



16 juni 2014



MÉGANE R.S. 275 TROPHY-R

MINDER DAN ACHT MINUTEN OM TE OVERTUIGEN

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie
Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos
Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18
Site : www.renault.be & www.media.renault.be

De onlangs voorgestelde Mégane R.S. 275 Trophy verenigt de allerbeste Renault Sport-technologieën door de tot 275 pk opgevoerde Renault Sport 2.0T-motor aan het Cup-chassis te koppelen. Van deze beperkte reeks werd een radicale versie afgeleid: Mégane R.S. 275 Trophy-R, ontworpen voor de liefhebbers van circuituitstapjes. De 100 kilogram lichtere Mégane R.S. 275 Trophy-R kleeft aan de weg dankzij zijn chassis met regelbare Öhlins 'Road&Track'-schokdempers en zijn MICHELIN Pilot Sport Cup 2-banden. Dat coherente geheel vertaalt zich in buitengewone prestaties. Het bewijs: hij vestigde een nieuw record op de Nordschleife van de Nürburgring. Door de 20,832 kilometer af te haspelen in 7'54''36 vestigde Mégane R.S. 275 Trophy-R een nieuwe recordtijd voor voorwielaangedreven seriemodellen.

Bestellingen in België begin juli. Prijs van de wagen is € 45.750 BTWi.

"Bij Renault – en bij Renault Sport in het bijzonder – vormen uitdagingen de motor van de vooruitgang. Sinds Mégane R26.R in 2008 een nieuw record vestigde, gaan we keer op keer de uitdaging aan en komen we regelmatig terug naar de Nürburgring om te proberen de prestaties nog verder aan te scherpen. Dit circuit is zonder twijfel het meest veeleisende ter wereld en is uitgegroeid tot een volwaardig werkinstrument, waar een groot deel van de afstelling van de Renault Sport-modellen gebeurt. We stellen dan ook met trots Mégane R.S. 275 Trophy-R voor, de vaandeldrager van ons sportieve gamma. Het onverbiddelijke verdict van de chronometer bewijst dat Mégane R.S. 275 Trophy-R de prestaties van een exclusieve GT kan evenaren."

Patrice Ratti, Algemeen Directeur van Renault Sport Technologies

01

MÉGANE R.S. 275 TROPHY-R: RECORDJAGER

Door de vruchten te plukken van de technische evoluties die Mégane R.S. 275 Trophy onderging, verlegt deze speciale reeks de grenzen van de radicaliteit. Met zijn bijna 100 kilogram lagere gewicht (1 280 tegenover 1 381 kg voor een Mégane R.S. met Cup-chassis en 19"-velgen) wint deze nieuwe versie aan levendigheid en efficiëntie. Ook de nieuwe uitrusting, ontwikkeld in samenwerking met toonaangevende partners draagt daartoe bij: de uitlaat van Akrapovič, de regelbare 'Road&Track'-schokdempers van Öhlins, de composietveren van Allevard en de Pilot Sport Cup 2-banden van MICHELIN.



EEN LOOK DIE NIETS AAN DE VERBEELDING OVERLAAT

Naar het voorbeeld van zijn technische inhoud levert Mégane R.S. 275 Trophy-R ook op het gebied van zijn uitstraling geen half werk. Hij verleidt iedereen met zijn tweekleurige afwerking, die een koetswerk in Nacré Wit combineert met een dak in Étoilé Zwart.



Die tint vormt een harmonieus geheel met de F1-lamel, de stripings en de flankstrepen in geblokte-vlagmotief die het koetswerk tooien met accenten in Vif Rood. De standaard gemonteerde 19" lichtmetalen velgen 'Speedline Turini' zijn in het rood. De achterruitenwisser werd geschrapt om een waardevolle kilogram te besparen. Dat is het eerste zichtbare teken van het systematische dieet dat de auto onderging.

Aan boord herinneren de Pole Position-kuipzetels van Recaro aan de bestaansreden van Mégane R.S. 275 Trophy-R. De kuipjes zijn uit een stuk gemaakt in polycarbonaat. Vervolgens werden ze glanzend zwart gelakt en

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site : www.renault.be & www.media.renault.be

overtrokken met leder en Alcantara. Ze besparen niet alleen 22 kilogram maar geven de piloot en zijn passagier ook een uitstekende zijdelingse steun en 'ongefilterde' rijsensaties.

Het Alcantara komt tevens terug op het stuur en de handrembalg terwijl de versnellingspookknop is bekleed met leder. De zespuntsveiligheidsharnassen van Sabelt, die als accessoire verkrijgbaar zijn, vervullen de aanbevolen circuituitrusting.

GEWICHT ALS VIJAND

Om tot de gewenste prestaties en het dynamische rijgedrag te komen, hebben de ingenieurs jacht gemaakt op elke overtollige kilogram. Ze paarden het nuttige aan het aangename door een groot deel van de isolatie- en absorptiematerialen te elimineren (-18 kilogram), zodat ze inzittenden maximaal kunnen genieten van de muziek die uit de Akrapovič-uitlaat komt.

Mégane R.S. 275 Trophy-R, die volledig in het teken van circuituitstapjes staat, is een strikte tweezitter geworden want de achterbank werd eveneens geschrapt (-20 kilogram). Een dwarsstang maakt het mogelijk om het bagagenet te bevestigen. De configuratie van de koffer, die werd uitgedacht om het transport van vier wielen te vergemakkelijken, zal bijzonder in de smaak vallen bij circuitrijders.

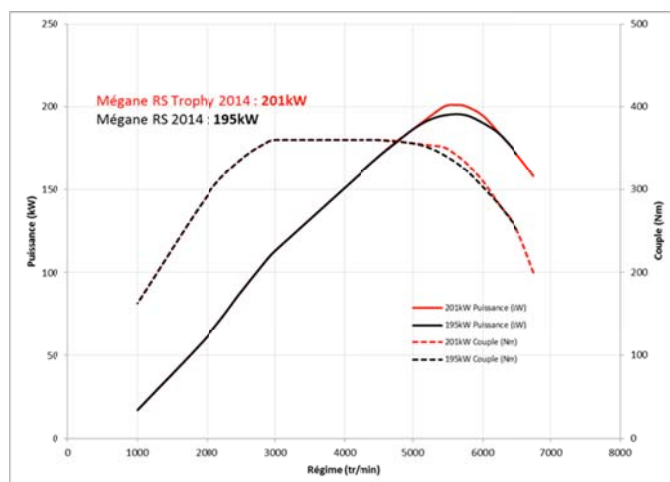


NOG MEER BRIO VOOR DE RENAULT SPORT 2.0T-motor

Renault Mégane R.S. 275 Trophy-R neemt de jongste versie van de Renault Sport 2.0T-motor over.

Door de parameters van de elektronische sturing aan te passen, konden de motoringenieurs de koppelwaarde bij het maximumtoerental van 5 500 t/min verhogen. Dat steeg met 10 Nm tot 349 Nm, terwijl het vermogen naar 275 pk (201 kW) klom. Het maximumkoppel van 360 Nm bleef echter ongewijzigd en is nog steeds beschikbaar van 3 000 tot 5 000 t/min. Deze prestaties zijn toegankelijk in de modi Sport en Race van de R.S. Drive.

Concreet resulteren de aanpassingen dus in een bredere koppelkromme bij hoge toeren. Dat uit zich aan het stuur in betere hernemingen in de tussenversnellingen, waardoor de bestuurder minder vaak moet terugschakelen. Deze nieuwe



Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site : www.renault.be & www.media.renault.be

configuratie heeft geen impact op het verbruik en de emissies van de motor, die zich nog steeds beperken tot 7,5l/100 km en 174 g CO₂/km*

KLANKSIGNATUUR VAN AKRAPOVIČ

Van alle partners die Renault Sport Technologies samenbracht om Mégane R.S. 275 Trophy-R te ontwikkelen, laat Akrapovič ongetwijfeld het meeste van zich horen! De Sloveense onderneming, die haar reputatie vestigde met haar realisaties in de motor- en autosportwereld, ontwierp in samenspraak met Renault Sport een specifieke uitlaat. De lijn in titanium loopt van de tussendemper tot de uitlaat en dringt het gewicht met 4 kilogram terug. De uitlaateindpijp in koolstof is getooid met het Akrapovič-logo.

Dat geheel produceert een rauwere en lagere klank. De signatuur van Mégane R.S. 275 Trophy-R zal de liefhebbers van motorsensaties laten rillen van plezier!



EEN CHASSIS MET EEN EINDELOOS POTENTIEEL

Mégane R.S. 275 Trophy-R steunt op het Cup-chassis met sperddifferentieel. Dit systeem, dat de tractie bij een sportieve rijstijl verhoogt, garandeert in alle gripomstandigheden en ongeacht de rijstijl of het type van bocht een onberispelijke efficiëntie. De combinatie van het sperddifferentieel en de voortrein met onafhankelijke as laat de bestuurder volop genieten van de toegenomen trekkracht voor een geruststellender weggedrag.

Het Cup-chassis, dat unaniem wordt geloofd om zijn rechtlijnigheid en precisie, plukt bovendien de vruchten van het potentieel van de jongste evoluties die Renault Sport en zijn partners doorvoerden:

- verstelbare 'Road&Track'-schokdempers van Öhlins
- composietveren van Allevard vooraan
- MICHELIN Pilot Sport Cup 2-banden

EEN VERSTELBARE OPHANGING VOOR EEN MAXIMALE EFFICIËNTIE OP ELK TERREIN

De 'Road&Track'-schokdempers, de jongste creatie van Öhlins, zijn rechtstreeks afgeleid van competitieschokdempers. In tegenstelling tot de traditionele modellen met stang bestaan deze staaltjes van edelsmeedkunst uit een verschuivend patroon. Dit concept vermijdt de gevolgen van snijdende bewegingen die de neiging hebben de stang te 'blokkeren'.

Deze schokdempers maken gebruik van een grote innovatie met een klep met dubbele stroom. De Dual Flow Valve of DFV werkt even goed bij de compressie als bij de ontspanning. De snelle werking bij hoge en lage frequenties helpt de band om in nagenoeg alle omstandigheden contact te houden met de grond. Bij extreem gebruik maakt de interne aflatklep het mogelijk om een constante werking te verzekeren ondanks de stijging van de vloeistoftemperatuur.

De 'Road&Track'-schokdempers van Öhlins werden op vraag van Renault Sport ook voorzien van hydraulische aanslagpunten vooraan. Dat Progressieve Dampingssysteem (PDS) garandeert een bijkomende demping aan het einde van de compressie tijdens krachtige remmanoeuvres of bij het overrijden van een hobbel.

De bestuurder kan de schokdempers regelen met behulp van een draaiknop onderaan het dashboard. Een 'klik' bevestigt onmiddellijk de gekozen stand. Met twintig standen vooraan en dertig standen achteraan kan het rijgedrag van de wagen minutieus worden afgestemd op elk terrein en elke rijstijl.

* Verbruik gehomologeerd volgens de relevante voorschriften.

Ook maken ze het mogelijk om de hoogte van het koetswerk en onderstel van Mégane R.S. 275 Trophy-R bij te regelen door de compressie van de composietveren van Allevard aan te passen. Die corrosiebestendige veren kunnen niet alleen schermen met een 2 kilogram lager gewicht maar ook met een langere levensduur. Renault Sport werpt zich alweer op als een pionier met deze oplossing die haar gelijke niet kent.

Om beginnende piloten te ondersteunen, zullen er didactische materialen en afstellingsfiches aangeboden op de site www.renaultsport.com. Deze database zal regelmatig worden uitgebreid met feedback van klanten.

BANDEN OP HET NIVEAU VAN HET ULTRAPERFORMANTE ONDERSTEL

Zelfs het beste onderstel vermag niets als het niet is geschoeid met aangepaste banden. Michelin ging de uitdaging aan en ontwikkelde voor Renault Sport een specifieke versie van zijn MICHELIN Pilot Sport Cup 2. Deze ultraperformante banden, die hun sporen al verdienden op diverse supersportwagens, worden voor het eerst gemonteerd op een voorwielaangedreven seriewagen.

Door te vertrekken van de meest veeleisende ophangingsafstelling voor banden, hebben de Michelin-ingenieurs diverse alternatieve constructies voorgelegd aan de testpiloten van Renault Sport. Na doorgedreven testwerk op uiteenlopende circuits (Nürburgring, Centre de Technologie Michelin de Ladoux, Charade en Jerez) hebben beide merken samen een nieuwe versie gevalideerd.

De MICHELIN Pilot Sport Cup 2-banden onderscheiden zich door de volgende eigenschappen:

- Het loopvlakmengsel gebruikt de Bi-Compound-technologie met een zachte samenstelling om de grip te verzekeren en een harder mengsel aan de binnenkant om de nauwkeurigheid te garanderen.
- Een gordel in aramide, een materiaal dat vijf keer sterker is dan staal, staat borg voor de nodige tractieweerstand en constante prestaties bij hoge snelheden.
- Het Track Variable Contact Patch 3.0® dat de druk binnenin de band vermindert, optimaliseert het contact met het wegdek.
- De nieuwe onderste zone is breder om de laterale stijfheid te verhogen.

Nauwkeurigheid, stabiliteit, grip, sportiviteit... De MICHELIN Pilot Sport Cup 2-banden verenigen alle troeven om het potentieel van Mégane R.S. 275 Trophy-R optimaal te benutten. Die kwaliteiten worden nog aangevuld door twee andere voordelen: uithoudingsvermogen, zowel bij een reeks circuitronden als voor de levensduur van de band, en polyvalentie, dankzij een hoog veiligheidsniveau bij elk weertype.

De banden worden gemonteerd op Speedline Turini-velgen van 19". Deze banden zijn rechtstreeks afkomstig uit de competitie en beperken het onafgeveerde gewicht met 5 kilogram voor de hele wagen.

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site : www.renault.be & www.media.renault.be

AAN HET STUUR: EEN WAGEN DIE RIJPLEZIER HOOG IN HET VAANDEL DRAAGT

Nog voor men plaats neemt in het interieur, plaatst Mégane R.S. 275 Trophy-R zijn piloot in de allerbeste omgeving. Of hij nu voor een nat wegdek of een snel circuit staat, de bestuurder kan in enkele ogenblikken de Öhlins-schokdempers bijregelen, net zoals een rallypiloot dat doet voor hij aan een special begint.

Contact! De motor van Mégane R.S. 275 Trophy-R tovert onmiddellijk een glimlach op het gezicht. De typische klank van de Akrapovič-uitlaat sublimeert het werkt dat de magiërs van Renault Sport hebben verricht. Van bij de eerste bochten voelt de auto erg levendig uit. En dankzij de bredere koppelkromme rijgt Mégane R.S. 275 Trophy-R de bochten moeiteloos aan elkaar zonder dat de bestuurder hoeft terug te schakelen. Een aangenaam gevoel in het dagelijkse verkeer en bijzonder doeltreffend in snelle bochten op een circuit.

De systematische jacht op overmatig gewicht draagt eveneens bij tot het radicaal gewijzigde weggedrag van Mégane R.S. 275 Trophy-R, dat daardoor dicht in de buurt komt van een echte racewagen. Naarmate men het tempo opdrijft, laat de vering zich van haar ludieke kant zien. De balans bij lastwissels spreekt boekdelen over het potentieel van de voortrein. Onderstuur uitlokken is simpelweg onmogelijk op een droog wegdek. Op natte wegen wordt de grens uiteraard iets sneller bereikt, maar even de voet van het gaspedaal halen, volstaat om onmiddellijk weer grip... en rijplezier te krijgen.

02

7'54''36: MÉGANE R.S. 275 TROPHY-R VERBAAST DE CHRONOMETER OP DE NÜRBURGRING

De ontwikkeling van Mégane R.S. 275 Trophy-R werd gestuurd door een enkele uitdaging: het record op de mythische Nordschleife van de Nürburgring verslaan. Dat was de doelstelling waarmee de testpiloot van Renault Sport op 15 mei jongstleden, om 7u15, het circuit opstootte. Zeven minuten, vierenvijftig seconden en zesendertig honderdsten later maakte de spanning plaats voor vreugdekreten!

EEN DOELSTELLING: #UNDER8

Op 23 juni 2008 vestigde Renault Sport een nieuw ronderecord op de Nordschleife met Mégane R26.R. Zo bewees het merk dat een voorwielaangedreven seriewagen heel wat GT's het vuur aan de schenen kon leggen. Drie jaar later, op 17 juni 2011 verbeterde Mégane R.S. 265 Trophy de prestatie van zijn voorganger met negen seconden. En aangezien records gemaakt zijn om te verslaan, begon bij Renault Sport stilaan het idee te groeien om onder de symbolische grens van de acht minuten te duiken.

Op 16 april jongstleden begon het sleutelwoord #UNDER8 de sociale media te veroveren. De meest scherpzinnige gebruikers begrepen al snel dat het om een teasingcampagne ging: de magiërs van Renault Sport Technologies hadden besloten om opnieuw naar het 20,832 kilometer lange circuit te trekken.

Het gekozen basismodel voor deze uitdaging was de beperkte reeks Mégane R.S. 275 Trophy, die een dubbele behandeling onderging: enerzijds werd hij lichter gemaakt en anderzijds werd het potentieel van het chassis aangescherpt. Na die aanpassingen was Mégane R.S. 275 Trophy-R een feit!

De NORDSCHLEIFE: EEN CONCENTRAAT VAN ALLE MOEILIKHEDEN

De Nürburgring, gelegen in het Eifel-massief in het hartje van Europa, wordt vaak beschouwd als het meest veeleisende circuit ter wereld. Het werd in de jaren twintig aangelegd en bestond toen uit twee delen: de Nordschleife, het 21 kilometer lange noordelijke deel) en de Südschleife, het 7,5 kilometer zuidelijke deel. Het circuit groeide al snel uit tot een niet te missen etappe in de Formule 1 en ontving Grote Prijzen tot in 1976. Het circuit, dat door zijn atypische karakter een legendarische status had verworven, wordt vandaag de dag voornamelijk gebruikt voor uithoudingsraces. Het is ook opengesteld voor het publiek, dat er met alle voertuigen op kan rijden, zelfs met bussen! De 'Groene Hel', zoals het circuit ook wordt genoemd, fungeert ook als een erg gewaardeerd testcircuit voor heel wat autoconstructeurs.

Het tracé is vandaag 20.832 kilometer lang en telt 73 officiële bochten, al zijn er in het totaal meer dan 170. Met zijn ultrasnelle delen, zijn scherpe bochten, zijn hoogteverschillen en zijn diverse wegdekken, vat de Nordschleife alle denkbare moeilijkheden samen.

OPDRACHT VOLBRACHT!

Voor zijn recordpoging heeft het commandogroepje van Renault Sport twee dagen in zijn agenda gezet: woensdag 14 en donderdag 15 mei. Aangezien het circuit om 8 uur wordt opengesteld voor andere constructeurs, is er niet veel tijd en moet de recordpoging tussen 7u15 en 7u45 worden uitgevoerd. De vroege ochtend is dan wel niet ideaal wat de circuitomstandigheden betreft, maar door de atmosferische druk op dat moment van de dag, kan de motor zijn beste prestaties voorleggen.

Dinsdagavond ziet het team de slaagkansen somber in. Het regent en de temperatuur bedraagt met moeite vijf graden. De volgende ochtend is het circuit doornat en heeft het weinig zin om zelfs maar te proberen... Ook donderdagochtend lijkt het nauwelijks beter wanneer de luiken open gaan. Toch lijkt het circuit relatief droog.

Laurent Hurgon, testpiloot van Renault Sport, besluit een verkenningronde te rijden. Het circuit ligt bezaaid met vochtplekken maar die moeilijkheid lijkt niet onoverkomelijk. De MICHELIN Pilot Sport Cup 2-banden worden zachtjes aan opgewarmd terwijl de piloot het traject minutieus observeert op de moeilijkste plaatsen, zoals de bochten Karussell en Pflanzgarten.

Het licht springt op groen en Laurent stuift weg. Het eerste deel gaat bijzonder snel. Bij een snelheid van meer dan 190 km/u begint Mégane R.S. 275 Trophy-R te slippen op de vochtplekken. Een ruk aan het stuur volstaat echter om de wagen tot de orde te roepen. Enkele tienden van een seconde gaan verloren maar die worden iets verder ruimschoots teruggewonnen in de aaneenschakeling van technische bochten.

Aan de andere kant van het circuit telt de BRM-chronometer de seconden. Iedereen houdt de adem in terwijl de Mégane naar de aankomst sprint. Eindelijk weten we de tijd: 7'54"36: opdracht volbracht!

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site : www.renault.be & www.media.renault.be

LAURENT HURGON: "DE DRUK VAN EEN KWALIFICATIERONDE"

Hoe tem je een circuit zoals de Nürburgring?

"Sinds 2008, toen het eerste ronderecord werd behaald met Mégane R26.R, heeft Renault Sport Technologies de Industry Pool van het circuit vervoegd. Dat betekent dat we regelmatig tests kunnen uitvoeren op de dagen voorbehouden voor autoconstructeurs. Zo is de Nürburgring uitgegroeid tot een verplichte etappe in de ontwikkeling van R.S.-modellen. Na er enkele duizenden kilometers te hebben gereden, ken ik het circuit uit mijn hoofd. Maar toch blijf ik altijd bijzonder nederig tegenover een dergelijk monument."

Hoe hebt u deze recordpoging beleefd?

"Er heerste een bijzondere druk en bovendien waren de circuitomstandigheden niet ideaal. Zo'n moment vergt een opperste concentratie, net als bij kwalificatieronden, en moet je alles erbuiten opzij kunnen zetten. De concurrentie voor het ronderecord is zo groot dat de kleinste fout de piloot duur te staan kan komen aan het einde van de ronde. Het was geen sinecure om onder de kaap van de acht minuten te blijven en we hebben dan ook hard gewerkt, zowel aan de wagen, als aan mijn rijkwaliteiten. Ik heb heel wat uren doorgebracht op de R.S. Replay, op basis van de gegevens van de R.S. Monitor 2.0, het eenvoudige en tegelijk erg krachtige analysesysteem. Dat heeft me geholpen om heel wat informatie te verzamelen, onder meer over de bochtsnelheden. Ik was uiteraard trots dat ik het record had verbroken. En naast mijn persoonlijke tevredenheid plukt vooral Renault de vruchten van deze prestatie."

Hebt u een perfecte ronde gereden?

"Ik denk niet dat dat mogelijk is op de Nürburgring! Wanneer je alsmaar sneller gaat, ook al is het maar een of twee seconden, heb je de indruk dat je bepaalde delen van het circuit moet herontdekken. De bochten volgen elkaar snel op en oefenen alsmaar invloed uit op elkaar, zodat je voortdurend wordt geconfronteerd met nieuwe moeilijkheden. Ik heb in elk geval mijn best gedaan en heb geen fouten gemaakt. Het was een geslaagde ronde."

Kunt u aan de hand van dit ronderecord de evolutie van sportieve auto's meten?

"Ja, het is bijna niet te geloven dat het ronderecord dat nauwelijks zes jaar geleden werd gevestigd met Mégane R26.R nu al werd verbeterd met meer dan 23 seconden. Dat toont aan welke vooruitgang op elk vlak werd geboekt. Stap voor stap worden de grenzen verlegd. Als we naar de motor kijken, kunnen we zeggen dat de winst van 10 pk van Mégane R.S. 275 Trophy-R niet enorm is. Maar ze heeft wel het koppel verhoogd, waardoor ik de meest bochten in een hogere versnelling kon nemen. Aan het einde van de ronde, betekent dat een winst van meerdere seconden."