montre immédiatement agile et compétitive.

La saison 2011 est marquée par la rivalité croissante entre Sébastien Loeb et son équipier Sébastien Ogier, qui veut lui contester la victoire et le leadership. La réglementation sportive a évolué sur les ordres de passage à l'issue de la première étape, obligeant le pilote en tête à ouvrir la route le lendemain, ce qui est très désavantageux sur terre ou sur neige. Des stratégies insidieuses se mettent en place et sont susceptibles de créer des remous. Au Mexique puis à l'Acropole, les crispations se font jour quand Loeb puis Ogier désobéissent chacun leur tour aux consignes d'équipe. L'Alsacien prend le dessus en cours de saison, s'imposant en Argentine à l'issue d'une dernière spéciale serrée avec seulement 2,4 s d'avance sur Hirvonen puis au rallye de Finlande, battant Jari-Matti Latvala et devenant le premier pilote non nordique à gagner deux fois en soixante ans d'histoire de l'épreuve. Au rallye d'Allemagne, la rivalité atteint son paroxysme. Loeb détient une avance serrée sur Ogier après la première journée et Citroën décide de geler la situation. Furieux, Ogier s'épanche dans la presse sur ces querelles d'ego et de statut de numéro 1, ce qui lui vaut des remontrances de Citroën, qui pousseront finalement le Gapençais à quitter les Chevrans pour Volkswagen. Loeb crève et perd finalement le rallye d'Allemagne au détriment d'Ogier, subissant alors sa première défaite sur asphalte depuis le rallye de Monte-Carlo 2006 !

Monte-Carlo 2014

Kris Meeke termine troisième du Monte-Carlo 2014.

L'Irlandais signe quelques victoires avec les Chevrans, mais ses fréquentes sorties de piste finissent par exaspérer la direction.



Au rallye de Catalogne, Loeb remporte sa cinquième victoire de la saison et bat le record de Markku Alén (801) pour le plus grand nombre de victoires d'étape au championnat du monde. Il remporte ainsi son huitième titre de champion du monde consécutif, ce qui le place alors devant le septuple champion Michael Schumacher au nombre de titres majeurs remportés en sport automobile.

En 2012, débarrassé d'Ogier, Sébastien Loeb poursuit sa domination avec neuf autres victoires, dont cinq d'affilée. Fin septembre, il annonce sa retraite du rallye, précisant qu'il ne participera qu'à certaines épreuves lors de la saison à venir. C'est en Allemagne que l'Alsacien arrache son neuvième titre pilotes, un record, et permet à Citroën de décrocher son huitième titre constructeurs. Le magazine allemand *Auto Bild* souligna que Loeb comptait désormais deux titres de champion du monde d'avance sur Schumacher et était à égalité avec Valentino Rossi, et l'a qualifié de « meilleur pilote de rallye de tous les temps et d'un emblème du sport automobile ».

Craig Breen

Le regretté Craig Breen, mort en essais en 2023, avait disputé le Tour de Corse 2016 sur DS3, avec une cinquième place finale.



Monte-Carlo 2012

Nouvelle démonstration de force de Loeb et Elena au Monte-Carlo 2012, remporté avec 2 min 45 s d'avance sur la Mini JCW de Dani Sordo. Ils entament royalement la saison qui voit l'Alsacien décrocher son neuvième et ultime titre mondial.

Monte-Carlo 2016

Stéphane Lefebvre termine cinquième du Monte-Carlo 2016. Le désengagement des marques françaises et l'explosion des coûts du WRC ont fermé la porte à la relève du duo Loeb et Ogier.

La Citroën C3 WRC

La Citroën C3 WRC a été lancée en 2017, mais n’a pas eu le développement escompté. Le départ de Sébastien Ogier fin 2019, malgré trois victoires, entraîne dans la foulée le retrait de Citroën du championnat. Ainsi s’achevait vingt ans d’une épopée folle, commencée avec la Xsara Kit-Car.

Les saisons suivantes sont moins fructueuses, en dépit de nombreuses évolutions introduites en 2015 sur le moteur, dérivé de celui de la C-Élysée du WTCC, et de l’adoption d’une commande de boîte de vitesses semi-automatique. Si Loeb gagne en 2013 deux des quatre rallyes auxquels il a participé, les pilotes Mikko Hirvonen, Dani Sordo ou encore Kris Meeke ont signé quelques belles performances, mais n’ont jamais été en mesure, entre 2013 et 2015, de prendre la relève du Français et de briguer un nouveau titre. Citroën Racing se retire fin 2015, laissant un Junior team prendre la relève en 2016 afin de préparer l’arrivée de la C3 WRC qui fut effective en 2017. La C3 cependant n’obtient que quelques succès, avec Ogier et un incroyable Loeb, vainqueur en Espagne 2018 après cinq ans d’absence, mais c’est bien la DS3 qui fut la dernière championne de la lignée initiée par la Xsara puis la C4.



Stéphane Lefebvre
Belle huitième place de Stéphane Lefebvre au rallye de Suède 2017. Sixième en Espagne, il se replie cependant sur le WRC2 à partir de 2018, avec la C3 R5.

FICHE TECHNIQUE		
CITROËN DS3 WRC		
Dimensions L x l x h 3,94 x 1,82 x 1,61 m	Empattement 2 461 mm	Moteur 4 cylindres en ligne turbo
Alimentation Injection électronique		
Cylindrée 1598 cm ³		
Puissance Jusqu’à 300 ch à 6 000 tr/min		
Couple 350 Nm à 3 250 tr/min		
Boîte de vitesses Séquentielle à 6 rapports Sadev	Poids 1200 kg	Vitesse maximale 200 km/h

PALMARÈS PRINCIPAL

Championnat du monde pilotes 2011 et 2012 (Loeb)
Championnat du monde constructeurs 2011, 2012
26 victoires WRC
Championnat de France deuxième division 2017 (Beaubelique) et 2021 (Foulon)
Championnat de France terre 2019 (Baud)
Championnat d’Europe de rallycross 2011 et 2012 (Timerzyanov)