

Dossier de Presse

# ***RENAULT ET LE SPORT AUTOMOBILE***



**R.S.16**

# Contents

## 01

Introduction 03

## 02

Renault Sport Racing 07  
Questions à Cyril Abiteboul 08  
Questions à Guillaume Boisseau 10  
Questions à Frédéric Vasseur 11  
Questions à Bob Bell 12  
Questions à Nick Chester 13  
Questions à Rémi Taffin 14  
Specifications Techniques Renault R.S.16 16  
Specifications Techniques Renault R.E.16 17

## 03

Jolyon Palmer 18  
Kevin Magnussen 20  
Esteban Ocon 22

## 04

Renault Sport Academy 24  
Oliver Rowland 25  
Jack Aitken 27  
Louis Delétraz 28  
Kevin Joerg 29

## 05

Renault Sport Formula One Team au cœur de l'alliance Renault-Nissan 30  
Partenaires du Renault Sport Formula One Team 31

## 06

Renault, 115 ans de succes en competition 34  
Les activites competition de Renault 40  
Renault Sport Cars 42  
Transferts de technologies 45

# DOSSIER DE PRESSE

03 février 2016

# 01



## Introduction

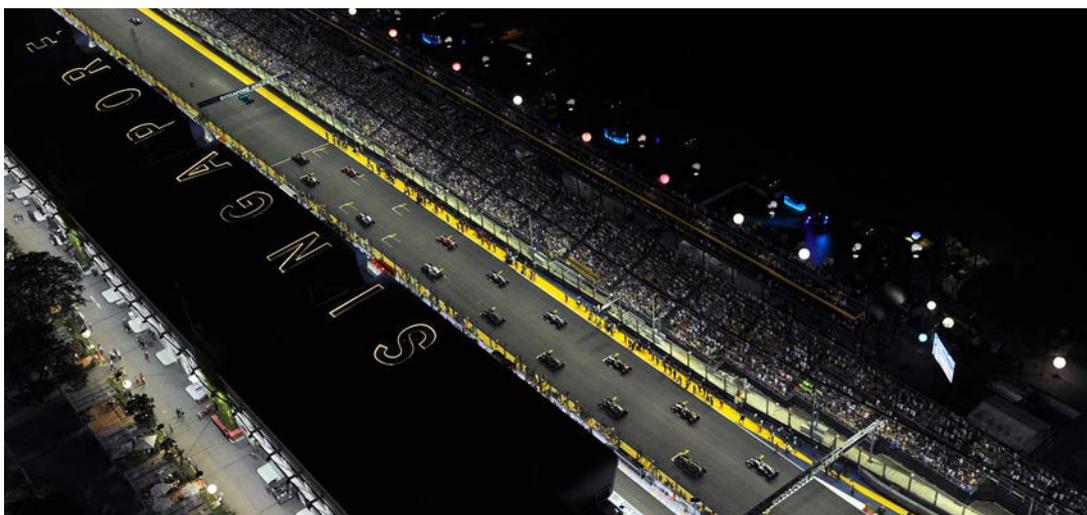
La création de Renault Sport Racing et de Renault Sport Cars constitue le prochain chapitre d'une histoire déjà captivante.

Depuis plus de 115 ans, Renault a relevé de multiples défis en sport automobile, avec une valeur ajoutée indéniable, aussi bien sur le plan technique que commercial. En décembre 1898, après que Louis Renault ait gravi la rue Lepic – la plus escarpée de Paris – avec sa Voiturette Type A, les commandes pour cette voiture révolutionnaire à transmission directe affluaient. En 1902, l'agile et légère Type K, équipée du premier moteur 4 cylindres de Renault, s'imposait à l'arrivée du Paris-Vienne. À nouveau, ce succès se traduisait par un envol des ventes. Plus près de nous, Renault présentait en 1977 la toute première F1 à moteur turbo. Aujourd'hui, la suralimentation s'est généralisée aussi bien sur les voitures hautes performances que sur les modèles de très grande série. En 1992, nous remportons le championnat en tant que partenaire moteur de Williams, avec la monoplace la plus sophistiquée de l'histoire de la F1. Héritière de cette fructueuse relation, la Clio Williams est toujours considérée comme la meilleure sportive de sa génération.

Que ce soit en qualité de partenaire, de fournisseur moteur ou de propriétaire d'équipe, nous sommes restés fidèles au sport. En F1, nous nous sommes investis corps et âme en nous alignant sur plus de 600 courses et cet engagement a porté ses fruits. En 2005, nous nous sommes battus bec et ongles pour décrocher le premier titre de Champion du Monde sous la bannière Renault. Entre 2007 et 2013, nous avons été le motoriste le plus couronné de l'ère du V8 avec quatre titres consécutifs. Cette passion nous a offert 11 titres Pilotes, 12 titres Constructeurs et 168 victoires en Grands Prix. Aucun autre constructeur généraliste n'a connu autant de succès ou un engagement aussi durable.

## Aujourd'hui, nous en voulons plus.

Nous nous sommes fixés des objectifs ambitieux, non pas pour rendre hommage à notre glorieux passé, mais pour revitaliser les multiples plateformes du groupe. Nous voulons gagner, ou plutôt nous mettre dans une position de viser la victoire sur le long terme. Mais nous devons aussi nous atteler à valoriser immédiatement notre engagement au travers de nos stratégies marketing et communication.



**La F1 constitue pour Renault une opportunité d'améliorer les performances et les développements techniques de sa gamme de modèles commercialisés, mais aussi de les promouvoir auprès d'un immense public. Avec une audience globale de plus de 450 millions de téléspectateurs, la F1 est l'un des sports les plus médiatisés au monde, suivi sur les cinq continents et tout particulièrement dans les marchés émergents. Son potentiel de croissance est énorme et de multiples voies peuvent encore être explorées, à l'image des réseaux sociaux ou des jeux vidéo. Les possibilités de promouvoir la marque Renault et ses produits sont impressionnantes.**

Notre programme F1 constituera le cœur de Renault Sport Racing, notre nouvelle entité regroupant toutes les activités compétitions, de la Formula E à la Formula Renault 2.0 en passant par la compétition-clients. Ce changement s'effectue en harmonie avec l'évolution de Renault Sport Technologies en Renault Sport Cars, responsable du développement et de la commercialisation de la gamme de véhicules sportifs Renault. Cette nouvelle organisation sportive permettra de faciliter l'osmose de la technologie, du personnel et des bénéfices marketing au sein du groupe.

En lui-même, le nom Renault Sport Formula One Team souligne les synergies entre la F1 et la série, ainsi que l'importance que nous accordons à ce sujet. Renault Sport Cars est mondialement reconnu pour l'excellence de ses sportives telles que Mégane R.S. et Clio R.S. Par le passé, nous avons déjà exploité les avantages de la suralimentation et du downsizing pour les technologies liées aux moteurs ; le système 4CONTROL et le double embrayage à gestion électronique EDC sont d'autres exemples issus de la piste et de la compétition. Ces innovations sont désormais au cœur d'une gamme Renault Sport toujours plus performante. Maintenant, nous voulons aller toujours plus loin en doublant notre budget R&D et l'investissement dans la gamme Renault Sport aux côtés de notre implication en F1.

De plus, les marques de l'Alliance Renault-Nissan pourront utiliser cette nouvelle structure comme tremplin pour leurs propres programmes stratégiques. Infiniti nous rejoindra en tant que partenaire technique pour le système de récupération d'énergie, tandis que Nissan bénéficiera de l'excellence des infrastructures de Viry-Châtillon.

**En résumé, le sport automobile fait plus que jamais partie du cœur de Renault.**

## Jérôme Stoll, Directeur Délégué à la Performance et Président de Renault Sport Racing



**Depuis plus d'un siècle, la stratégie de Renault est centrée sur le sport automobile, avec l'ambition finale d'augmenter les ventes des modèles de série. En 2016, l'aventure continue avec la création de Renault Sport Racing et Renault Sport Cars.**

Au sein de cette nouvelle organisation, le Renault Sport Formula One Team disputera le Championnat du Monde FIA de Formule Un. La décision de redevenir propriétaire d'une écurie se fonde sur une stratégie solide et murement réfléchie. Nous croyons résolument aux gains qu'elle apportera à Renault et aux autres membres de l'Alliance Renault-Nissan sur le long terme. Les bénéfices de la F1 sont indéniables : l'accès à une large audience télévisuelle et connectée, un énorme potentiel de croissance, une ouverture aux marchés émergents et une compétition énergique et rythmée face à d'autres grands constructeurs.

Il s'agit également d'une véritable opportunité de démontrer l'excellence technologique et la créativité à la française, en éprouvant des innovations avant-gardistes dans les conditions les plus sévères qui soient. Grâce à notre engagement en compétition, des millions de clients Renault profitent déjà des bénéfices de la suralimentation, d'une consommation en carburant réduite et de véhicules électriques extrêmement sophistiqués et efficaces. À travers Renault Sport Racing, nous pouvons désormais aller au-delà et exploiter des domaines tels que l'aérodynamique, l'interaction avec le conducteur ou l'amélioration des liaisons au sol. Les opportunités sont presque infinies et seront autant de vecteurs de motivation pour les équipes techniques de Renault Sport Cars et la marque Renault.

En parallèle, la F1 constitue un outil marketing puissant et chacun de nos marchés pourra l'exploiter. L'enthousiasme suscité en interne par notre annonce a été énorme et je suis impatient de voir l'éventail des campagnes innovantes qui seront déclinées autour de nos nouveaux produits, tout aussi excitants.

Tout en préparant la prochaine saison de F1, nous continuons à travailler sur nos autres engagements en compétition, dont la Formula E, le Renault Sport R.S.01 Trophy et les différentes formules de promotion. L'ensemble de ces activités sera réuni sous la bannière de Renault Sport Racing, la structure dirigée par Cyril Abiteboul, Directeur Général, et Frédéric Vasseur, Directeur de la Compétition en charge des questions sportives et techniques. Cette nouvelle entité permettra de créer une équipe cohérente, qui se déploiera dans toutes les disciplines dans lesquelles nous sommes engagés. À cet effet, une trentaine de collaborateurs travaillant sur les activités compétition aux Ulis rejoindront leurs collègues de la F1 à Viry-Châtillon.

Je me réjouis du retour de Bob Bell chez Renault pour superviser les équipes techniques d'Enstone et de Viry. Menant efficacement l'unité châssis dans un contexte difficile, le Directeur Technique Nick Chester continuera de diriger Enstone, tandis que Rémi Taffin mettra à profit son expérience des circuits comme Directeur Technique de Viry. L'indépendance de l'équipe F1 devrait déboucher sur sa réussite.

La Formula E restera au cœur de Renault Sport Racing avec la prolongation de notre fructueuse association avec e.dams, et ce au moins jusqu'à la quatrième saison. L'importance stratégique de la Formula E pour la marque Renault est affirmée à travers la direction de l'équipe, confiée à Alain Prost et Jean-Paul Driot. Au cours des prochaines saisons, Renault Sport Racing continuera à développer et à fournir un ensemble moteur/boîte de vitesse complet à l'équipe. Les objectifs sont ambitieux, avec le doublé chez les Pilotes et les Équipes en ligne de mire.

**Le personnel de Renault Sport Technologies dédié à la compétition rejoindra Renault Sport Racing, toujours sous la houlette de Jean-Pascal Dauce.**

La nouvelle structure permettra à Renault de se connecter plus efficacement aux catégories dans lesquelles il existe une implication : le rallye avec la Clio R3T, le rallye-raid et les coupes de marque sur circuits avec la Clio Cup et le Renault Sport R.S.01 Trophy. Renault poursuivra également son engagement en monoplace avec la Formula Renault 2.0.

Sur un plan plus large, l'entité Renault Sport Racing bénéficiera à l'ensemble du Groupe, à commencer par Renault Sport Cars, qui développera sa présence internationale pour soutenir l'image et la croissance commerciale de Renault. En sa qualité de Directeur Général, Patrice Ratti en conservera la tête.

*« Pour toutes les personnes impliquées dans ce projet, 2016 sera une année de défis. Si nos objectifs en F1 sont réalistes, nous débordons d'ambition dans les autres domaines. Tout en espérant que le succès appelle le succès, nous savons qu'une nouvelle structure a toujours besoin d'un peu du temps pour parvenir à maturité. Cette année sera cruciale pour la mise en place des fondations de l'édifice. »*

Nous devons tisser des liens forts entre Enstone et Viry pour l'équipe F1, mais aussi entre Enstone, Viry et le reste de Renault Sport Racing. De même, nous devons favoriser l'épanouissement de Renault Sport Racing et Renault Sport Cars. Si nous réussissons à créer de bons canaux de communications, à établir un esprit ouvert et une discipline rigoureuse dans chaque domaine, nous avons toutes les raisons d'être confiants dans le succès de notre futur sportif.



# 02

## Renault Sport Racing

**En 2016, Renault créera Renault Sport Racing, une nouvelle entité chargée de consolider l'ensemble des activités de la marque en sport automobile. Renault Sport Racing opérera sur les deux sites dédiés à la compétition : Enstone (Royaume-Uni) et Viry-Châtillon (France).**

En plus de son rôle de Président-Directeur Général du Groupe Renault, Carlos Ghosn occupera également le siège de Président du Conseil de Surveillance Motorsport. Jérôme Stoll conserve son rôle de Président, secondé par Cyril Abiteboul en tant que Directeur Général et Frédéric Vasseur comme Directeur de la Compétition, en charge des questions sportives et techniques. Frédéric rapportera à Cyril Abiteboul. Guillaume Boisseau, Directeur des Marques du Groupe Renault, conduira les actions marketing pour assurer la cohérence et l'activation des programmes compétition avec la stratégie marketing de Renault.

# RENAULT SPORT

**FORMULA ONE™ TEAM**

Le nouveau Renault Sport Formula One Team figurera au sommet des activités. Le nom souligne la volonté de Renault d'augmenter la notoriété de sa marque Renault Sport et les liens qu'elle souhaite approfondir entre la piste et la route. La voiture engagée en 2016 sera composée du châssis R.S.16, développé et fabriqué dans l'ancienne base du Renault F1 Team d'Enstone, et du groupe propulseur R.E.16 développé au sein de l'usine Renault Sport Racing à Viry-Châtillon.

**La nouvelle organisation sera accompagnée de la création de nombreuses fonctions transverses pour gérer les affaires administratives, les ressources et les technologies nécessaires à la réussite dans les différentes disciplines où Renault Sport Racing est impliqué.**

Le programme Formula E de Renault bénéficiera directement de cette structure. Renault développera son propre ensemble moteur/boîte de vitesse à Viry-Châtillon, en mettant à profit les infrastructures de pointe et le personnel hautement qualifié en matière de groupe motopropulseur. L'ensemble sera fourni à l'écurie partenaire e.dams lors des trois prochaines saisons. Championne en titre, celle-ci est résolument déterminée à conserver son rôle de leader lors de la deuxième saison afin de remporter les titres Équipes et Pilotes.

Les autres programmes, dont la sportive à hautes performances R.S.01 et la Formula Renault 2.0, disposeront des ressources et du savoir-faire de Viry et d'Enstone. En plus des bancs moteur et des capacités de développement des transmissions, les outils de simulation et de modélisation, les souffleries et les simulateurs de pilotage sont désormais accessibles aux ingénieurs de Renault Sport Racing pour permettre à la marque de se développer dans tous les domaines.

De même, les membres de l'Alliance auront accès aux usines de Viry et d'Enstone. Bénéficiant du savoir-faire issu de la longue histoire de Renault en F1, ces derniers pourront également apporter leur expertise dans les domaines opportuns. Infiniti rejoint ainsi Renault Sport Formula One Team en qualité de partenaire sur le système de récupération d'énergie, via son personnel aux compétences reconnues à travers le plus puissant système hybride de série présent sur le marché.

**Pour Renault et les membres de l'Alliance, Renault Sport Racing représente une immensité d'opportunités au potentiel presque infini.**

## Questions à Cyril Abiteboul Directeur Général de Renault Sport Racing



En sa qualité de Directeur Général, Cyril Abiteboul s'assure que toutes les facettes de Renault Sport Racing sont structurées, dotées de ressources suffisantes et fonctionnent à leur plein potentiel pour délivrer une performance optimale. Il fixe en outre les objectifs en matière de commerce, marketing et communication pour permettre au Groupe Renault de retirer tous les bénéfices de ses activités en F1.

Cyril connaît tous les rouages de l'équipe anglo-française et de Renault. Après avoir obtenu son diplôme de l'Institut National Polytechnique de Grenoble, il rejoint Renault en 2001 pour occuper différentes fonctions, aussi bien au siège français qu'à Enstone. Son sens aigu des affaires lui vaut une nomination au poste de Directeur du Développement du Renault F1 Team en 2007, chargé des aspects commerciaux, des partenaires et de la recherche de sponsors. Devenu Directeur Exécutif en 2010, il revient à Viry un an plus tard lorsque Renault recentre ses activités F1 sur la fourniture de moteurs. En tant que Directeur Général Adjoint, Cyril supervise l'ensemble des relations contractuelles ainsi que les activités marketing et communication avec les écuries partenaires, créant ainsi une solide plateforme pour Renault dans ce nouvel engagement.

La réussite de Cyril dans ce rôle conduit Caterham F1 Team à lui proposer le poste de Directeur d'Équipe en 2012. De retour chez Renault en septembre 2014, il est nommé Directeur Général de Renault Sport F1 où il analyse l'opportunité de réacquiescer une structure pour que la marque Renault puisse pleinement exploiter sa riche histoire en F1.

### Pourquoi ce retour de Renault en F1 comme constructeur ?

Il y a une triple raison. La première repose sur une solide stratégie. Notre visibilité était marginale en tant que fournisseur moteur, mais cela restait acceptable tant que les coûts étaient contenus. En cumulant l'augmentation des dépenses liées à la réglementation des V6 et la forte hausse du niveau de la compétition, ce n'était plus le cas. Avec une équipe, nous pouvons obtenir de meilleurs rendements dans tous les domaines, à l'image de la notoriété sur les marchés traditionnels et les nouveaux supports média. Tout ceci nous amène à la deuxième raison : utiliser la F1 pour développer la marque Renault Sport, notamment grâce à une communication contrôlée via notre propre plateforme. Enfin, Renault est profondément passionné de sport automobile. Nos résultats passés sont une véritable fierté et il y a un véritable enthousiasme à l'idée de leur faire honneur.

## Comment la nouvelle a-t-elle été accueillie chez Renault ?



Les retours ont naturellement été très positifs, car il s'agit d'une opportunité pour le Groupe de se développer et de se réappropriier les résultats du passé. C'est aussi un petit plus pour la marque à l'heure d'aborder de grands défis dans son cœur de métier. À Enstone, l'atmosphère était fébrile. Lors de notre visite en novembre, l'ambiance était maussade malgré la masse de travail. La flamme est désormais rallumée. Tout le monde travaille énormément sur un fond d'optimisme. On retrouve la même chose à Viry. En dépit de l'immense défi, il y a dorénavant une direction et une véritable envie commune de bâtir l'avenir.

### **Quel sera le mode d'opération de Renault Sport Racing ?**

La création de Renault Sport Racing est une étape très excitante. Pour la première fois depuis longtemps, nous avons une marque et une structure cohérente. Tout le personnel des activités sport automobile ira dans la même direction. Nous aurons des ingénieurs détachés sur la Formula E, les programmes clients et la Formula Renault 2.0, entre autres, qui travailleront les uns à côté des autres. Cela facilitera de nouvelles coopérations entre la F1 et les autres activités compétition dans des domaines tels que le développement du groupe propulseur ou l'aérodynamique, le tout avec plus de flexibilité et de mobilité. La performance humaine sera également abordée via l'Academy, composée de pilotes issus de nos formules de promotion et formés dans l'espoir d'être prêts pour la F1 dès que possible.

Jérôme Stoll, Frédéric Vasseur et moi-même gèrerons l'ensemble et créerons les passerelles nécessaires pour couvrir un champ assez large, du rallye aux berlines de circuit en passant par les monoplaces. Ces synergies ne doivent néanmoins pas se faire au détriment de l'écurie F1, qui jouira d'une relative indépendance pour affronter les défis techniques et sportifs très spécifiques de cette discipline. En tant que Directeur de la Technologie F1, Bob Bell se concentrera à plein-temps sur les prestations en F1 et supervisera les équipes techniques de Viry et d'Enstone, pour s'assurer que tout le monde suit la même voie. Nick Chester et Rémi Taffin dirigeront respectivement les cellules d'Enstone et de Viry. Cette organisation me réjouit, car nous avons les bonnes personnes aux bons postes et une véritable envie de travailler ensemble pour aller de l'avant. Nous avons le budget nécessaire pour le moment, nous devons bien le gérer et conserver cet esprit d'équipe tout en revitalisant les modèles de travail actuels.

### **Comment s'appuiera la marque Renault sur Renault Sport Racing ?**

Cet usage se fera de plusieurs manières, à commencer par la communication et le marketing, en mettant en avant la marque Renault Sport au travers d'actions novatrices, aussi bien dans la presse que sur les réseaux sociaux. Nous voulons aussi tester en compétition des développements technologiques destinés aux modèles de série.

*« De même, nous espérons que le standard de nos performances sera relevé et que le succès dans une discipline sera un facteur d'émulation pour les autres programmes. Le fait que les ingénieurs et le personnel rattaché au sport automobile aient de multiples options de carrière est également un nouveau bénéfice. Désormais, il y a clairement une voie à suivre en sport automobile. »*

Au-delà de ces aspects, d'autres membres de l'Alliance Renault-Nissan bénéficieront de Renault Sport Racing. La F1 peut aider à développer une expertise dans de nombreux domaines, tout comme nous profiterons des développements hors compétition. Tout le monde sera gagnant.

### **Quels sont les objectifs cette année ?**

Chaque catégorie aura son propre objectif. En F1, nous devons être réalistes pour 2016. Il faut rattraper du terrain dans certains domaines. Ce n'est pas un secret, nous avons manqué notre entrée dans l'ère des groupes propulseurs et Enstone a besoin d'attention. C'est une année de reconstruction des relations, de redynamisation de Viry et d'Enstone et de création de synergies au sein du groupe Renault Sport Racing et de l'Alliance Renault-Nissan. Cela ne veut pas dire que nous allons sacrifier l'année, mais nous voulons tout mettre en place pour réussir en 2017.

En Formula E, la situation diffère, car nous sommes clairement l'équipe à battre avec e.dams. Mais il faut garder les pieds sur terre et exploiter l'immense potentiel de cet ensemble, en particulier sur un rendez-vous comme le premier ePrix de Paris, et veiller à préserver notre avantage pour les saisons à venir. Nous exploitons les talents incontestables d'Alain Prost, ce qui souligne l'ambition d'une réussite dans la durée. Dans les autres catégories, les objectifs principaux seront de poursuivre la redéfinition de notre stratégie en sport automobile autour de la colonne vertébrale Formule 1/Formula E, tout en soutenant les objectifs du Groupe Renault dans le monde entier.

## Questions à Guillaume Boisseau Directeur des Marques du Groupe Renault



**Guillaume a une vaste expérience au sein du Groupe Renault. Arrivé en 1994, il a occupé plusieurs postes au marketing et au commerce. En 2006, il a rejoint la Belgique en tant que Directeur du Marketing de Renault Belgique-Luxembourg.**

Puis il est devenu Directeur du Marketing et du Commerce pour l'Asie et l'Afrique en 2009, avant de rejoindre l'équipe marketing monde en 2013. Directeur des Marques du Groupe Renault, il a pour responsabilités la stratégie des marques et leur activation, y compris en matière de sport automobile, ainsi que les événements.

### **Quelle est l'importance du retour de Renault en F1 pour le Groupe ?**

Revenir en F1 intègre une stratégie plus large pour la gamme Renault Sport et la marque Renault dans son ensemble. Ces dernières années, Renault a fait évoluer son profil d'entreprise, sa gamme de véhicules de série et sa technologie, mais un fort pourcentage du grand public n'est pas conscient de l'ampleur de ces changements. La F1 est un outil très efficace pour communiquer sur ce nouveau visage. Chaque année, plus de 450 millions de téléspectateurs regardent cette discipline et l'audience en ligne augmente quotidiennement. Nous avons accès à des marchés émergents essentiels pour Renault, comme la Chine, la Russie et le Brésil, tout en renforçant notre image dans les marchés traditionnels.

### **Comment les activités F1 seront-elles incorporées dans la stratégie marketing de Renault ?**

La passion de Renault pour le sport automobile est aussi ancienne qu'authentique. Nous y sommes impliqués depuis plus de 115 ans, dont les 40 dernières années à travers un fort engagement en F1. En décidant d'intensifier une fois de plus notre présence en F1, par l'acquisition d'une écurie de haut niveau, nous pourrions également densifier notre communication autour du sport automobile au profit de la marque Renault.

Celle-ci se diffusera sous plusieurs phases. Nous transmettrons tout d'abord notre passion à l'auditoire actuel de la F1, avant d'aborder de nouveaux publics – aussi bien les nouveaux marchés comme la Chine, que les typologies de clients actuellement peu exposés à la F1. Enfin, nous allons rehausser nos ambitions pour les véhicules de série badgés Renault Sport. Cette gamme performante dispose d'innovations développées sur les circuits et une présence accrue en compétition peut lui permettre de poursuivre sa croissance.

### **Sur le plan technique, pensez-vous que les usagers Renault retireront des bénéfices de l'équipe de F1 ?**

Les innovations de la gamme Renault Sport s'accéléreront grâce à Renault Sport Racing et au Renault Sport Formula One Team. Nous y avons déjà installé un vaste panel de technologies développées en piste, comme le launch control, la suralimentation et un downsizing efficient. Nous aurons désormais accès aux outils aérodynamiques, aux simulateurs et à d'autres technologies de pointe. Nous allons renforcer Renault Sport dans son rôle de « marque phare » avec de nombreux transferts de technologie de la piste à la route.



*« Et certaines seront également transférées sur nos véhicules de série. C'est très excitant pour tout le monde ! »*

## Questions à Frédéric Vasseur Directeur de la Compétition Renault Sport Racing



**Frédéric Vasseur est un des directeurs d'équipe les plus en vues depuis plus d'une décennie. Avec l'écurie ART Grand Prix, réputée pour ses nombreux succès, Frédéric Vasseur a joué un rôle clé dans la formation de nombreux pilotes de F1 actuels, dont Lewis Hamilton, Valtteri Bottas et Nico Rosberg.**

ART a mené Nico Rosberg au sacre en GP2 Series lors de la saison 2005 avant que Lewis Hamilton ne l'imite un an plus tard. En GP3 Series, Esteban Gutierrez est devenu le premier champion de l'histoire de la discipline avec ART. Valtteri Bottas lui a succédé en 2011.

Précédemment connue sous le nom d'ASM, l'écurie de Frédéric Vasseur compte 51 victoires sur 80 départs en F3 Euro Series (2004 à 2009). L'équipe a décroché les titres avec Jamie Green en 2004, Lewis Hamilton en 2005, Paul di Resta en 2006, Romain Grosjean en 2007, Nico Hülkenberg en 2008 et Jules Bianchi en 2009.

### **De nombreux changements doivent être effectués en peu de temps, comment gérez-vous cela ?**

Nous avons une feuille de route à suivre et les résultats doivent suivre d'ici trois ans. Il faut d'abord rassembler l'équipe comme une seule organisation, tout en veillant à ce que tout le monde travaille bien ensemble. Notre première priorité est de nous assurer que les choses se font en douceur. Je ne veux pas me concentrer uniquement sur ce processus, car je sais que nous devons bâtir nos succès futurs et que nous allons devoir délivrer rapidement. Il y a beaucoup de choses à faire.

### **Que pensez-vous des éléments qui composent l'opération ?**

Renault est engagé en F1 depuis plus de 40 ans. Il y a une vraie culture du sport automobile et nous le voyons tous les jours à Viry-Châtillon. Il en va de même pour Enstone. Nous pouvons en retirer une immense fierté. Lors de ma première visite à Enstone, j'ai constaté un véritable attachement envers Renault. Certaines personnes travaillaient déjà pour Renault lors de la conquête des titres avec Fernando Alonso. Nous avons donc une base solide pour réussir.

### **Il s'agira de votre première expérience en F1, avez-vous hâte d'y être ?**

C'est vrai qu'il s'agit de mon premier rôle officiel en F1, mais j'ai connu un long apprentissage dans les catégories d'accession au plus haut niveau. Il me tarde de traduire tout ce que j'y ai appris dans l'univers de la F1. C'est une nouvelle expérience, mais la course reste la course et l'objectif est toujours le même ! L'approche nécessaire pour s'imposer est identique, qu'il importe la catégorie.

### **Quelles sont les raisons menant au choix de Kevin Magnussen dans le rôle de titulaire ?**

Kevin possède le bon équilibre entre expérience et jeunesse. Il avait réalisé une saison solide chez McLaren il y a deux ans, après avoir démontré ses capacités dans les formules de promotion comme la Formula Renault 3.5. Il a le talent pour viser des courses et des titres. Son manque de roulage en 2015 va le motiver et il va tout donner pour retrouver la compétition. C'est un aspect important car nous savons que l'année 2016 ne sera pas facile. Nous savons d'où nous partons et nous avons besoin de personnes motivées comme Kevin pour mener l'assaut.

### **Un grand défi attend-il Jolyon Palmer pour ses débuts ?**

Jolyon passe du rôle de troisième pilote d'une équipe privée à celui de titulaire d'une écurie d'usine. C'est le pilote qui possède le plus d'expérience au sein d'Enstone. Il est très mature et nous savons depuis son titre en GP2 Series qu'il peut défier sans peine les meilleurs en piste. Jolyon débutera, mais nous savons que les rookies peuvent réussir. Nous sommes donc ravis de notre duo.

### **Avec Esteban Ocon, nous pouvons compter sur l'un des fers de lance de la nouvelle génération française. À quel point vous réjouissez-vous de l'avoir au sein de l'équipe ?**

Esteban a remporté le titre en GP3 Series, après avoir battu Max Verstappen en Championnat d'Europe de F3 un an plus tôt. C'est assurément l'un des jeunes pilotes les plus talentueux. Une année fantastique s'annonce pour lui avec son rôle de troisième pilote chez nous et d'autres activités avec Mercedes. C'est une excellente opportunité pour lui et nous remercions Mercedes-Benz de leur soutien. Esteban s'est illustré dans mes équipes avec le support de Mercedes et Genii. Je connais donc son talent et son potentiel.

# Questions à Bob Bell

## Directeur de la Technologie F1



**À travers ses rôles techniques et ses postes d'encadrement, Bob a remporté neuf titres mondiaux chez les constructeurs et dix chez les pilotes.**

**Diplômé en ingénierie aéronautique de la Queens University de Belfast en 1979, il passe son doctorat trois ans plus tard avec sa thèse intitulée « A Theoretical and Experimental Study of the Tip Flow Generated by a Wing in Sideslip ».**

De 1982 à 1988, Bob travaille avec McLaren International aux postes de directeur de l'aérodynamique, de la recherche et du développement et du projet Unlimited Land Speed Record Attempt. Entre 1998 et 1999, il vit sa première expérience à Enstone en tant qu'aérodynamicien de l'équipe Benetton, avant de devenir responsable du groupe performance de Jordan Grand Prix. Bob retrouve Enstone en 2001. D'abord Directeur Technique Adjoint, il est nommé Directeur Technique à partir de 2003. Promu Directeur d'Équipe Exécutif en 2009 puis Directeur Général l'année suivante, il devient ensuite Directeur Technique de Mercedes-Benz Grand Prix Ltd entre 2011 à 2014.

### **Qu'implique votre nouveau rôle de Directeur Technique ?**

Je superviserai le fonctionnement technique entre les sites de Viry et d'Enstone. L'objectif principal est d'assurer une approche stratégique cohérente et une utilisation optimale des ressources communes désormais à notre disposition. Je travaillerai en étroite collaboration avec les Directeurs Techniques de chaque usine, Nick Chester et Rémi Taffin. Je partagerai mon temps entre les deux installations pour fixer une direction logique sur le développement du châssis et du moteur. Je n'interagirai pas nécessairement quotidiennement avec les deux Directeurs Techniques. Je garderai néanmoins une vision stratégique sur nos progrès, tout en garantissant un bon niveau de communication afin que nous soyons tous d'accord sur la manière d'avancer et la hiérarchisation de nos priorités.

### **Quelle est votre opinion sur ce que vous avez vu jusqu'à présent ?**

Il y a un potentiel énorme à exploiter de chaque côté. Pour résumer la situation actuelle, vous avez d'une part Enstone, une organisation structurellement très solide, mais récemment privée de ressources. De l'autre, Viry possède les ressources pour accomplir un travail sérieux même si le passage aux nouveaux groupes propulseurs a été très difficile, impactant ainsi le fonctionnement de l'usine.

*« Pour Viry, la clé est de galvaniser la direction prise grâce aux nouvelles opportunités offertes par l'écurie de F1. Il faut alors miser sur le structurel tandis qu'il s'agit plutôt d'une question de ressources à Enstone. Nous avons fait le point sur les problèmes en amont et nous remettons les choses en place. »*

### **Quel est l'objectif ?**

Nous voulons combiner les deux unités opérationnelles au sein d'une entité unique, à un niveau d'intégration bien plus poussé qu'auparavant. En regardant l'histoire de l'équipe et l'évolution de la F1, on constate qu'il était possible d'avoir une relation assez indépendante entre la partie moteur et le côté châssis durant l'ère du V8, et même avant avec les V10. Il faut désormais beaucoup plus d'intégration pour réussir avec ces groupes propulseurs sophistiqués et l'évolution permanente qu'apporte la concurrence. Cette intégration se mesure non seulement par la performance en piste, mais aussi par la manière dont vous optimisez les ressources dont vous disposez. Il ne s'agit pas de gagner à tout prix, mais de gagner tout en maîtrise. Avec deux sites, nous pouvons rechercher des économies d'échelle pour nous assurer de les utiliser efficacement. Nous avons besoin de plus d'intégration et de moins de dispersion qu'auparavant.

### **À quel point ce projet est-il passionnant ?**

C'est terriblement excitant. J'ai toujours eu énormément de respect pour le travail des motoristes en F1. Qu'importe la qualité du produit final par rapport aux autres, c'est un défi incroyablement difficile pour n'importe quel constructeur. Pouvoir influencer à la fois sur le châssis et le moteur est un véritable honneur et une délicate responsabilité que j'ai hâte d'assumer. Pour tous ceux qui sont impliqués, c'est une période très excitante que de travailler au sein d'une nouvelle équipe d'usine et bénéficiant du soutien d'un constructeur. La faire démarrer d'une base perfectible pour l'amener au succès de manière durable est une incroyable aventure. Nous voulons tous en être fiers, car la méthode est très différente de celle qui consiste à racheter une équipe ou un motoriste en pleine réussite. Toute réussite sera donc issue du dur labeur de chacun d'entre nous et ce sera très gratifiant.

## Questions à Nick Chester

### Directeur Technique Châssis du Renault Sport Formula One Team



Diplômé de Cambridge en 1991, Nick rejoint Simtek Research pour travailler dans le domaine de la simulation véhicules, avant d'être intégré à l'écurie de Formule 1 lors de sa création en 1994. Passé chez Arrows Grand Prix l'année suivante, il évolue de la simulation à la conception des suspensions, puis devient Ingénieur Performance de Damon Hill et Pedro Diniz (1997) et Ingénieur de Course pour Mika Salo et Pedro de la Rosa (1998-1999).

Il intègre Enstone en 2000 comme Ingénieur d'Essais pour Alexander Wurz, Giancarlo Fisichella et Mark Webber chez Benetton. Ingénieur Performance pour Fisichella (2001) puis Jarno Trulli (2002-2004), il aide l'Italien à remporter le seul Grand Prix de sa carrière à Monaco en 2004.

À partir de 2005, il devient Responsable du Groupe Performance Véhicule, en charge des suspensions, des freins et des simulations. Son département joue un rôle essentiel dans l'obtention des titres Pilotes et Constructeurs en 2005 et en 2006, notamment grâce au «mass damper», innovation majeure de l'époque.

En 2010, il est nommé Responsable des Systèmes de Performance, supervisant ainsi le Groupe Performance Véhicule ainsi que les systèmes de contrôle et les bancs d'essais. Il chapeaute également le planning et l'introduction des pilotes d'Enstone dans la boucle de simulation. À partir de 2011, il devient Responsable de l'Ingénierie, dirigeant le planning et la livraison des E20 et E21 victorieuses en Grand Prix. Depuis 2013, Nick est le Directeur Technique à l'origine de la conception et du développement des E21, E22, E23 et R.S.16.



#### Que pouvez-vous nous dire au sujet de la R.S.16 ?

Depuis l'introduction du règlement V6 hybride, la R.S.16 sera la troisième production d'Enstone. Elle se base sur les enseignements retenus des deux précédentes monoplaces. Elle peut être considérée comme une évolution de l'E22 et de l'E23. Pour la deuxième année de suite, nous changeons de groupe propulseur. Si certains éléments de la période de gestation pour la R.S.16 ont été très courts, nous pensons avoir une bonne base de travail.

#### Pouvons-nous attendre des surprises de la R.S.16 ?

Extrêmement serré ! Nous étions avancés sur le développement du châssis avec l'ancien groupe propulseur, mais notre objectif s'est ajusté au fur et à mesure de la probabilité – finalement confirmée – de réintégrer la famille Renault. On peut dire que nous avons été très occupés !

#### À quel point le calendrier a-t-il été serré pour la R.S.16 ?

Extrêmement serré ! Nous étions avancés sur le développement du châssis avec l'ancien groupe propulseur, mais notre objectif s'est ajusté au fur et à mesure de la probabilité – finalement confirmée – de réintégrer la famille Renault. On peut dire que nous avons été très occupés !

### **Dans quelle mesure la situation technique d'Enstone est-elle différente d'il y a un an ?**

Avec Renault, nous avons un projet à long terme extrêmement excitant. Nous pouvons maintenant prévoir ce qui nous sera utile dans le développement et l'étude de nouveaux champs. Sans les difficultés auxquelles nous avons fait face l'an passé, nous avons déjà vu que nous pouvions faire rapidement d'énormes progrès pour obtenir tous les composants à temps.

### **Quel est l'équilibre entre le programme à long terme et les besoins immédiats de la monoplace 2016 ?**

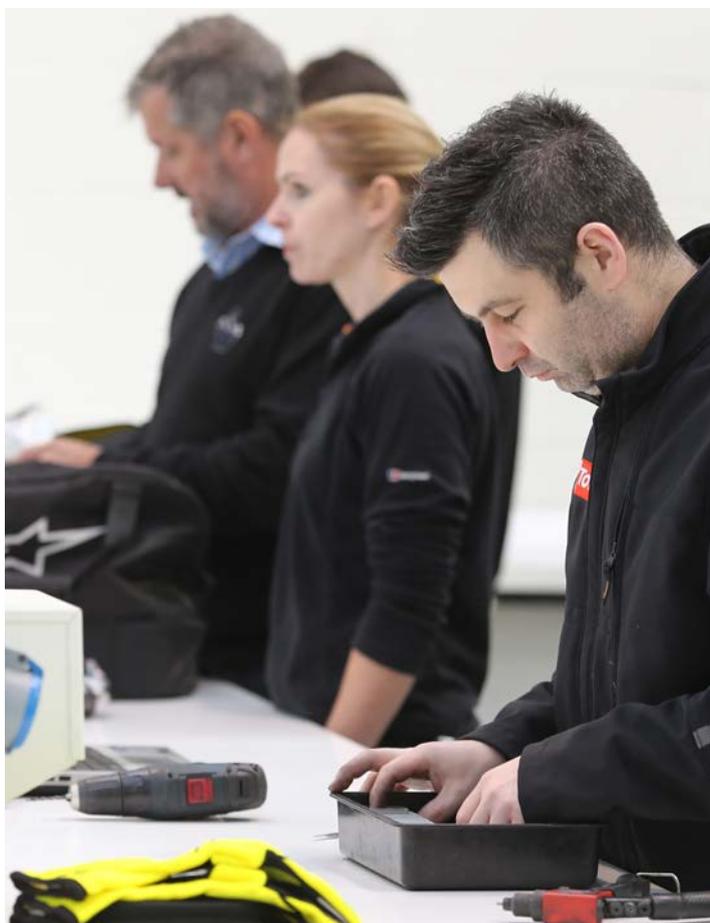
Sur le court terme, cela s'apparente à un numéro de jonglage. La nouvelle orientation du programme de développement de la voiture 2016 est survenue tardivement. Cela nous a laissé un calendrier serré pour le châssis. La gestation a été courte, mais l'homologation réussie démontre notre réactivité et notre qualité de travail. Les employés d'Enstone ont été exceptionnels. Après tous les problèmes, ils sont de retour pour tourner à plein régime, travaillant inlassablement sur les différentes tâches. C'est incroyable.

### **Quels sont les objectifs techniques de cette saison ?**

Nous nous concentrons sur le développement des outils qui nous aideront à progresser en 2017. Nous voulons améliorer la fiabilité et poursuivre l'intégration entre le châssis et le groupe propulseur pour obtenir à terme un ensemble homogène. Nous portons aussi beaucoup d'attention à la construction de l'équipe et de l'infrastructure. En 2016, nous sortirons la voiture et tirerons les leçons sur la piste tout en bâtissant l'écurie, plutôt qu'en ayant fixé des objectifs préalables.

### **Quels changements sont attendus au sein d'Enstone ?**

Structurer de nouveaux départements à Enstone représente une grande partie du programme en cours. Nous passons beaucoup d'entretiens pour les postes créés. Fin 2013, nous étions environ 100 personnes de moins qu'auparavant. Le but est désormais de recruter les meilleurs pour renforcer stratégiquement l'équipe en 2016. Nous avons également accès à davantage de ressources physiques et nous devons donc déployer l'intégralité de nos unités actuelles pour exploiter pleinement le potentiel dont nous disposons déjà.



## Questions à Rémi Taffin

### Directeur Technique Moteur du Renault Sport Formula One Team



**Rémi assume la responsabilité des groupes propulseurs Renault développés sur le site de Viry-Châtillon. Travaillant étroitement avec Nick Chester, Rémi s'assure que l'équipe d'ingénieurs produise un ensemble optimisé et harmonisé avec le châssis.**

Rémi rejoint Renault Sport en 1999 pour collaborer avec les partenaires emblématiques de Renault tels que BAR, Arrows, Benetton puis le Renault F1 Team. Il travaille en relation étroite avec deux Champions du Monde, Jenson Button et Fernando Alonso, accompagnant l'Espagnol lors de ses deux titres.

Rémi prend la direction des activités piste lors de la création de Renault Sport F1 en 2011, assumant la responsabilité de la performance moteur auprès des écuries partenaires de Renault Sport F1. Présent sur toutes les courses et les séances d'essais, Rémi supervise le support apporté aux équipes propulsées par Renault, contribuant ainsi aux quatre titres mondiaux décrochés par Red Bull Racing durant l'ère du moteur V8.

En 2015, il est nommé Directeur des Opérations, encadrant les équipes d'ingénieurs et de techniciens des bancs d'essais et du département d'assemblage de Viry. Assurant la transition sur la piste, il supervise également les ingénieurs intégrés aux équipes partenaires de Renault.

#### **Comment a été accueilli le retour de Renault en tant que constructeur à Viry-Châtillon ?**

Tout le monde était bien évidemment très enthousiaste lors de l'annonce à Viry. Après une longue période de succès durant l'ère du moteur V8, la saison 2014 était décevante et nous avons dû attendre mi-2015 pour revenir sur la bonne voie et sortir la tête de l'eau. En 2016, nous devrions pouvoir de nouveau respirer et savoir où nous allons. Nous sommes conscients que l'année sera difficile. Nous nous préparons tous au défi, mais il est important d'avoir une vision et une direction à long terme.

#### **Quelles sont les principales modifications portées au groupe propulseur Renault cette année ?**

Rétrospectivement, nous avons introduit de nouveaux concepts fin 2015 avec la spécification «D» du groupe propulseur. Si nous n'en avons pas utilisé tous les développements, les essais au Brésil nous ont fourni des informations extrêmement positives. Nous avons notamment travaillé sur la chambre de combustion et sur le turbo pour gagner en performance sans sacrifier la fiabilité.

*« Le Power Unit qui sera exploité à Melbourne s'inscrit dans la continuité de ce que nous avons entamé l'an passé, tout en poussant nos idées encore plus loin. Nous examinons également d'autres domaines. Des améliorations arriveront tout au long de la saison. Si ce que nous verrons à Melbourne représente déjà un important pas en avant par rapport à 2015, nous devons aussi vivre cette saison en posant les fondations pour 2017, lorsque notre partenariat aura mûri. »*

#### **Quels sont les objectifs réalistes pour cette année ?**

Nous savons que l'intégration du groupe propulseur au châssis s'est faite très tardivement. Malgré les circonstances, nous faisons de notre mieux tout en restant réalistes sur nos chances en 2016. Nous devons continuer à fournir un Power Unit fiable et performant, tout en devant établir des liens forts et durables avec l'équipe châssis d'Enstone. C'est un avantage de connaître une grande partie de leurs employés et leurs méthodes de travail, mais il faut du temps pour tirer le meilleur l'un de l'autre. Collaborer en bonne intelligence nous permettra à terme de développer le groupe propulseur et le châssis plus rapidement et plus efficacement. Nous voyons donc cette saison comme une année de transition nécessaire pour fonder l'avenir. L'objectif est que la collaboration porte ses fruits en 2017.

#### **Avez-vous procédé à de gros changements à Viry suite au retour comme constructeur ?**

Pendant qu'Enstone se relance, nous voulons poursuivre sur notre rythme à Viry. Depuis l'annonce, il n'y a pas eu de bouleversement. Nous mettons les choses en ordre. Avec l'introduction des nouveaux groupes propulseurs, nous avons réalisé d'énormes investissements sur les bancs, les logiciels et le personnel notamment. Les conditions sont désormais idéales pour en profiter pleinement. Si nous n'en avons malheureusement pas eu l'occasion ces dernières années, l'engagement de Renault à long terme avec une plateforme forte nous permet aussi d'établir des stratégies sur le long terme.

## Specifications Techniques Renault R.S.16

<b>Châssis</b>	Monocoque composite moulée en fibre de carbone et aluminium en nid d'abeilles, produite par Renault Sport Formula One Team et conçue pour une résistance maximale et un poids minimal. Intègre le groupe propulseur Renault comme élément autoporté.
<b>Suspension avant</b>	Triangles supérieurs et inférieurs en fibre de carbone, agissant sur un basculeur embarqué par un système à poussoir. L'ensemble est relié à une barre de torsion et à un couple d'amortisseurs montés à l'intérieur de la partie avant de la monocoque. Pivots en aluminium et roues OZ usinées en magnésium.
<b>Suspension arrière</b>	Triangles supérieurs et inférieurs en fibre de carbone, agissant sur des ressorts de torsion et des amortisseurs en position horizontale au-dessus de la boîte de vitesse par l'intermédiaire d'un système de tirants. Pivots en aluminium et roues OZ usinées en magnésium.
<b>Transmission</b>	Boîte semi-automatique en titane à huit rapports + marche arrière. Système "Quickshift" pour maximiser la vitesse de passage des rapports.
<b>Système de carburant</b>	Réservoir en caoutchouc renforcé de kevlar, conçu par ATL.
<b>Électronique</b>	Boîtier électronique standard MES-Microsoft.
<b>Système de freinage</b>	Disques et plaquettes en carbone. Étriers AP Racing. Maîtres-cylindres AP Racing
<b>Cockpit</b>	Siège du pilote amovible en carbone composite, moulé selon son anatomie avec un harnais six ou huit points. Le volant intègre les palettes de changement de vitesse, d'embrayage et d'ajustement d'aile arrière.

## Dimensions et Poids

<b>Voie avant</b>	1450 mm
<b>Voie arrière</b>	1400 mm
<b>Hauteur</b>	950 mm
<b>Largeur</b>	1800 mm
<b>Poids total</b>	702 kg avec pilote, caméra et lest



## Specifications Techniques Renault R.E.16

### Engine

Cylindrée	V6 de 1,6 l
Nombre de cylindres	6
Régime moteur maximal	15 000 tr/min
Suralimentation	Turbocompresseur unique, pression illimitée (estimée à 4 bars absolus)
Quantité de carburant autorisée en course	100kg
Architecture	V6 à 90°
Alésage	80 mm
Course	53 mm
Hauteur d'axe du vilebrequin	90 mm
Nombre de soupapes	4 par cylindre, soit 24
Échappements	Sorties séparées pour la turbine et la soupape de décharge situées dans l'axe de la monoplace
Carburant	Injection directe

### Systèmes de récupération d'énergie

Vitesse de rotation du MGU-K	50 000 tr/min maximum
Puissance du MGU-K	120 kW maximum
Énergie récupérée par le MGU-K	2 MJ/tour maximum
Énergie restituée par le MGU-K	4 MJ/tour maximum
Vitesse de rotation du MGU-H	> 100 000 tr/min
Énergie récupérée par le MGU-H	Illimitée

### General

Poids	145 kg minimum
Nombre de propulseurs autorisés par pilote en 2016	5* *4 s'il y a moins de 20 GP au calendrier
Puissance totale	Environ 875 ch



# 03

## Nos Pilotes

Jolyon Palmer  
Pilote Titulaire #30



**Après une année passée au sein d'Enstone comme troisième pilote du Lotus F1 Team, c'est avec le Renault Sport Formula One Team que Jolyon Palmer effectue ses débuts en F1.**

Son ascension en F1 représente un nouveau palier dans la carrière du pilote titré en GP2 Series lors de la saison 2014. Jolyon devient alors le premier Britannique à s'imposer dans l'antichambre de la F1 depuis Lewis Hamilton en 2006. Aligné au sein de l'équipe DAMS, le pilote de 25 ans établit un nouveau record du plus grand nombre de points inscrits en une saison avec 256 unités à son actif. Qualifié à sept reprises sur la première ligne, il s'impose par quatre fois (Bahreïn, Monaco, Monza et Sochi) tout en s'offrant huit autres podiums pour s'assurer du sacre trois courses avant la fin de saison.

Avant le GP2 Series, Jolyon avait terminé deuxième du Championnat FIA de Formule 2 en 2010. Dominateur en début de saison, son duel avec Dean Stoneman se poursuivait jusqu'à la dernière course. Il achevait sa campagne avec cinq victoires, dix podiums et cinq poles positions.

### À noter

Date de naissance	20 janvier 1991
Lieu de naissance	Horsham, Royaume-Uni
Nationalité	Britannique
Site officiel	<a href="http://www.jolyonpalmer.com">www.jolyonpalmer.com</a>
Compte Twitter officiel	<a href="https://www.twitter.com/JolyonPalmer">www.twitter.com/JolyonPalmer</a>
Page Facebook officielle	<a href="https://www.facebook.com/jolyonpalmer">www.facebook.com/jolyonpalmer</a>

### Questions/réponses

**Quel effet la phrase « Jolyon Palmer, pilote de course du Renault Sport Formula One Team en 2016 » a-t-elle sur vous ?**

Très agréable ! J'ai hâte de débiter la saison ! Ce fut un long hiver, mais très utile pour être fin prêt. Je me suis souvent rendu à Enstone tout en intensifiant mon entraînement. En fin de mois, je serai dans la voiture à Barcelone et je suis on ne peut plus prêt.

**Quelle différence cela fait-il de passer de troisième pilote d'une équipe privée à titulaire d'une écurie d'usine ?**

C'est un gros changement ! Le projet est incroyable et c'est génial d'y être impliqué dès sa genèse. Ma titularisation pour 2016 était déjà fantastique, mais cela l'était encore plus à l'officialisation du rachat de l'écurie par Renault, et ce pour le long terme. La saison dernière m'a fourni une excellente formation et nous disposons désormais d'une incroyable opportunité. C'est un rêve de devenir pilote de course d'un grand constructeur.

### Quels sont les changements vus à Enstone ces dernières semaines ?

L'atmosphère de l'usine a immédiatement changé. Très rapidement, toutes les machines étaient en action et les composants sont arrivés. Le moral est au beau fixe, tourné vers l'avenir. L'équipe est revitalisée. Elle recommence à aller de l'avant. Après une fin de saison difficile, nous allons vivre une année de transition et je me dois de donner le meilleur pendant que l'écurie se développe au fil des jours. Le potentiel est énorme.

### Comment allez-vous aborder la saison ?

En étant préparé autant que possible et en affrontant les défis qui s'annoncent. La pause hivernale est idéale pour se préparer mentalement et physiquement.

*« Je suis concentré sur le travail qui s'annonce. Une fois que nous aurons été dans la voiture en essais, il y aura moins d'inconnues et nous pourrons mieux prévoir nos objectifs. C'est une nouvelle voiture, un nouveau moteur et de nouveaux propriétaires. Je veux simplement faire de mon mieux et être satisfait en fin de l'année. »*

### Êtes-vous prêt à assumer plus de responsabilités ?

Je le suis et cela me convient parfaitement ! En tant que pilote de F1, j'ai hâte de découvrir la moindre chose. La saison 2015 était plus intense que prévue et j'ai pu voir à quel point les pilotes étaient sollicités. Il n'y a pas que le circuit, mais aussi les déplacements, le temps à l'usine et les différents événements. En étant désormais au sein d'une équipe officielle, avec des concessionnaires aux quatre coins du globe, nous allons être très occupés avec la famille Renault. C'est une charge de travail inhérente à la vie d'un pilote, mais je suis convaincu de vivre des expériences et des rencontres enrichissantes toute l'année. Ce sera chargé, mais je l'espère vivre une très belle année.

### Qu'avez-vous fait durant l'intersaison ?

J'ai consacré mon hiver à un entraînement intense. Quand vous ne pouvez pas piloter, c'est l'occasion idéale de travailler sa condition physique. Malheureusement, il a fallu composer avec une météo typiquement britannique et j'ai souvent été à la salle de sport. Je préfère le beau temps, mais je suis tout de même allé courir en extérieur dès que la pluie cessait !

### Parlez-vous français ?

J'ai fait un peu de français au lycée, mais je vais certainement devoir m'y remettre ! Il y aura probablement beaucoup d'interlocuteurs francophones avec qui discuter au sein de ce superbe projet aux grandes ambitions.

## Dates clés

#### • 2015: Formula 1

Jolyon began his Formula 1 career with Lotus F1 Team, undergoing extensive free practice work alongside other Third Driver duties such as a simulator programme.

#### • 2011-2014: GP2 Series

Jolyon est sacré à l'issue d'une saison incroyable qui se solde par quatre victoires, huit autres podiums, dix-neuf arrivées consécutives dans les points et un nouveau record avec 256 points inscrits. Après ses débuts en 2011 où il entre directement dans le top dix à Abu Dhabi, il récidivera durant sa première campagne. L'année suivante, le Britannique côtoie Marcus Ericsson, désormais pilote chez Sauber, au sein de l'équipe iSport International. Malgré un début de saison ruiné par des problèmes électriques, un changement de châssis lui permet d'obtenir la sixième place à Monaco avant de s'imposer en Principauté le lendemain. La saison 2013 souligne sa montée en puissance avec des victoires en Hongrie et à Singapour. Septième au classement général, il domine le cru 2014.

#### • 2009-2010: Championnat FIA de Formule 2

Lors de sa première année, le meilleur résultat de Jolyon est une sixième place. Pour sa seconde saison, il s'impose d'emblée à Silverstone, devenant alors le premier pilote britannique vainqueur en F2 depuis le succès de son père Jonathan au Mugello en 1983. Il impressionne les observateurs et reprend la tête du championnat à l'issue du troisième meeting disputé à Monza. Le titre lui échappe finalement aux dépens de Dean Stoneman.

#### • 2007-2008: Formula Palmer Audi

Douzième pour ses débuts à Silverstone, Jolyon progresse vite en s'imposant à Brands Hatch et Oulton Park. Blessé dans un accident de quad, sa première saison est écourtée, mais il revient jouer le titre en 2008. Il termine troisième après une victoire à Spa et onze podiums.

# Kevin Magnussen

## Pilote titulaire #20



**En 2014, Kevin Magnussen réalise des débuts sensationnels en F1 en obtenant la deuxième place en Australie. Il devient alors le premier débutant à monter sur le podium dès son premier Grand Prix depuis Lewis Hamilton en 2007.**

C'est affamé de succès qu'il rejoint le Renault Sport Formula One Team après une année hors de la compétition malgré une première saison convaincante. Auparavant, Kevin a remporté le titre 2013 en Formula Renault 3.5 Series avec cinq victoires et treize podiums, dominant ainsi son rival Stoffel Vandoorne. L'année précédente, il avait remporté une première victoire pour ses débuts dans la catégorie, après avoir terminé deuxième du Championnat de Grande-Bretagne de F3 en 2011.

### À noter

Date de naissance	5 octobre 1992
Lieu de naissance	Roskilde, Denmark
Nationalité	Danois
Site officiel	<a href="http://www.kevinmagnussen.com">www.kevinmagnussen.com</a>
Compte Twitter officiel	<a href="https://www.twitter.com/kevinmagnussen">www.twitter.com/kevinmagnussen</a>
Page Facebook officielle	tbc
Grands Prix disputés	20
Podiums	1
Victoires	0

### Questions/réponses

#### Comment vous sentez-vous à l'annonce de votre retour en F1 avec le Renault Sport Formula One Team ?

C'est incroyable et extrêmement important. On ne parle pas seulement d'un volant en F1, mais d'un top volant ! Après une période de reconstruction, Renault Sport se battra pour les titres mondiaux. Ils sont là pour gagner et je partage cette ambition. J'ai encore du mal à réaliser que je fais partie de l'aventure.

#### Compareriez-vous vos dernières années à des montagnes russes ?

Cela forge un homme ! Je pensais m'en être plutôt bien sorti avec McLaren en 2014 face à un ancien Champion du Monde. C'était dur d'être écarté l'année suivante, même si le duo retenu par l'équipe était impressionnant. Depuis mes six ans, je pilotais sans interruption. Être mis sur la touche n'était pas dans mes plans.

#### Avez-vous des choses à prouver pour votre retour en F1 ?

J'espère prouver beaucoup de choses. Après cette année loin de la grille, je suis extrêmement motivé. J'ai été si longtemps présent sur les circuits sans pouvoir piloter qu'il me tarde de revenir faire mes preuves. Ma vie a toujours tourné autour du sport automobile. J'ai hâte de retrouver le baquet et encore plus avec Renault Sport !

#### Qu'avez-vous fait pour être prêt à saisir la moindre opportunité de courir ?

L'an passé, ma situation me donnait finalement plus de temps pour m'entraîner. Voilà pourquoi je suis prêt physiquement. J'ai passé peu de temps dans une voiture de course, mais lorsque j'en ai eu l'opportunité, je me sentais bien. J'étais toujours surpris de voir à quelle vitesse je me réadaptais au pilotage malgré cette pause forcée. En essayant la Porsche qui court au Mans, j'étais dans le rythme quasiment instantanément. Et je l'ai toujours été au volant d'une F1. Je suis prêt.

**Ce nouveau projet est ambitieux, mais de nombreuses choses doivent être accomplies en peu de temps. Comment pouvez-vous contribuer à ce processus ?**

J'ai beaucoup à offrir. J'ai été lié à une équipe de pointe en F1 durant cinq années, dont trois me permettaient de piloter et d'effectuer des essais. Même si je n'ai couru qu'une saison, j'ai une bonne expérience. J'ai hâte de démarrer ce grand projet avec l'équipe officielle de Renault et je suis ravi d'en être.

## Quelle est votre relation avec Renault ?

Je suis familier de la marque après avoir couru dans ses formules de promotion, tant en Formula Renault 2.0 qu'en Formula Renault 3.5 Series, où j'ai remporté le titre en 2013. Ce sont de beaux liens et je me souviens de mes années au sein des World Series by Renault. J'y ai vécu de belles expériences, auxquelles j'espère ajouter celles de 2016 et au-delà.

## Dates clés

- **2014-2015: présent chez McLaren**  
Kevin réalise un début de carrière parfait en F1 en obtenant la deuxième place du Grand Prix d'Australie 2014. Il démontre son potentiel aux côtés de Jenson Button, le Champion du Monde 2009, en étant régulièrement dans les points. Suite à l'arrivée d'Honda, Kevin est mis sur la touche en faveur du double Champion du Monde Fernando Alonso.
- **2012-2013: Formula Renault 3.5**  
Présent chez Carlin en 2012, Kevin impressionne lors de sa première saison en Formula Renault 3.5 Series. Avec trois poles positions et une victoire à Spa, il prend le septième rang du classement général. Passé chez DAMS pour 2013, il devance une forte concurrence menée par le pilote réserviste de McLaren-Honda, Stoffel Vandoorne. Le Danois conclut la saison avec cinq victoires, treize podiums et le titre acquis lors de la finale sur le Circuit de Barcelona-Catalunya.
- **2011: Championnat de Grande-Bretagne de Formule 3**  
Face à Felipe Nasr, actuellement pilote chez Sauber, Kevin fait sensation lors de la saison 2011 de British F3. Aux prises avec son équipier chez Carlin, Nasr parvient à enchaîner les résultats et contraint Kevin à se contenter de la deuxième position devant des pilotes comme Valtteri Bottas et Roberto Merhi.
- **2010: Championnat d'Allemagne de Formule 3**  
Kevin assure la troisième place du Championnat allemand de F3 après un long duel l'opposant à Stef Dusseldorp. Arrivé avec deux points d'avance sur son rival avant l'ultime épreuve de l'année, Magnussen le devance pour sceller sa place sur le podium général et le titre chez les rookies devant Daniel Abt et Felix Rosenqvist.
- **2009: Formula Renault 2.0**  
Au sein de son double programme en Formula Renault 2.0 NEC et Eurocup Formula Renault 2.0, Kevin brille dans les deux catégories avec une victoire et douze podiums en quatorze départs. Il retrouvera plus tard la Formula Renault 3.5 Series
- **2008: Danish Formula Ford, ADAC Formel Masters**  
Après une brillante carrière en karting, le Danois passe en monoplace et se fait vite un prénom en remportant le Championnat danois de Formule Ford. Il complète son calendrier avec six apparitions en ADAC Formel Masters.

# Esteban Ocon

## Troisième pilote et pilote de réserve



**En 2016, le prometteur pilote français Esteban Ocon retrouve Enstone comme troisième pilote et pilote de réserve du Renault Sport Formula One Team.**

Ancien membre du programme Lotus F1 Team Junior, Esteban sort d'une année 2015 mémorable avec son titre en GP3 Series acquis au terme d'un long duel face à Luca Ghiotto. Ses quatorze podiums et sa série de neuf deuxièmes places consécutives ont démontré son incroyable régularité sur la route du sacre.

En 2014, Esteban vient à bout de Max Verstappen pour remporter le Championnat FIA de F3 européenne. Sa campagne s'achève par des séances d'essais avec le Lotus F1 Team. Il confirme ses prédispositions lors de nouveaux roulages avec Force India. Auparavant, Esteban avait joué des coudes avec Pierre Gasly et Oliver Rowland en Eurocup Formula Renault 2.0. Esteban rejoint Renault Sport tout en restant membre du programme junior de Mercedes-Benz.

### Points clés

Date de naissance	17 septembre 1996
Lieu de naissance	Evreux, France
Nationalité	Français
Site internet officiel	<a href="http://www.esteban-ocon.com">www.esteban-ocon.com</a>
Compte Twitter officiel	<a href="http://www.twitter.com/oconesteban">www.twitter.com/oconesteban</a>
Page Facebook officielle	<a href="http://www.facebook.com/esteban.ocon">www.facebook.com/esteban.ocon</a>

### Questions/réponses

#### Quelle est votre réaction suite à votre officialisation comme troisième pilote du Renault Sport Formula One Team ?

Je suis absolument ravi de participer au retour de Renault en F1 en tant qu'équipe à part entière. Fin 2015, j'ai rejoint le programme junior de Mercedes-Benz sur le long terme et je suis fier d'être désormais sélectionné pour aider le Renault Sport Formula One Team cette année. Je ne suis pas seulement un pilote français dans une équipe française, je peux bâtir sur mes liens construits avec Enstone ces dernières années.

#### Quels sont ces liens avec Enstone ?

Une partie de mon cœur est attaché à ce bout de campagne anglaise. J'y ai grandi et j'ai visité l'usine pour la première fois alors que je n'étais qu'un pilote de kart âgé de treize ans. J'en ai eu le souffle coupé : le personnel, la technologie, tout était incroyable. J'ai fait partie de la famille Enstone en formules de promotion jusqu'à fin 2014. La même année, j'ai vécu mon premier week-end en F1 avec l'équipe à Abu Dhabi. Je connais de nombreuses personnes au sein de l'équipe et j'ai énormément appris à leurs côtés. Je suis encore jeune, mais notre histoire commune est déjà longue.

#### Comment abordez-vous la saison à venir ?

Je veux être une éponge : apprendre autant que possible et retenir ces informations. Il faut que je sois prêt à prendre place dans la voiture à tout moment. Mon objectif est d'aider l'écurie dans tous les domaines où je le peux. Je dispose d'une incroyable opportunité et je dois être prêt à franchir la prochaine étape !

#### En dehors de votre rôle au sein du Renault Sport Formula One Team, que ferez-vous ?

Depuis plus d'un an, ma carrière est gérée par Mercedes. Je suis devenu l'un de leurs pilotes juniors dans la foulée de mon titre en GP3 Series. En plus de mon rôle de troisième pilote pour le Renault Sport Formula One Team, je reste lié à la famille Mercedes qui m'offre cette opportunité avec Renault. Nous avons des pistes pour un programme de courses cette année, mais rien n'est encore décidé. C'est un immense privilège d'être guidé et soutenu par Toto (Wolff) et Mercedes – tout en ayant l'honneur de représenter une marque telle que Renault en F1.

## Dates clés

- **2014-2015: GP3 series**

La première saison d'Esteban en GP3 Series lui permet de remporter le titre au terme d'une longue lutte l'opposant à Luca Ghiotto. S'il ne signe qu'une victoire – deux autres étant annulées pour des motifs techniques – Esteban fait preuve d'une régularité incroyable en montant à quatorze reprises sur le podium. Membre du programme de développement Mercedes F1, Esteban effectue également des essais avec Force India F1 Team.

- **2014: Championnat FIA de Formule 3 Europe**

En 2014, Max Verstappen était le seul pilote capable de défier Esteban. Après le Grand Prix de Macau 2013, Esteban obtient un volant avec Prema Powerteam, l'équipe de pointe de la catégorie. Dès le premier meeting, Esteban se place en tête d'un championnat qu'il remporte une manche avant son terme. Son bilan se constitue de neuf victoires et de vingt-et-un podiums, lui ouvrant la porte à un essai avec le Lotus F1 Team à Abu Dhabi ainsi qu'une première participation à la Race of Champions.

- **2012-2013: Formula Renault 2.0**

Esteban fait ses débuts en monoplace lors de la saison 2012. Aligné en Eurocup Formula Renault 2.0 par Koiranen Motorsport, il entre à quatre reprises dans les points, avec un podium sur le Circuit Paul Ricard pour meilleur résultat. Esteban cumule avec une campagne partielle en Formula Renault 2.0 ALPS où il s'offre deux podiums au Red Bull Ring. En 2013, il rejoint l'équipe ART Junior Team et signe sa première victoire au Castellet. Il termine troisième du classement général.

# 04

## Renault Sport Academy

**Dans la lignée de son riche héritage, Renault Sport Racing continuera à favoriser l'émergence de nouveaux talents en créant la Renault Sport Academy, chargée de détecter et de former les futurs Champions du Monde de Renault Sport F1.**

Dans la lignée de son riche héritage, Renault Sport Racing continuera à favoriser l'émergence de nouveaux talents en créant la Renault Sport Academy, chargée de détecter et de former les futurs Champions du Monde de Renault Sport F1.

Pour y parvenir, la Renault Sport Academy utilisera les nombreuses plateformes de Renault Sport Racing aux côtés des structures mondiales du sport automobile pour couvrir les prochains talents, tout en impliquant les filiales de Renault dans la recherche de nouveaux pilotes dans leurs pays.

Quatre pilotes sont annoncés lors de la fondation de l'Academy : Oliver Rowland, champion en titre en Formula Renault 3.5 Series, et trois autres issus des rangs de l'Eurocup Formula Renault 2.0 avec les trois premiers de la saison 2016 : Jack Aitken, aussi vainqueur de la Formula Renault 2.0 Alps, Louis Delétraz, également en titre en Formula Renault 2.0 NEC, et Kevin Jörg, son dauphin.

Tous seront soutenus par Renault Sport Racing durant l'année 2016. Rowland évoluera en GP2 Series, Delétraz dans la catégorie rebaptisée Formula V8 3.5, Aitken et Jörg en GP3 Series. Chaque pilote aura des objectifs personnalisés à accomplir dans le cadre de la progression de leur carrière.

La Renault Sport Academy est conçue pour favoriser l'éclosion d'un pilote au sein de l'univers Renault Sport Racing. Un programme d'immersion organisé à Paris permettra de sensibiliser les membres de l'Academy aux valeurs fondamentales et au patrimoine de Renault Sport Racing. Durant toute l'année, leur calendrier de préparation inclura des évaluations à Enstone, base britannique du Renault Sport Formula One Team, sans oublier des stages d'entraînement physique avant la saison et pendant la pause estivale. À Enstone, un autre stage leur fera découvrir les rouages du Renault Sport Formula One Team. Le programme sera mené par Mia Sharizman Ismail, doté d'une grande expérience du sport automobile, notamment en F1, GP2, GP3 et de nombreuses catégories.

Renault possède un historique éloquent dans la détection des futures stars de la F1 avec Robert Kubica, Lucas di Grassi, Pastor Maldonado, Heikki Kovalainen, Jérôme d'Ambrosio et Romain Grosjean, tous issus des précédents programmes de développement Renault.

*« Renault dispose d'un formidable patrimoine en sport automobile et nous sommes résolu à l'étoffer. La Renault Sport Academy nous permet non seulement de développer de nouveaux talents, mais aussi d'allier ce programme aux marchés locaux. Le processus est d'autant plus pertinent dans les pays où Renault Sport est présent. Cela nous offre une base plus large pour identifier les pilotes qui représenteront nos couleurs aux plus hauts échelons du sport automobile. »*

**Guillaume Boisseau** - directeur des marques, Groupe Renault

### Questions à Frédéric Vasseur, Directeur de la Compétition de Renault Sport Racing

#### Qu'est-ce que la Renault Sport Academy ?

La Renault Sport Academy est un programme soulignant l'engagement de Renault Sport Racing dans la formation de jeunes talents pour en faire les futures stars de la F1. Ce programme complet englobe tous les domaines nécessaires pour qu'un jeune pilote se développe et atteigne les plus grands succès en sport automobile.

#### Quelle est la motivation de l'Academy ?

Nous voulons former les champions de demain. Plus que par altruisme, notre but est que ces pilotes deviennent les futurs Champions du Monde avec Renault Sport. Nous mettons tous les outils à leur disposition pour atteindre cet objectif. À terme, nous souhaitons que les futurs pilotes du Renault Sport Formula One Team soient issus des rangs de la Renault Sport Academy.

### Quelles sont les attentes des pilotes de l'Academy ?

Nous allons clarifier nos attentes avec chaque pilote. Nous voulons voir les meilleurs résultats possibles en piste avec un développement et une amélioration dans tous les domaines. Nous souhaitons des personnalités équilibrées, qui peuvent travailler aussi efficacement avec leurs ingénieurs de course qu'avec les partenaires et sponsors.

## Les Pilotes De L'academy



### Oliver Rowland

Âge	23
Nationalité	Britannique
Saison 2015	Vainqueur de la Formula Renault 3.5 Series
Victoires	8
Podiums	13

### Saisons précédentes

- 2015: 1er Formula Renault 3.5 Series, Formula E, GP2
- 2014: 4e Formula Renault 3.5 Series
- 2013: 2e Eurocup Formula Renault 2.0, 4e Formula Renault 2.0 NEC
- 2012: 3e Eurocup Formula Renault 2.0
- 2011: 2e Formula Renault 2.0 UK, 1er Formula Renault 2.0 UK
- 2010: 7e Formula Renault 2.0 UK Winter Series

Oliver Rowland sort d'une année 2015 exceptionnelle où il est venu à bout de Matthieu Vaxiviere pour remporter le titre en Formula Renault 3.5 Series.

Sacré une manche avant la fin de saison, Rowland a complété son programme avec des apparitions en GP2 Series où il a inscrit des points dès ses débuts. Le pilote britannique avait débuté son ascension dans la pyramide du sport automobile par le karting à l'âge de sept ans, avant de passer à la monoplace lors de la Formula Renault UK Winter Series en 2010.

Impressionnant lors de ses premières années, il remportait le prix McLaren Autosport BRDC en 2011, ce qui lui permettait de toucher une première fois à la F1 lors d'un roulage avec McLaren.

**Après deux saisons en Formula Renault 3.5 Series, il était couronné l'an passé avant d'effectuer ses débuts en Formula E.**

**La saison incroyable de Rowland lui permettra d'arriver en GP2 Series avec le soutien de la Renault Sport Academy.**

### Questions à Oliver Rowland

#### Quelle est votre réaction à l'annonce de votre intégration à la Renault Sport Academy ?

C'est un immense honneur de faire partie de l'Academy. De nombreux pilotes ont grandement profité des anciens programmes de Renault et je compte saisir pleinement cette opportunité. Je suis ravi de faire partie de cette nouvelle génération et très fier de la confiance que Renault Sport Racing m'accorde. J'entends leur rendre en étant performant et ce, je l'espère, tout au long de ma carrière.

### **Pensez-vous que votre recrutement dans l'Academy vous sera bénéfique ?**

Avec le retour de Renault Sport en F1 comme écurie, je pense que l'objectif à long terme doit être de les aider à progresser et de remporter des titres mondiaux

*« Tout au long de ce processus, il y aura de nombreux aspects qui m'aideront à grandir en tant qu'homme et pilote de course. Je pense que le plus important concerne la préparation physique, la préparation mentale et la découverte du fonctionnement d'une équipe de F1.»*

### **Que signifie Renault en F1 pour vous ?**

Quand j'avais 13 ou 14 ans, je me rappelle de Fernando Alonso qui remportait ses deux titres mondiaux avec Renault. Cela a marqué mon enfance. Je pense que ce retour donne un grand coup de pouce à l'aura de la F1. Depuis quelques temps, Renault manquait à la F1 et c'est super de les voir revenir s'engager à 100 % pour chasser de nouveaux titres mondiaux.

### **Rejoindre Renault vous offre-t-il un surplus de motivation ?**

Absolument ! Recevoir l'aide et les conseils d'une équipe de F1 est une aide précieuse. Cela m'est d'autant plus spécial que je fais partie de la famille Renault depuis le début. Tout au long de mes cinq années en monoplace, je n'ai piloté qu'au sein des formules de promotion Renault. C'est fantastique de les voir m'accorder leur confiance et leur soutien pour 2016.





## Jack Aitken

Âge	20 ans
Nationalité	Britannico-coréen
Saison 2015	1er de l'Eurocup Formula Renault 2.0, de la Formula Renault 2.0 Alps et de la ProMazda Wintercup
Victoires	12
Podiums	17

### Saisons précédentes

- 2015: : 1er Formula Renault 2.0 Alps, 1er Eurocup Formula Renault 2.0, 1er Pro Mazda Winterfest
- 2014: 7e Eurocup Formula Renault 2.0
- 2013: 2e Formula Renault 2.0 NEC
- 2012: 3e Dunlop InterSteps Championship, 2e Formula Renault BARC Winter Series

Peu de pilotes peuvent se targuer d'avoir eu une année aussi réussie que celle de Jack Aitken en 2015.

Après s'être imposé en Pro Mazda Winterfest pour un seul point, il rejoignait l'Europe pour disputer la saison de Formula Renault 2.0. Sacré en ALPS, il remportait un troisième titre en Eurocup la semaine suivante. Un résultat d'autant plus impressionnant qu'Aitken avait été contraint à deux semaines de repos forcé à cause d'une fracture du dos survenue pendant l'été.

La carrière d'Aitken avait débuté en karting dès ses sept ans, avant son passage en monoplace il y a quatre ans.

**Le succès suivait rapidement. Deuxième de la Formula Renault 2.0 NEC en 2013, Aitken passait ensuite en Eurocup Formula Renault 2.0 avant de réaliser le triplé l'année suivante. Jack est également l'un des rares résidents britanniques à avoir une ceinture noire, deuxième Dan, de karaté.**

### Questions à Jack Aitken

#### Que ressentez-vous en étant impliqué dans la Renault Sport Academy ?

Cela signifie beaucoup. C'est le rêve de tout jeune pilote d'être choisi dans le programme junior d'une équipe de F1, tant ce premier contact avec la discipline reine est essentiel. Après avoir rencontré les personnes impliquées dans l'Academy, je suis encore plus excité.

#### Qu'espérez-vous retirer de votre participation à l'Academy ?

Renault connaît parfaitement la F1. Ils savent comment traiter un pilote et comment l'aider à s'améliorer. Je suis impatient de découvrir la pression qu'amène un tel rôle. C'est un sport où l'on juge beaucoup sur les résultats et cette pression est bonne pour réussir.

#### À quel point ce rôle a-t-il influé sur votre motivation ?

C'est un énorme coup de pouce. Je me souviens de ce que le programme Renault a accompli dans le passé et je l'ai vu en action. Cela signifie que je vais être bien et fortement soutenu tout en apprenant beaucoup.

#### Quels sont vos projets pour 2016 ?

Je serai en GP3 Series et cela s'annonce comme l'une des saisons les plus compétitives de ces dernières années. Je veux gagner des courses et je suis au bon endroit pour y parvenir. Il est trop tôt pour faire un pronostic, mais nous espérons être bien classés en fin de saison.



## Louis Delétraz

Âge	18 ans
Nationalité	Suisse
Saison 2015	2e Eurocup Formula Renault 2.0, 1er Formula Renault 2.0 NEC, Formula Renault 3.5 Series
Victoires	12
Podiums	17

### Saisons précédentes

- **2015: 2e Eurocup Formula Renault 2.0, 1er de la Formula Renault 2.0 NEC, Formula Renault 3.5 Series**
- **2014: 2e Formula Renault 2.0 NEC, Eurocup Formula Renault 2.0**
- **2013: 19e Formula Renault 2.0 NEC**
- **2012: Formula BMW Talent Cup**

Fils de l'ancien pilote de F1 Jean-Denis Delétraz, Louis s'est fait un prénom en sport automobile en se classant deuxième de l'Eurocup Formula Renault 2.0 en 2015.

Débutant le karting à 10 ans, Delétraz s'affirmait rapidement comme un pilote talentueux grâce à ses nombreuses victoires et titres.

Son palmarès lui permettait de passer en Formule BMW pour ses débuts en monoplace en 2012, avant de choisir la Formula Renault 2.0 NEC l'année suivante.

**Delétraz s'imposait vite avant de réaliser un double programme en 2015, mêlant Formula Renault 2.0 NEC et Eurocup Formula Renault 2.0.**

À l'aise dans les deux catégories, le Suisse remportait le titre en Formula Renault 2.0 NEC tout en terminant deuxième de l'Eurocup Formula Renault 2.0.

### Questions à Louis Delétraz

**Que cela signifie-t-il d'être impliqué avec une marque comme Renault à ce stade de votre carrière ?**

C'est énorme ! Renault dispose d'une grande expérience dans le sport et a accompli beaucoup de choses en plus de 40 ans en F1. C'est absolument incroyable d'intégrer l'Academy. J'en suis très heureux et fier. C'est une énorme chance et je suis déterminé à en tirer le meilleur profit.

**Qu'espérez-vous retenir de l'Academy ?**

Être en Eurocup Formula Renault 2.0 l'an dernier me permettait d'être proche de Renault et d'avoir un véritable aperçu de leur mentalité. J'ai connu de grands moments de ma carrière dans leurs championnats. Après les avoir vu à l'œuvre, j'ai hâte de travailler avec eux dans l'environnement de la F1. C'est une fantastique opportunité pour mon avenir.

**Être membre de la Renault Sport Academy offre-t-il un petit plus ?**

C'est un énorme coup de pouce. Mon rêve est la F1. Pour y parvenir, il faut l'aide d'une équipe de F1. Recevoir cette chance de la part de Renault est extrêmement important et cela me motive d'autant plus pour réussir.

**La saison 2016 approche, quelles sont vos attentes ?**

Je vais courir en Formula V8 3.5, ce qui m'aidera car, en dépit du changement de nom, c'est toujours un châssis et un moteur Renault. Il s'agira de ma première saison dans une voiture qui réalise des temps proches de la F1. Ce sera bon pour l'apprentissage, d'autant plus que je serai avec Fortec Motorsports. Ils ont remporté le dernier championnat avec un autre membre de l'Academy, Oliver Rowland. J'ai la voiture gagnante, à moi de jouer désormais !



## Kevin Joerg

Âge	20
Nationalité	Suisse
Saison 2015	2e Formula Renault 2.0 NEC, 3e Eurocup Formula Renault 2.0
Victoires	3
Podiums	17

### Saisons précédentes

- 2015: 2e Formula Renault 2.0 NEC, 3e Eurocup Formula Renault 2.0
- 2014: 6e Eurocup Formula Renault 2.0, 13e Formula Renault 2.0 NEC
- 2013: 4e Formula Renault 2.0 Alps, Eurocup Formula Renault 2.0
- 2012: 6e Formula Abarth
- 2011: 4e BMW Talent Cup

L'éclosion de Kevin Jörg s'est produite en 2015 avec sa deuxième place en Formula Renault 2.0 NEC ainsi que sa troisième position en Eurocup Formula Renault 2.0.

Kartman talentueux durant son enfance, le jeune suisse passait rapidement à la Formule BMW puis à la Formula Abarth.

En 2013, Jörg effectuait déjà des essais en GP3 avant de finalement choisir la Formula Renault 2.0 Alps et la Formula Renault 2.0 NEC.

### Questions à Kevin Jörg

#### Quelle est votre impression en devenant membre de la Renault Sport Academy ?

C'est génial. Savoir que j'ai une chance d'être en F1 si je parviens à m'illustrer est incroyable. C'est le genre d'opportunité qui peut changer une vie. Je suis tellement heureux d'en faire partie que j'ai déjà hâte de passer à la suite. Le programme de l'Academy est vraiment prometteur, d'autant que Renault est une grande marque. C'est un immense honneur d'être sélectionné et le champ des possibles est grand.

#### Que pensez-vous que l'Academy vous aidera à réussir ?

C'est un immense soutien pour la saison qui s'annonce. En prenant en compte la préparation physique et les autres domaines dans lesquels Renault Sport veut que nous progressions, le programme me sera bénéfique à long terme et l'ensemble rend le futur bien plus brillant.

#### Renault possède une grande expérience dans le développement de talents, cela rend-il le tout encore plus important pour vous ?

C'est évidemment un programme spécial avec Renault Sport. Les noms qui ont traversé leur filière parlent d'eux-mêmes. Grâce à Renault, de bons pilotes ont eu de belles carrières et ce n'est qu'une part de leur grande histoire.

# 05



## Renault Sport Formula One Team Au Cœur De L'alliance Renault-Nissan

L'une des principales forces de l'Alliance Renault-Nissan réside dans sa capacité à créer de puissantes synergies dans de nombreux domaines, comme la R&D ou l'industrialisation.

Dès 2016, cette approche se reflètera au sein des activités en sport automobile avec le partenariat technique actif entre Infiniti — marque premium de l'Alliance — et Renault Sport Formula One Team.

Initié au travers du partenariat entre l'Alliance et Red Bull Racing, Infiniti a été le sponsor de l'équipe anglo-autrichienne au cours des cinq dernières années. Pendant de cette période, Infiniti a significativement augmenté sa notoriété. Une fois ses objectifs atteints, Infiniti a décidé de franchir une marche supplémentaire en s'impliquant dans le sport sur le plan technique.

**Infiniti utilisera toute son expertise en matière de technologie hybride pour apporter sa contribution aux systèmes de récupération d'énergie (ERS) des groupes propulseurs R.E.16, qui incluent deux moteurs électriques, le MGU-H et le MGU-K, ainsi qu'une batterie.**

Le MGU-K (K pour kinetic) est relié au vilebrequin du moteur à combustion interne. Lors du freinage, le MGU-K fonctionne en mode «générateur» et récupère une partie de l'énergie cinétique dissipée par la voiture. Il la convertit en énergie électrique qui sera stockée dans la batterie en attendant d'être restituée à hauteur de 120 kW ou 160 ch sur le tour.

En mode «générateur», le MGU-H (H pour heat) convertit en courant électrique une partie de la puissance d'origine thermique dissipée par les gaz d'échappement. L'énergie électrique peut ensuite être soit dirigée vers le MGU-K, soit stockée dans la batterie et utilisée ultérieurement.

Infiniti dispose d'une excellente réputation dans le domaine des sportives hybrides. Ainsi, la Q70 a été reconnue par le livre Guinness des records comme la voiture hybride la plus rapide sur 440 yards (402 mètres). L'Infiniti Q50 utilise également ce système. Cette forte expertise sera mise à profit par Viry-Châtillon. Au cours de l'année 2016, une équipe de spécialistes de l'hybride d'Infiniti quittera le Japon pour venir soutenir le développement en France.

Ce partenariat est fondé sur un programme de cinq ans. Les ingénieurs de la série collaboreront avec leurs homologues de la F1 pour que les avancées se diffusent au sein de la gamme Infiniti. En parallèle, les marchés d'Infiniti auront toujours accès à la F1 pour leurs activités marketing.

«Durant nos cinq années avec Red Bull Racing, nous avons atteint tous nos objectifs de notoriété», indique Tommaso Volpe, Directeur Monde d'Infiniti Motorsport. «En tant que marque automobile, l'étape suivante était de renforcer notre crédibilité en devenant un acteur actif de la Formule 1. La création du Renault Sport Formula One Team avec Renault, notre partenaire au sein de l'Alliance, nous offre une occasion idéale de passer du statut de sponsor à celui de partenaire technique.

*«Infiniti influera directement sur les systèmes de récupération d'énergie intégrés au sein des monoplaces du Renault Sport Formula One Team. Notre savoir-faire profitera à l'équipe en piste, mais cela nous permettra également de recueillir de précieuses informations dans l'environnement extrême de la F1. Nous pourrions utiliser ces enseignements pour notre gamme de véhicules.»*

'Notre premier objectif est d'améliorer notre crédibilité technique en soutenant Renault Sport via notre expertise dans l'hybride. Ensuite, nous voulons augmenter l'engagement de nos clients, concessionnaires et employés. La nouvelle a déjà été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme dans l'entreprise, ce qui est un signal indispensable au support de notre cœur de métier.'



## Partenaires Du Renault Sport Formula One Team

### Bell & Ross

- **Bell & Ross** est un horloger spécialisé dans les instruments de bord destinés à l'aéronautique.

Bell & Ross s'attèle à une mission : inventer, dessiner et concevoir des garde-temps exclusifs et parfaitement fonctionnels pour les professionnels travaillant dans des conditions extrêmes.

C'est en Suisse, dans les ateliers de La Chaux-de-Fonds, que Bell & Ross perpétue l'art de la haute horlogerie suisse.

L'histoire de Bell & Ross débute à la fin du XXe siècle. Bell & Ross est désormais présent dans soixante-dix pays à travers un réseau de distribution extrêmement sélectif composé de 800 points de vente et 15 boutiques exclusives.



### DEVIALET

- **Devialet**, Ingénierie Acoustique de France, a été créé en 2007 par l'ingénieur Pierre-Emmanuel Calmel après son invention révolutionnaire qui a transformé l'amplification du son : l'ADH Intelligence. Cette première invention a rendu possible l'hybridation des technologies digitale et analogique, pour un son d'une qualité inimaginable. Avec Quentin Sannié, entrepreneur visionnaire, et Emmanuel Nardin, designer de l'excellence, le trio mène au succès mondial. Leader international des amplificateurs de très haut niveau, la start-up est saluée pour ses innovations radicales et de rupture dans l'ingénierie du son, Devialet s'apprête à lancer une nouvelle prouesse technologique qui changera le monde...

Parmi ses investisseurs, Devialet peut compter sur Bernard Arnault, Marc Simoncini, Xavier Niel et Jacques-Antoine Granjon.

### EMC<sup>2</sup>

- Leader sur le marché mondial, **EMC** aide les entreprises et les fournisseurs de services à transformer leurs opérations et à mettre en place un modèle de fourniture de l'informatique en tant que service. Le Cloud computing se trouve au cœur de cette démarche. Grâce à des produits et services innovants, EMC accélère la transition vers le Cloud et aide les départements IT à stocker, gérer, protéger et analyser leur ressource la plus précieuse, à savoir l'information, de façon plus fiable, agile et économique. En 2013, l'équipe d'Enstone se tourne vers EMC pour une refonte complète de l'organisation des services informatiques, tant en piste qu'au siège britannique d'Enstone. Un changement nécessaire pour répondre à la prochaine vague de défis technologiques et concurrentiels.

Grâce à un partenariat s'étalant sur quatre années, EMC mène le programme de développement de l'équipe. En parallèle, Lotus F1 Team a adopté les technologies de Cloud privé d'EMC pour des solutions agiles et économiques de stockage, de gestion des informations et de protection des données.



# GENII

- **Genii Capital** est une société de gestion de placements et de conseils financiers, opérant au sein de la division financière de The Genii Group. Elle contrôle actuellement une part minoritaire du Renault Sport Formula One Team après en avoir été propriétaire et gestionnaire de 2010 à 2015. Sur cette période, l'équipe a obtenu des résultats exceptionnels, battant respectivement Mercedes et McLaren en 2012 et en 2013, lui valant ainsi la réputation d'être la meilleure écurie privée.

Dès aujourd'hui, Genii Capital utilisera ses relations avec l'équipe pour interagir avec les leaders du marché, les leaders d'opinion, les influenceurs, les dirigeants politiques, les acteurs clés de la finance mondiale et les acteurs de la F1. Au sein de ce dynamique environnement d'affaires, Genii Capital continuera de soutenir l'équipe tout en initiant un dialogue positif avec les interlocuteurs pertinents de Genii à travers les secteurs technologique, automobile, de l'énergie et de l'immobilier.



# INFINITI

- Basée à Hong Kong, **Infiniti Motor Company Ltd.** est présente commercialement dans une cinquantaine de pays à travers le monde. La marque Infiniti a été lancée en 1989. Sa gamme de véhicule premium est actuellement fabriquée au Japon, aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et en Chine. Infiniti prévoit d'étendre sa production au Mexique à partir de 2017.

Les studios de design d'Infiniti sont basés à Atsugi, près de Yokohama, à Londres, San Diego et Pékin. Infiniti est au cœur d'une série de lancements de nouveaux modèles sur le marché. La marque est unanimement louée pour son design emblématique et ses technologies d'assistance à la conduite particulièrement innovantes.



- **Microsoft.** Au cœur de chaque entreprise qui réussit se trouvent les personnes qui font bouger les choses. Microsoft Dynamics conçoit des solutions modernes permettant à chacun d'améliorer son efficacité à l'aide d'outils intuitifs. Nos applications proactives et simples d'utilisation s'adaptent aux méthodes de travail des individus et de leurs outils afin de permettre aux entreprises de se déployer rapidement et d'être dynamique dans un monde en constante évolution.

# TOTAL

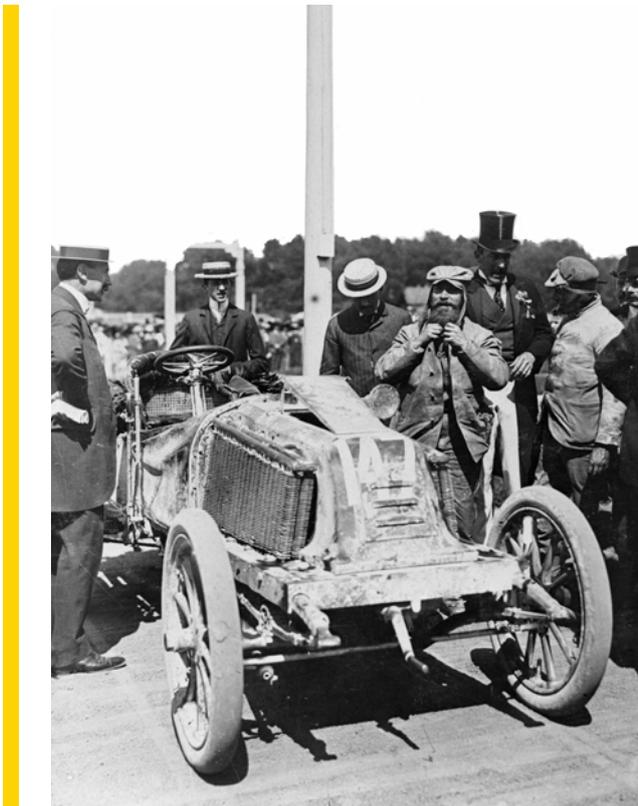
- **Total** est un groupe mondial et global de l'énergie, l'une des premières compagnies pétrolières et gazières internationales, n°2 mondial de l'énergie solaire avec SunPower. Ses 100 000 collaborateurs s'engagent pour une énergie meilleure, plus sûre, plus propre, plus efficace, plus innovante, et accessible au plus grand nombre. Présent dans plus de 130 pays, Total met tout en œuvre pour que ses activités soient accompagnées d'effets positifs dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux.

# 06



## Renault, 115 Ans De Succes En Competition

Renault a depuis longtemps compris la valeur ajoutée du sport pour un constructeur automobile.

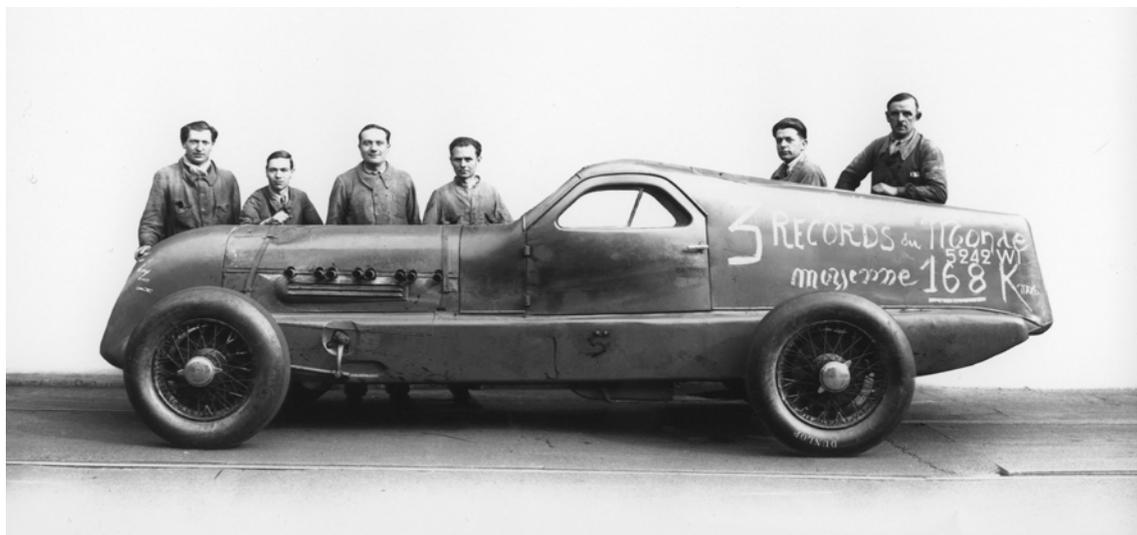


La première victoire majeure de Renault arrive dès 1902, avec le triomphe de Marcel Renault sur le Paris-Vienne. Trois légères Type et quatre voiturettes sont engagées par la marque face à de puissants adversaires, dont la Mercedes du Comte Zborowski et la Panhard d'Henry Farman. L'itinéraire emprunte des voies escarpées et sinueuses ainsi qu'un terrible passage alpin. Le succès de Marcel Renault à une vitesse moyenne de 62,5 km/h marque la naissance d'un compétiteur très sérieux dans toutes les disciplines du sport automobile.

En 1906, Renault s'inscrit au tout premier Grand Prix de l'histoire, organisé sur les routes des alentours du Mans. Avec la Type AK, dotée d'un châssis léger et d'un moteur quatre cylindres 12,9 litres, le Hongrois Ferenc Szisz s'impose au terme de plus de 12 heures de course, dans une chaleur étouffante et sur une piste ayant presque fondu. Cette victoire contribuera à augmenter les ventes de la marque française pendant plusieurs années.

## Les années folles et la conquête de records

Dans les années 20 et 30, Renault se concentre sur les records de vitesse et développe la spectaculaire Renault 40CV Type NM des Records en 1926. Équipée d'un moteur 9,0 litres, d'une seule place, d'une carrosserie coupé aérodynamique et de roues apparentes, elle boucle 24 heures à la moyenne de 173 km/h. Un chiffre impressionnant pour un véhicule issu de la production d'alors.



## La Nervasport

Dans les années 1930, Renault produit la gamme Nerva tout en poursuivant sa quête de records sur les routes d'Europe et d'Afrique. Avec ses courbes inspirées de l'aviation et son 8 cylindres en ligne, la Nervasport manque pour deux dixièmes de seconde la victoire au Rallye Monte-Carlo 1932. Elle s'impose néanmoins au Rallye Monte-Carlo et à Liège-Rome-Liège en 1935 avant de finir deuxième – derrière Bugatti – du Rallye du Maroc 1935.

Sur l'anneau de Montlhéry, la voiture se montre encore plus efficace. En avril 1934, une Nervasport spécialement préparée pour l'occasion s'offre plusieurs records d'endurance dans toutes les catégories. Elle parcourt plus de 8000 km en 48 heures, à une moyenne de plus de 160 km/h et une vitesse de pointe dépassant les 200 km/h. Sa carrosserie dynamique influencera le dessin des futures Renault.

## L'Étoile Filante des années 1950

Dans les années 50, Renault retrouve son esprit pionnier en visant de nouveaux records. Conçue après deux années d'essais en soufflerie, l'Étoile Filante pose ses roues sur les lacs salés de Bonneville (Utah, États-Unis) en septembre 1956. Paré d'une superbe livrée bleue, ce véhicule hors norme dispose d'un châssis tubulaire et deux grandes dérives proches de celles d'un avion. Sous l'habillage de polyester se cache une turbine ultra puissante développant 270 ch à 28000 tr/min et une transmission Transfluide. Clin d'œil à l'aéronautique, l'ensemble est alimenté au kérosène et exempt de vibrations grâce à la rotation de la turbine. Dès ses premiers tours de roue, son concepteur Jean Hébert établit un nouveau record de vitesse à 308,85 km/h. Un exploit toujours invaincu !

Dans la foulée, Renault triomphe en rallye. Le Losange engage l'innovante Dauphine à moteur arrière sur de nombreuses épreuves. Elle monopolise les quatre premières places des Mille Miglia et remporte le Tour de Corse 1956 avant de s'imposer sur le légendaire Rallye Monte-Carlo deux ans plus tard.



## Les débuts avec Gordini

Créateur des voitures de course éponymes, Amédée Gordini développe une version radicale de la Dauphine à la fin des années 50. L'association Renault-Gordini se révèle fructueuse et mène à la création des légendaires R8, R12 et R17 Gordini. La R8 Gordini brille notamment en rallye, en course de côte et sur les circuits. En 1966, son immense popularité conduit la marque à lancer la Coupe Renault 8 Gordini, pionnière des formules de promotion. En 1971, le moteur de la Renault 12 Gordini est utilisé dans les monoplaces du premier Championnat de France de Formule Renault. De nombreux champions en herbe y effectueront leur formation, à l'image de Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Alain Prost, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen et Lewis Hamilton.



Rapidement, les bâtiments de Gordini à Paris s'avèrent exigües pour les ambitions sportives de la marque. Le site retenu pour les nouvelles installations se situe à Viry-Châtillon. L'usine est inaugurée le 6 février 1969 et devient le tremplin des succès futurs.

Renault se concentre dans un premier temps sur un moteur V6 2,0 litres, officiellement dévoilé en janvier 1973. Le bloc se révèle vite compétitif dans le prestigieux Championnat d'Europe des Voitures de Sport 2,0 litres. Renault rejoint ensuite le Championnat du Monde FIA des Voitures de Sport et une version turbocompressée du moteur voit le jour.

**Renault Sport est fondé en 1976 et un programme en monoplace est lancé parallèlement cette même année. Première étape : le Championnat d'Europe de Formule 2 avec le V6.**

## Victoire au Mans et débuts en F1

Les Renault à moteur turbo se montrent diablement rapides en Championnat du Monde FIA des Voitures de Sport, avec de belles séries de poles positions et de meilleurs tours en course. Tous les ingrédients sont réunis en 1978 lorsque Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud remportent une victoire historique aux 24 Heures du Mans, tandis qu'une deuxième Renault boucle l'épreuve au pied du podium. Après ce succès retentissant dans la Sarthe, Renault peut désormais se concentrer sur la prochaine étape : la Formule 1.





**Depuis des années, l'utilisation d'un moteur turbo est autorisée par le règlement technique de la discipline, mais personne n'a encore osé franchir le pas. Personne avant Renault. Dès 1976, le constructeur français lance discrètement des essais en piste avec une version 1,5 litre de son V6. Plusieurs courses sont programmées pour la saison suivante.**

Propulsée par son V6 turbo, la RS01 débute lors du Grand Prix de Grande-Bretagne 1977. Confiée à Jean-Pierre Jabouille, la « théière jaune » ne voit certes pas le drapeau à damier, mais elle marque les esprits. Quatre autres Grands Prix suivent en fin d'année, permettant à Renault d'engranger une précieuse expérience. L'apprentissage se poursuit tout au long de la saison 1978, jusqu'à ce que Jabouille inscrive les premiers points de Renault en F1 — les premiers pour un moteur turbo — en prenant la quatrième place du Grand Prix des États-Unis. Le passage au double turbo lors du Grand Prix de Monaco 1979 représente un progrès tangible. L'équipe surmonte enfin les problèmes de temps de réponse et Jabouille décroche une première victoire historique à domicile, après s'être élancé de la pole position à Dijon.

### Rallying to victory

En parallèle, Renault poursuit en rallye. La marque remporte le titre Constructeurs du Championnat du Monde des Rallyes 1973. En 1977, Guy Fréquelin est sacré Champion de France des Rallyes avec l'Alpine A310 Groupe 5. La Renault 5 Alpine est tout aussi populaire grâce à Jean Ragnotti, deuxième du Rallye Monte-Carlo 1978 puis vainqueur de l'épreuve en 1981 et du Tour de Corse 1985 avec la Renault 5 Turbo.

Renault s'aventure également en rallye-raid avec le Paris-Dakar. Engagée à titre privé, la Renault 20 des frères Marreau s'impose lors de l'édition 1982 du célèbre safari africain.



Côté Formule 1, l'investissement de Renault commence à payer. En 1983, Renault se classe deuxième du Championnat du Monde avec Alain Prost, vainqueur de quatre Grands Prix mais qui termine la saison deux points derrière Nelson Piquet et ses trois succès. La même année, Renault devient pour la première fois motoriste d'une seconde écurie en s'associant avec Lotus. D'autres fournitures sont ensuite conclues avec Ligier et Tyrrell. Au Grand Prix du Portugal 1985, Ayrton Senna remporte sa première victoire en F1 avec un V6 Renault. Cette saison-là, le Brésilien s'affirme comme l'une des révélations de la discipline.

la fin de l'année 1985, l'équipe d'usine cesse ses activités pour se concentrer sur son rôle de motoriste. En 1986, le trio Senna-Lotus-Renault se montre le plus rapide de la grille, le Brésilien décrochant huit poles positions.

## F1, l'appel de la victoire

Renault retrouve officiellement la Formule 1 à la fin des années 1980, cette fois à la faveur d'un partenariat avec Williams. Dès sa première campagne, la nouvelle association débouche sur deux victoires en Grands Prix, suivies de deux autres en 1990. Nigel Mansell, qui connaît les moteurs Renault depuis son passage chez Lotus, rejoint l'équipe en fin d'année.

**Commence alors une extraordinaire période de succès. À la fin de l'année 1991, Williams-Renault est déjà le duo à battre. En 1992, Mansell écrase la saison et offre son premier titre mondial à Renault dès le mois d'août.**



Ancien pilote Renault, Alain Prost rejoint Williams en 1993. Lui aussi décroche la couronne avant de prendre sa retraite. D'autres sacres suivront, en 1996 avec Damon Hill, puis en 1997 avec Jacques Villeneuve. Williams-Renault est également sacrée chez les Constructeurs en 1992, 1993, 1994, 1996 et 1997.

En 1995, Renault renforce son implication en nouant un nouveau partenariat avec l'écurie Benetton. Michael Schumacher obtient le titre chez les Pilotes, tandis que Benetton s'impose chez les Constructeurs. Avec ses deux équipes clientes, Renault coiffe six couronnes mondiales d'affilée entre 1992 et 1997. Entre 1995 et 1997, la marque au losange remporte 74% des courses disputées.



Renault quitte officiellement la discipline à la fin de la saison 1997. Williams, Benetton, et plus tard la nouvelle écurie BAR, utiliseront des moteurs d'origine Renault badgés Supertec, Mecachrome et Playlife. À Viry-Châtillon, une cellule de développement continue à plancher sur un futur programme F1.

En parallèle, Renault brille en rallye tout au long d'une décennie notamment marquée par la victoire d'une Maxi Mégane au Tour de Corse 1997.

## Un retour en F1

Une fois de plus, l'absence officielle de Renault sur les grilles de départ est de courte durée. Début 2001, le Losange annonce le rachat de l'écurie Benetton pour revenir en tant que constructeur à part entière. Renault fournit cette saison-là des moteurs à Enstone avant que la structure ne renaisse sous le nom de Renault F1 Team l'année suivante. Le site châssis reste basé au Royaume-Uni et travaille en étroite collaboration avec le département moteurs de Viry-Châtillon.

En 2003, Fernando Alonso décroche en Malaisie la première pole position de l'équipe. Le jeune Espagnol fait encore mieux en Hongrie où il signe le premier succès du Renault F1 Team. L'année suivante, Jarno Trulli offre la victoire à Renault lors du rendez-vous le plus prestigieux de l'année : le Grand Prix de Monaco.



**En 2005, Alonso est l'homme à battre : il devient champion du monde Pilotes tandis que Renault s'impose chez les Constructeurs avec huit victoires pour l'Espagnol et son équipier Giancarlo Fisichella.**

Malgré l'important tournant technologique que représente le passage du V10 au V8, Renault poursuit sur sa lancée en 2006. Avec huit succès, Renault lutte face à Ferrari dans la conquête des titres, mais la capacité d'innovation de la marque française l'emporte encore avec un nouveau doublé.



Rompu à l'exercice de fournir plusieurs équipes, Renault signe un partenariat moteur avec Red Bull Racing en 2007. Les monoplaces bleues ne tardent pas à se révéler performantes. En 2010, Vettel sort finalement vainqueur et devient le plus jeune champion du monde de l'histoire de la discipline. L'écurie Red Bull-Renault remporte le titre Constructeurs.

Tandis que Renault recentre son activité sur la fourniture de moteurs, Sebastian Vettel est intouchable au Championnat du Monde, battant tous les records pour décrocher quatre sacres consécutifs jusqu'à 2013.

Aux côtés de Red Bull Racing, Renault fournit Lotus F1 Team, Caterham F1 Team et Williams F1 Team. Tout au long de la période V8, le bloc conçu et développé par les 250 ingénieurs de Viry-Châtillon n'a cessé de dominer en remportant plus de 40% des courses disputées et un nombre record de poles positions.

### En dehors de la F1

Renault Sport Technologies poursuit le développement de sa gamme de championnats monotypes avec la Formula Renault 2000 et la Clio Cup. En rallye, la Clio Super 1600 s'impose rapidement avec plusieurs titres internationaux entre 2003 et 2005.

En 2005, la fusion entre l'Eurocup Formula Renault V6 et les World Series by Nissan mène à la création des World Series by Renault. Événements accessibles gratuitement pour le public, les World Series by Renault ont mêlé onze ans durant compétitions de haut niveau, démonstrations de F1 et animations à destination de toute la famille. L'évènement permet notamment à de nombreuses stars de la F1 de percer dans le monde du sport automobile.

### Le début d'une nouvelle aventure

En 2014, la Formule 1 effectue une véritable mue avec l'introduction d'une technologie moteur d'avant-garde. Le nouveau groupe propulseur de Renault en F1 combine l'architecture de l'ancienne génération de moteurs suralimentés, de puissants moteurs électriques et d'une batterie de systèmes de récupération d'énergie sophistiqués pour réduire la consommation de 40% tout en offrant un dynamisme et des performances similaires.

Renault continue de fournir Red Bull Racing, l'écurie sœur Scuderia Toro Rosso ainsi que Lotus F1 Team, mais la bataille est rude. Après un examen complet de sa stratégie, Renault annonce fin 2015 son retour en tant que constructeur à part entière

### Dès 2016, le nom Renault sera en action sous l'étendard du Renault Sport Formula One Team.

Tout en rendant hommage aux succès passés, l'objectif affiché est de revitaliser les multiples plateformes du groupe. Avec une histoire aussi longue et riche, il ne fait aucun doute que les exploits de Renault seront une extraordinaire source d'inspiration et de motivation pour les équipes d'aujourd'hui.



# Les Activités Competition De Renault

## Formula E

Disputé au cœur des villes du monde entier, la Formula E est le premier championnat 100% électrique organisé par la FIA. Fidèle à sa nature de précurseur, Renault profite de cette vitrine mondiale pour démontrer son savoir-faire en matière de technologie électrique.

Pionnier du véhicule 100% électrique avec la gamme Z.E. (zéro émission) et acteur incontournable du sport automobile, Renault encourage l'émergence d'une nouvelle forme de course automobile, plus accessible et en faveur du développement de la mobilité électrique.

**Renault relève ce défi avec succès en remportant avec l'équipe Renault e.dams le premier titre de Championne de Formula E de la FIA lors de la saison 2014-2015. Pour le deuxième exercice, Renault renforce son engagement sportif en développant son propre groupe motopropulseur et en développant des technologies de pointe qui bénéficieront directement ou indirectement aux véhicules de la gamme Z.E.**

## Formula Renault 2.0

Dès 16 ans, les jeunes espoirs de la Formula Renault 2.0 sont confrontés à un univers concurrentiel extrêmement relevé. Gérer la pression de la compétition, comprendre le fonctionnement d'une voiture de course pour en tirer les meilleures performances : c'est là que les pilotes assimilent les bases de leur métier au volant de monoplaces dotées de moteurs 2,0 l 16 soupapes de 210 ch couplés à une boîte de vitesse séquentielle 7 rapports avec commandes au volant.



L'adage qui disait qu'il fallait une saison pour apprendre et une autre pour gagner semble bien révolu. L'âge moyen d'accèsion à la Formule 1 ayant considérablement baissé ces dernières années, la durée de la formation a été réduite en conséquence. Créée il y a 45 ans, la Formule Renault a évolué avec son temps pour répondre aux besoins de pilotes issus du karting ou des disciplines d'initiation.

**En véritable école de la monoplace, Formula Renault 2.0 permet de confirmer ou de révéler le talent d'un pilote.**

## Renault Sport R.S.01

Renault réaffirme sa passion du sport automobile en donnant naissance à Renault Sport R.S. 01, une voiture de course au style spectaculaire et aux performances hors normes. Par son design, issu du monde des concept-cars et dicté par une quête absolue d'appui aérodynamique, Renault Sport R.S.01 exprime de façon radicale l'ADN sportif de la Marque.

La fiche technique concentre le meilleur de l'expertise Renault Sport. Avec un châssis monocoque carbone et un moteur de plus de 550 ch, l'ensemble pèse 1 150 kg et évolue à plus de 300 km/h. Depuis 2015, Renault Sport R.S.01 est la vedette d'un nouveau championnat, le Renault Sport Trophy, qui se positionne comme l'antichambre des championnats d'Endurance et de GT professionnels.



## Renault Clio Cup

**Toujours friand de courses portière contre portière, le public se régale avec les Clio Cup.**

Depuis le lancement de la mythique Coupe R8 Gordini en 1966, Renault Sport a assuré une présence continue sur les circuits d'Europe et du monde entier. Commercialisées à plusieurs milliers d'exemplaires depuis 1991, les quatre générations de Clio Cup ont été reconnues pour leurs performances, leur fiabilité et leur accessibilité.

**Huit séries nationales Clio Cup seront organisées en 2016 : France, Royaume-Uni, Espagne, Italie, Benelux, Nordique, Europe Centrale et Chine.**

**Clio Cup hérite des atouts de Clio R.S. 200 EDC. Le moteur 1,6l turbo à injection directe développe 220 ch et un couple constant de 270 Nm. Il est associé à une boîte de vitesse séquentielle avec palettes au volant.**

## Renault Clio R3T Trophy

En 2016, un nouveau format permettra aux équipages de participer à un trophée national à travers quatre zones européennes : France, ALPS, Italie et Iberia.

En complément du support technique mis en place pour l'ensemble des clients, le Clio R3T Trophy offrira au vainqueur de chaque trophée un volant en WRC 3 pour le Rallye Monte-Carlo 2017.



Clio R3T dévoile ses atouts avec des trains avant et arrière exclusifs. Avec de nouveaux amortisseurs réglables et une multitude d'ajustements, chaque pilote est en mesure de trouver l'équilibre lui permettant d'être compétitif sur tous les types de terrain.

Le moteur 1,6l turbocompressé de Clio R.S. 200 EDC a reçu un traitement particulier pour afficher des performances inégalées. Le bloc développe ainsi 242 ch et un couple de 480 Nm. La boîte de vitesse séquentielle à six rapports pourra être commandée par des palettes au volant (option à venir).



## Championnat du Monde WRC3

L'objectif : remporter le titre 2016 de Champion FIA WRC3.

Après une première campagne effectuée avec Andrea Crugnola/Michele Ferrara, Renault Sport s'engage comme équipe officielle et confie une Renault Clio R3T à l'équipage Michaël Burri/Anderson Levratti, vainqueur 2015 du Clio R3T European Trophy.

# Renault Sport Cars

## Du Sport Automobile À La Route

### Questions à Patrice Ratti

**Patrice est devenu Directeur Général de l'ancienne structure de Renault Sport Cars en 2010.**



Diplômé en ingénierie à l'ENSTA et à Stanford, Patrice Ratti débute sa carrière chez Renault Sport comme ingénieur au sein de l'équipe Renault F1 en 1981. Il en devient ensuite Responsable Développement Châssis et Chef Ingénieur de Course de l'écurie.

Après avoir rejoint l'équipe d'ingénieurs de la Safrane puis dirigé le projet Espace, Patrice est nommé directeur du projet Renault Mexique avant de devenir Directeur Général de la filiale. Il occupe plus tard le même rôle au Portugal et au Maroc avant de prendre la tête de Renault Sport Technologies fin 2010.

### **Pourquoi le sport automobile est-il essentiel au développement de la marque Renault Sport ?**

Il est pertinent de parler du sport automobile comme d'un laboratoire de développement des véhicules de série. Chez Renault Sport, nous le mettons en œuvre tous les jours, non seulement en adoptant des technologies issues de la compétition, mais également avec des méthodes de travail. Ainsi, le diffuseur arrière présent sur les véhicules R.S. est inspiré de l'aérodynamique vue en F1, tandis que les butées de compression hydrauliques sont directement issues du rallye. Le travail effectué dans le développement des versions circuit et rallye de Clio nous a grandement aidé dans celui de Clio R.S.

### **Comment le nouvel engagement en F1 vous aidera-t-il à développer la gamme Renault Sport ?**

Ce nouveau chapitre démontre avant tout la mentalité axée sur la compétitivité qui règne chez Renault Sport. Nous recherchons des défis dans lesquels investir toute notre énergie pour réussir ! Les bénéfices techniques permettent de développer la notoriété de la gamme Renault Sport. Ils seront également déployés dans de nouveaux modèles très attractifs. La F1 représente le pinacle de la technologie, il n'y a donc aucun doute sur son impact pour notre future gamme.

### **Comment Renault Sport Cars boostera l'image de Renault ?**

Les véhicules Renault Sport font le lien entre le sport automobile et la série. Ils exploitent pleinement le potentiel des véhicules Renault. Ainsi, ce n'est pas seulement grâce à nos acquis du sport automobile que la Mégane R.S. Trophy-R a battu le record de la Nordschleife au Nürburgring, mais aussi parce que la Mégane est initialement une excellente voiture à la base ! Nos clients sont de fantastiques ambassadeurs et saisissent pleinement le potentiel et le comportement de nos véhicules.

## La Gamme Renault Sport Cars

En développant la présence de Renault Sport aussi bien sur les circuits que sur les routes, la stratégie de Renault stimule notre cœur de métier porté sur la conception et la commercialisation de véhicules sportifs. Dès aujourd'hui, Renault Sport Technologies se concentre sur ce domaine, d'où notre nouveau nom : Renault Sport Cars.

*« Notre objectif est de doubler notre budget R&D et notre volume de ventes entre 2014 et 2018. L'expansion internationale de Sandero R.S. 2.0, produite en Amérique latine, a déjà débuté. Nous travaillons également sur de nombreux projets pour accroître notre gamme, tant en Europe que dans le reste du monde. Nous capitaliserons sur notre expérience en appliquant le savoir-faire issu de la compétition sur nos sportives, tout en travaillant avec Renault Sport Racing sur le développement de nouvelles passerelles entre le sport automobile et les voitures de sport. »*

**Patrice Ratti** - Directeur Général de Renault Sport Cars

La gamme Renault Sport Cars s'appuie sur une structure à trois niveaux pour couvrir l'ensemble des besoins de la clientèle. Les GT Line proposent le design sportif et distinctif de la gamme GT, caractérisée par des performances moteur et châssis optimisées, ainsi qu'un grand niveau de confort pour un usage quotidien. Les R.S. offrent les meilleures performances et un plaisir de conduite sans compromis, aussi bien sur route que sur circuit.



### RENAULT MEGANE R.S. TROPHY

Mégane R.S. 275 Trophy s'inscrit dans la lignée de la dernière série limitée Trophy présentée en 2011. Déjà présent sur Mégane R.S., le moteur 2,0l essence a été porté à 275 ch. Son évolution Mégane R.S. Trophy-R a établi un nouveau record du tour sur le légendaire Nürburgring en 7'54"36.



### RENAULT MEGANE GT

Présentée au Salon de Francfort 2015, Nouvelle Mégane GT propose un moteur essence de 205 chevaux, couplé à une boîte automatique à double embrayage EDC 7 rapports. Innovation signée Renault, la technologie 4Control disponible sur Nouvelle Mégane GT est inédite sur le segment. Paramétrée par les ingénieurs Renault Sport, elle assure une liaison au sol sportive spécifiquement mise au point.



#### **RENAULT CLIO R.S. & CLIO R.S. TROPHY**

Clio R.S. dispose d'un moteur de 200 ch. Lancée mi-2015, sa version Trophy en tire 220 ch. Elle mêle le meilleur de la qualité Renault en termes de confort et de polyvalence, associé à l'expertise de Renault Sport Technologies en sport automobile. Renault Clio R.S. et Clio R.S. Trophy sont équipées de la boîte de vitesse EDC 6 rapports, offrant des performances exceptionnelles pour une petite sportive. Toutes deux sont produites à l'usine de Dieppe en Normandie.



#### **RENAULT SANDERO R.S. 2.0**

Révélee au Salon de Buenos Aires en juin dernier, Sandero R.S. 2.0 est une véritable Renault Sport, dessinée et conçue au Brésil pour le marché sud-américain. Le moteur développe 150 ch et la voiture possède tous les codes stylistiques emblématiques de Renault Sport. Avec ce modèle spécifiquement développé pour l'Amérique latine, Renault Sport contribue à l'augmentation des ventes de Renault tout en y asseyant son image.

### **L'excellence technologique de Renault en F1 au profit de tous**

L'excellence démontrée par Renault sur les circuits trouve déjà son application à travers les moteurs de production. Profitant de l'apport de spécialistes du monde de la F1, la dernière génération de moteurs Energy constitue un exemple de premier plan.

# Transferts De Technologies

Tout au long de ces cinq dernières années, des liens privilégiés ont été tissés entre Viry-Châtillon, le site de conception et de développement des moteurs Renault de F1, et le Technocentre de Guyancourt, le centre névralgique des moteurs de grande série du groupe. Désormais, de nouvelles passerelles seront créées avec Les Ulis où siège Renault Sport Cars. Cette collaboration étroite entre les spécialistes de la compétition et leurs homologues de la série, associée aux projets ponctuels communs, permet aux moteurs de série de bénéficier des innovations de la F1 et inversement.

La rapidité des développements en F1 et les qualités d'analyse des motoristes compétition de Renault permettent à la marque d'étudier de nouvelles solutions techniques dans des conditions extrêmes. Affronter des spécialistes sur les circuits offre également à Renault, constructeur généraliste, l'occasion de disposer d'une vision unique des architectures moteur innovantes.

Grâce à cette approche, Renault peut inlassablement améliorer l'efficacité énergétique de ses moteurs à l'aide de méthodes telles que :

- **La suralimentation et le downsizing**
- **L'injection directe**
- **La réduction de frottements**
- **Le partage des méthodes**

En conséquence, les clients de Renault bénéficient de l'excellence acquise en sport automobile.

## Suralimentation

La suralimentation permet aux moteurs de cylindrée réduite de produire de plus grandes puissances en dépit de vitesses de rotation inférieures. L'énergie dissipée sous forme de chaleur dans les gaz d'échappement est récupérée pour alimenter le turbo. Elle est alors utilisée pour comprimer l'air admis (compresseur) et augmenter la pression au sein des cylindres.

Renault a été le pionnier dans cette technologie lors de son entrée en F1 avec le moteur turbo R.S.01 en 1977. La décennie suivante, Renault a progressivement démocratisé cette technologie dans ses véhicules de série, dont la R5 Turbo, R18 Turbo, R11 et R21 2L Turbo.

Aujourd'hui, tous les moteurs de la gamme Renault Energy sont suralimentés pour concilier performance et consommation avec des blocs plus petits et plus légers. Le R.E.16 est ainsi un V6 turbo, capable d'offrir une puissance incroyable par rapport aux capacités normales de sa cylindrée.

## Injection directe

L'injection directe permet un contrôle précis de la forme et du flux de pulvérisation de l'essence dans les cylindres, et non à l'intérieur des collecteurs d'admission comme c'est le cas pour l'injection indirecte.

L'injection directe des Renault de série est issue du dialogue bilatéral entre Viry et Guyancourt, visant à rechercher inlassablement des systèmes énergétiques performants en mêlant optimisation de l'efficacité énergétique et réduction de la consommation. Ce dernier aspect a été réduit de 40% pour le R.E.16 et de 25% sur les moteurs Energy commerciaux.

## Réduction des frottements

La gamme Energy bénéficie de l'expérience du Renault Sport Formula One Team sur les technologies de réduction de frottements à travers :

- **Traitement de surface DLC (Diamond Like Carbon) sur les poussoirs,**
- **Procédé PVD (Pressure Vapour Deposit) sur les jupes de piston,**
- **Segment racler UFLEX, utilisé en F1 depuis plus d'une décennie. La géométrie en U permet une adaptation du segment au déformé du cylindre pour aboutir au meilleur compromis entre efficacité (raclage de l'huile sur la chemise pour en limiter la consommation) et frottements.**

## Consommation

En F1, le poids est l'ennemi numéro un. Une faible consommation est un atout indéniable car elle permet d'embarquer moins de carburant, d'être plus léger et donc plus rapide.

En série, les moteurs Renault se positionnent parmi les meilleurs pour leur rapport entre émissions de CO2 et leurs capacités cubiques. Ainsi, la consommation de Nouvelle Clio Energy dCi 90 s'élève à 3,2l/100 km pour 83g de CO2/km. Des chiffres lui permettant de rivaliser avec les meilleures motorisations hybrides.

## Systèmes électroniques de contrôle

Afin d'améliorer les performances du groupe motopropulseur dans la technologie des véhicules de série, les systèmes électroniques de contrôle jouent un rôle de plus en plus important. Les unités de contrôle hautes performances, les algorithmes qui incorporent de plus en plus les modèles physiques, et les capteurs virtuels, entre autres, sont essentiels pour réduire la consommation d'énergie.

Les moteurs de F1 sont équipés de boîtiers électroniques sophistiqués à même de traiter 5 Go de données par heure afin de contrôler la consommation, la cartographie et les systèmes hydrauliques.

## Les moteurs "compound"

Le principe de récupération d'énergie par une turbine à l'échappement du moteur thermique et transmise vers l'arbre moteur n'est pas nouveau. Il existait dès l'avant-guerre sur certains moteurs d'avion et a même été développé ensuite sur certains poids lourds de manière mécanique. C'est le principe du moteur « compound ».

L'avantage d'une solution turbocompound électrique est de piloter en temps réel la restitution d'énergie pour pouvoir l'utiliser là, où et quand elle est vraiment nécessaire. En fonction des besoins, elle pourra être transmise au vilebrequin afin de maintenir la turbine en vitesse (et ainsi réduire l'inertie dans les phases transitoires) ou tout simplement être stockée dans la batterie en attendant le moment opportun.

**Cette technologie démontre une fois de plus l'avancée représentée par les groupes propulseurs utilisés en F1.**

## Technologies électriques

Renault contribue directement à l'émergence des technologies électriques à travers son double engagement sportif et technique. Les groupes propulseurs utilisés en F1 intègrent de puissants moteurs électriques capables d'exploiter l'énergie perdue au freinage et par l'échappement. L'énergie récupérée est stockée dans une batterie et libérée sur demande pour augmenter la puissance. En parallèle, l'engagement de Renault en Formula E souligne la stratégie et l'engagement environnemental de la marque envers les véhicules « zéro émission ».

L'engagement sur ces deux voies illustre la volonté de Renault d'accélérer les progrès technologiques des véhicules électriques. Les technologies développées dans le cadre de ces engagements contribueront non seulement à l'amélioration des performances des moteurs électriques, mais aussi à celles relatives à l'autonomie de la batterie.

## Partage des méthodes

Au-delà des technologies, un lien fondamental réside dans le partage des méthodes et des compétences entre la F1 et la série. Le savoir-faire et les outils de dimensionnement sont échangés et partagés pour optimiser les moteurs des deux univers.

La maîtrise de la haute performance du Renault Sport Formula One Team profite à Renault pour dimensionner l'architecture de refroidissement des moteurs turbocompressés. La circulation d'eau transversale utilisée pour les moteurs Energy en est un exemple.

Les méthodes de validations basées sur la connaissance physique des phénomènes moteurs sont également un atout majeur de Renault. Assurer la fiabilité à chaque course est une des clés du succès en F1 et les qualités d'endurance des moteurs Energy sont reconnues dans les enquêtes de satisfaction.

Enfin, pour partager ces compétences de pointe, le transfert des talents est indispensable pour l'efficacité des échanges et l'entretien d'un esprit d'innovation. Philippe Coblenz, architecte de l'Energy dCi 130, et Jean-Philippe Mercier, architecte des blocs Energy TCe, sont tous deux d'anciens directeurs de bureaux d'études Renault Sport F1 et artisans dans la conception des V10 et des V8 victorieux dans les années 1990 et 2000.

En apportant leur expertise personnelle et leur exigence dans la conduite de ces projets de série, le downsizing a ainsi repoussé ses limites grâce aux solutions techniques et aux méthodes importées de la F1. Les moteurs Energy disposent désormais d'un ensemble inégalé de technologies dans leurs catégories tout en offrant des économies de carburant s'élevant à 25% par rapport à la génération précédente.

La large palette de talents présents au sein de Renault est un atout majeur mis au service du Renault Sport Formula One Team. L'équipe de Viry-Châtillon investit ainsi le laboratoire des matériaux de la marque, tout comme elle utilise des outils tels que le microscope électronique à balayage

**À l'aide de ces gènes, technologies et compétences développés en commun, le savoir-faire de Renault en matière de moteurs de série est tout aussi reconnu que son expertise en F1.**