

# CITROËN C4 WRC 2010



50756 - 80756

**F**

Longtemps disputé sur les routes de Corse, en 2010, le Rallye de France est organisé pour la première fois en Alsace. L'enfant du pays Sébastien Loeb se présente au départ de « son » rallye avec l'opportunité de gagner un septième titre mondial consécutif. Dès le vendredi une foule exceptionnellement dense se masse au long du parcours des différentes étapes spéciales, à un tel point que le départ de plusieurs spéciales se trouve retardé. Bien qu'à son aise sur l'asphalte, sa surface de prédilection - il n'a pas perdu une seule épreuve sur asphalte depuis 5 ans - Sébastien Loeb trouve le revêtement très variable. Mais ici, en Alsace, il montre qu'il est chez lui ! Il ouvre les hostilités en remportant les quatre premières étapes spéciales sur les huit de la journée. Au soir de ce premier jour, le second, son coéquipier Dani SORDO figure déjà à près de 23 secondes. Le deuxième jour, en remportant, dans des conditions atmosphériques extrêmement difficiles, seulement deux des huit spéciales, Sébastien LOEB conforte son avance sur Dani SORDO avec 42,8 secondes, son principal adversaire Peter SOLBERG étant maintenu à 1 minute et 14,2 secondes. Mais c'est l'ensemble de la concurrence qui a un coup au moral. LOEB survole littéralement le rallye. Ce podium sera confirmé dimanche, et c'est sur ce classement que Sébastien LOEB, associé à son copilote Daniel ELENA, fêtera son 7ème titre de Champion du Monde dans la ville de son enfance, où Citroën remportera le titre Constructeurs.

**CARACTERISTIQUES: (Asphalte, Rallye de France 2010)**

**Structure** : carrosserie acier et composite renforcée par arceau multipoints soudé  
**Longueur** : 4,274 m  
**Largeur** : 1,800 m  
**Hauteur** : 1,400 m  
**Empattement** : 2,608 m  
**Voie avant & arrière** : 1598 mm  
**Poids à vide** : 1230 kg  
**Moteur** : Type XU7JP4 Straight 4, 4 cylindres, 16 soupapes, refroidissement par liquide  
**Disposition** : avant, monté transversalement, incliné à 25° vers l'échappement  
**Cylindrée** : 1 998 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** : 315 CV DIN à 5 500 tr/min  
**Couple maxi.** : 570 Nm à 2750 tr/min  
**Distribution** : 2 arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée  
**Culasse & Bloc cylindres** : aluminium  
**Gestion moteur** : injection électronique multipoints Magneti-Marelli type 2KR  
**Turbocompresseur** : Garrett TR30R  
**Lubrification** : carter humide en carbone  
**Embrayage** : Tri-disque carbone  
**Boîte de vitesses** : séquentielle X-Trac 6 rapports, gestion électronique intégrale, quatre roues motrices  
**Différentiels** : pont central piloté, ponts avant et arrière mécaniques  
**Suspensions** : Avant: McPherson à ressort hélicoïdal entièrement réglables  
 Arrière: McPherson à ressort hélicoïdal entièrement réglables  
 Amortisseurs Extrem Tech  
 Barres antiroulis avant - arrière interconnectées hydrauliquement  
**Direction** : à crémaillère, assistance hydraulique  
**Freinage** : Avant: disques ventilés Ø 360 mm, étriers 6 pistons  
 Arrière: disques ventilés Ø 330 mm, étriers 4 pistons  
 Répartition AV/AR réglable par palonnier  
 Frein à main à commande hydraulique  
**Jantes et pneumatiques** :  
 OZ: 8 x 18 pouces  
 Pirelli: 225/40-18

**GB**

Contested on the roads of Corsica for a number of years, in 2010, the Rallye de France took place in Alsace for the first time ever. France's very own Sébastien Loeb arrived at the start of "his" rally with the opportunity to win his seventh consecutive world title. As early as Friday, an exceptionally packed crowd gathered along the route of the different special stages, to such an extent the start of several specials were delayed. Although at ease on his surface of choice, asphalt - he hasn't lost a single race on asphalt for 5 years - Sébastien Loeb found the coating incredibly variable. But he proved he was at home in Alsace! He opened the show by winning the first four special stages out of the day's eight stages. On the evening of that first day he was already ahead of second place teammate, Dani Sordo, by nearly 23 seconds. On the second day, in extremely difficult weather conditions, winning only two out of eight specials, Loeb consolidated his lead over Dani Sordo to 42.8 seconds, his main rival Peter SOLBERG being 1 minute and 14.2 seconds behind. But it's the whole competition that counts. LOEB literally flew through the rally. The podium was confirmed on Sunday, and it was on this classification that Sébastien LOEB, together with his co-driver Daniel Elena, celebrated his seventh World Championship title in the city he grew up in, and where Citroën became Constructors' champions.

**CHARACTERISTICS: (Rallye de France 2010, Asphalt)**

**Structure** : steel and composite body reinforced by welded multipoint rollbar  
**Length** : 4.274 m  
**Width** : 1.800 m  
**Height** : 1.400 m  
**Wheelbase** : 2.608 m  
**Front and rear track** : 1598 mm  
**Empty weight** : 1230 kg  
**Engine** : Type XU7JP4 Straight 4, 4 cylinders, 16-valve, liquid cooled  
**Layout** : front, crosswise layout, tilted 25° towards the exhaust  
**Capacity** : 1998 cc  
**Power** : 315 bhp at 5500 rpm  
**Max torque** : 570 Nm at 2750 rpm  
**Distribution** : 2 overhead camshafts driven by toothed belt head  
**Cylinder head & block** : aluminium  
**Engine management** : electronic Magneti Marelli multi-point injection, type 2KR  
**Turbocharger** : Garrett TR30R  
**Lubrication** : Carbon wet sump  
**Clutch** : 3-disc carbon  
**Transmission** : X-Trac 6-speed sequential gearbox, electronically controlled, four-wheel drive  
**Differentials** : electronically controlled centre differential, mechanical front and rear axles  
**Suspension** :  
 Front: McPherson struts, fully adjustable coil-overs  
 Rear: McPherson struts, fully adjustable coil-overs  
 Shock absorbers: Extreme Tech  
 Front anti-roll bars - hydraulically interconnected rear  
**Steering** : rack-and-pinion, hydraulic power assisted  
**Brakes** :  
 Front: 360 mm vented discs w/6-piston callipers  
 Rear: 330 mm vented discs w/4 piston callipers  
 Pedal controlled front/rear adjustable distribution  
 Hydraulic hand brake  
**Wheels and tyres** :  
 OZ: 8 x 18 inches  
 Pirelli: 225/40-18

**D**

Die Rallye Frankreich wurde lange Zeit auf den Straßen Korsikas ausgetragen. 2010 wurde das Ereignis erstmals im Elsass organisiert. Der Elssässer Sébastien Loeb ging an den Start „seiner“ Rallye mit der Aussicht, den siebten Weltmeistertitel in Folge zu gewinnen. Ab Freitag hatte sich eine außergewöhnlich große Zuschauermenge entlang den Strecken der verschiedenen Sonderetappen versammelt, sodass der Start an mehreren dieser Etappen verzögert wurde. Obwohl er sich auf dem Asphalt wohlfühlt, seiner bevorzugten Oberfläche - er hat seit 5 Jahren keinen Wettkampf auf Asphalt verloren - fand Sébastien Loeb den Straßenbelag sehr unbeständig. Aber im Elsass zeigte er, dass er sich wie zu Hause fühlt! Er eröffnete den Kampf und gewann die ersten vier der acht Sonderprüfungen des Tages. Am Abend des ersten Tages rangierte der Zweite, sein Teamkollege Dani SORDO, mit nur fast 23 Sekunden hinter ihm. Am zweiten Tag gewann Sébastien LOEB in extrem schwierigen Witterungsverhältnissen nur zwei der acht Sonderprüfungen und baute doch seinen Vorsprung gegenüber Dani SORDO mit 42,8 Sekunden aus. Den Vorsprung von 1 Minute und 14,2 Sekunden vor seinem Hauptgegner Peter SOLBERG hielt er aufrecht. Der Großteil seiner Konkurrenz erlitt jedoch einen moralischen Tiefschlag. LOEB flog buchstäblich durch die Rallye. Diese Siegertreppchenkonfiguration wurde am Sonntag bestätigt und auf eben dieser Rangliste basierend feierte Sébastien LOEB mit seinem Copiloten ELENA seinen 7. Weltmeistertitel an dem Ort, wo er seine Kindheit verbracht hat und wo Citroën den Herstellertitel gewann.

**TECHNISCHE DATEN: (Asphalt, Rallye Frankreich)**

**Aufbau** : Karosserie aus Stahl und Verbundwerkstoff, die durch einen an mehreren Stellen gelöteten Bügel verstärkt wird  
**Länge** : 4,274 m  
**Breite** : 1,800 m  
**Höhe** : 1,400 m  
**Radstand** : 2,608 m  
**Vordere & hintere Spurweite** : 1598 mm  
**Leergewicht** : 1,230 kg  
**Motor** : Typ XU7JP4 Straight 4, 4 Zylinder, 16 Ventile, Flüssigkeitskühlung  
**Anordnung** : vorne, quer montiert, um 25° geneigt in Richtung Auspuffstrang  
**Hubraum** : 1.998 cm<sup>3</sup>  
**Leistung** : 315 PS DIN bei 5.500 U/min  
**Maximales Drehmoment** : 570 Nm bei 2.750 U/min  
**Ventilsteuerung** : 2 obenliegende Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb  
**Zylinderkopf & Zylinderblöcke** : Aluminium  
**Kraftstoffzufuhr** : elektronische Multipoint-Einspritzung, Magneti-Marelli Typ 2KR  
**Turbokompressor** : Garrett TR30R  
**Schmierung** : Ölwanne aus Kohlestoff  
**Druckübertragung** : Drei-Scheiben-Kohlelaser  
**Getriebe** : sequenzielles X-Trac 6-Gang-Getriebe, integrierte elektronische Steuerung, Allradantrieb  
**Differenzialgetriebe** : gesteuertes Verteilergetriebe, mechanischer Vorder- und Hinterachsantrieb  
**Federung** : Vorderachse: McPherson mit komplett verstellbaren Schraubfedern  
 Hinterachse: McPherson mit komplett verstellbaren Schraubfedern  
 Stoßdämpfer: Extrem Tech  
 Stabilisatorstange vorne - hinten hydraulisch verbunden  
**Lenkung** : Zahnstangenlenkung, hydraulisch  
**Bremsen** : Vorderräder: innen belüftete Scheiben Ø 360 mm, 6-Kolben-Sattel  
 Hinterräder: innen belüftete Scheiben Ø 330 mm, 4-Kolben-Sattel  
 Bremskraftverteilung Vorderräder/Hinterräder über Bremsausgleichvorrichtung regelbar  
 Hydraulisch betätigte Handbremse  
**Felgen und Reifen** :  
 OZ: 8 x 18 Zoll  
 Pirelli: 225/40-18

**RU**

После многих споров относительно корсиканских дорог в 2010 году ралли Франции впервые организовано в Эльзасе. Уроженец этих мест Себастьян Леб с самого начала "своего" ралли вознамерился в седьмой раз подряд выиграть это мировое первенство. В пятницу столь небывалая масса народу собралась вдоль многих специальных этапов пробега, что старт на некоторых из них пришлось задержать. Себастьян Леб, для которого асфальт - любимая стихия (за последние пять лет он не проиграл ни одного соревнования на асфальте), столкнулся с весьма неравномерным покрытием дороги. Впрочем, здесь, в Эльзасе, он показал, что он у себя дома! Он начинает сражение с тем, что выигрывает четыре из восьми этапов дня. К вечеру этого первого дня обладатель второго результата Дени Сордо (оба они из одной команды) уже отстает на 23 секунды. На следующий день, выиграв в крайне тяжелых метеословиях только два из восьми этапов, Себастьян Леб увеличил свое преимущество перед Дени Сордо до 42,8 секунд, а главный его соперник Петер Зольберг отстал на 1 минуту 14,2 секунд. Но по-настоящему поражает общий результат соревнования. Леб буквально на крыльях протлет все ралли. Этот пьедестал почта будет занят в воскресенье, и именно в этой классификации Себастьян Леб вместе со вторым водителем Даниэлем Элена, празднует свой 7-й чемпионат мира, где Citroën завоевывает титул Конструкторов.

**ХАРАКТЕРИСТИКИ: (Асфальт, ралли Франции 2010)**

**Структура** : кузов из стали и композита, укрепленный дугой с многоточечной сваркой  
**Длина** : 4,274 м  
**Ширина** : 1,800 м  
**Высота** : 1,400 м  
**База** : 2,608 м  
**Колесная база** : 1598 мм  
**Масса пустого автомобиля** : 1230 кг  
**Двигатель** : Тип XU7JP4 Straight 4, 4 цилиндра, 16 клапанов, жидкое охлаждение  
**Расположение** : впереди, установлен поперечно, наклонен на 25° к выхлопу  
**Объем цилиндра** : 1 998 см<sup>3</sup>  
**Мощность** : 315 л.с. DIN при 5 500 об/мин  
**Максимальный крутящий момент** : 570 Нм при 2750 об/мин  
**Система распределения** : 2 распределительных кулачковых вала с ремненным приводом  
**Головка и блок цилиндров** : алюминий  
**Управление двигателем** : многоточечное электронное зажигание Magneti-Marelli типа 2KR  
**Турбокомпрессор** : Garrett TR30R  
**Смазка** : мокрый картер, уелерония  
**Сцепление** : трехдисковое, уелерод  
**Коробка скоростей** : последовательная коробка X-Trac на 6 скоростей, управление встроенное  
 электронное, четыре ведущих колеса  
**Дифференциалы** : центральный мост управляемый, задний и передний автоматические  
**Подвески** :  
 Передняя Макферсон, с геликоидальными полностью регулируемым рессорами  
 Задняя Макферсон, с геликоидальными полностью регулируемым рессорами  
 Амортизаторы Extrem Tech  
 Устранение продольной качки - гидравлическая взаимосвязь  
**Направление Тормоза** : зубчатая рейка, гидравлическое усиление  
 Передний: тормозные диски Ø 360  
 Задний: тормозные диски Ø 360 мм, обоими 4 клапана  
 Распределительная система AV/AR регулируемая ножным управлением  
 Ручной тормоз с гидравлическим управлением  
**Обод, шины** :  
 OZ: 8 x 18 дюймов  
 Pirelli: 225/40-18

**E**

A pesar de haberse celebrado durante numerosos años en las carreteras de Córcega, el Rally de Francia pasa a organizarse en 2010 por primera vez en Alsacia. Originario de estas tierras, Sébastien Loeb se presenta en la línea de salida de "su" rally con buenas oportunidades de ganar su séptimo título mundial consecutivo. Desde el viernes, la enorme afluencia de público que se va congregando a lo largo del recorrido de las diferentes etapas especiales, hasta tal punto de retrasar la salida de algunas de las pruebas especiales. Si bien se siente cómodo compitiendo en carreteras de asfalto, ya que es su tipo de superficie predilecto y en la que no ha perdido una sola prueba en los últimos 5 años, Sébastien Loeb estima que las condiciones de la calzada son muy variables. ¡No obstante, en Alsacia demuestra estar totalmente en su salsa! Inicia la contienda ganando las primeras cuatro etapas especiales de las ocho disputadas en ese día. Aun así, en la tarde de dicho primer día, el segundo clasificado, su compañero equipo Dani SORDO, le sigue a tan solo 23 segundos. El segundo día, Sébastien LOEB consigue ganar únicamente dos de las ocho pruebas especiales en unas condiciones meteorológicas extremadamente difíciles y logra consolidar su ventaja sobre Dani SORDO en 42,8 segundos, manteniendo también una ventaja de 1 minuto y 14,2 segundos sobre su principal rival; Peter SOLBERG. No obstante, es el conjunto de adversarios lo que le eleva la moral. De hecho, LOEB logra arasar completamente en el rally. Dicha posición en el podio será confirmada al final del domingo y es con esta clasificación que Sébastien LOEB y su copiloto; Daniel ELENA celebra su 7º título de Campeón del Mundo en la ciudad donde pasara su infancia y donde Citroën consigue el título en la modalidad de Fabricantes.

**CARACTERÍSTICAS:** (Asfalto, Rally de Francia 2010)

**Estructura** : Carrocería de acero y materiales compuestos reforzada mediante arcos soldados en múltiples puntos.  
**Longitud** : 4,274 m  
**Anchura** : 1,8 m  
**Altura** : 1,4 m  
**Batalla** : 2,608 m  
**Vía delantera y trasera** : 1.598 mm  
**Peso en vacío** : 1.230 kg  
**Motor** : Tipo XU7JP4 de 4 cilindros en línea, 16 válvulas, refrigerado por líquido  
 Disposición: instalación frontal en sentido transversal, inclinado a 25° hacia el escape  
 Cilindrada: 1.998 cm<sup>3</sup>  
 Potencia: 315 CV DIN a 5.500 rpm  
 Par motor máx.: 570 Nm a 2.750 rpm  
 Tipo de distribución: Doble árbol de levas en cabeza arrastrado por correa dentada  
 Culata y bloque de cilindros: aluminio  
 Sistema de gestión del motor: Inyección electrónica multipunto Magneti-Marelli tipo 2KR  
 Turbocompresor: Garrett TR30R  
 Tipo de lubricación: Carter húmedo de fibra de carbono  
**Sistema de embrague** : De triple disco de carbono  
**Caja de cambios** : caja de tipo secuencial X-Trac de 6 velocidades, con gestión electrónica integral y tracción a las cuatro ruedas  
 Diferenciales: puente central controlado, puente delantero y trasero de tipo mecánico  
**Sistema de suspensión** :  
 Delantero: McPherson con muelles helicoidales totalmente ajustables  
 Trasero: McPherson con muelles helicoidales totalmente ajustables  
 Amortiguadores: Extrem Tech  
 Barras estabilizadoras delanteras y traseras interconectadas mediante sistema hidráulico  
**Sistema de dirección** : De cremallera, asistida de tipo hidráulico  
**Sistema de frenos** :  
 Delanteros: discos ventilados (Ø 360 mm) y pinzas de frenos con 6 pistones  
 Traseros: discos ventilados (Ø 330) mm y pinzas de 4 pistones  
 Repartidor de frenos delantero/trasero ajustable mediante balancín  
 Freno de mano de control hidráulico  
**Llantas y neumáticos** :  
 OZ: 8 x 18 pulgadas  
 Pirelli: 225/40-18

**NL**

De Rally van Frankrijk, die lang op de straten van Corsica werd gereden, werd in 2010 voor de eerste keer in de Elzas georganiseerd. Het kind van de streek, Sébastien Loeb, geeft reeds bij aanvang van "zijn" rally aan dat hij grote kans maakt om zijn zevende wereldtitel op rij te winnen. Sinds vrijdag staat een enorme massa mensen langs het parcours bestaande uit verschillende speciale etappes. Er is zelfs zoveel volk dat de start van meerdere speciale etappes dient uitgesteld te worden. Hoewel hij zich op asfalt, zijn favoriete ondergrond, op zijn gemak voelt – de laatste 5 jaar heeft hij geen enkele rit op asfalt verloren – locht vindt Sébastien Loeb dat het wegdek zeer gevaarlijk is. Maar hier, in de Elzas, loont hij aan dat hij thuis is! Hij opent de strijd door het winnen van vier speciale etappes op acht die er die dag werden gereden. Aan het einde van de eerste dag heeft zijn teamgenoot Dani SORDO reeds een achterstand van circa 23 seconden. De tweede dag wint hij slechts twee van de acht speciale etappes in zeer moeilijke weersomstandigheden. Sébastien LOEB vergroot zijn voorsprong op Dani SORDO met 42,8 seconden. Zijn belangrijkste tegenstander Peter SOLBERG blijft op 1 minuut en 14,2 seconden steken. Maar hij heeft voornamelijk aan alle concurrenten een mentale tik uitgedeeld. LOEB vliegt letterlijk over de rally. Dit podium wordt op zondag bevestigd en het is met dit klassement dat Sébastien LOEB, vergezeld door zijn co-piloot Daniel ELENA, zijn 7e titel van Wereldkampioen in zijn geboortestad viert en waar Citroën de titel voor Constructeurs krijgt.

**EIGENSCHAPPEN:** (Asfalt, Rally van Frankrijk 2010)

**Structuur** : Carrosserie uit staal en composiet verstevigd met een gelaste multipoint rolkooi  
**Lengte** : 4,274 m  
**Breedte** : 1,800 m  
**Hoogte** : 1,400 m  
**Wielbasis** : 2,608 m  
**Spoorbreedte voor- & achteraan** : 1.598 mm  
**Tara gewicht** : 1230 kg  
**Motor** : Type XU7JP4 Straight 4, 4 cilindrs, 16 kleppen, vloeistofgekoeld  
 Opstelling: vooraan, overdwars gemonteerd, overhellend tegen 25° richting de uitlaat  
 Cilinderinhoud: 1998 cm<sup>3</sup>  
 Vermogen: 315 DIN PK aan 5 500 tr/mn  
 Maximale koppel: 570 Nm aan 2750 tr/mn  
 Distributie: 2 nokkenassen vooraan aangedreven door een gekerfde riem  
 Cilinderblok & Cilinderkop: aluminium  
 Motorbeheer: multipoint elektronische injectie Magneti-Marelli type 2KR  
 Turbocompressor: Garrett TR30R  
 Smering: Nat carter uit koolstof  
 Koppeling: Drie schijven uit koolstof  
**Versnellingsbak** : X-Trac sequentiële versnellingsbak met 6 contacten, integraal elektronisch beheer, vier drijfwieken  
**Differentiëlen** : bestuurd centrale brug, mechanische bruggen voor- en achteraan  
**Veringen** :  
 Vooraan: Volledig instelbare spiraalvormige McPherson vering  
 Achteraan: Volledig instelbare spiraalvormige McPherson vering  
 Schokdempers: Extrem Tech  
 Hydraulische verbonden stabilisatorstangen vooraan – achteraan  
 : met tandgeleiding, hydraulische bijstand  
**Stuurinrichting** :  
 Remmen :  
 Vooraan: Geventileerde schijven Ø 360 mm, beugel 6 zuigers  
 Achteraan: Geventileerde schijven Ø 330 mm, beugel 4 zuigers  
 Verdeling voor-/achteraan instelbaar via rembalans  
 Handrem met hydraulische bediening  
**Velgen en banden** :  
 OZ: 8 x 18 inch  
 Pirelli: 225/40-18

**P**

Disputado há muito tempo nas estradas da Córsega, em 2010, o Rali de França foi organizado pela primeira vez na Alsácia. O filho da terra, Sébastien Loeb, apresenta-se no início do "seu" rali com a oportunidade de ganhar um sétimo título mundial consecutivo. Desde sexta-feira que uma multidão excepcionalmente densa se junta ao longo do percurso das diferentes etapas especiais, a tal ponto que a partida de várias especiais foi atrasada. Embora se sinta à vontade no asfalto, a sua superfície preferida (nunca perdeu uma prova em asfalto nos últimos 5 anos), Sébastien Loeb acha o piso muito variável. Mas aqui, na Alsácia, ele mostra que está em casa! Abre as hostilidades, vencendo as quatro primeiras etapas especiais nas oito do dia. No final do primeiro dia, o segundo lugar, o seu colega de equipa, Dani SORDO, já está a quase 23 segundos. No segundo dia, vencendo, em condições atmosféricas extremamente difíceis, apenas duas das oito especiais, Sébastien LOEB fortalece o seu avanço sobre Dani SORDO com 42,8 segundos, estando o seu principal adversário, Peter SOLBERG mantido a 1 minuto e 14,2 segundos. Mas é toda a concorrência que sofre um golpe na moral. LOEB sobrevoa literalmente o rali. Este pódio será confirmado no domingo, e é com esta classificação que Sébastien LOEB, associado ao seu co-piloto, Daniel ELENA, festeja o seu 7º título de Campeão do Mundo na cidade em que cresceu, onde a Citroën vence o título de Construtores.

**CARACTERÍSTICAS:** (Asfalto, Rally de França 2010)

**Estructura** : Carroçaria em aço compósito reforçada pelo arco multipontos soldado  
**Comprimento** : 4,274 m  
**Largura** : 1,800 m  
**Altura** : 1,400 m  
**Distância entre eixos** : 2,608 m  
**Via dianteira e traseira** : 1.598 mm  
**Peso sem carga** : 1.230 kg  
**Motor** : Tipo XU7JP4 Straight 4, 4 cilindros, 16 válvulas, arrefecimento por líquido  
 Disposição: Dianteira, montado transversalmente, inclinado a 25° para o escape  
 Cilindrada: 1.998 cm<sup>3</sup>  
 Potência: 315 CV DIN às 5.500 rpm  
 Binário máximo: 570 Nm às 2.750 rpm  
 Distribuição: 2 árvores de cames de cabeça movida por correa dentada  
 Colaça e bloco dos cilindros: Alumínio  
 Gestão do motor: Injeção electrónica multipontos Magneti-Marelli tipo 2KR  
 Turbocompressor: Garrett TR30R  
 Lubrificação: Carter húmido em carbono  
**Embraiagem** : Tri-disco de carbono  
**Caixa de velocidades** : Caixa sequencial X-Trac de 6 velocidades, gestão electrónica integral, quatro rodas motrizes  
**Diferenciais** : Ponte central controlada, pontes dianteira e traseira mecánicas  
**Suspensões** :  
 Dianteira: McPherson com mola helicoidal completamente regulável  
 Traseira: McPherson com mola helicoidal completamente regulável  
 Amortecedores: Extrem Tech  
 Barras anti-oscilação dianteira - traseira interconectadas hidráulicamente  
**Direção** : De cremalheira, assistência hidráulica  
**Travões** :  
 Dianteiros: Discos ventilados Ø 360 mm, estribos de 6 pistões  
 Traseiros: Discos ventilados Ø 330 mm, estribos de 4 pistões  
 Distribuição Dianteira/traseira regulável por balancim  
 Travão de mão por comando hidráulico  
**Jantes e pneus** :  
 OZ: 8 x 18 polegadas  
 Pirelli: 225/40-18

**I**

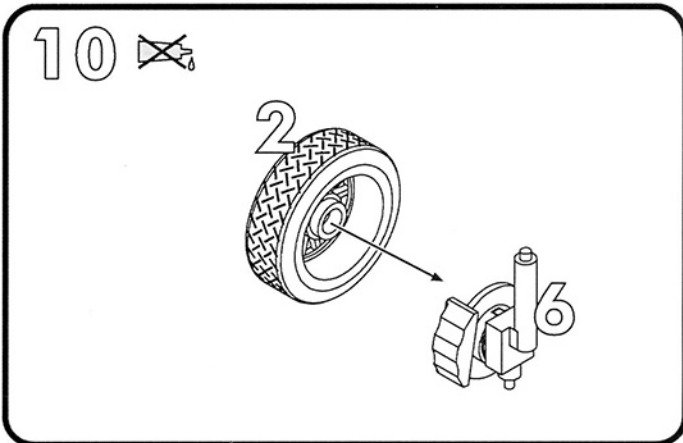
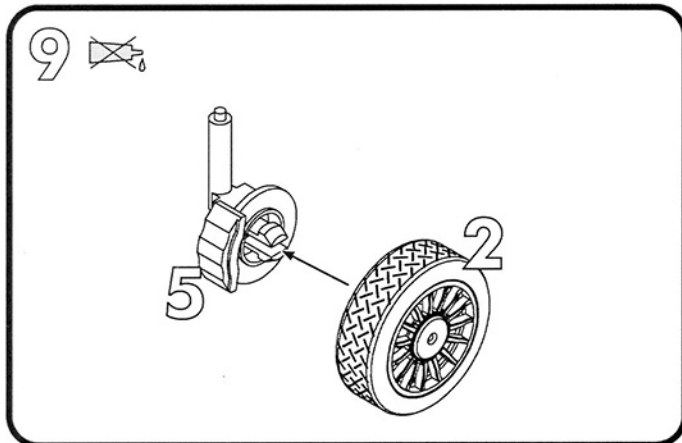
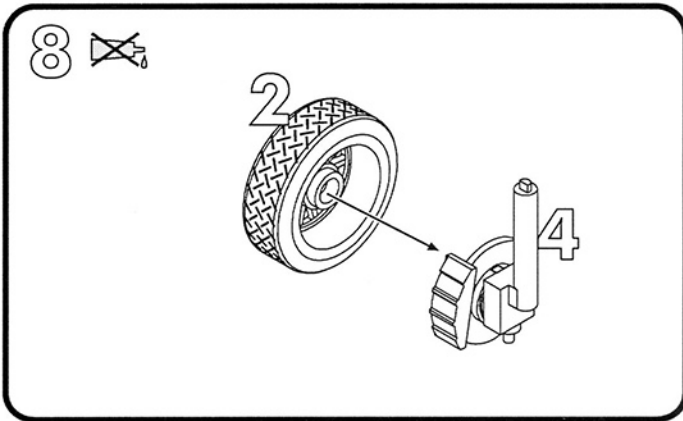
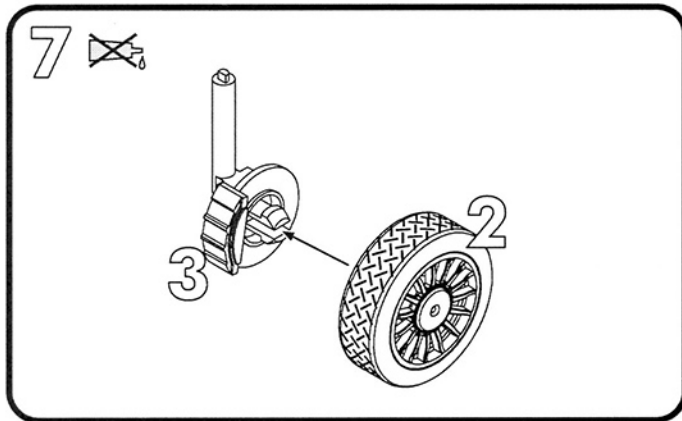
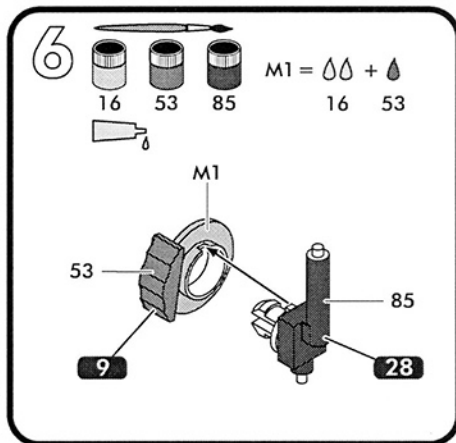
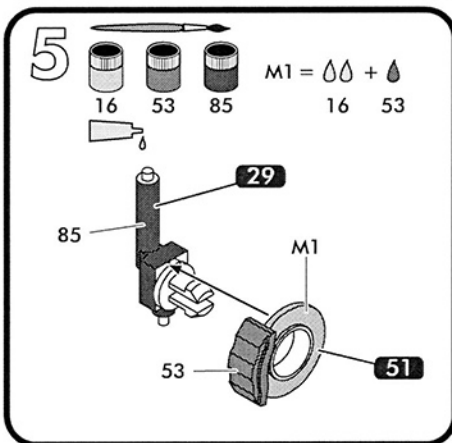
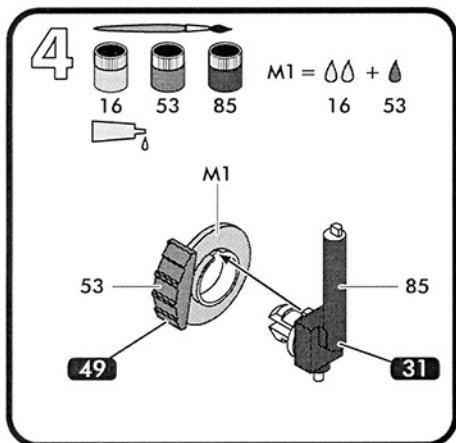
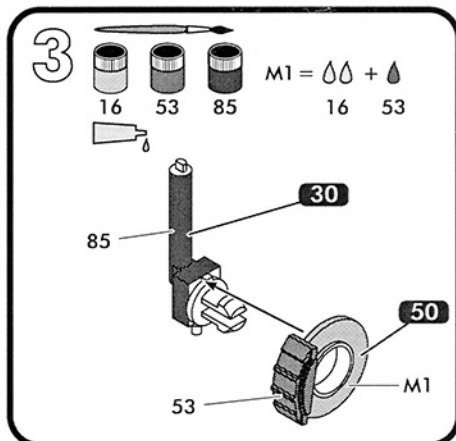
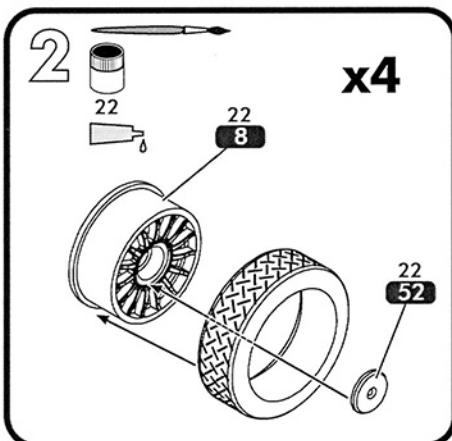
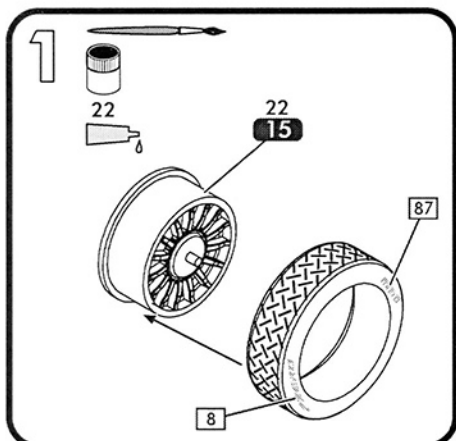
Dopo essersi svolto per anni sulle strade della Corsica, nel 2010 il Rally di Francia viene organizzato per la prima volta in Alsazia. Il beniamino di casa Sébastien Loeb si presenta ai nastri di partenza del "suo" rally con l'opportunità di conquistare il settimo titolo mondiale consecutivo. Già da venerdì, una folla incredibilmente numerosa si ammassa lungo il percorso, al punto che la partenza di alcune prove speciali deve essere rinviata. Anche se Sébastien Loeb predilige l'asfalto, sul quale non perde una gara da 5 anni, il manto stradale è molto variabile. Ma qui, in Alsazia, Loeb dimostra di essere a casa sua! Apre le ostilità vincendo le prime quattro tappe speciali sulle otto previste nel primo giorno di gara. Alla fine della prima giornata, il secondo classificato, il suo compagno di squadra Dani SORDO, ha già un distacco di quasi 23 secondi. Il secondo giorno, in condizioni meteorologiche estremamente difficili, vince solo due delle otto prove speciali, ma mantiene un vantaggio di 42,8 secondi su Dani SORDO, mentre il suo principale rivale, Peter SOLBERG, ha un distacco di 1 minuto e 14,2 secondi. Il distacco di Sébastien è tale da demoralizzare tutti gli avversari. LOEB domina letteralmente la gara. Il podio rimane invariato fino a domenica ed è grazie a questo piazzamento che Sébastien LOEB, insieme al suo copilota Daniel ELENA, può festeggiare il suo settimo titolo di Campione del mondo nella sua città natale, dove Citroën conquista il titolo Costruttori.

**CARATTERISTICHE:** (Asfalto, Rally di Francia 2010)

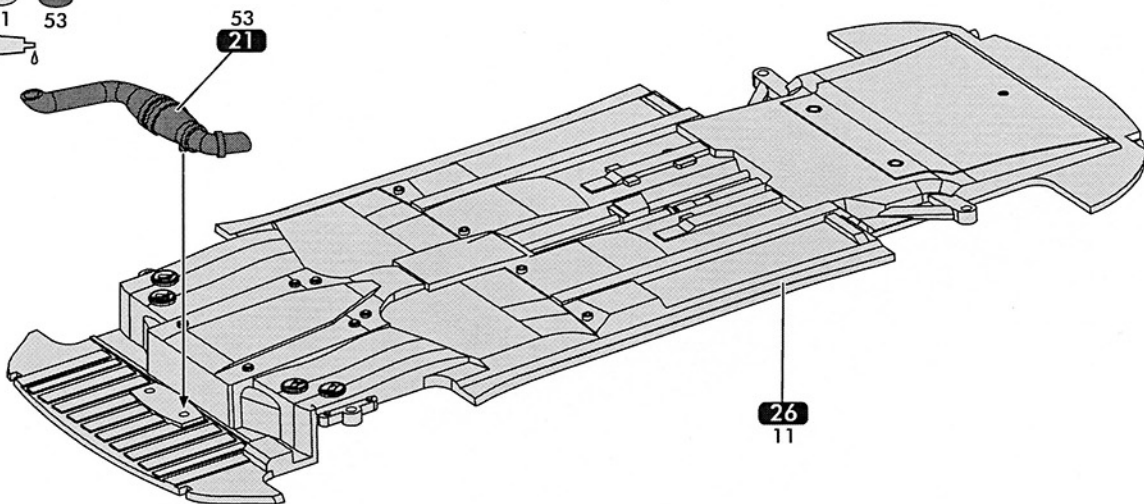
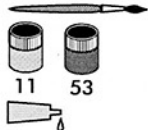
**Struttura** : carrozzeria in acciaio e materiale composito rinforzato da un roll bar multipoint saldato  
**Lunghezza** : 4,274 m  
**Larghezza** : 1,800 m  
**Altezza** : 1,400 m  
**Passo** : 2,608 m  
**Carreggiata anteriore e posteriore** : 1.598 mm  
**Peso a vuoto** : 1.230 kg  
**Motore** : Tipo XU7JP4 Straight 4, 4 cilindri, 16 valvole, raffreddamento a liquido  
 Disposizione: anteriore, trasversale inclinata di 25° verso lo scarico  
 Cilindrata: 1.998 cm<sup>3</sup>  
 Potenza: 315 CV DIN a 5.500 giri/mn  
 Coppia massima: 570 Nm a 2750 giri/mn  
 Distribuzione: 2 alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata  
 Culatta e blocco cilindri: alluminio  
 Gestione motore: iniezione elettronica multipoints Magneti-Marelli tipo 2KR  
 Turbocompressore: Garrett TR30R  
 Lubrificazione: Carter umido in carbonio  
**Frizione** : tre dischi al carbonio  
**Cambio** : sequenziale X-Trac a 6 rapporti, gestione elettronica integrale, quattro ruote motrici  
**Differenziale** : ponte centrale pilotato, ponti anteriore e posteriore meccanici  
**Sospensioni** :  
 Anteriori: McPherson a molle elicoidali interamente regolabili  
 Posteriori: McPherson a molle elicoidali interamente regolabili  
 Ammortizzatori: Extrem Tech  
 Barre antirullo anteriori - posteriori interconnesse idraulicamente  
 : a cremagliera, assistenza idraulica  
**Sterzo** :  
**Freni** :  
 Anteriori: dischi ventilati Ø 360 mm, pinze a 6 pistoni  
 Posteriori: dischi ventilati Ø 330 mm, pinze a 4 pistoni  
 Ripartizione anteriore/posteriore regolabile mediante pedaliera  
 Freno a mano a comando idraulico  
**Cerchi e pneumatici** :  
 OZ: 8 x 18 pollici  
 Pirelli: 225/40-18



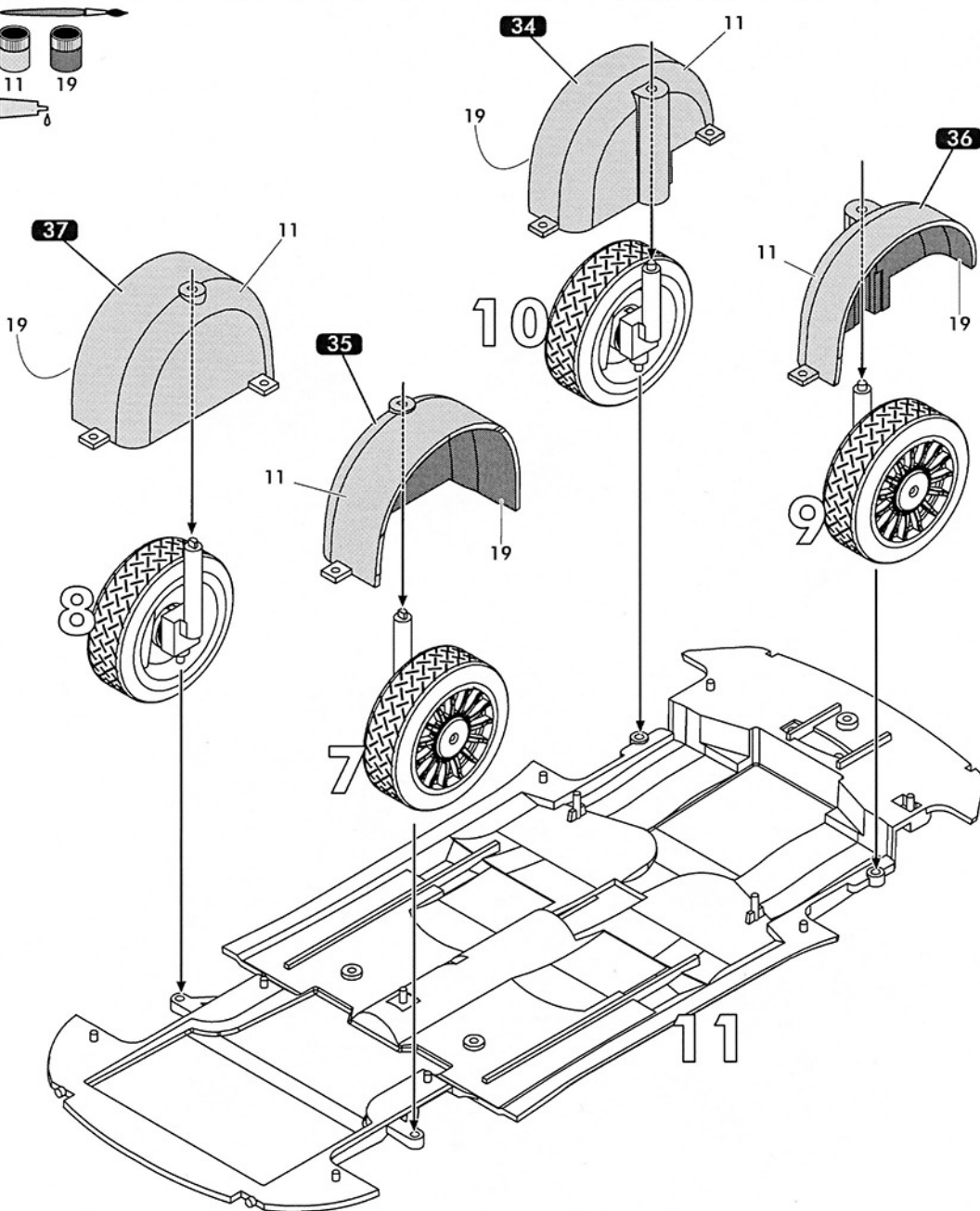
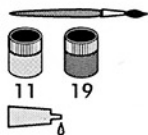
- |                               |  |               |   |  |  |  |  |   |  |
|-------------------------------|--|---------------|---|--|--|--|--|---|--|
|                               |  |               |   |  |  |  |  |   |  |
| 11 Argent<br>Silver<br>Silber | 15 Bleu brillant<br>Gloss blue<br>Glänzend -Blau | 16 Or<br>Gold | 19 Rouge vif brillant<br>Gloss bright red<br>Glänzend-Hellrot | 22 Blanc brillant<br>Gloss white<br>Glänzend-Weiss | 27 Gris mer mat<br>Matt sea grey<br>Matt-Seegrau | 33 Noir mat<br>Matt black<br>Mattschwarz | 53 Gris métallique<br>Gunmetal<br>Metallgrau | 85 Noir satiné<br>Satin black<br>Seidenmatt-Schwarz | 321 Rouge transparent<br>Clear red<br>Durchsichtiges Rot |

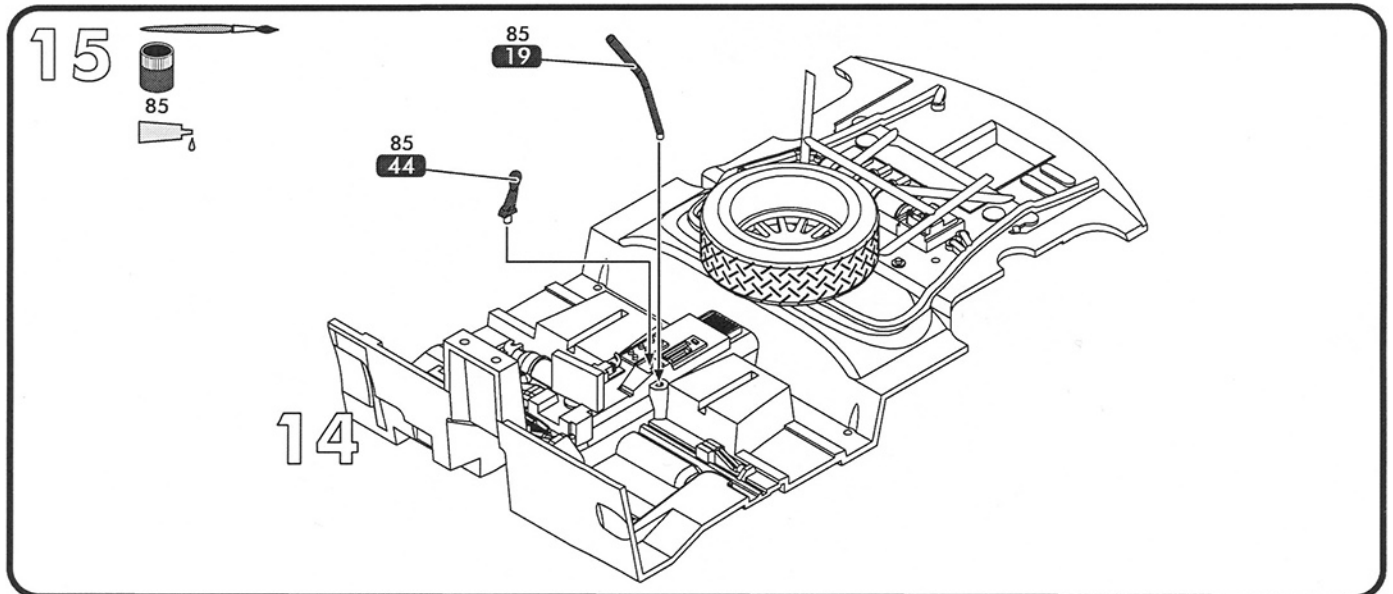
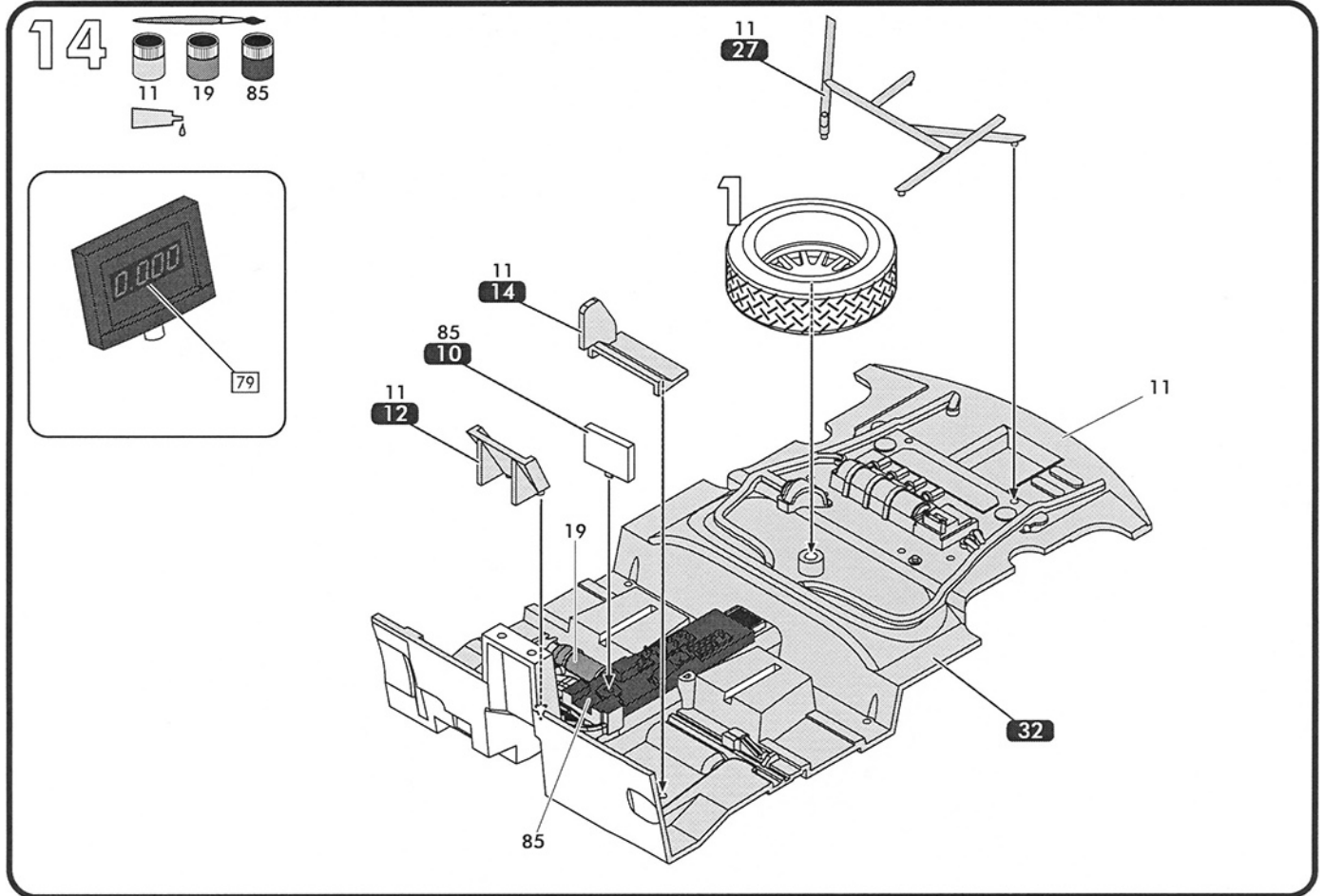
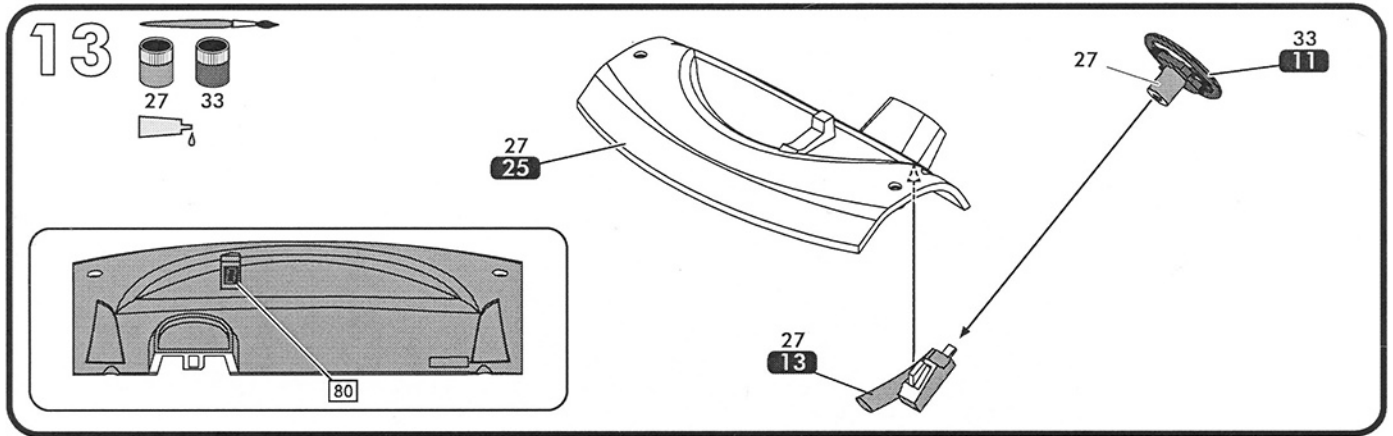


11

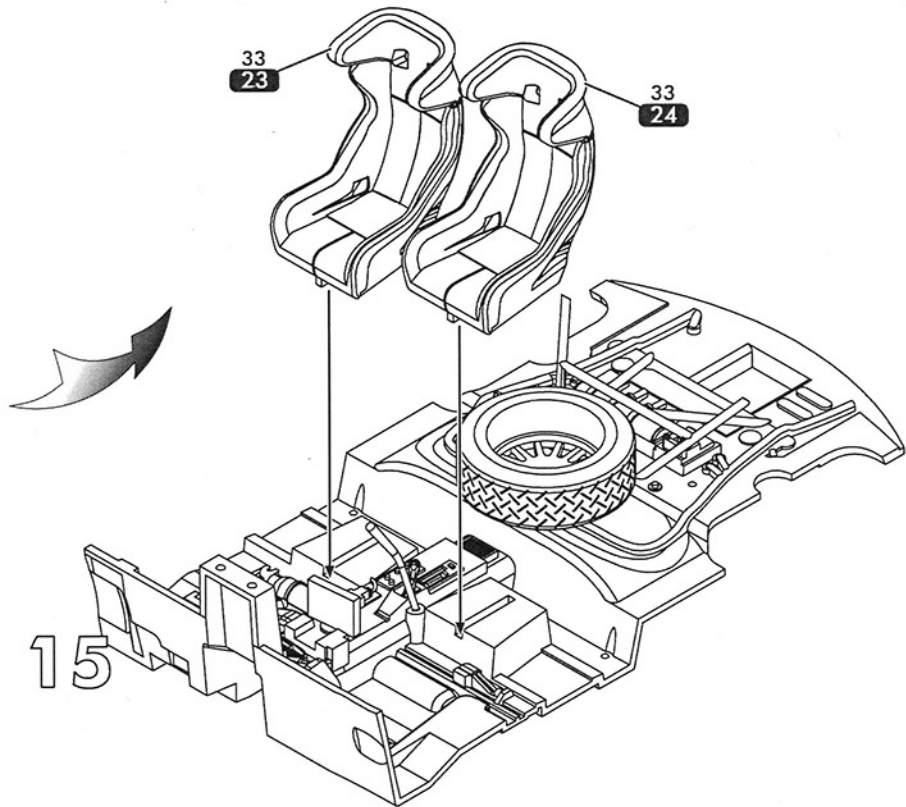
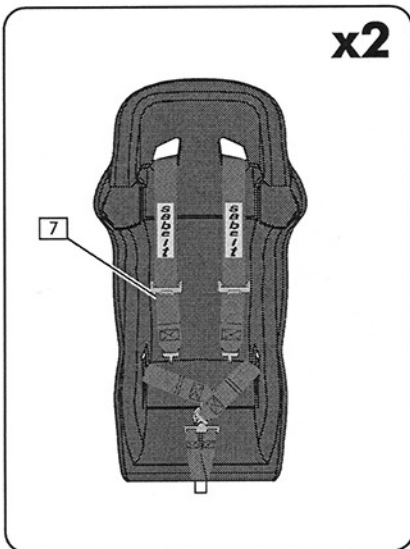
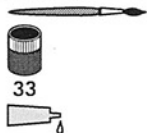


12

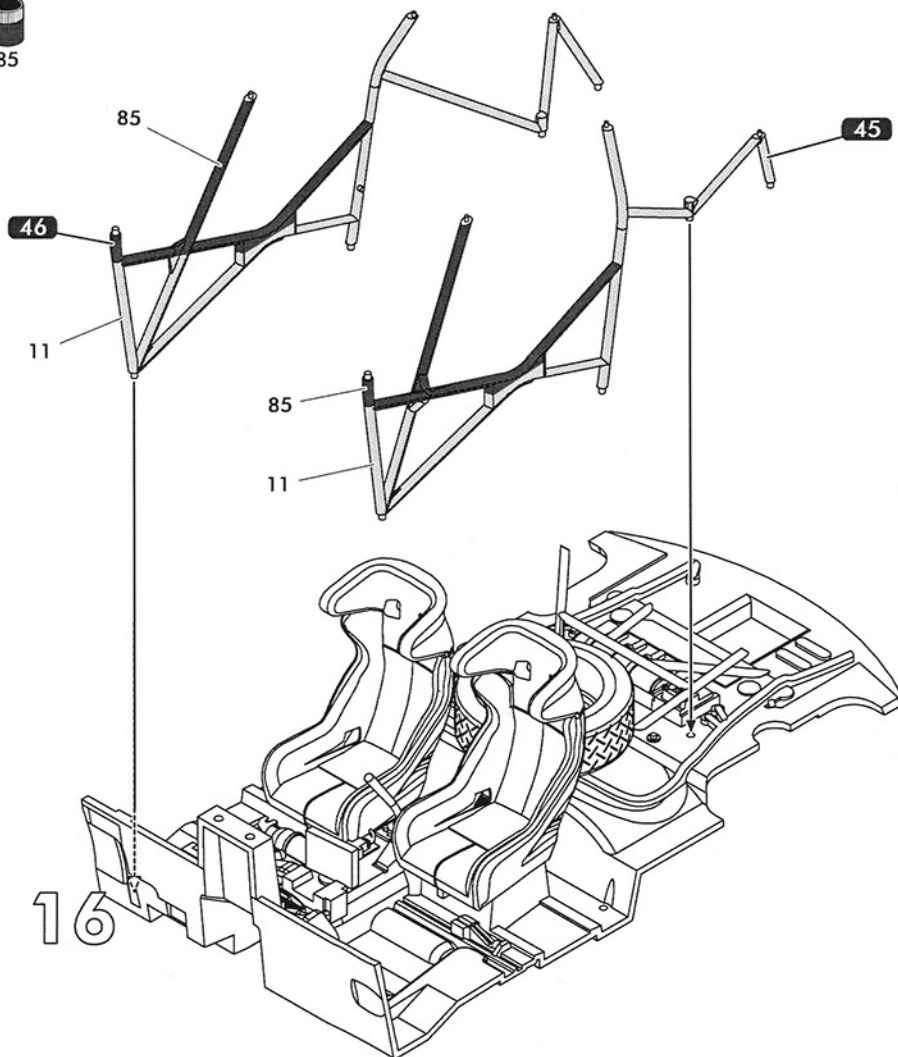




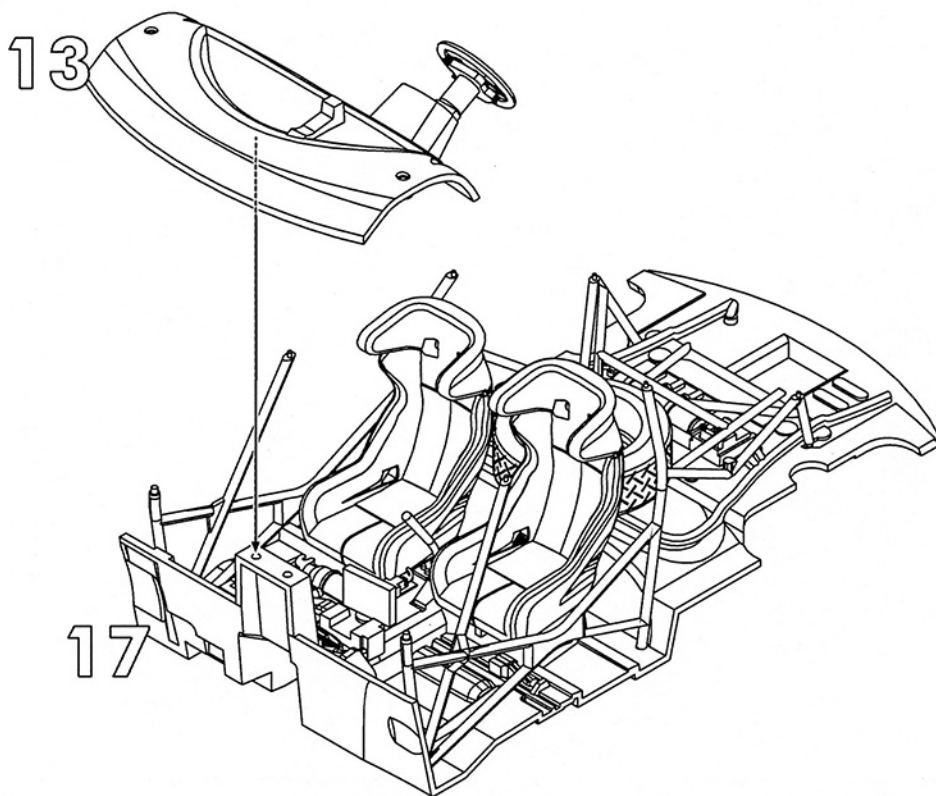
16



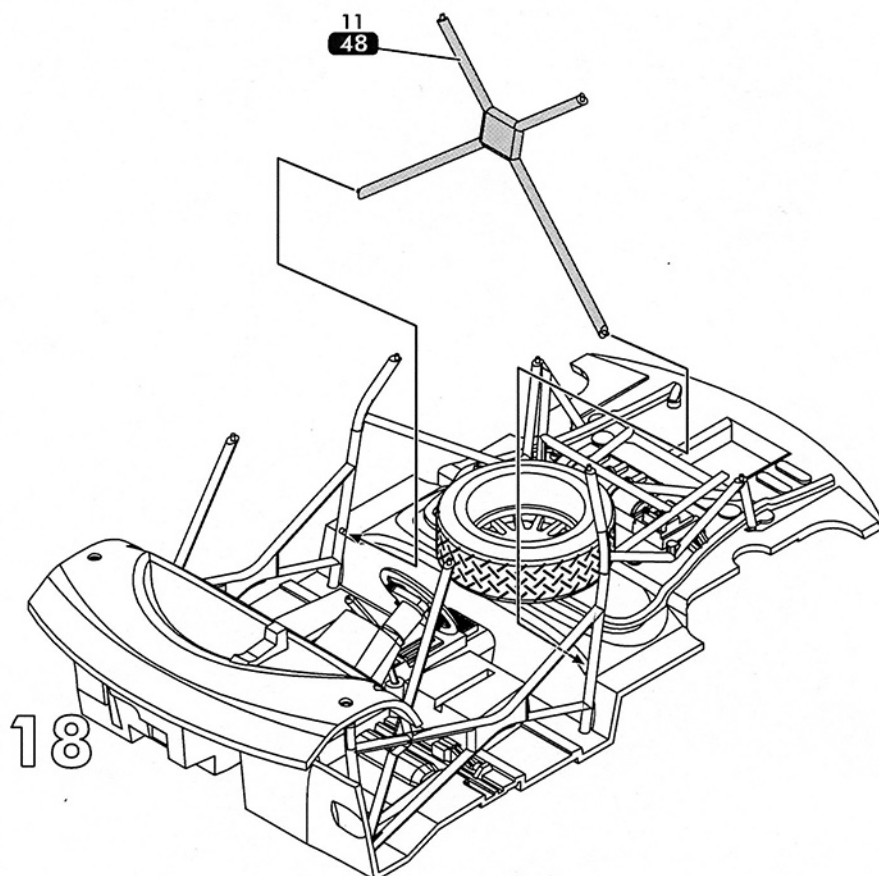
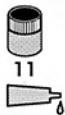
17



18 

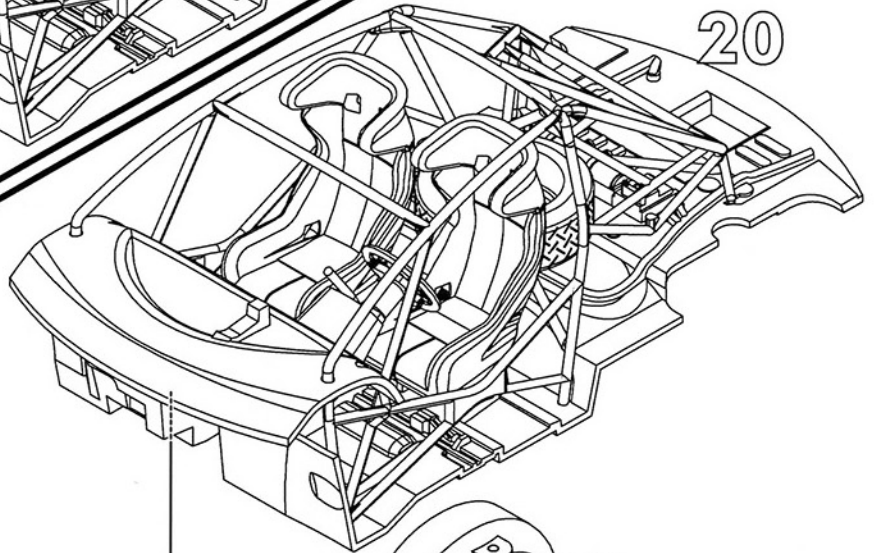
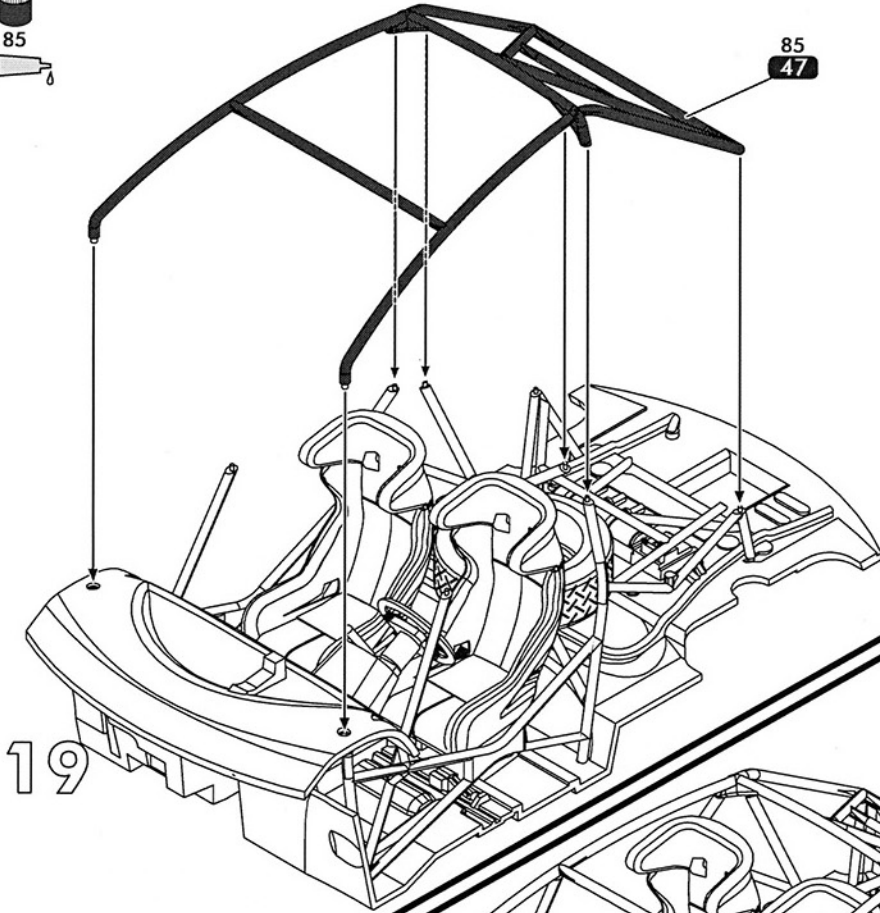
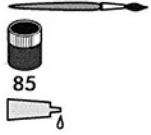


19 

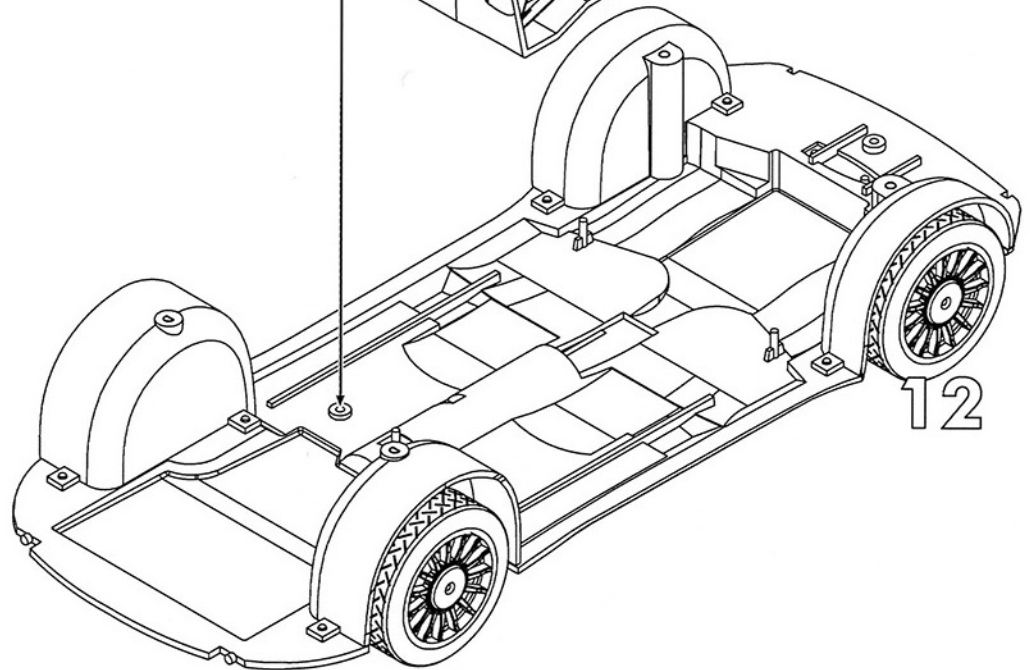


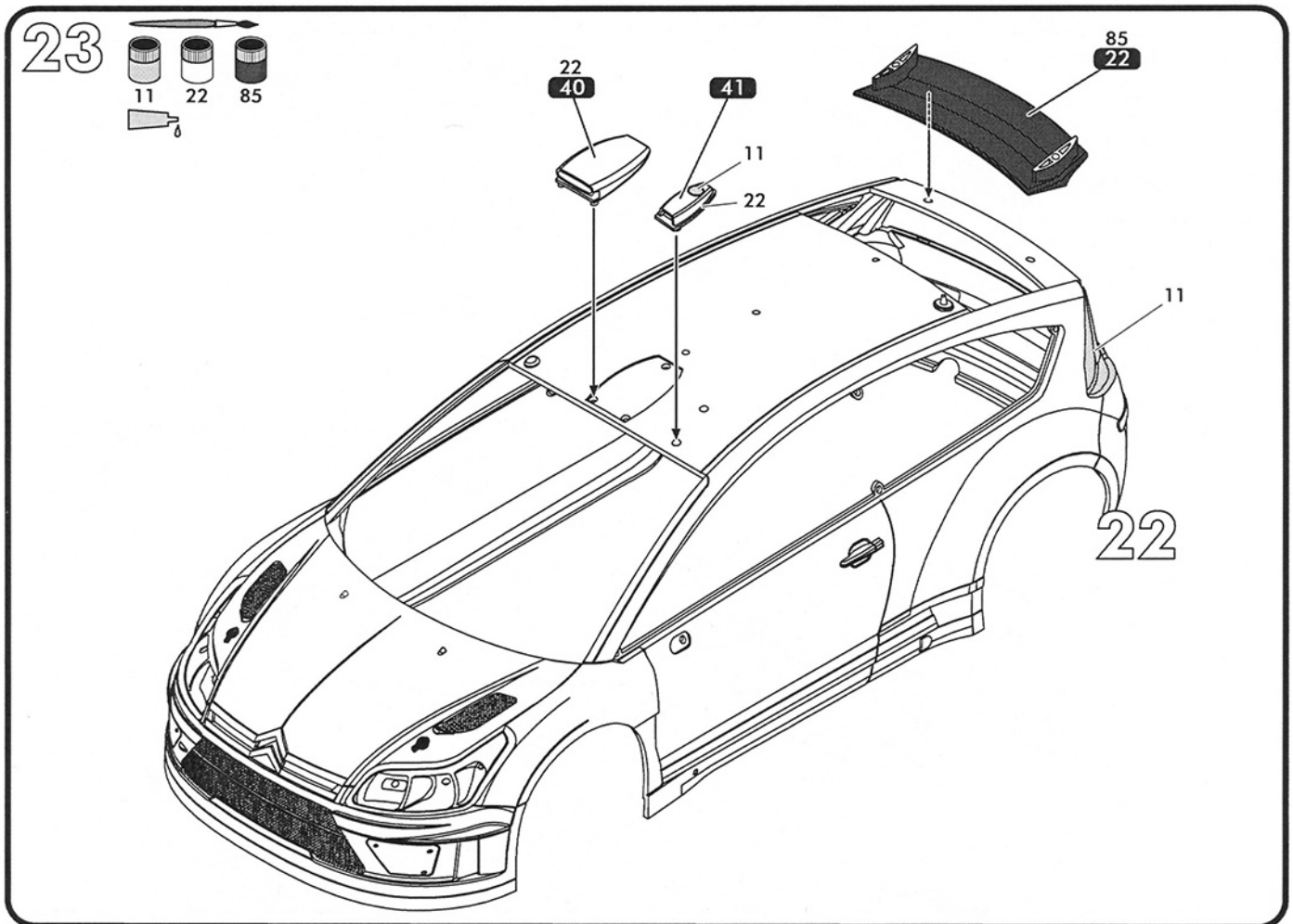
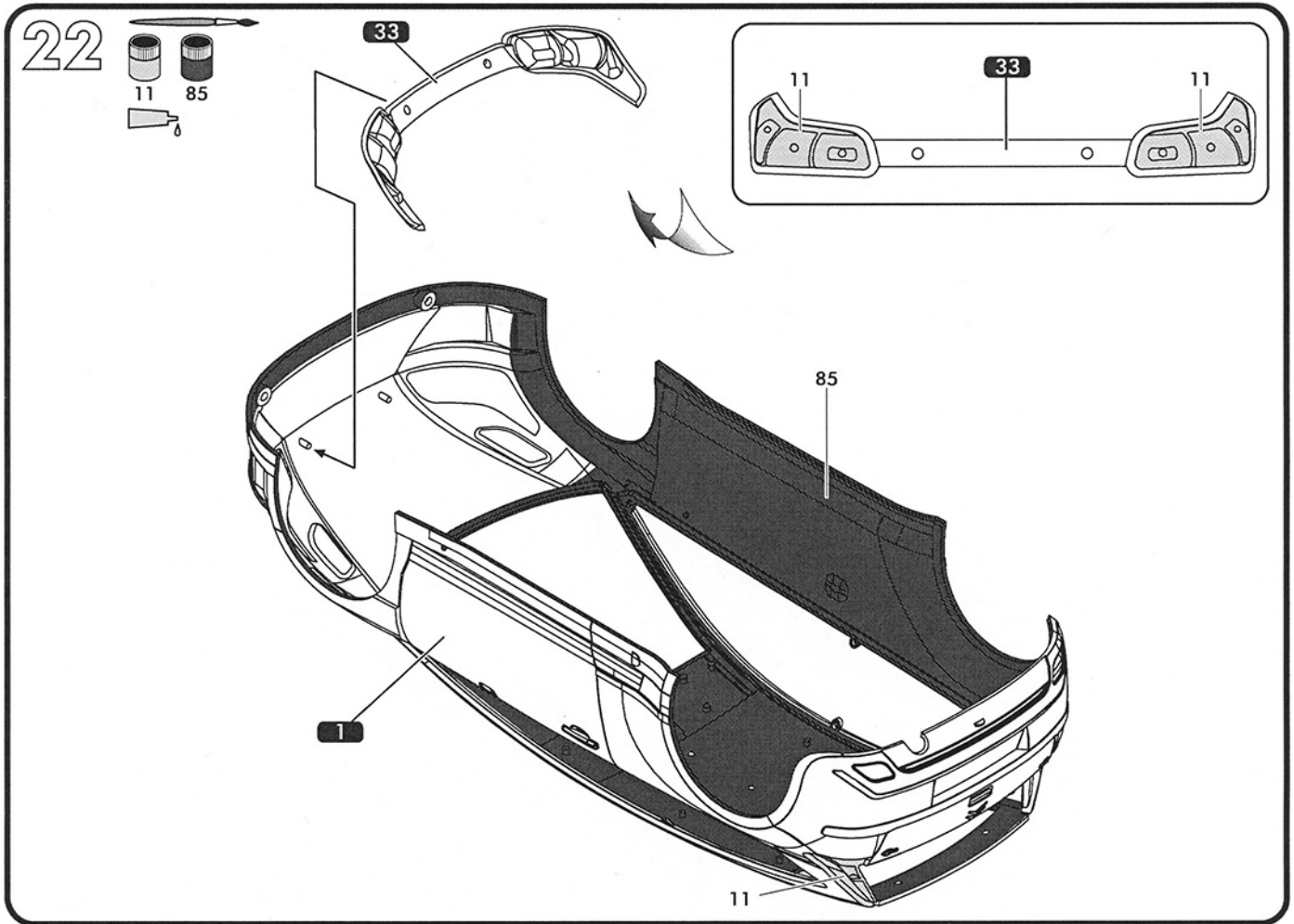


20

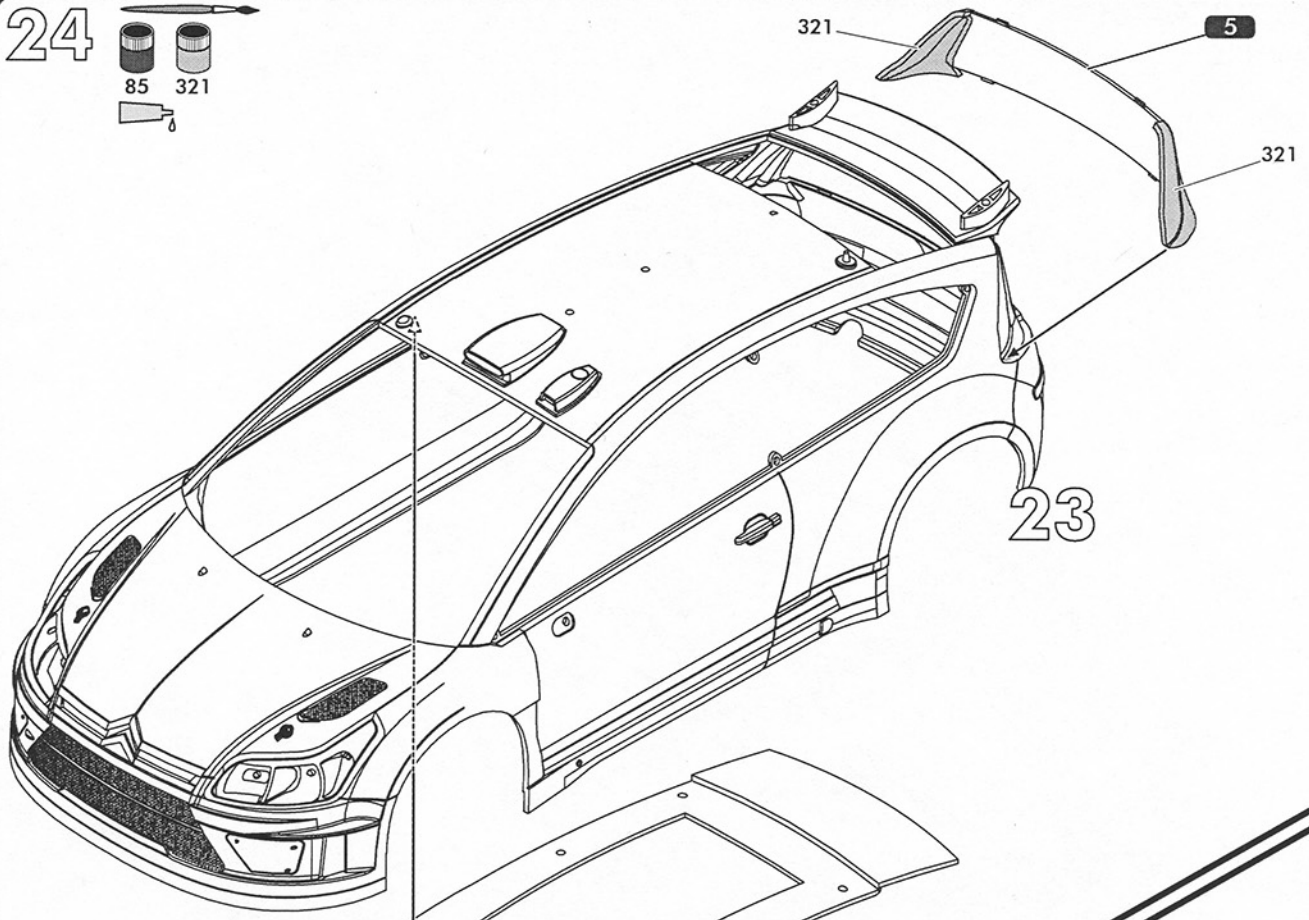
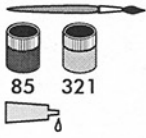


21





24



2

85

321

5

321

23

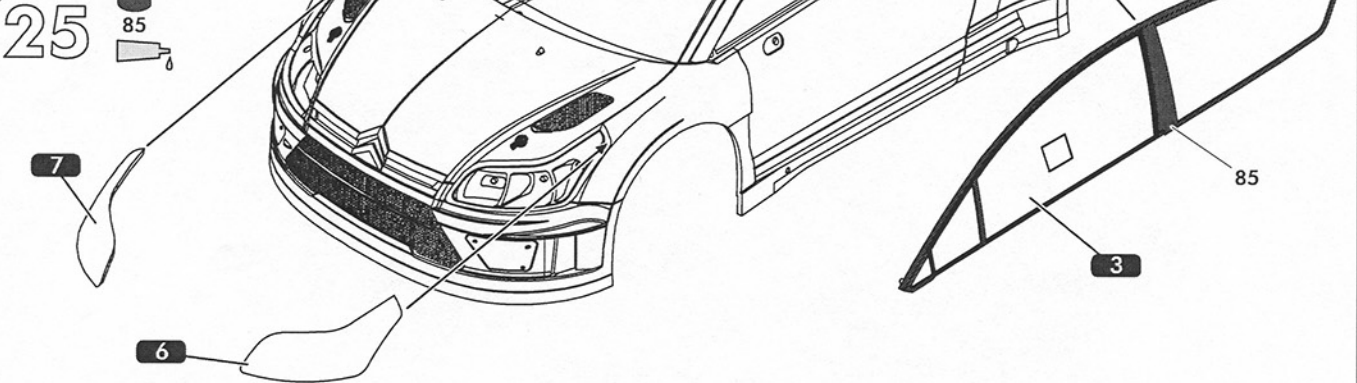
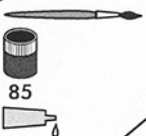
24

85

4

Imprimerie Heller - 50756 - 80756

25



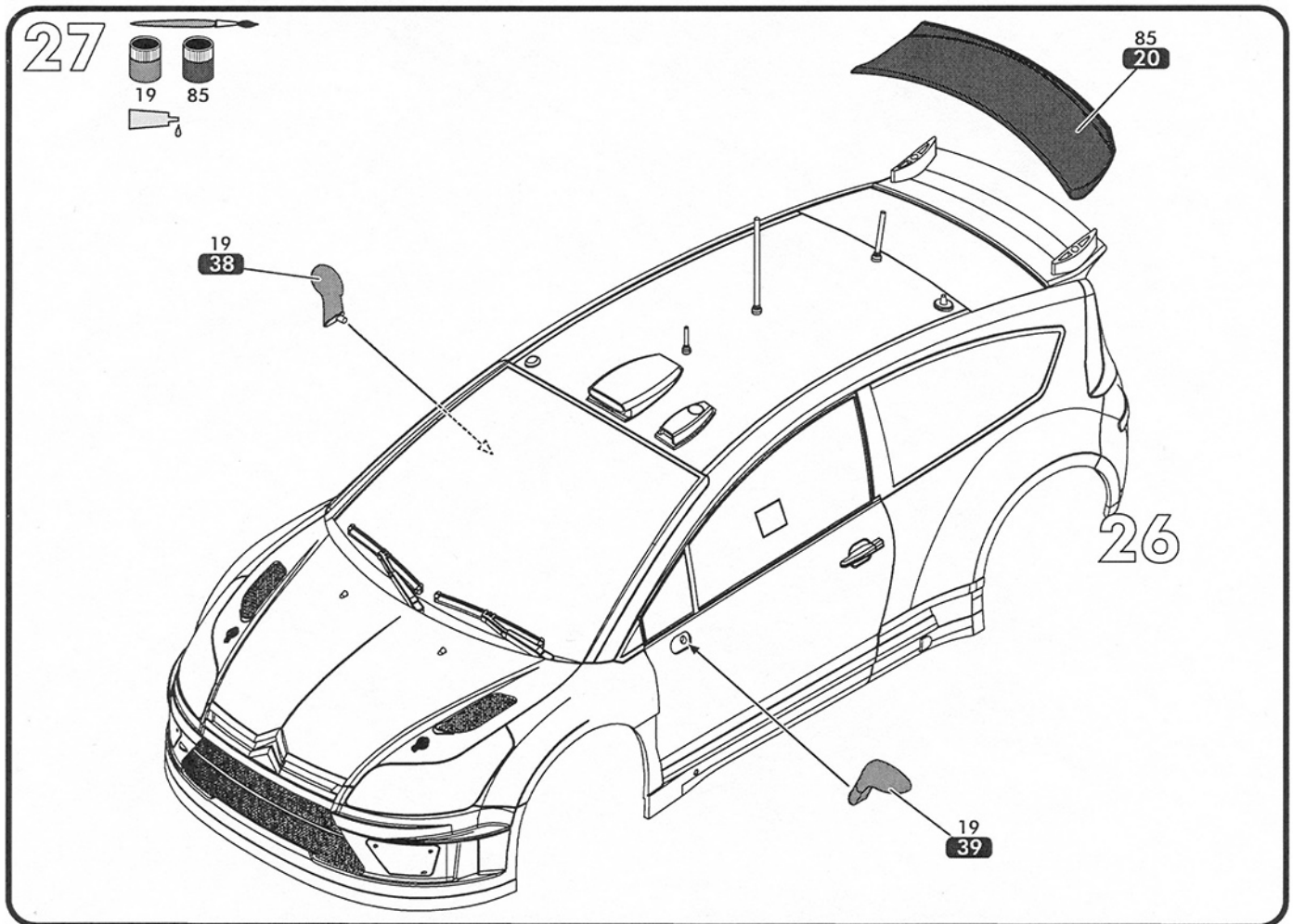
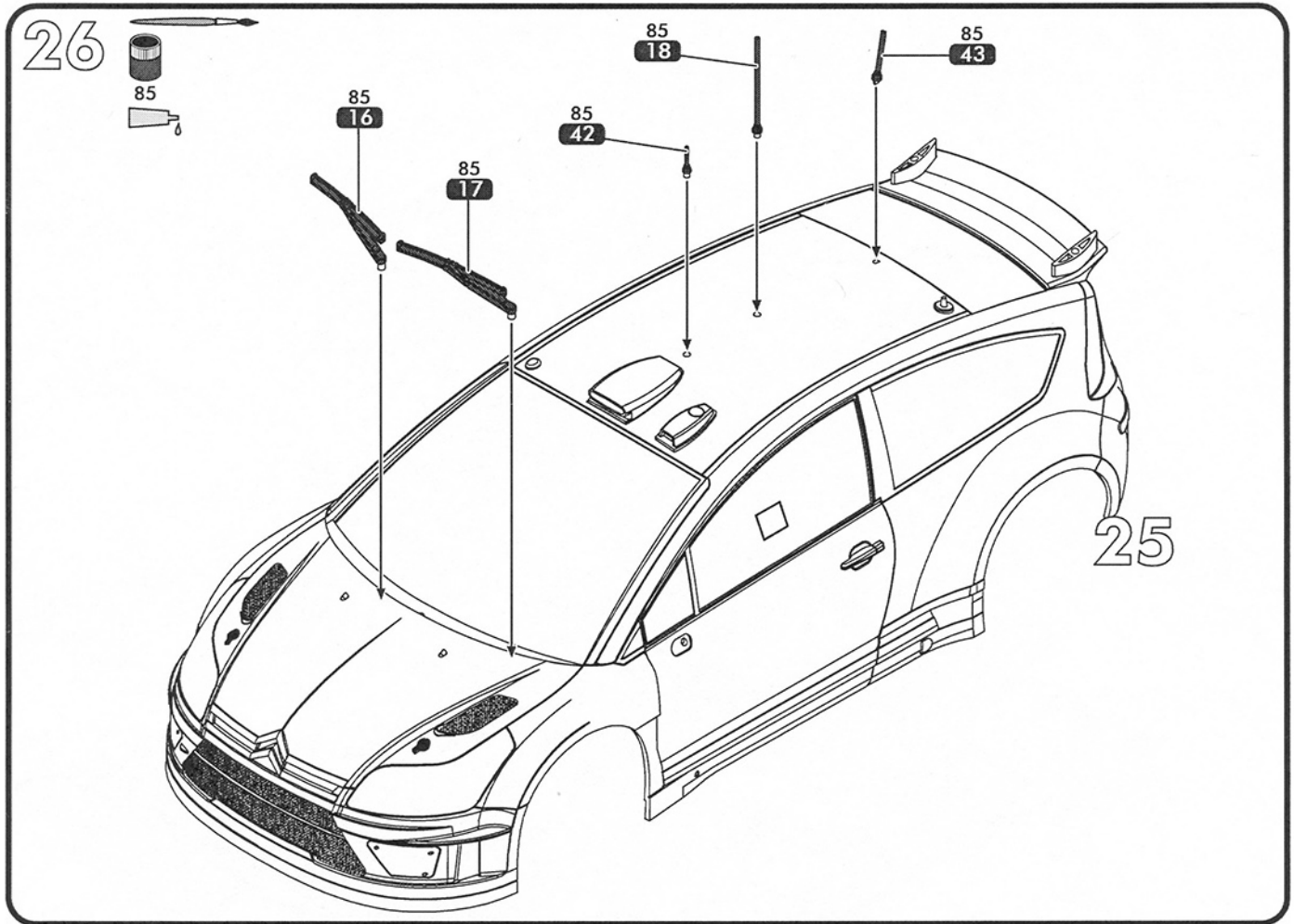
7

6

4

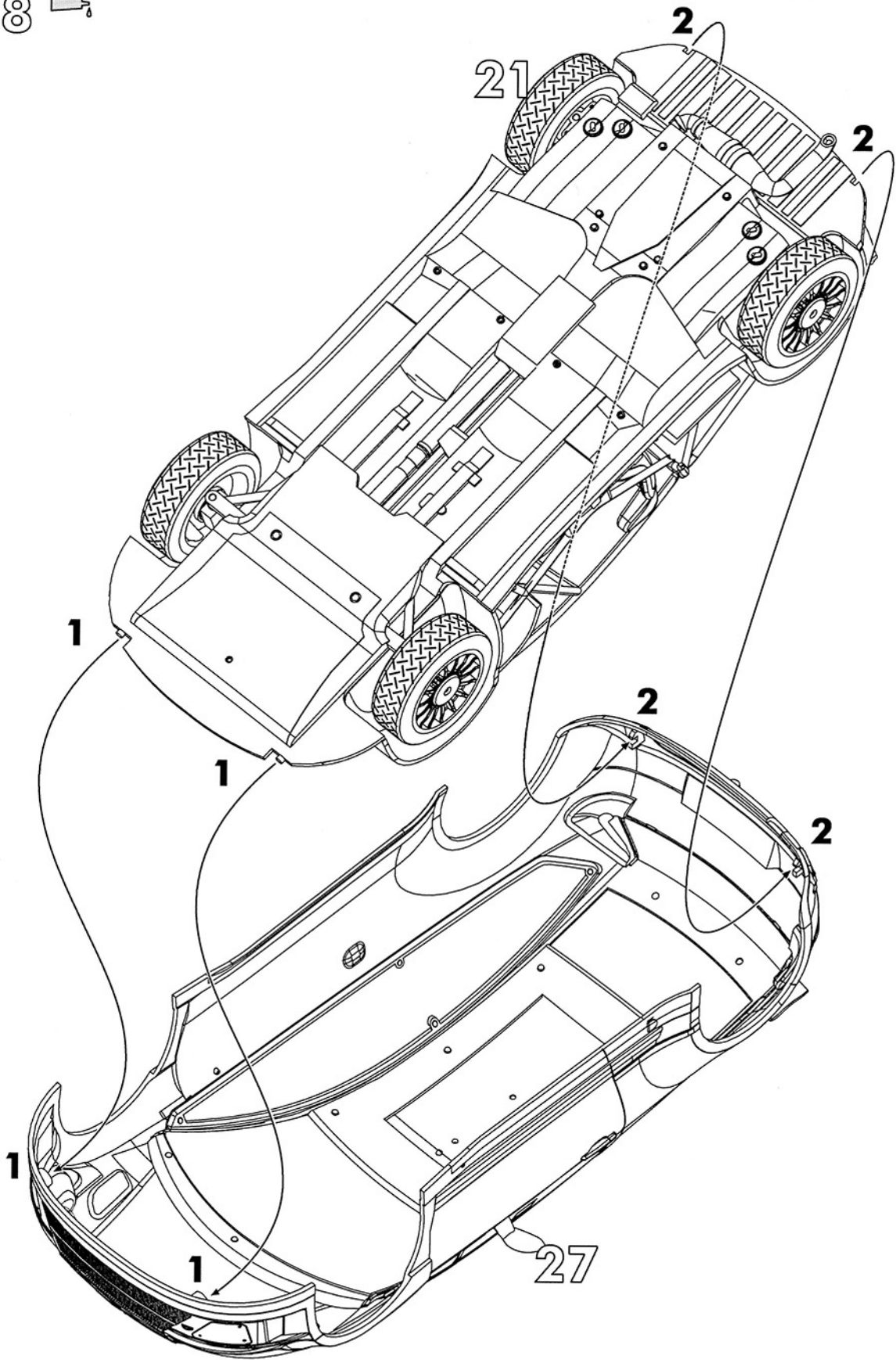
3

85

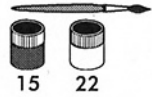




28 



29



**CITROËN C4 WRC 2010**  
Rallye de France, 1 - 3 octobre 2010

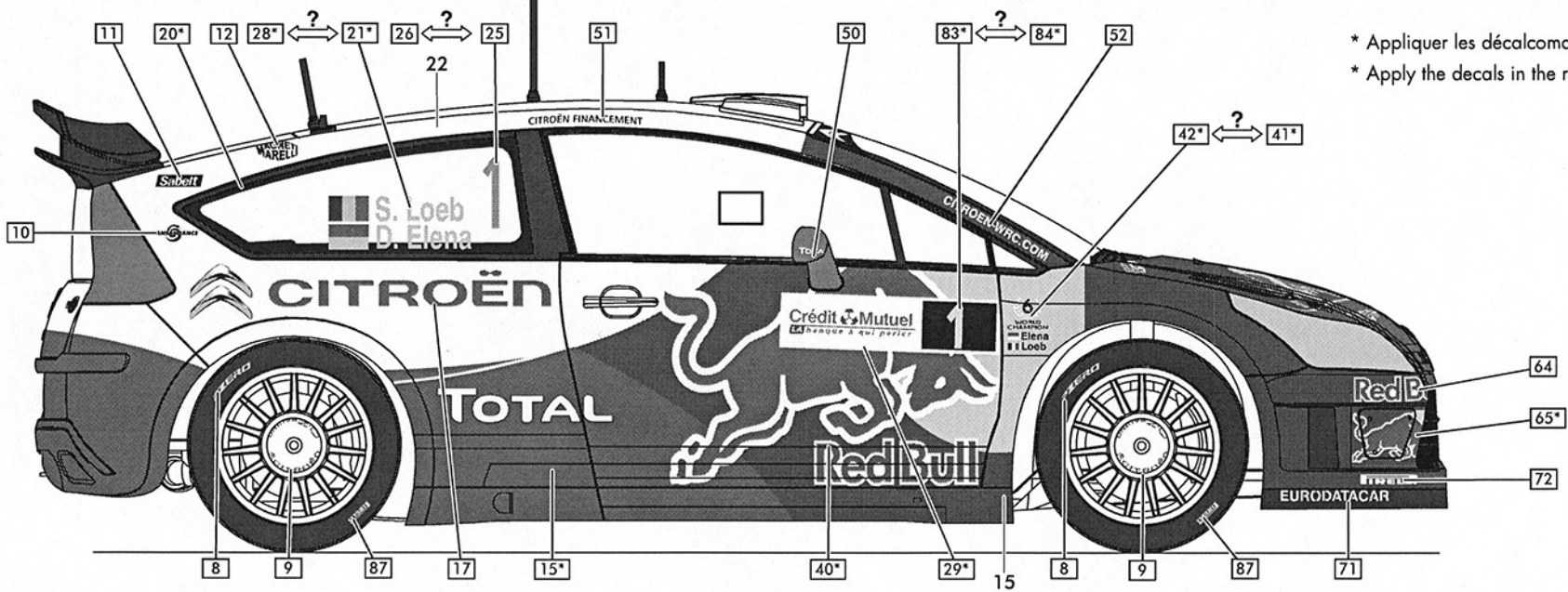
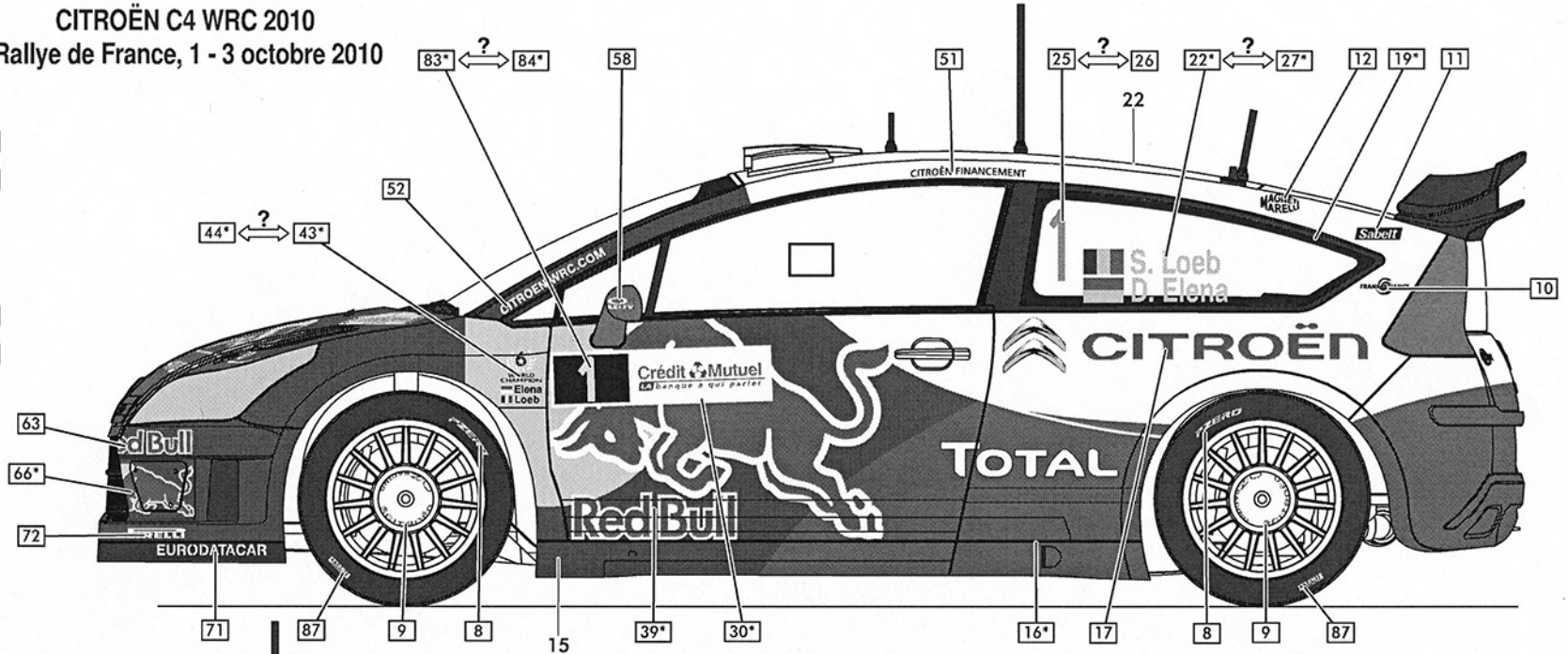
S. Loeb [21] [22] [25]

[42] [43] [83]



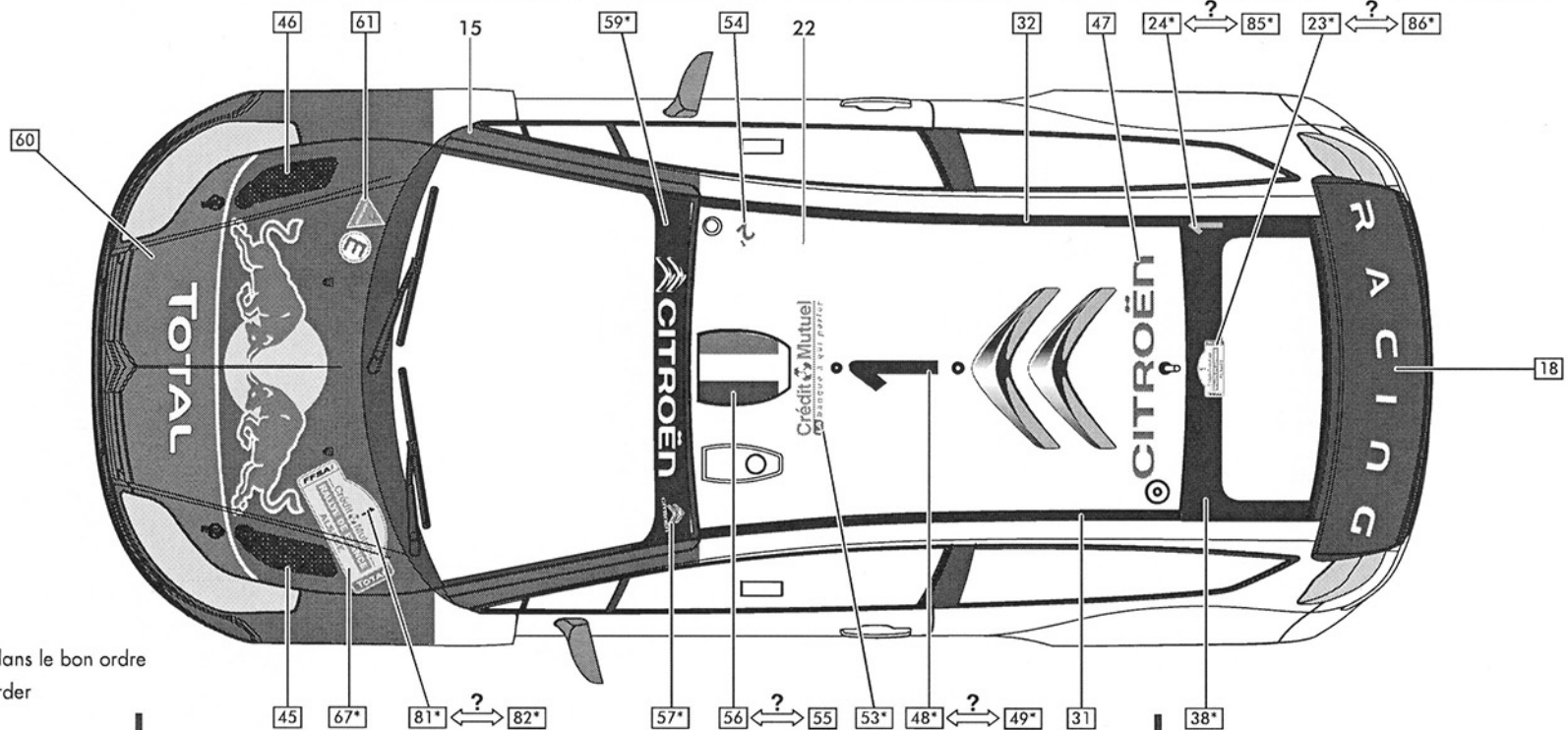
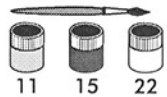
D. Sordo [26] [27] [28]

[41] [44] [84]



\* Appliquer les décalcomanies dans le bon ordre  
\* Apply the decals in the right order

30



S. Loeb 4 23 24 48

56 77 78 81

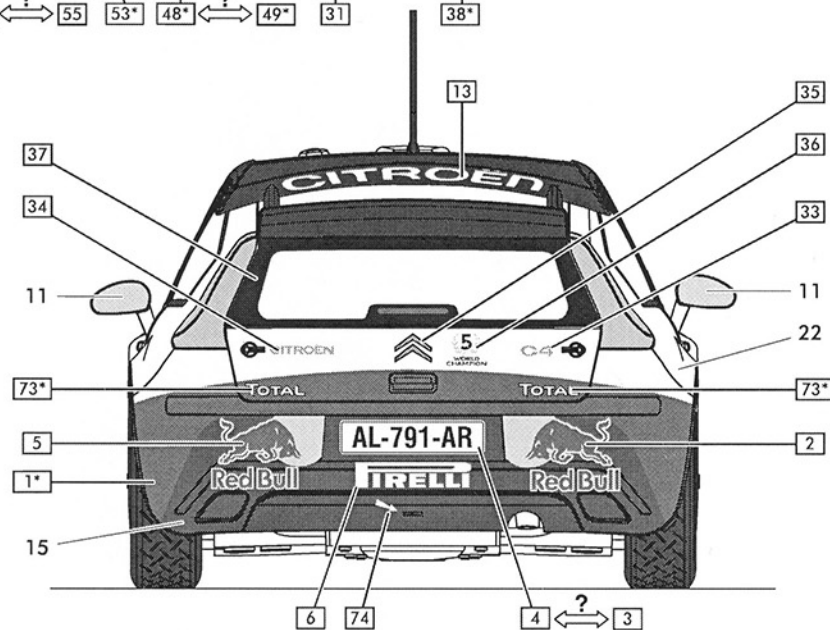
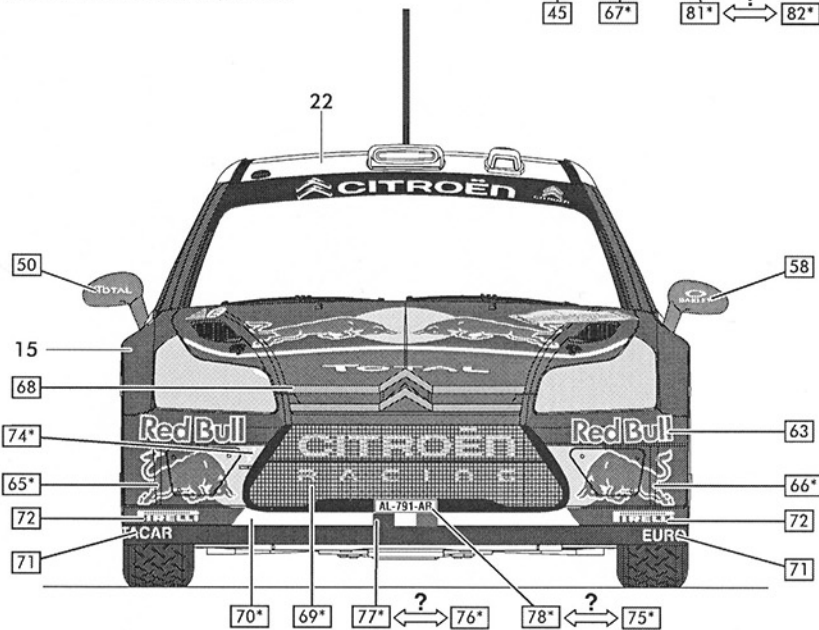


D. Sordo 3 49 55 75

76 82 85 86

\* Appliquer les décalcomanies dans le bon ordre

\* Apply the decals in the right order



SERVICE CONSOMMATEURS | 



+33 (0)2 33 67 72 64



+33 (0)2 33 36 57 07

***www.heller.fr***

**HELLER JOUSTRA SA**

**Chemin de la Porte**

**61160 - TRUN**

**FRANCE**



**Fabriqué en France**