



16 juin 2014



MÉGANE R.S. 275 TROPHY-R

MOINS DE HUIT MINUTES POUR CONVAINCRE

Récemment présentée, Mégane R.S. 275 Trophy propose le meilleur de la technologie Renault Sport, avec le moteur Renault Sport 2.0T porté à 275 ch. associé au châssis Cup. Cette série limitée est maintenant déclinée dans une version radicale : Mégane R.S. 275 Trophy-R, conçue pour les passionnés de pilotage sur circuit. Allégée de près de 100 kg,

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

Mégane R.S. 275 Trophy-R est rivée au sol par un châssis équipé d'amortisseurs Öhlins « Road&Track » réglables et de pneus MICHELIN Pilot Sport Cup 2. La cohérence de l'ensemble se traduit par un niveau de performance hors du commun. Démonstration en a été faite avec un nouveau record établi sur la Nordschleife du Nürburgring. En avalant les 20,832 km en 7'54''36, Mégane R.S. 275 Trophy-R a réalisé le meilleur chrono des véhicules de série à traction avant.

Ouverture des commandes début juillet en Belgique et au Luxembourg. Le prix sera de 45.750 € TVAc pour la Belgique et 43.481,4 € TVAc pour le Luxembourg.

« Chez Renault et chez Renault Sport en particulier, le goût du défi est un moteur de progrès pour nos voitures. Depuis le premier record battu par Mégane R26.R en 2008, nous nous sommes pris au jeu et nous revenons régulièrement sur le Nürburgring pour tenter d'améliorer nos performances. Ce circuit – sans doute le plus exigeant au monde – est devenu un véritable outil de travail, sur lequel nous effectuons une grande partie de la mise au point des véhicules Renault Sport. Nous sommes fiers de présenter Mégane R.S. 275 Trophy-R, qui devient le porte-drapeau de notre gamme sportive. Le jugement implacable du chronomètre prouve que Mégane R.S. 275 Trophy-R est capable d'offrir les performances d'une GT exclusive. »

Patrice Ratti - Directeur général de Renault Sport Technologies

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

01

MÉGANE R.S. 275 TROPHY-R : CHASSEUSE DE RECORDS

Tirant parti des évolutions techniques proposées sur Mégane R.S. 275 Trophy, cette série très spéciale repousse les limites de la radicalité. Allégée de près de 100 kg (1280 kg, contre 1381 kg pour une Mégane R.S. en châssis Cup et roues de 19”), cette version pure et dure gagne en vivacité et en efficacité avec de nouveaux équipements développés en collaboration avec des partenaires de référence : échappement Akrapovič, amortisseurs Öhlins « Road&Track » réglables, ressorts en composite Allevard et pneus MICHELIN Pilot Sport Cup 2.



UN LOOK SANS CONCESSION

À l'image de son contenu technique, Mégane R.S. 275 Trophy-R ne fait pas dans la demi-mesure en ce qui concerne sa présentation. Elle devrait être plébiscitée dans sa version bi-ton, qui associe une robe Blanc Nacré à un toit Noir Etoilé.



Cette teinte se marie harmonieusement avec la lame F1, les strappings et damiers filaires latéraux, qui illuminent la carrosserie de touches Rouge Vif. De série, les jantes 19” Speedline Turini sont également en rouge. Il est à noter que l'essuie-vitre arrière est supprimé, permettant le gain d'un précieux kilogramme. Il s'agit du premier signe visible d'une démarche systématique d'allègement du véhicule.

À bord, les baquets Recaro Pole Position rappellent la destination première de la Mégane R.S. 275 Trophy-R. Ces sièges sont constitués par des monocoques en polycarbonate, peintes en noir brillant et recouvertes de

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

cuir et d'alcantara. Tout en permettant un allègement de 22 kg, ils procurent au pilote et à son passager un haut niveau de maintien latéral et un retour de sensations « sans filtre ».

L'alcantara est également présent sur le volant et le soufflet de frein à main, tandis que le pommeau de levier de vitesses est revêtu de cuir. Proposés en accessoires, des harnais de sécurité six points Sabelt viennent compléter l'équipement recommandé pour les sorties sur circuit.

L'ENNEMI, C'EST LE POIDS

Afin d'obtenir les performances et le comportement dynamique ciblés, les ingénieurs ont traqué le moindre kilogramme superflu. Joignant l'utile à l'agréable, la plupart des isolants et absorbants ont disparu (-18 kg) pour permettre aux occupants de profiter totalement de la sonorité de l'échappement Akrapovič.

Mégane R.S. 275 Trophy-R étant destinée au plaisir de pilotage sur circuit, elle est devenue une stricte deux places après la suppression de la banquette arrière (-20 kg). Une barre transversale permet de fixer le filet de retenue des bagages. La configuration du coffre, pensée pour faciliter le transport de quatre roues, sera très appréciée des amateurs de sorties sur piste.



ENCORE PLUS DE BRIO POUR LE MOTEUR RENAULT SPORT 2.0T

Renault Mégane R.S. 275 Trophy-R reprend la toute dernière évolution du moteur Renault Sport 2.0T.

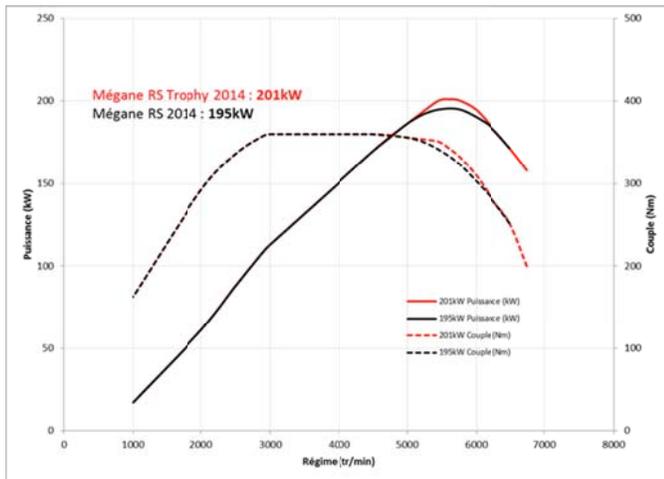
En travaillant sur les paramètres de la gestion électronique, les motoristes ont cherché à augmenter la valeur de couple au régime de puissance maximale de 5 500 tr/min. En la portant à 349 Nm (+10 Nm), ils ont fait grimper la puissance du moteur à 275 ch. (201 kW). Disponible de 3 000 à 5 000 tr/min, le couple maximal de 360 Nm reste quant à lui inchangé. Ces performances sont accessibles en sélectionnant les modes Sport ou Race du R.S. Drive.

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



Le résultat de ce travail produit donc une courbe de couple élargie à haut régime. Au volant, cette évolution se traduit par de meilleures relances sur les rapports intermédiaires, réduisant régulièrement la nécessité de rétrograder. Cette nouvelle définition du moteur n'impacte pas les consommations et émissions qui restent maîtrisées à 7,5L/100 km et 174 g CO₂/km.

UNE SIGNATURE SONORE AKRAPOVIČ

Parmi les partenaires réunis par Renault Sport Technologies pour le développement de Mégane R.S. 275 Trophy-R, Akrapovič ne manque pas de se faire entendre ! Rendue célèbre par ses réalisations dans le monde de la moto et en sport automobile, la firme slovène a conçu, avec la complicité de Renault Sport, un échappement spécifique. La ligne en titane, courant du silencieux intermédiaire à la sortie, permet un allègement de 4 kg. Fabriqué en carbone, l'enjoliveur de la canule de sortie porte la signature Akrapovič.

Cet ensemble se traduit par une sonorité plus rauque et plus grave. La signature de Mégane R.S. 275 Trophy-R provoquera de sérieux frissons chez les amateurs de sensations mécaniques !



UN CHÂSSIS AU POTENTIEL INFINI

Mégane R.S. 275 Trophy-R est basée sur le châssis Cup, qui intègre notamment un différentiel à glissement limité. Dédié à l'amélioration de la motricité en conduite sportive, ce dispositif offre une efficacité à toute épreuve, quelles que soient les conditions d'adhérence, le style de pilotage ou le type de courbe. L'association du différentiel à glissement limité au train avant à pivot indépendant permet de profiter pleinement du gain en motricité avec un comportement sécurisant.

Unaniment reconnu pour sa rigueur et sa précision, le châssis Cup tire parti du surcroît de potentiel engendré par les dernières évolutions développées par Renault Sport et ses partenaires :

- amortisseurs Öhlins « Road&Track » réglables
- ressorts de suspension avant Allevard en matériau composite
- pneumatiques MICHELIN Pilot Sport Cup 2

* Consommations homologuées selon réglementations applicables.

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

DES SUSPENSIONS RÉGLABLES POUR UNE EFFICACITÉ MAÎTRISÉE SUR TOUS LES TERRAINS

Dernière création d'Öhlins, les amortisseurs « Road&Track » sont directement dérivés de la compétition. Contrairement aux modèles traditionnels à tige, ces pièces d'orfèvrerie sont constituées d'une cartouche coulissante. Cette conception permet d'inhiber les phénomènes liés aux efforts tranchants, qui ont tendance à « bloquer » la tige dans sa course.

Ces amortisseurs sont dotés d'une innovation majeure avec un clapet à double flux. Le DFV (Dual Flow Valve) fonctionne aussi bien pour la compression que pour la détente. Sa vitesse d'action, à basse ou haute fréquence, permet de maintenir le pneu au contact avec le sol dans presque toutes les circonstances. En cas de forte sollicitation, le clapet de purge interne permet de conserver un fonctionnement constant malgré l'augmentation de la température du fluide.

Les Öhlins « Road&Track » bénéficient, à la demande de Renault Sport, d'une butée hydraulique de compression à l'avant. Le PDS (Progressive Damping System) offre une capacité d'amortissement supplémentaire en fin de compression, lors d'un gros freinage ou à la réception d'une bosse.

Le conducteur peut régler ses amortisseurs en agissant sur la molette située à la base du combiné. Un « clic » sonore confirme chaque ajustement. Avec 20 nuances à l'avant et 30 à l'arrière, le comportement de la voiture saura s'adapter avec précision à tous les terrains et à tous les styles de pilotage.

Il est également possible de faire varier la hauteur de caisse et l'assiette de Mégane R.S. 275 Trophy-R en ajustant la compression des ressorts en composite Allevard. Tout en permettant un allègement de 2 kg, ces ressorts insensibles à la corrosion voient leur longévité accrue. Renault Sport fait à nouveau preuve d'avant-gardisme avec cette solution, inédite sur ce type de véhicule.

Afin d'accompagner les pilotes débutants, des didacticiels et fiches de « setup » seront prochainement disponibles sur le site www.renaultsport.com. La base de données sera régulièrement enrichie par les retours d'expérience communiqués par les clients.

UNE MONTE PNEUMATIQUE À L'UNISSON DU CHÂSSIS HAUTE PERFORMANCE

Le meilleur châssis ne sert à rien s'il n'est pas relié à la route par des pneumatiques adaptés. Michelin a relevé le défi lancé par Renault Sport en développant une version spécifique de son MICHELIN Pilot Sport Cup 2. Équipant de nombreuses supercars, ce pneu ultra haute performance est monté pour la première fois de série sur une traction avant.

En prenant pour référence les réglages de suspension les plus exigeants pour le pneumatique, les ingénieurs de Michelin ont proposé plusieurs constructions alternatives aux pilotes d'essai Renault Sport. À l'issue de tests réalisés sur différents circuits (Nürburgring, Centre de Technologie Michelin de Ladoux, Charade et Jerez), une nouvelle version a été collégialement validée.

Le pneu MICHELIN Pilot Sport Cup 2 dispose des caractéristiques suivantes :

- la gomme de la bande de roulement utilise la technologie Bi-Compound, avec une composition tendre à l'extérieur pour le grip et un mélange plus dur à l'intérieur pour la précision de conduite ;
- une ceinture en aramide – un matériau cinq fois plus solide que l'acier – pour la résistance à la traction et la constance à haute vitesse ;
- la technologie Track Variable Contact Patch 3.0®, qui répartit la pression à l'intérieur du pneu pour optimiser le contact avec le sol ;
- une nouvelle zone basse, élargie pour augmenter la rigidité latérale.

Précision de conduite, stabilité du véhicule, grip, sportivité : le MICHELIN Pilot Sport Cup 2 regroupe tous les points forts permettant d'exploiter le potentiel de Mégane R.S. 275 Trophy-R. Deux qualités supplémentaires viennent s'ajouter : l'endurance, aussi bien lors d'une série de tours que sur la durée de vie de l'enveloppe, et la polyvalence avec une capacité à rouler en toute sécurité, quelles que soient les conditions météo.

Ces pneumatiques sont montés sur des jantes Speedline Turini de 19". Directement issue de la compétition, leur conception permet de réduire la masse non suspendue de 5 kg sur l'ensemble du véhicule.

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

AU VOLANT : UNE VOITURE QUI DONNE DU PLAISIR

Avant même de monter à bord, Mégane R.S. 275 Trophy-R met son pilote dans les meilleures dispositions. Qu'il soit confronté à une chaussée mouillée ou à un circuit rapide, le conducteur est en mesure d'ajuster en quelques instants les réglages de ses amortisseurs Öhlins, comme le ferait un rallyman avant le départ d'une spéciale.

Contact ! Le moteur de Mégane R.S. 275 Trophy-R donne lui aussi le sourire. La sonorité caractéristique de l'échappement Akrapovič sublime le travail réalisé par les sorciers de Renault Sport. Dès les premiers virages, la voiture fait preuve de vivacité. Grâce à l'élargissement de la courbe de couple, Mégane R.S. 275 Trophy-R avale les enchaînements sans qu'il soit nécessaire de rétrograder. C'est agréable pour une conduite quotidienne, et extrêmement efficace dans les courbes rapides d'un circuit !

Le travail systématique d'allègement contribue lui aussi à transfigurer le comportement de Mégane R.S. 275 Trophy-R, qui se rapproche d'une véritable voiture de course. En augmentant le rythme, le côté ludique ressort progressivement. Sensible au transfert de charge, la balance révèle le potentiel du train avant. On a beau le chercher, le sous-virage est impossible à provoquer sur le sec. La limite arrive évidemment un peu plus vite sur une chaussée humide, mais un petit lever de pied permet de retrouver aussitôt le grip... et le plaisir qui va avec !

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

02

7'54''36 : MÉGANE R.S. 275 TROPHY-R AFFOLE LE CHRONO AU NÜRBURGRING

La conception de Mégane R.S. 275 Trophy-R a été guidée par un défi : battre le record de la boucle nord du Nürburgring, la mythique Nordschleife. Le 15 mai dernier, à 7h15, le pilote d'essai Renault Sport se lançait à l'assaut des 20,832 km du tracé avec cet objectif en ligne de mire. Sept minutes, cinquante-quatre secondes et trente-six centièmes plus tard, la tension s'effaçait pour laisser place à la joie !

UN OBJECTIF : #UNDER8

Le 23 juin 2008, Renault Sport établissait le record du tour de la Nordschleife en 8'17'' avec Mégane R26.R. La Marque démontrait ainsi qu'un véhicule de série à traction avant pouvait rivaliser avec bien des GT. Trois ans plus tard, le 17 juin 2011, Mégane R.S. 265 Trophy améliorait de neuf secondes la performance de sa devancière. Les records étant faits pour être battus, l'idée de descendre sous la barre symbolique des huit minutes faisait peu à peu son chemin du côté de chez Renault Sport...

Le 16 avril dernier, le mot-clé #UNDER8 commençait à fleurir sur les réseaux sociaux. Les plus perspicaces comprenaient vite ce que signifiait cette campagne de teasing : les sorciers de Renault Sport Technologies avaient décidé de repartir à l'assaut du tracé de 20,832 km !

Modèle de base retenu pour ce défi, la série limitée Mégane R.S. 275 Trophy subissait un double traitement, avec une cure d'allègement et l'augmentation du potentiel du châssis. Au terme de ce travail, Mégane R.S. 275 Trophy-R était née !

LA NORDSCHLEIFE : UN CONDENSÉ DE TOUTES LES DIFFICULTÉS

Situé dans le massif de l'Eifel, au carrefour de l'Europe, le Nürburgring est souvent considéré comme le tracé le plus exigeant au monde. Construit dans les années 20, le circuit réunissait alors deux portions : la Nordschleife (boucle nord), longue de 21 km, et la Südschleife de 7,5 km. Devenue une étape incontournable de la Formule 1, la Nordschleife recevait les Grands Prix jusqu'en 1976. Rentré dans la légende en raison de son caractère atypique, le circuit accueille désormais des épreuves d'endurance. Également ouvert au public – quel que soit le type de véhicule, y compris les bus ! – « l'Enfer vert » est aussi devenu une base d'essais très prisée des constructeurs d'automobiles sportives.

Le tracé mesure aujourd'hui 20,832 km et il comporte 73 virages officiels, même s'il est possible d'en dénombrier plus de 170 ! Avec des portions ultrarapides, des virages serrés, des dénivelés et plusieurs types de revêtement, la Nordschleife synthétise toutes les difficultés imaginables.

MISSION ACCOMPLIE !

Pour sa tentative de record, le petit commando Renault Sport a ciblé deux journées : le mercredi 14 et le jeudi 15 mai. Le circuit étant ouvert aux autres constructeurs à partir de 8h00, le créneau horaire est plutôt serré et il faut impérativement prendre la piste entre 7h15 et 7h45. A priori, le petit matin n'est pas idéal pour les conditions de piste, mais la pression atmosphérique à ce moment de la journée permet d'obtenir les meilleures performances du moteur.

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

Mardi soir, l'équipe fait grise mine. Il pleut et la température peine à dépasser les 5°C. Le lendemain matin, la piste est complètement détremée et il est inutile de tenter quoi que ce soit... Jeudi matin, les conditions ne semblent guère meilleures à l'heure d'ouvrir les volets. Pourtant, la piste semble relativement sèche.

Laurent Hurgon, le pilote d'essai Renault Sport, décide de faire un tour de reconnaissance. Le circuit est parsemé de plaques d'humidité, mais cette difficulté paraît surmontable. Les pneus MICHELIN Pilot Sport Cup 2 montent doucement en température pendant que le pilote observe minutieusement la trajectoire dans les portions les plus délicates, comme les virages de Karussell et Pflanzgarten.

Tous les voyants sont au vert et Laurent se lance aussitôt. La première section est extrêmement rapide. À plus de 190 km/h, Mégane R.S. 275 Trophy-R entame un début de glisse sur les plaques d'humidité. D'un coup de volant, le pilote se remet en ligne. Quelques dixièmes se sont envolés, mais ils seront largement rattrapés un peu plus loin, dans les enchaînements de courbes techniques.

À l'autre bout du circuit, le chronomètre BRM égrène les secondes. Chacun retient son souffle en voyant la Mégane foncer vers la ligne d'arrivée. Le temps s'affiche enfin : 7'54''36, le pari est gagné !

LAURENT HURGON : « LA PRESSION D'UN TOUR DE QUALIFICATIONS »

Comment appréhende-t-on un circuit comme le Nürburgring ?

« Depuis 2008 et le premier record obtenu avec Mégane R26.R, Renault Sport Technologies a intégré l'Industry Pool du circuit. Cela signifie que nous effectuons régulièrement des essais dans le cadre des journées réservées aux constructeurs automobiles. En fait, le Nürburgring est devenu un point de passage obligé dans le développement des modèles de la gamme R.S. Après avoir bouclé quelques milliers de kilomètres, je connais le circuit par cœur. Mais cela ne m'empêche pas de rester extrêmement humble face à un tel monument. »

Comment avez-vous vécu cette tentative de record ?

« Il y avait une pression particulière, d'autant que les conditions de piste n'étaient pas idéales. Le moment venu, la concentration requise est similaire à un tour de qualifications et il faut faire abstraction de tout ce qu'il y a autour. La concurrence entre les prétendants au record est si rude que la moindre erreur de pilotage peut se payer cher à la fin du tour ! Passer sous la barre des huit minutes n'avait rien d'évident et nous avons énormément travaillé, sur la voiture mais aussi sur mon pilotage. Pour cela, j'ai passé beaucoup de temps sur le R.S. Replay. Basé sur les acquisitions de données du R.S. Monitor 2.0, cet outil d'analyse est à la fois simple et très puissant. Il permet d'obtenir de nombreuses informations, notamment sur les vitesses de passage en courbes. Une fois le record battu, j'ai évidemment ressenti de la fierté. Au-delà de ma satisfaction personnelle, c'est tout Renault qui bénéficie de cette performance. »

Avez-vous réalisé un tour parfait ?

« Je ne crois pas que cela soit possible sur le Nürburgring ! Quand on va de plus en plus vite, ne serait-ce que d'une ou deux secondes, on a l'impression de redécouvrir certaines portions du circuit. Les virages s'enchaînant et se conditionnant les uns avec les autres, on découvre donc sans cesse de nouvelles difficultés. En tous cas, j'ai fait de mon mieux et je n'ai pas commis d'erreur. Il s'agissait donc d'un bon tour ! »

Ce record battu vous permet-il de mesurer l'évolution des automobiles sportives ?

« Oui, c'est incroyable de réaliser que le record de Mégane R26.R, établi il y a seulement six ans, a été battu de plus de 23 secondes ! Cela démontre les progrès qui ont été accomplis, dans tous les domaines. Étape par étape, les limites sont régulièrement repoussées. Si nous prenons l'exemple du moteur, on peut se dire que le gain de 10 ch. dont bénéficie Mégane R.S. 275 Trophy-R n'est pas énorme. Mais cela a permis d'étendre la plage de couple, et j'ai pu passer la plupart des virages avec un rapport de plus qu'il y a trois ans. À la fin du tour, ce gain se chiffre en secondes.

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