Communiqué de presse

6 OCTOBRE 2016

RENAULT E.DAMS, SAISON 2016-2017

Renault e.dams est l'équipe la plus titrée de la jeune histoire du Championnat FIA de Formula E. Avec deux titres équipes, un titre pilotes et neuf victoires, elle s'est imposée comme la référence depuis la naissance de la série en 2014. Avec Sébastien Buemi – champion en titre – et Nicolas Prost au volant, l'équipe débute sa troisième saison dans la discipline avec toujours plus d'appétit pour la victoire. Un seul objectif : gagner !

Menée par Alain Prost – quadruple Champion du Monde de F1 – et Jean-Paul Driot, fondateur de l'écurie DAMS, la structure bénéficie du soutien technique de Renault Sport Racing, l'entité du constructeur chargée du sport automobile et récompensée par des succès dans toutes les disciplines, de la Formule Un à l'endurance.

Leader mondial de la mobilité électrique avec sa révolutionnaire gamme Z.E., Renault a saisi l'opportunité offerte par cette catégorie innovante pour démontrer son expertise. Au sein de son unité « moteurs » de Viry-Châtillon, Renault a développé un des groupes motopropulseurs les plus puissants et techniquement avancés du plateau.

Au cours des dix dernières années, le Groupe Renault a énormément investi dans son programme zéro émission(1). Il s'agit désormais du premier constructeur de voitures électriques en Europe grâce à son modèle-phare ZOE, et le groupe continue d'étendre ses pays de commercialisation, notamment avec le succès de l'emblématique Twizy.

L'innovation constante que nous constatons chaque jour dans les rues est reflétée par le Championnat FIA de Formula E. Je peux affirmer qu'il s'agit d'une des catégories les plus novatrices que nous ayons rencontrées. Pour s'en convaincre, il suffit de constater l'approche des réseaux sociaux, les jeux en ligne, les nouvelles destinations, l'engagement des fans ainsi que de véritables nouveautés, à l'image des Roborace sans pilote ouvrant la perspective d'un avenir éventuel du sport automobile.

À ces fins, notre investissement pour la mobilité grand public est reflété par l'engagement sportif de Renault e.dams. Cette participation nous offre d'énormes avantages, mais la victoire nous donne toujours plus d'élan pour avancer. C'est dans cet esprit que nous entamons la saison 3 : nous savons que les choses vont vite en sport automobile, mais rien ni personne ne pourra jamais effacer la domination de Renault sur les premières années de ce championnat.
Cyril Abiteboul, Directeur Général de Renault Sport Racing

(1) Zéro émission à l'usage : ni émissions CO_2 ni polluants atmosphériques réglementés lors de la conduite, conformément au cycle d'homologation NEDC, hors pièces d'usure.

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be

À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE

Le Championnat FIA de Formula E stipule que toutes les monoplaces doivent être mues uniquement grâce à l'énergie électrique. Le groupe motopropulseur est formé d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'une boite de vitesses, d'un système de refroidissement, d'un système de commande électronique et d'une batterie. Si les constructeurs sont libres de choisir les quatre premiers éléments, la batterie est commune. Les châssis en fibre de carbone et le package aérodynamique sont strictement identiques, et un manufacturier de pneumatiques unique a été choisi pour mettre l'accent sur l'exploitation du groupe motopropulseur électrique tout en maitrisant les coûts.

La voiture réalise le 0 à 100 km/h en quatre secondes pour une vitesse maximale de 225 km/h. L'énergie de la batterie est limitée à 28 kWh avec une puissance maximale de 200 kW en qualifications. Cela équivaut à près de 270 ch, la puissance d'une Renault Mégane R.S., prouvant ainsi que les Formula E sont à la pointe de la technologie électrique.

AU CŒUR DE LA FORMULA E

VOITURES
Construits par SPARK, une société française spécialement créée pour la Formula E, les châssis sont constitués d'une monocoque composite moulée en fibre de carbone et aluminium en nid-d'abeilles. Ceux-ci sont soumis aux mêmes crash-tests draconiens que la F1. Chacune des dix écuries dispose de quatre voitures. La carrosserie, les ailerons et la suspension sont également produits par SPARK. Les équipes ont pu développer leur propre suspension arrière en saison 2. Les réglages doivent être identiques des deux côtés et l'empattement doit rester le même qu'en saison 1.

MOTEUR
Alimenté par la batterie, le moteur utilise l'énergie pour entrainer les roues. McLaren a conçu le moteur en saison 1, avant que les constructeurs ne puissent prendre le relais dès la deuxième année.

ONDULEUR
Ce composant convertit la charge de l'électricité produite par la batterie d'un courant continu (DC) en un courant alternatif (AC) afin que le moteur puisse entrainer les roues. En saison 2, les équipes étaient libres d'utiliser leur propre solution afin de trouver le package le plus efficace.

BOÎTE DE VITESSES
Le pilote agit sur la boite de vitesses pour optimiser l'utilisation de la puissance délivrée par la batterie via le moteur. Toutes les équipes doivent utiliser le même groupe motopropulseur sur l'ensemble de la saison, tout en disposant d'un joker pour chaque élément. La vectorisation de couple, soit l'emploi d'un moteur sur chaque roue pour créer un antipatinage, est interdite et un différentiel commun est présent sur toutes les voitures.

BATTERIE
La spécificité de la Formula E réside en sa propulsion 100 % électrique générée par une batterie au lithium-ion alimentant le moteur. Toutes les équipes emploient la même batterie standard, choisie avant le lancement du championnat pour contrôler les coûts et éviter une course à l'armement dès les prémices de la discipline. Une batterie doit effectuer une saison entière. Son énergie est limitée à 28 kWh. Une batterie ne pouvant alimenter une monoplace sur toute l'épreuve, les pilotes doivent changer de voiture. En saison 5, une nouvelle batterie standard permettra de doubler leur longévité et de disposer d'une seule voiture par course.

PNEUMATIQUES
Pour chaque épreuve, un pilote ne peut utiliser plus de cinq pneus avants neufs, ainsi que cinq pneus arrières neufs. Ces pneus sculptés peuvent être utilisés dans toutes les conditions de piste. Michelin est le manufacturier unique et fournira des pneumatiques modifiés en saison 3 pour offrir davantage d'économies et une meilleure efficience.

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be

HISTORIQUE TECHNIQUE DE LA FORMULA E

Saison 1
Lors de la saison inaugurale 2014-2015, toutes les équipes disposaient de SPARK-Renault constituées de groupes motopropulseurs, boîtes de vitesses, châssis et ensembles aérodynamiques strictement identiques. L'objectif était alors de contenir les budgets pour que la discipline puisse établir sa compétitivité dans un cadre stable. Consultant du championnat sur les requêtes liées au groupe motopropulseur, Renault Sport avait aussi son propre partenaire : e.dams.

Saison 2
Le championnat s'ouvrait aux constructeurs développant leurs propres groupes motopropulseurs. Les équipes devaient toujours utiliser des châssis, batteries et pneumatiques identiques, mais elles disposaient de libertés nouvelles sur les moteurs, boites de vitesses, transmissions et systèmes de contrôle afin de promouvoir la technologie des motorisations électriques.

Saison 3
Après les grands changements de la saison 2 permettant aux constructeurs de développer leurs propres groupes motopropulseurs, les développements pour la saison 3 sont plus nuancés.

Nouvel aileron avant
Le nouvel aileron avant constitue le changement le plus frappant sur les voitures. Purement décoratif, l'élément vise à créer une identité visuelle forte pour le championnat en le différenciant clairement des autres disciplines, plutôt que d'offrir un gain de performances.

Plus de récupération
Sur le plan des performances, le changement majeur de cette saison réside en l'augmentation de la quantité de régénération d'énergie autorisée. Celle-ci passe de 100 à 150 kW, soit moitié plus. Les équipes et les pilotes pourront donc exploiter de plus grandes fenêtres stratégiques, de plus en plus distinctes. Les concurrents capables de récupérer efficacement l'énergie pourront prolonger leur premier relais avant un second plus court et plus rapide. Pour gérer ce surplus de puissance régénérée, une nouvelle version de la batterie a été développé. Évolution de son ancienne mouture, elle opère toujours à 28 kWh avec un pic de 200 kW.

Nouveau volant
Les équipes disposeront également d'un nouveau volant aux fonctionnalités accrues pour profiter pleinement des options stratégiques.

Nouveaux pneus
Pour la saison 3, Michelin apportera une nouvelle version de ses pneus rainurés 18 pouces utilisés en Formula E. Conçus pour être plus économes en énergie en offrant moins de résistance et un poids réduit, ils monteront plus rapidement en température tout en conservant la remarquable longévité de leurs prédécesseurs.

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be

RENAULT Z.E.16

La Renault Z.E.16 se compose d'un châssis SPARK-Renault SRT_01E et du groupe motopropulseur Z.E.16 développé par Renault Sport Racing au sein de sa base moteur de Viry-Châtillon en région parisienne.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

MOTEUR	Spécification Renault Sport Moteur unique avec aimant permanent de haute capacité Onduleur unique intégré au moteur Puissance maximale : 200 kW / 270 ch (règlement FIA) En mode course : 170 kW / 230 ch (règlement FIA) Puissance de régénération au freinage : 150 kW (règlement FIA)
TRANSMISSION	Boite de vitesses transversale Cascade de pignons hautes performances Différentiel mécanique
ÉLECTRONIQUE	Boitier électronique standard MAT (Mclaren Applied Technology) Tag 400I Logiciel de contrôle développé par Renault
CHÂSSIS	Spécifique SPARK pour tous les constructeurs Châssis monocoque : carbone Ailerons avant et arrière, y compris le spoiler : carbone Carrosserie : carbone et Kevlar Suspension avant : triangles en acier et poussoirs
BATTERIES DE TRACTION	Spécifique pour tous constructeurs Poids : 350kg Tension : 600 Volts Capacité : 28 kWh (règlement FIA) Autonomie : environ 25 minutes en course
PNEUMATIQUES	Michelin rainurés 18 pouces spécifiques
FREINS	Double circuit hydraulique actionné par une même pédale Étriers en alliage d'aluminium Disques carbone
PERFORMANCES	ACCELERATION : 0-100 KM/H EN 4 SECONDES VITESSE MAXIMALE : 225 KM/H
POIDS ET DIMENSIONS	LONGUEUR : 5 000 MM LARGEUR : 1 800 MM HAUTEUR : 1 250 MM (MAX) EMPATTEMENT : 1 300 MM (MIN) HAUTEUR DE CAISSE : 75 MM (MAX) POIDS MINIMAL : 880 KG AVEC PILOTE

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be

#9 SÉBASTIEN BUEMI

Date de naissance :	31 octobre 1988
Lieu de naissance :	Aigle, Suisse
Résident :	Suisse
Situation :	Marié à Jennifer, un fils (Jules)
Taille :	177 cm
Poids :	69 kg

Site internet :	www.buemi.ch
Twitter :	@sebastien_buemi
Facebook :	SebastienBuemi
Instagram :	Sebastien_buemi

Qu'il s'agisse de catégories monoplaces de premier plan ou de sport-prototype, Sébastien Buemi a toujours gouté au succès. Titré en LMP1 dans le Championnat du Monde FIA d'Endurance 2014, il manquait de justesse la victoire aux 24 Heures du Mans 2016 dans un final déchirant. Champion FIA Formula E en titre, Séb est également l'homme à battre cette année.

Le Suisse débutait la compétition dès 1993 par le karting avant de gravir progressivement les échelons du sport automobile européen. En 2004, sa transition réussie en automobile lui permettait de rejoindre les rangs du Red Bull Junior Team et de se classer deuxième en Formule BMW, derrière un certain Sebastian Vettel.

Vice-Champion de Formule BMW allemande en 2005, Séb poursuivait sa belle dynamique en Eurocup Formula Renault 2.0, en A1 GP et en F3 (2^{e} en 2007) avant de monter en GP2, l'antichambre officielle de la F1. Il y signait deux victoires, dont une à l'issue d'une course où il s'était élancé de la 21^{e} position sur une piste humide.

En 2009, son talent lui ouvrait les portes de la F1 chez Scuderia Toro Rosso, avec qu'il allait disputer 55 Grands Prix et marquer 29 points jusqu'en 2011. À Melbourne, il terminait même son premier Grand Prix dans les points. Depuis 2012, il occupe le rôle de réserviste de Red Bull Racing.

Séb figure aussi parmi les pilotes Toyota alignés en Championnat du Monde FIA d'Endurance. Il a pris le départ des légendaires 24 Heures du Mans, dont il se classait troisième en 2014 avant de passer à un tour de la gloire deux ans plus tard.

Buemi démontrait sa polyvalence en prenant part à la saison inaugurale du Championnat FIA de Formula E avec Renault e.dams. Avec trois victoires, trois pole positions, deux nouveaux podiums et un meilleur tour en course, le Suisse finissait au deuxième rang du classement général, à un point de Nelson Piquet.

Il faisait mieux en 2015-2016 en scellant le titre lors de la dernière épreuve à Londres. Ses trois succès et trois autres podiums lui offraient sa première couronne en Formula E, et il a bien l'intention de la défendre cette année !

Carrière en Championnat FIA de Formula E à ce jour :

Victoires :	6
Pole positions :	6
Meilleurs tours en course :	7
Points marqués :	298

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be

#8 NICOLAS PROST

Date de naissance :	18 août 1981
Lieu de naissance :	Saint Chamond, France
Résident :	Suisse
Situation :	Marié à Delphine, un fils (Kimi)
Taille :	172 cm
Poids :	61 kg

Site internet :	www.nicolas-prost.com
Twitter :	@nico_prost
Facebook :	Nicolas-Prost
Instagram :	NicoProst

Né à Saint-Chamond en France, Nicolas Prost poursuit sa riche carrière en sport automobile dans les meilleures catégories de monoplaces et d'endurance. Nico s'est néanmoins tourné tardivement vers le sport automobile, privilégiant dans un premier temps ses études en gestion des affaires et sa passion pour le golf.

Diplômé de Columbia College à New York, c'est en 2003, à l'âge de 22 ans, qu'il réalisait ses débuts en Formule Campus. Il redoublait en 2004 avant de s'engager dans le Championnat de France de Formule Renault 2.0 avec Graff Racing, puis en F3 espagnole avec Racing Engineering. Vainqueur d'une course et six fois sur le podium, il terminait meilleur rookie en 2006 avant de prendre la troisième place en 2007 grâce à de nouveaux succès et six podiums.

En 2008, il montait en Euroseries F3000 où il était couronné grâce à une régularité exemplaire tout au long des seize épreuves de la saison. Nico débutait sur la glace en 2009, remportant le Trophée Andros Électrique avant de doubler la mise un an plus tard. En 2011 et 2012, il rejoignait son père Alain dans l'équipe officielle Dacia avec laquelle il était sacré chez les rookies.

Son style de pilotage fluide et flexible s'avérait déterminant dans une transition réussie vers l'endurance, où la constance et l'absence d'erreur sont tout aussi importantes que la vitesse pure.

Après des débuts en 2007, Nico disputait plusieurs courses en Europe et aux États-Unis. Évoluant au sein de l'écurie anglo-suisse Rebellion Racing, Nico courait à plusieurs reprises les célèbres 24 Heures du Mans, avec une quatrième place générale pour meilleur résultat en 2012 et en 2014. Il s'imposait dans la catégorie LMP1 Privés en 2011, 2012, 2014 et 2016. Nico gagnait également deux éditions consécutives de Petit Le Mans en 2012 et en 2013, sans oublier son palmarès en Le Mans Series, Intercontinental le Mans Cup et en LMP1 Privés du FIA WEC avec Rebellion en 2012, 2014 et 2015.

Entre 2012 et 2013, Prost combinait ses engagements avec un rôle de pilote d'essais chez Lotus-Renault en F1. À ce titre, il effectuait un intense travail de développement au volant de monoplaces victorieuses en Grands Prix.

Nico rejoignait Renault e.dams pour disputer la saison inaugurale du Championnat FIA de Formula E en 2014-2015. Il signait la première pole position de l'histoire de la discipline à Pékin avant de récidiver à Putrajaya, de monter sur son premier podium en Argentine et de remporter sa première victoire à Miami. Après un début difficile en saison 2, Nico progressait pour obtenir son premier podium de l'année au Mexique et achever sa campagne avec un doublé à Londres, lui permettant de finir troisième au général.

Carrière en Championnat FIA de Formula E à ce jour :

Victoires :	3
Pole positions :	2
Meilleurs tours en course :	2
Points marqués :	203

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be

CALENDRIER 2016-2017

1 - *ePrix de Hong Kong** - 9 octobre
2 - *ePrix de Marrakech** - 12 novembre
Forum FIA des Mobilités Electriques - *Las Vegas* - 7 janvier
3 - *ePrix de Buenos Aires* - 18 février
4 - *ePrix de Mexico City* - 1er avril
6 - *ePrix de Monaco* - 13 mai
7 - *ePrix de Paris* - 20 mai
8 - *ePrix de Berlin* - 10 juin
10 - *ePrix de Bruxelles** - 1er juillet
11 - *ePrix de New York ** - 15 juillet
12 - *ePrix de New York ** - 16 juillet
13 - *ePrix de Montréal** - 29 juillet
14 - *ePrix de Montréal** - 30 juillet

** Sous réserve de l'homologation du circuit*
*** Évènement spécial*
**** Sous réserve de l'homologation du circuit et des autorisations administratives finales*

Renault Belgique Luxembourg
Direction de la Communication
Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be et www.media.renault.be