

Persdossier

JULI 2019

NIEUWE RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY-R: PRESTATIES EN EXCLUSIVITEIT



Nieuwe Renault MÉGANE R.S. TROPHY-R is het **krachtigste seriemodel dat Renault ooit heeft gebouwd**. Hij is diep verankerd in de rijke autosportgeschiedenis van Renault en breidt een vervolg aan de **legendarische recordwagen Mégane R.S.** Eens te meer brengt hij de **technologieën en knowhow die Renault Sport op het circuit heeft opgedaan naar de weg**. Speciaal voor hem hebben de ingenieurs van Renault Sport al hun expertise gebundeld om verder te gaan dan ooit tevoren. Dat blijkt ook uit het **nieuwe Nürburgringrecord**.

- Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R gebruikt de bijzonder efficiënte **1.8-motor met 300 pk** van de Trophy-versie (167 pk/l). De extra prestaties die de magiërs van Renault wisten vrij te maken, zijn dus zozeer niet te danken aan het vermogen dan wel aan drie grote ontwikkelingsassen:
- **Een drastische gewichtsverlaging**. Van het ontbreken van een achterbank over de titanium Akrapovič-uitlaat tot het gebruik van carbonvelgen (optie): de jacht op de overtollige kilo's werd doorgetrokken tot in de kleinste details. Het verdict: het nieuwe model zet 130 kilogram minder op de weegschaal dan Mégane R.S. Trophy (zonder opties).
- **Een volledig herwerkt onderstel voor een radicaler rijgedrag**. Een voortrein met hogere negatieve wielvlucht, een lichtere H-vormige achtertrein, specifieke, regelbare Öhlins-schokdempers, exclusief voor Renault Sport ontwikkelde Bridgestone Potenza S007-banden, een ultraperformant remsysteem met koolstofkeramische remschijven van Brembo, enz.
- **Een nog meer doorgedreven stroomlijn** voor een betere wegligging en een betere circulatie van de luchtstromen (specifieke stroomlijnonderdelen onderaan en koolstofdiffusor) en een nog geoptimaliseerder thermisch beheer (NACA-luchtinlaat, verluchtingskanalen voor de remmen, enz.).
- Expertenwerk, waarvan het resultaat door de chronometer wordt bevestigd: op 5 april 2019 vestigde Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R met zijn tijd van **07'40''100 een nieuw absoluut record voor een voorwielaangedreven seriemodel** op de 20,6 kilometer lange Nordschleife van de **Nürburgring**. Hij vestigde tevens een toonaangevende tijd van 07'45''389 voor de officiële volledige ronde van het circuit. Extreme prestaties, en dat terwijl de ruimte voor verbetering op dit niveau alsmaar kleiner wordt.
- Nieuwe Mégane R.S. Trophy-R is een uitzonderlijke wagen en zal tegen eind 2019 worden gecommercialiseerd in de vorm van een beperkte reeks van vijfhonderd genummerde exemplaren.

Patrice RATTI, Algemeen Directeur van Renault Sport Cars:

"Nieuwe Mégane R.S. Trophy-R vervolledigt het Mégane R.S.-gamma met een nog extremere versie. Hij leunt erg dicht aan bij een racewagen maar is gehomologeerd voor de weg. We weten dat bepaalde klanten op zoek zijn naar dit soort auto's, dat toch enige stuurmanskunst vergt. Voor de ingenieurs biedt deze wagen de mogelijkheid om al hun knowhow te bundelen om de snelst mogelijke auto te bouwen en zijn prestaties te bewijzen met een Nürburgringrecord.

INTRO

Al vijftien jaar lang schrijven de Renault Sport-versies op basis van Mégane mooie pagina's in de geschiedenis van de moderne compacte sportievelingen. En al tien jaar lang **vestigen de meest radicale uitvoeringen van MÉGANE R.S. nieuwe records op de Nürburgring**, de wereldwijd erkende scheidsrechter voor de evaluatie van autoprestaties.

Dat is bij de jongste generatie van Mégane niet anders: ook **Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R**, die net als zijn voorgangers werd ontwikkeld om extreme prestaties neer te zetten, **vestigt een nieuw record**. Eerder dan gewoon het vermogen op te krikken, zochten de ingenieurs hun heil in **drie andere pijlers: een lager gewicht, een maximale aerodynamische efficiëntie en een radicaler onderstel**. Deze prestatietopper bouwt voort op de edele traditie van de Renault Sport-modellen, die zich eerder specialiseren in hoge bochtsnelheden dan in pure prestaties in rechte lijn.

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R is **een product van de competitie** en bevestigt dat het autosportengagement van Renault Sport ook de seriemodellen ten goede komt. Van compromissen is geen sprake: dit is een sportwagen **pur sang** voor veeleisende piloten. Een toonbeeld van pure efficiëntie, volledig ten dienste van de prestaties.

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R leent zich zowel voor de weg als het circuit. Met meer grip, hogere bochtsnelheden en remmen met een hoger uithoudingsvermogen weet hij een **intens rijplezier** te bieden aan mensen die weten hoe ze hem moeten aanpakken. **De ultieme pilootenauto dus, messcherp** en met een prestatieniveau dat niet moet onderdoen voor dat van auto's met vierwielaandrijving en meer dan 300 pk onder de kap.

Deze uitzonderlijke wagen zal worden gecommercialiseerd in de vorm van een **beperkte reeks van vijfhonderd genummerde exemplaren**.

Loïc FEUVRAY, programmamanager Trophy-R Renault Sport Cars: *"Nieuwe Mégane R.S. Trophy-R zal vooral in de smaak vallen bij ervaren klanten die op zoek zijn naar pure prestaties zonder compromissen en die zich een uitzonderlijke wagen willen aanschaffen. Er zullen slechts vijfhonderd exemplaren worden gebouwd, waarvan er dertig worden uitgerust met het optionele Carbon-Ceramic Pack, bestaande uit uitrusting die haar gelijke niet kent in dit segment. De uitzonderlijke prestaties zijn ook te danken aan het management van dit project: een productlastenboek dat van bij het begin duidelijke doelstellingen vooropstelde, een klein 'raceteam', een flexibel management dat snel en ongehinderd beslissingen kon nemen voor de technische ontwikkeling, enz. Dat alles resulteerde in een uitzonderlijk en rendabel product dat alle doelstellingen en de planning respecteerde."*

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

W.A. Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51

Websites: www.renault.be en www.media.renault.be

1. DRIE PRESTATIEPIJLERS

A. HET GEWICHT, EEN WARE OBSESSIE

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R plukt de vruchten van een sterk doorgedreven vermageringskuur: in vergelijking met de Trophy-versies zonder opties werd hij 130 kilogram lichter. Zo is hij gehomologeerd met een minimumgewicht van 1.306 kilogram, goed voor een verhouding gewicht/vermogen van 4,35 kg/pk.

Thierry RÉVEILLÉ, Technisch synthese-ingenieur Mégane R.S. Trophy-R bij Renault Sport Cars: *“De verlaging van het gewicht was een belangrijk middel om de prestaties van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R nog te verbeteren. Die gewichtsdeling draagt niet alleen bij tot de betere verhouding gewicht/vermogen maar komt ook de wendbaarheid en de prestaties ten goede. Light is right!”*

Exterieur:

Vorm volgt functie en geeft op een natuurlijke manier uitdrukking aan de prestaties.

- **Motorkap in koolstofcomposiet:** gewicht gehalveerd (slechts 8 kilogram). Voor de NACA-luchtinlaat en de voering van de motorkap werd koolstof gebruikt, de rest is uitgevoerd in glasvezel. De motorkap getuigt ook van een functioneel karakter, met verluchtingsopeningen en een NACA-luchtinlaat, wat het sportieve design van de auto op natuurlijke wijze versterkt.
- **Diffusor in koolstof achteraan.**
- **Velgen:** het ontwerp van de 19" lichtmetalen velgen 'Fuji Light' verzekert een gewichtsbesparing van 2 kilogram per velg. De optionele koolstofvelgen, ontwikkeld door Carbon Revolution, leveren nog eens 2 kilogram per wiel op. Een primeur in het universum van de massaconstructeurs.
- **De uitlaat in titanium van Akrapovič** is goed voor een gewichtsbesparing van 6 kilogram, alsook een meer metaalachtige klank (zie kaderstukje).
- De **specifieke, lichte achtertrein** biedt een winst van 38 kilogram. De prestatiegerichte gewichtsdeling heeft ertoe geleid dat Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R het zonder meesturende achteras moet stellen. Dit is een wagen voor doorgewinterde piloten. De eisen die hij stelt aan zijn piloot maken het mogelijk om het ultieme prestatieniveau te bereiken, getuige daarvan het record op de Nürburgring.
- **De optionele luchtinlaten, die de R.S. Vision-koplampen vervangen,** leveren nog eens 2 kilogram op, een besparing die zich bovendien in de overhang situeert.
- Een ultraperformante **DESS-loodbatterij (Dual Energy Storage System)** in combinatie met een supercapacitor. De **DESS-lithiumbatterij**, die een bijkomende gewichtsbesparing van 4,5 kilogram oplevert, is als accessoire verkrijgbaar via de online R.S. Performance-boetiek (website: www.renaultsport.com).

AKRAPOVIČ-UITLAAT

Renault Sport werkt al jarenlang samen met Akrapovič, de specialist bij uitstek als het over sportuitlaten gaat. Zo werden de concept-car Clio R.S. 16, Clio IV R.S. Trophy, Mégane R.S. 275 Trophy en Trophy-R uitgerust met een uitlaat van het Sloveense merk. Vandaag levert Akrapovič ook de titaniumuitlaat van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R. Het digitale simulatiewerk bestond erin om van bij het begin een uitlaatlijn te ontwerpen die voor de weg en het circuit kon worden gehomologeerd, die in de architectuur van de auto paste en die compatibel was met de koolstofdiffusor. De expertise van Renault Sport en het technologische meesterschap van Akrapovič hebben geresulteerd in een aantal prototypes, die van bij het begin tegelijk op punt werden gesteld op de auto en op de testbank. Dat resulteerde uiteindelijk in een lichtere uitlaat met een meer metaalachtige klank.

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

W.A. Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51

Websites: www.renault.be en www.media.renault.be

Interieur:

Aan het stuur gaat het lagere gewicht hand in hand met de sfeer en de sensaties van een racewagen:

- **Eendelige Sabelt-kuipzetels in composietmateriaal** met een Alcantara®-bekleding (gewichtsbesparing van ongeveer 7 kilogram per zetel). Beide zetels zijn in de hoogte regelbaar in drie standen. Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R is voorzien op de montage van een Sabelt-zespuntsharnas (beschikbaar als accessoire).
- **De montagesteun, die lichter is dan een achterbank** (-25,3 kilogram) biedt plaats aan de optionele set van vier koolstofvelgen met hoes en riem. Deze zone is rechtstreeks toegankelijk via de achterdeuren, die functioneel blijven. Een dubbele koffervloer met 'R'-logo vult de ruimte achteraan aan. Een ideale inrichting voor *trackday*-weekends.
- **Fijne glaspartijen, vaste achterzijruiten en een achterrauit zonder ruitenwisser.**
- **7"-multimediascherm:** overbodig gewicht wordt tot in de kleinste details geëlimineerd (-250 gram in vergelijking met het 8,7"-scherm). De achteruitrijcamera werd echter wel behouden om schade aan de koolstofdifusor tijdens manoeuvres te vermijden.

SABELT-KUIPJES

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R is uitgerust met eendelige composietzetels van Sabelt, die op een speciaal ontwikkelde, lichte sokkel zijn geplaatst. Ze zijn bekleed met Alcantara® om de grip en de racesfeer te garanderen en bieden de zijdelingse steun van racekuipjes zonder aan het wegcomfort te raken. Het Sabelt-monogram neemt de interieurkleuren van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R over voor een perfecte integratie.

B. ONDERSTEL: BOCHTSNELHEDEN EN PRECISIE

Ondanks het ongewijzigde motorvermogen tilt Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R de efficiëntie van zijn rijgedrag naar een nog hoger niveau. De geometrie van de remmen werd herzien om de bochtsnelheden en de grip bij het uitkomen van de bocht te verhogen. Met zijn talloze mogelijke afstellingen leunt Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R erg dicht aan bij een racewagen terwijl hij toch gehomologeerd is voor de weg.

Laurent HURGON, piloot-afsteller bij Renault Sport: *“Deze nieuwe versie is een veeleisende auto, die zich richt tot ervaren piloten die belang hechten aan een sportieve afstelling en die in de eerste plaats op zoek zijn naar prestaties. Een wagen leren beheersen, de schokdempers en rijhoogte afstellen om het rijgedrag aan te passen aan de verwachtingen bij het aansnijden van de bocht, in de bocht en bij het uitkomen van de bocht: iedereen kan de afstelling van de wagen bijstellen.”*

- Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R plukt de vruchten van een **specifiek onderstel** met een heel eigen geometrie en een **mechanisch Torsen®-differentieel met beperkte slip**. Net als bij een racewagen, heeft de **voortrein** – nog steeds met onafhankelijk scharnierpunt – een **negatieve wielvlucht**, die met 1 graad werd verhoogd in vergelijking met Mégane R.S. Trophy: -2,05 graden in het totaal, een zeldzame waarde voor een seriemodel. Dat resulteert in een groter contactoppervlak in de bochten, ten dienste van hogere bochtsnelheden en een betere grip bij het uitkomen van de bocht.
- De **lichtere, H-vormige achtertrein** is specifiek voor deze versie
- Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R is standaard geschoeid met **Bridgestone Potenza S007-banden** (eveneens als optie verkrijgbaar op Mégane R.S. Trophy). Deze banden werden speciaal voor Renault Sport ontwikkeld (ze zijn bij wijze van primeur getooid met een exclusief R.S.-monogram) en bieden met het oog op de TROPHY-R een uitzonderlijke grip en reactiviteit. *[zie kaderstukje]*
- **Het remsysteem** staat op het niveau van de prestaties van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R en de efficiëntie werd van nature verbeterd dankzij het lagere gewicht van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R. De standaarduitvoering neemt de gegroefde tweemateriaalschijven van 355 millimeter van Mégane R.S. Trophy over en voegt er nieuwe **Brembo-remzadels met vier zuigers van 42 millimeter** (40 millimeter op de Trophy) aan toe. Bij wijze van ultra-exclusieve optie kunnen ze worden uitgerust met **koolstofkeramische remmen van 390 millimeter vooraan**, die de beschikbare ruimte in de 19"-velgen volledig benutten. Alweer een primeur voor een massaconstructeur. **Brembo Gold-remzadels** met vier zuigers (zuigers van 44 millimeter bovenaan en 40 millimeter onderaan) vullen dit ultraperformante remsysteem aan. De afstelling van het remsysteem vereiste een specifieke afstelling van het ABS/ESP-systeem en verzekert bij een extreme rijstijl een constantere vertraging met minder pedaalinspanning. Zo geniet Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R ultieme remprestaties en een hoger uithoudingsvermogen bij diverse gebruikstypes terwijl het koolstofkeramische materiaal van de schijven een onvergeliijkbare levensduur garandeert. *[zie kaderstukje]*
- De **specifieke schokdempers van Öhlins** dragen in ruime mate bij tot de dynamische efficiëntie van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R. Vooraan zijn ze regelbaar wat de **koetswerkhoopte en compressie/ontspanning** betreft. Achteraan hebben ze een regelbare **compressie/ontspanning** en bieden ze de **mogelijkheid om de rijhoogte te regelen** (tot -16 mm) dankzij regelbare aanslagpunten in combinatie met korte veren, die verkrijgbaar zijn als R.S. Performance-accessoires voor klanten die de afstelling verder willen personaliseren voor circuitgebruik. Het onderstel kreeg een specifieke afstelling met stijvere veren en een lagere antirolwaarde dan bij Mégane R.S. Trophy. *[zie kaderstukje]*
- De verschillende **instelbare rijmodi van het Multi-Sense-systeem** zijn nog steeds beschikbaar.

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

W.A. Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51

Websites: www.renault.be en www.media.renault.be

BRIDGESTONE-BANDEN

Bridgestone is de exclusieve bandenleverancier voor Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R en heeft zijn ultraperformante Potenza S007-banden speciaal verbeterd om de capaciteiten van Mégane R.S. TROPHY en TROPHY-R optimaal te benutten. De Potenza S007-banden verzekeren in het bijzonder een erg alert stuurgedrag en een optimale grip bij een sportieve rijstijl. Met het specifieke R.S.-monogram op de flanken, is dit model uniek. Ook wordt het verkrijgbaar als vervangingsband, met al dezelfde eigenschappen als de originele banden. Een uiterst performante band is perfect bruikbaar in het dagelijkse verkeer en kan tegelijk een ronderecord vestigen op de Nordschleife.

ÖHLINS-SCHOKDEMPERS

De Zweedse ophangingsspecialist, die meedraait op het hoogste competitieniveau, stond eerder al op het technische menu van Mégane R.S. 275 Trophy-R (en als optie op de Trophy). Voor Nieuwe Mégane R.S. Trophy-R is Öhlins opnieuw van de partij met schokdempers die zich onderscheiden door hun architectuur met omgekeerde stang. Dankzij de tweewegregeling kan de klant de afstelling van zijn wagen aanpassen aan de verwachtingen.

BREMBO-REMMEN

Renault Sport sloeg ook opnieuw de handen in elkaar met Brembo, de wereldreferentie op het gebied van remsystemen voor weg- en circuitmodellen. Voor de ontwikkeling van het koolstofkeramische systeem werden de dimensionering, de digitale simulaties en de fysieke tests uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen de teams van Renault Sport en Brembo. Een specifieke eigenschap voor de TROPHY-R zijn de Brembo Gold-remklauwen met Renault Sport-logo.

C. AERODYNAMICA: MAXIMALE NEERWAARTSE DRUK

Zowel voor de stroomlijn als voor alle andere facetten van deze radicale versie werd elk element beoordeeld op zijn technische efficiëntie. Alle designkeuzes stonden volledig in het teken van optimale prestaties. Dat resulteerde in een hogere neerwaartse druk vooraan en achteraan, terwijl de gevolgen voor de luchtweerstand beperkt bleven. Het werk werd geoptimaliseerd met CFD-berekeningen (*computed fluid dynamics*) en tests in de windtunnel.

François-Xavier DELAGE, hoofdingenieur Mégane R.S. Trophy-R Renault Sport Cars: *“Net als aan de gewichtsverlaging en het onderstel werd er hard gewerkt aan de stroomlijn, om meer grip te verzekeren door de globale aerodynamica en de aerodynamische balans vooraan/achteraan te optimaliseren, met name dankzij de doorgedreven gewichtsverlaging aan de achterkant van de wagen. Terwijl de specifieke onderkant de luchtstroom vooraan vloeiender maakt, genereert de diffusor met verhoogd gedeelte achteraan twee keer meer neerwaartse druk dan op Mégane R.S. Trophy, terwijl de verhoging van de luchtweerstand (+1,5 procent) beperkt blijft. Die specifieke technische elementen ten dienste van de prestaties hebben de ontwerpers in staat gesteld om de wagen een uitgesproken ‘racekarakter’ te geven.”*

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R krijgt ook een **nieuwe motorkap met NACA-luchtinlaat** (*National Advisory Committee for Aeronautics*, de voorganger van de NASA, die luchtinlaten met een minimale verstoring van het debiet en een beperkte weerstand ontwikkelde). In combinatie met de luchtafvoer onder de motor, draagt deze luchtinlaat bij een dynamische rijstijl bij tot de koeling van het motorcompartiment. Bij stilstand zorgen de **zijdelingse verluchtingsopeningen** in de motorkap voor een natuurlijke warmteafvoer als aanvulling op de NACA-luchtinlaat.

Een **dynamische luchtinlaat** aan de linkerkant (optioneel en ter vervanging van de R.S. Vision-koplampen) maakt het mogelijk om de temperatuur van de inlaatlucht te verlagen. De als accessoire verkrijgbare **inlaatluchtleiding** verbindt deze luchtinlaat met het filterhuis van de motor. De **luchtkanalen naar de remmen** verbeteren de ventilatie van de schijven en komen ook het uithoudingsvermogen in extreme omstandigheden ten goede.

De **onderste lamel onder de voorbumper** werd herwerkt om een betere aerodynamische balans tussen voor- en achterkant te verkrijgen, terwijl de gestroomlijnde afwerking onder de voorbumper en onder het onderstel bijdraagt tot een gladdere luchtstroom die de diffusor achteraan beter voedt. Die **diffusor achteraan** is volledig uitgevoerd in koolstof en is afgewerkt met fijne vinnen en rondingen in F1-stijl, wat de efficiëntie van het centrale gedeelte ten goede komt: het aldus gemaximaliseerde luchtdebiet doet de TROPHY-R nog beter aan de weg kleven dan Mégane R.S. Trophy. Conform die doelstelling beschikt de titanium uitlaat van Akrapovič over schuin afgewerkte eindpijpen, die slechts in beperkte mate doordringen in de centrale ader.

MOTOR: DE 300 PAARDEN VAN DE MR18

Aangezien de MR18-motor van Mégane R.S. Trophy al een extreem hoog specifiek vermogen leverde (opgevoerd tot 300 pk, dus 167 pk/liter), kozen de ingenieurs voor andere hefbomen om de prestaties van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R op te krikken, zoals de verhoging van de overlangse en transversale prestaties.

Ter herinnering: het gaat om een rechtstreeks ingespoten 1.8-turbomotor, afkomstig uit de Alliantie Renault-Nissan. Hij ontwikkelt een vermogen van 300 pk (221 kW) bij 6.000 t/min en een koppel van 400 Nm en werd uitgerust met een roetfilter zodat hij aan de Euro 6d-Temp-normen voldoet. Zijn turbocompressor gebruikt technologie die rechtstreeks afkomstig is uit de Formule 1, zoals een rotatiesnelheid tot 200.000 t/min en een keramische kogellager om de responstijd van de turbo in te korten.

Het feit dat Renault Sport Racing dit blok heeft gekozen voor de jongste generatie van de Formula Renault-bolides in het veeleisende Formula Renault Eurocup-kampioenschap laat geen twijfel bestaan over zijn prestatieniveau.

De handgeschakelde versnellingsbak is lichter dan de EDC-transmissie met dubbele koppeling en is dus de enige transmissie die wordt aangeboden op Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R.

In te voeren prestaties:

- Topsnelheid: 262 km/u
- 0-100 km/u: 5,4 s
- 80-120 km/u: 2,9 s
- 1.000 meter vanuit stilstand: 24,5 s

PRODUCTIE: DE UITDAGING VAN UITZONDERLIJKE WAGENS

"De productie van Mégane R.S. Trophy-R werd in een recordtijd klaargestoomd. Een echte uitdaging voor de fabriek van Palencia, waar alle Mégane-versies worden gebouwd. Zelfs de montage van de specifieke voortreinen met koolstofkeramische remmen gebeurt op dezelfde productielijn als voor de klassieke Mégane-versies." - **Thierry Réveillé, Technisch synthese-ingenieur Mégane R.S. Trophy-R.**

Renault Sport Cars steunt op een nauwe samenwerking met de fabriek maar ook met de satelliet van Renault TECH aan het einde van de productielijn. Deze werkplaats, waar een team van 15 personen actief is, is in staat om industrieel maatwerk af te leveren om onderdelen te monteren die niet op de montagelijn kunnen worden geassembleerd, zoals de motorkap, de diffusor en de koolstofvelgen. Dit is handwerk en vereist een extreme zorg en precisie voor een uitzonderlijke wagen zoals Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R. De capaciteit van dit team bedraagt 15 auto's per dag.

Renault België Luxemburg - Directie Communicatie

W.A. Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51

Websites: www.renault.be en www.media.renault.be

2. EEN BEPERKTE REEKS DIE EEN EN AL EXCLUSIVITEIT ADEMT

A. 500 EXEMPLAREN VOOR DE MEEST VEELEISENDE KLANTEN

Net als zijn voorgangers, Mégane R.S. R26.R en Mégane R.S. 275 Trophy-R, is Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R een zeldzame en exclusieve wagen die voortbouwt op de stijlkenmerken van de in 2014 legendarisch geworden signatuur. Hij richt zich tot de **meest veeleisende fractie van Renault Sport-klanten**, mensen die op zoek zijn naar een maximale sportiviteit en die **in de eerste plaats kiezen voor prestaties**.

Damienne DENIS, hoofd van de dienst marketing van Renault Sport Cars: *“Met Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R richten we ons tot onze meest radicale klanten, die prestaties veruit als het voornaamste aankoopcriterium beschouwen. Zij kennen onze geschiedenis en ons vermogen om grenzen te verleggen en ze verwachten opnieuw een extreme wagen, zonder toegevingen op het gebied van prestaties. We zijn het aan hen verplicht om onze allerbeste knowhow te bundelen en hen de noodzakelijke opties en accessoires aan te bieden om hun Trophy-R nog verder te personaliseren.”*

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R zal worden gelanceerd in de vorm van een **beperkte reeks van vijfhonderd genummerde exemplaren**, bestemd voor de voornaamste markten van Renault Sport. Bovenaan die lijst staan Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Japan.

De prijzen **beginnen bij 55.000 euro** (Prijs in Frankrijk, verschilt van land tot land).

DESIGN: DE UITGESPROKEN STIJLKENMERKEN VAN DE TROPHY-R

Paula FABREGAT-ANDREU, directrice design voor het Renault Sport Cars-gamma:
“Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R is vanaf de eerste aanblik herkenbaar aan zijn unieke kleur Wit Nacre met rode accenten (spoilerlip, dubbele diamantkleurige laterale striping, ‘Fuji-Light’-velgen), zijn Trophy-R-monogrammen, zijn koolstofelementen in de motorkap, zijn diffusor achteraan en zijn haaienvinantenne. In de cockpit wordt de carbonkleurige racesfeer benadrukt door de kuipzetels in Alcantara®, een materiaal dat ook terugkomt op de racestuur en de handremgreep. Een genummerd plaatje op de drempel herinnert de eigenaar aan het exclusieve karakter van deze beperkte reeks.”

B. RADICALITEIT OP MAAT

Nieuwe MÉGANE R.S. De TROPHY-R kan op bestelling worden uitgerust met de volgende **opties**:

- een **bijkomende set van vier carbonvelgen**, geleverd met specifieke individuele hoezen, gemonteerd op de speciaal daartoe voorziene steun achteraan en op hun plaats gehouden door een speciaal net van Sabelt.
- Het '**Carbon-Ceramic Pack**': **koolstofkeramische remschijven vooraan** in combinatie met een **dynamische luchtinlaat** ter vervanging van de standaard gemonteerde R.S. Vision-koplampen. Dit ultra-exclusieve pakket is slechts op dertig exemplaren verkrijgbaar.
- **Weglating van de zijdelingse stripings** op de zijdeuren voor wie in alle discretie wil genieten van zijn Trophy-R.

Renault Sport biedt ook **accessoires die exclusief voor Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R werden ontworpen en die het R.S. Performance-label dragen**. Klanten die nog meer prestaties en sportiviteit willen, vinden ongetwijfeld hun gading in de online accessoireboetiek (website www.renaultsport.com):

- **carbonvelgen**
- **regelbare aanslagpunten achteraan en kortere veren**
- **DESS-lithiumbatterij**
- **Sabelt-zespuntsharnas**
- **Inlaatluchtkanaal** voor de dynamische luchtinlaat
- **dynamische luchtinlaat** (afzonderlijk verkrijgbaar als accessoire)

Ook vinden liefhebbers in deze boetiek een specifieke en opvallende lijn van TROPHY-R-kleding.

C. ONTMOETING MET DE RENAULT SPORT-GEMEENSCHAP

Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R werd reeds voorgesteld aan de Renault Sport-gemeenschap.

- Hij maakte zijn publieke debuut op 24 mei 2019 tijdens de **Grote Prijs Formule 1 van Monaco** met de piloten van het Renault F1™ Team, Daniel Ricciardo en Nico Hülkenberg, aan het stuur.
- Vervolgens reed hij op 23 juni enkele rondjes in het bijzijn van de liefhebbers op de **Grote Prijs Formule 1 van Frankrijk**.
- Op 5 juli reed Laurent Hurgon met de auto voor de elite van de autosport op het prestigieuze **Goodwood Festival of Speed** (Groot-Brittannië).
- Ook zal hij **aanwezig zijn op alle R.S. Days van seizoen 2019**, waar de trouwe fans van Renault Sport en liefhebbers van trackdays hem van dichtbij aan het werk kunnen zien.

Tot slot komt de exclusiviteit van Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R ook tot uiting in **de campagne die Renault Sport op de sociale netwerken voert**. Met hashtag **#Only500** biedt deze campagne de snelste fans vanaf 25 juni meer dan een maand lang de gelegenheid om alle geheimen van deze uitzonderlijke wagen te ontdekken.

3. RECORD ALS BEWIJS

A. MÉGANE R.S.: MEER DAN TIEN JAAR IN HET HART VAN DE 'GROENE HEL'

Op 5 april 2019 liet MÉGANE R.S. TROPHY-R een nieuw officieel record voor voorwielaangedreven seriemodellen optekenen op de Nordschleife van de Nürburgring, een wereldwijde erkende scheidsrechter op het gebied van sportieve prestaties. Hij haspelde de **20,6 kilometer af in 07'40''100**. Ook vestigde hij een toonaangevende tijd voor compacte seriemodellen over de 20,832 kilometer van de officiële volledige ronde: 07'45''389. **Een opmerkelijke prestatie op een bijzonder veeleisend circuit voor wagens en piloten**, dat alle denkbare moeilijkheden verenigt in een schijnbaar eindeloze aaneenschakeling van bochten, die meer dan twintig kilometer aanhoudt.

De verhouding tussen Mégane R.S. en de 'Ring' duurt al meer dan tien jaar en sluit perfect aan bij de uitdaging die alle afdelingen van Renault Sport aangaan. Die kadert in de *industry pool* van de Nürburgring (tien weken die elk jaar zijn voorbehouden aan autoconstructeurs) voor uithoudingstests met voertuigen en onderdelen. Deze samenwerking gaat terug tot 2008 met het eerste record voor een voorwielaangedreven seriemodel en loopt door tot in 2019. Het is telkens weer een jacht op records, waarbij elke seconde moeilijker te winnen is.

Vier radicale Mégane R.S.-modellen, vier opeenvolgende records in de categorie van de voorwielaangedreven seriemodellen op de Nürburgring (Nordschleife):

- 2008: **Mégane R.S. R26.R** in **8'17''**.
- 2011: **Mégane R.S. Trophy** in **8'07''97**.
- 2014: **Mégane III R.S. Trophy-R** in **7'54''36**.
- 2019: **Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R** in **7'40''100**

Opmerking: de Nordschleife: een nieuw officieel parcours Voor 2019 werden de meeste records gevestigd op het parcours van 20,6 kilometer, met start van de chronometer aan het einde van de zone T13 en einde aan de start-/aankomstlijn. Vanaf 2019 is het officiële Nürburgring-parcours echter een volledige ronde van 20,832 kilometer: start en finish op de vertrek-/aankomstlijn (begin van T13). In dit kader werd de tijd van Mégane R.S. Trophy-R geregistreerd in de categorie van de 'compacte wagens' (seriemodellen zonder aanpassingen).

B. MENSELIJKE UITDAGING: EEN TEAM IN RECORDMODUS

Een dergelijk record vestigen met een seriemodel is een hele uitdaging. Het vergt **teamwork in ware commandostijl** om de erg korte ontwikkelingstijd te respecteren. De gebruikte methoden leunen dicht aan bij degene die de competitieafdeling van Renault Sport hanteert en steunt op de ervaring die het team in de Formule 1 heeft opgedaan. **François-Xavier DELAGE**, hoofdingenieur voor Nieuwe MÉGANE R. S. TROPHY-R, heeft trouwens enkele jaren in Enstone gewerkt, de zetel van het Renault F1 Team, waar flexibel management een must is: *“De organisatie van het TROPHY-R-project kenmerkte zich onder meer door het feit dat er – net als in de Formule 1 – werd gewerkt met een erg klein team van nauwelijks een tiental personen. Zij waren voortdurend op zoek naar prestaties en werkten binnen een erg strakke planning. Teamgeest, het menselijke karakter en de nabijheid van ingenieurs en piloot waren fundamentele en structurerende waarden. Getuige daarvan het nieuwe record!”*

Het is die zin voor uitdagingen die een verhaal schrijft, dat vervolgens een legende wordt, naarmate de records elkaar opvolgen en het team dwingen om de limieten van de sportiviteit steeds verder te leggen.

DE PILOOT: LAURENT HURGON

Laurent Hurgon was zowel piloot-afsteller voor Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R tijdens de ontwikkeling van het model als de piloot die het record op de Nürburgring (evenals twee andere records) vestigde. Hij kent het circuit dan ook als zijn broekzak. Op het circuit houdt deze gepassioneerde man er een heel eigen stijl op na. Zo droeg hij bij tot de ontwikkeling van deze ultieme versie, net zoals hij dat als piloot zou doen bij de ontwikkeling van een racewagen. Na elke test sessie maakte zijn debriefing in competitie stijl het mogelijk om de afstellingen aan te passen en nieuwe oplossingen uit te testen om alsmaar dicht bij de ultieme prestaties te komen.

VIER VRAGEN AAN LAURENT HURGON

Hoe is de recordronde verlopen?

Laurent Hurgon – De omstandigheden op D-Day waren niet ideaal: het was fris en vochtig maar we hebben toch een goed moment gevonden voor de recordpoging. De Nordschleife is een bijzonder moeilijk traject, dat heel wat erg snelle delen verenigt met de meest uiteenlopende bochttypes. En hoewel ik het circuit heel goed ken, vergt het een totale concentratie. Maar de wagen was klaar, het hele team stond achter mij en ik was bijzonder gemotiveerd om die nieuwe toptijd neer te zetten.

Hoe ga je tewerk in een auto zoals Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R?

L. H. – Dit is een wagen die je aanpakt zoals een competitie model. Net als bij vrije test sessies moet je enkele ronden rijden om de wagen af te stemmen op het circuit, op de vochtigheid en op de specifieke wensen van de piloot... In de eerste plaats moet je de banden op temperatuur brengen en de wagen aanvoelen door middel van lastwissels. Klanten kunnen daartoe de tractie, de rijhoogte, de schokdempers en de bandenspanning aanpassen, net als bij een racewagen.

Welke sensaties biedt Nieuwe MÉGANE R.S. TROPHY-R?

L. H. – De grenzen van de voortrein liggen enorm ver: hoe meer je hem aanport, hoe efficiënter hij wordt, dankzij zijn negatieve wielvlucht. Hij laat bochtsnelheden toe die in dit segment simpelweg ongezien zijn. Dat impliceert ook dat de achterrein goed moet geplaatst worden om overstuur te controleren. De erg direct afgestelde stuurinrichting heeft de precisie van een scalpel. De remmen zijn oppermachtig: het koolstof zorgt voor de constantheid en bijtkracht, waardoor de bestuurder later kan remmen en de degressieve remkracht goed kan beheersen. Ondanks het feit dat de stroomlijn de wagen echt tegen het asfalt laat kleven, vergt ze ook een erg nauwkeurige rijstijl. Dit is een veeleisende auto, die heel wat nederigheid vraagt als je hem wil controleren maar die zijn bestuurder ook bijzonder veel plezier verschaft omdat hij altijd nog ruimte zal vinden om beter te doen.

Nog een laatste bedenking?

L. H. – Het was voor mij een bijzondere ervaring om mee te werken aan de ontwikkeling van een dergelijke wagen: veeleisend, zonder limieten en de krachtigste auto ooit gebouwd door Renault. Dat geeft een bijzondere opwinding en voldoening. Voor het team was dit een gemeenschappelijke uitdaging met een zeldzame intensiteit, te meer omdat we voor al onze technische keuzes groen licht kregen van de constructeur. Dat is het Renault Sport waar ik van houd en deze wagen is een concentraat van die geest en ervaring.