



**RENAULT**  
Passion for life

# RENAULT EN DE AUTOSPORT

Persdossier



**RENAULT  
SPORT**

# 01



## INLEIDING

Met de oprichting van Renault Sport Racing en Renault Sport Cars begint Renault een nieuw hoofdstuk in een al boeiende geschiedenis.

Al meer dan 115 jaar brengt Renault de ene autosportuitdaging na de andere tot een goed einde, met een onmiskenbare meerwaarde, zowel op technisch als commercieel vlak. Nadat Louis Renault in december 1898 de Rue Lepic (de steilste straat van Parijs) had beklommen met zijn Voiturette type A, stroomden de bestellingen voor deze revolutionaire auto met directe transmissie binnen. In 1902 reed de wendbare en lichte Type K, met de eerste viercilindermotor van Renault, als eerste over de meet van Parijs-Wenen. En ook toen resulteerde het succes in een forse stijging van het aantal bestellingen. Iets recenter, in 1977, stelde Renault de allereerste F1-bolide met turbomotor voor. Vandaag de dag is drukvoeding niet meer weg te denken uit de autosector, of het nu om ultrasportieve wagens of seriemodellen gaat. In 1992 wonnen we het kampioenschap als motorpartner van Williams, met de meest gesofistikeerde eenzitter uit de F1-geschiedenis. Als erfgenaam van die vruchtbare relatie wordt de Clio Williams nog steeds beschouwd als de beste sportieveling van zijn generatie.



Renault is de sport altijd trouw gebleven, nu eens als partner, dan weer als motorleverancier of teameigenaar. We hebben ons met hart en ziel aan de F1 gewijd en namen deel aan meer dan 600 wedstrijden. Een engagement dat zijn vruchten heeft afgeworpen. In 2005 hebben we alles gegeven om de eerste titel van Wereldkampioen Formule 1 in de wacht te slepen onder de Renault-banner. Tussen 2007 en 2013 waren we de meest bekroonde motorbouwer uit het V8-tijdperk met vier opeenvolgende titels. Die passie leverde ons uiteindelijk 11 pilotentitels, 12 constructeurstitels en 168 GP-zeges op. Geen enkele andere massaconstructeur kan dat succes en dat duurzame engagement evenaren.

## En dat smaakt naar meer.

Daarom hebben we onszelf ambitieuze doelstellingen opgelegd, niet zozeer om hulde te brengen aan ons glorierijke verleden dan wel om de talloze platformen van de groep nieuw leven in te blazen. We willen winnen, of beter nog, een positie verwerven om over een lange termijn te zegevieren. Maar we moeten ook alles in het werk stellen om ons engagement onmiddellijk te valoriseren in onze marketing- en communicatiestrategieën.



**Renault beschouwt de F1 als een opportuniteit om de prestaties en technische ontwikkeling van zijn seriemodellen te verbeteren en ze te promoten bij een miljoenenpubliek. Met een wereldwijd publiek van meer dan 450 miljoen kijkers is de F1 de meest gemediatiseerde sport ter wereld, gevolgd op de vijf continenten en in het bijzonder in groeiemarkten. Het groeipotentieel is enorm en er zijn nog tal van wegen om te verkennen, zoals sociale netwerken en videogames. De mogelijkheden om het merk Renault en zijn producten te promoten zijn eindeloos.**

Ons F1-programma vormt het hart van Renault Sport Racing, onze nieuwe entiteit die alle competitieactiviteiten verenigt, van de Formule E over klantenwedstrijden tot de Formula Renault 2.0. Deze wijziging volgt de evolutie van Renault Sport Technologies naar Renault Sport Cars, dat verantwoordelijk wordt voor de ontwikkeling en commercialisering van het gamma sportieve wagens van Renault. Deze nieuwe sportorganisatie zal de osmose van de technologie, het personeel en de marketingvoordelen binnen de groep vereenvoudigen.

Op zich onderstreept de naam Renault Sport Formula One Team de synergieën tussen de F1 en de seriemodellen, alsook het belang dat we daaraan hechten. Renault Sport Cars staat wereldwijd bekend om zijn uitmuntende sportievelingen zoals Mégane R.S. en Clio R.S. In het verleden hebben we reeds gebruik gemaakt van de voordelen van drukvoeding en downsizing voor motortechnologieën. Het 4CONTROL-systeem en de elektronisch gestuurde dubbele koppeling EDC zijn andere voorbeelden van technologieën afkomstig uit de circuit- en competitiewereld. Deze innovaties staan vandaag de dag centraal in het alomtegenwoordig performantere Renault Sport-gamma. Maar we willen nog een stap verder gaan door ons R&D-budget en de investeringen in het Renault Sport-gamma te verdubbelen als aanvulling op ons F1-engagement. Bovendien zullen de merken van de Alliantie Renault-Nissan deze nieuwe structuur gebruiken als trampoline voor hun eigen strategische programma's. Infiniti vervoegt ons als technische partner voor het energierecuperatiesysteem terwijl Nissan toegang krijgt tot de uitmuntende infrastructuur van Viry-Châtillon.

**Kortom, de autosport staat meer dan ooit centraal bij Renault.**

## Jérôme Stoll, Afgevaardigd Bestuurder Prestaties en Voorzitter van Renault Sport Racing



**Al meer dan een eeuw steunt de strategie van Renault op de autosport, met als uiteindelijke ambitie om de verkoop van de seriemodellen aan te zwengelen. In 2016 begint Renault een nieuw hoofdstuk in dat avontuur met de oprichting van Renault Sport Racing en Renault Sport Cars.**

Binnen die nieuwe organisatie zal het Renault Sport Formula One Team deelnemen aan het Wereldkampioenschap Formule 1 van de FIA. De beslissing om opnieuw een eigen renstal op te richten steunt op een solide en doordachte strategie. We geloven rotsvast in de voordelen die deze renstal op lange termijn zal bieden voor Renault en de andere leden van de Alliantie Renault-Nissan. De voordelen van de F1 staan buiten kijf: de toegang tot een groot publiek van televisiekijkers en internetgebruikers, een enorm groeipotentieel, een grote zichtbaarheid in de groeiemarkten en een energieke en forse concurrentie ten opzichte van andere grote constructeurs.

Dit is een belangrijke opportuniteit om de technologische expertise en Franse creativiteit in de kijker te zetten door avantgardistische innovaties te testen in de meest extreme omstandigheden die men kan vinden. Dankzij ons competitie-engagement profiteren miljoenen Renault-klanten nu reeds van de voordelen van drukvoeding, een lager brandstofverbruik en uiterst geavanceerde en efficiënte elektrische voertuigen. Via Renault Sport Racing willen we nog een stap verder gaan en domeinen zoals aerodynamica, interactie met de bestuurder en verbetering van het onderstel verkennen. De opportuniteiten zijn nagenoeg eindeloos en zullen een aanzienlijke bron van motivatie vormen voor de technische teams van Renault Sport Cars en het merk Renault.

Parallel daarmee vormt de F1 een krachtig marketinginstrument dat elk van onze markten kan benutten. Het enthousiasme dat onze aankondiging intern heeft opgewekt, was enorm en ik kijk ernaar uit om te zien welke innovatieve campagnes zullen worden opgezet rond onze nieuwe producten, die nog steeds even opwindend blijven.

Terwijl we het volgende F1-seizoen voorbereiden, blijven we ook werken aan onze andere competitie-engagements, waaronder de Formula E, de Renault Sport R.S.01 Trophy en de verschillende promotieformules. Al die activiteiten zullen worden verenigd onder de banner Renault Sport Racing, de structuur opgericht door Cyril Abiteboul, Algemeen Directeur, en Frédéric Vasseur, Directeur Competitie gelast met sportieve en technische aangelegenheden. Die nieuwe eenheid zal het mogelijk maken om een coherent team samen te stellen, dat zich ontplooit in alle disciplines waarin we actief zijn. Daartoe zal een dertigtal werknemers, dat in Ulis werkt aan de competitieactiviteiten, de F1-collega's in Viry-Châtillon vervoegen.

Ik verheug me op de terugkeer van Bob Bell, die de technische teams van Renault in Enstone en Viry zal leiden. Technisch Directeur Nick Chester, die de chassiseenheid leidt in een moeilijke context, zal Enstone blijven leiden terwijl Rémi Taffin zijn circuitervaring zal inzetten als Technisch Directeur van Viry. De onafhankelijkheid van het F1-team zou moeten bijdragen tot het succes.

De Formula E blijft centraal staan bij Renault Sport Racing met de verlenging van onze vruchtbare samenwerking met e.dams, en dat ten minste tot het vierde seizoen. Het strategische belang van de Formula E voor het merk Renault blijkt uit het feit dat de leiding van het team werd toevertrouwd aan Alain Prost en Jean-Paul Driot. In de volgende seizoenen zal Renault Sport Racing zich blijven ontwikkelen en het geheel motor/versnellingsbak aan het team blijven leveren. De doelstellingen zijn ambitieus want Renault mikt op een dubbele titel (piloten en teams).

**Het personeel van Renault Sport Technologies, dat zich bezig houdt met de competitie, zal Renault Sport Racing vervoegen, dat nog steeds onder leiding van Jean-Pascal Dauce staat.**

De nieuwe structuur zal Renault in staat stellen om de categorieën waarvoor het merk zich heeft geëngageerd meer met elkaar te verbinden: de rally met de Clio R3T, de rally-raids en merkcups op circuit met de Clio Cup en de Renault Sport R.S.01 Trophy. Renault zet ook zijn engagement bij de eenzitters voort met de Formula Renault 2.0.

In een bredere context zal de eenheid Renault Sport Racing de hele groep ten goede komen, te beginnen met Renault Sport Cars, dat zijn internationale aanwezigheid zal versterken om het imago en de commerciële groei van Renault te ondersteunen. Algemeen Directeur Patrice Ratti houdt de leiding in handen.

*Voor alle personen die bij dit project betrokken zijn, wordt 2016 een jaar vol uitdagingen. Hoewel onze doelstellingen in de F1 realistisch zijn, lopen we over van ambitie in andere segmenten. Hoewel we hopen de successen snel aan elkaar te kunnen rijgen, beseffen we ook dat een nieuwe structuur altijd wat tijd nodig heeft om te rijpen. Dit jaar is cruciaal om de fundamenten van ons nieuwe bouwwerk te leggen.*

We moeten sterke banden smeden tussen Enstone en Viry voor het F1-team maar ook tussen Enstone, Viry en de rest van Renault Sport Racing. We moeten ook de ontplooiing van Renault Sport Racing en Renault Sport Cars stimuleren. Als we erin slagen om goede communicatiekanalen op te bouwen, een open geest te creëren en in elk domein een rigoureuze discipline te verzekeren, hebben we alle troeven in handen om een succesvolle toekomst tegemoet te gaan in de autosport.



# 02

## Renault Sport Racing

**In 2016 zal Renault Renault Sport Racing oprichten, een nieuwe, overkoepelende entiteit die alle autosportactiviteiten van het merk zal consolideren. Renault Sport Racing zal actief zijn in de twee vestigingen die de competitie centraal stellen: Enstone (Verenigd Koninkrijk) en Viry-Châtillon (Frankrijk).**

Carlos Ghosn, CEO van de Renault-groep, neemt het voorzitterschap van de Controleraad voor de Autosport op zich. Jérôme Stoll behoudt zijn rol van Voorzitter, bijgestaan door Cyril Abiteboul, Algemeen Directeur, en Frédéric Vasseur, Directeur Competitie, gelast met sportieve en technische aangelegenheden. Renault Sport Cars zal worden geleid door Algemeen Directeur Patrice Ratti. Guillaume Boisseau, Directeur Merken van de Renault-groep, zal het marketingoffensief van de groep leiden en zal tegelijk toezien op de coherentie van de sportieve programma's met de strategie van Renault.

### RENAULT SPORT

**FORMULA ONE™ TEAM**

Het nieuwe Renault Sport Formula One Team zal aan de top van de activiteiten staan. De naam onderstreept de intentie van Renault om de bekendheid van zijn merk Renault Sport te versterken en de banden tussen circuit en de weg aan te halen. De wagen die in 2016 wordt ingezet, zal bestaan uit het R.S.16-chassis, ontwikkeld en gebouwd in de oude thuisbasis van het Renault F1 Team in Enstone, en het aandrijfgeheel R.E.16, ontwikkeld in de fabriek van Renault Sport Racing in Viry-Châtillon.

**De nieuwe organisatie zal worden aangevuld met de creatie van talloze overdwarse functies om de administratieve aspecten, de middelen en de technologieën te beheren die nodig zijn om te slagen in de verschillende disciplines waarin Renault Sport Racing zich heeft geëngageerd.**

Het Formula E-programma van Renault zal rechtstreeks de vruchten plukken van deze structuur. Renault zal zijn eigen geheel motor/versnellingsbak ontwikkelen in Viry-Châtillon door een beroep te doen op hoogtechnologische infrastructuur en hoogopgeleid personeel op het gebied van aandrijfgeheel. Het geheel zal gedurende de drie volgende seizoenen aan partner e.dams worden geleverd. Als titelhouder is deze renstal vastbesloten om zijn leidersrol ook tijdens het tweede seizoen te behouden om zo de team- en pilotentitel in de wacht te slepen.

De andere raceprogramma's, waaronder de ultraperformante sportwagen R.S.01 en de Formula Renault 2.0 zullen eveneens een beroep kunnen doen op de resources en knowhow van Viry en Enstone.

Behalve de motortestbank en de ontwikkelingscapaciteiten voor transmissies zijn ook de simulatie- en modeleringsinstrumenten, de windtunnels en de rijsimulatoren voortaan toegankelijk voor de ingenieurs van Renault Sport Racing, zodat het merk zich op alle vlakken verder kan ontplooiën.

Ook zullen de merken van de Alliantie toegang krijgen tot de fabrieken van Viry en Enstone. Die laatste beschikken over een enorme ervaring als gevolg van de lange F1-geschiedenis van Renault en kunnen eveneens hun knowhow bijdragen in de betreffende domeinen. Infiniti vervoegt zo het Renault Sport Formula One Team als partner voor het energierecuperatiesysteem dankzij de erkende capaciteiten van zijn personeel dat het krachtigste hybridesysteem op de markt heeft ontwikkeld.

**Voor Renault en de leden van de Alliantie vertegenwoordigt Renault Sport Racing een immense bron van opportuniteiten met een bijna grenzeloos potentieel.**

## VRAGEN AAN CYRIL ABITEBOUL

### Algemeen Directeur van Renault Sport Racing



In zijn functie van Algemeen Directeur zorgt Cyril Abiteboul ervoor dat alle facetten van Renault Sport Racing gestructureerd zijn, over voldoende middelen beschikken en op hun volledige potentieel werken om optimale prestaties af te leveren. Zo bepaalt hij de doelstellingen op het gebied van handel, marketing en communicatie om te zorgen dat de Renault-groep maximaal de vruchten kan plukken van zijn F1-activiteiten.

Cyril kent als geen ander het reilen en zeilen van het Engels-Franse team en Renault. Nadat hij zijn diploma behaalde aan het Nationaal Polytechnisch Instituut van Grenoble, ging hij in 2001 aan de slag bij Renault, waar hij diverse functies uitoefende, zowel in de Franse zetel als in Enstone. Dankzij zijn neus voor zaken werd hij in 2007 benoemd tot Directeur Ontwikkeling van het Renault F1 Team, gelast met commerciële aspecten, partners en het zoeken naar sponsors. In 2010 werd hij aangesteld als Uitvoerend Directeur en een jaar later kwam hij terug naar Viry, toen Renault zijn F1-activiteiten terug toespitste op het leveren van motoren. Als Adjunct-Algemeen Directeur leidde Cyril alle contractuele relaties en de marketing- en communicatieactiviteiten met de partnerrenstallen. Zo gaf hij Renault sterke fundamenten om dit nieuwe engagement op te baseren.

Cyril oogstte zoveel succes in zijn functie dat het Caterham F1 Team hem in 2012 de functie van Teamdirecteur aanbood. Toen hij in september 2014 terugkeerde naar Renault, werd hij aangesteld tot Algemeen Directeur van Renault Sport F1. Als dusdanig analyseerde hij de opportuniteiten om opnieuw een structuur te verwerven waarmee het merk Renault zijn rijke F1-geschiedenis ten volle kon benutten.

#### Waarom keert Renault opnieuw terug naar de F1 als constructeur?

Daar zijn drie redenen voor. De eerste steunt op een solide strategie. Als motorleverancier genoten we slechts een kleine zichtbaarheid maar daar kon Renault mee leven zolang de kosten binnen de perken bleven. Door de toenemende kosten als gevolg van de V6-reglementering en de sterke stijging van het competitieniveau was dat echter niet langer het geval. Met een team kunnen we op alle vlakken een hoger rendement halen, denk maar aan de bekendheid in de traditionele markten en de nieuwe mediadragers. Dat brengt ons bij de tweede reden: Renault wil de F1 gebruiken om het merk Renault Sport te ontwikkelen, in het bijzonder dankzij een gecontroleerde communicatie via ons eigen platform. Tot slot heeft Renault een verregaande passie voor de autosport. We zijn oprecht trots op onze resultaten uit het verleden en zijn enthousiast bij het idee dat we ze eer kunnen aandoen.

### Hoe werd het nieuws onthaald bij Renault?



De reacties waren uiteraard erg positief want het geeft de groep de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en weer aan te knopen bij de resultaten uit het verleden. Dat is ook een kleine troef voor het merk op het moment dat het merk kampt met grote uitdagingen in zijn kernactiviteiten. In Enstone was de sfeer gespannen. Bij ons bezoek in november waren de mensen er somber, ondanks het vele werk. Nu laait de vlam weer op. Iedereen gaat tot het uiterste en er heerst weer een positieve sfeer. Hetzelfde zien we in Viry. Ondanks de immense uitdagingen hebben de mensen daar terug een richting en krijgen ze echt zin om aan de toekomst te bouwen.



### Hoe zal Renault Sport Racing te werk gaan?

De oprichting van Renault Sport Racing is een bijzonder opwindende stap. Voor het eerst in lange tijd hebben we opnieuw een merk en een coherente structuur. Al het personeel van de autosportactiviteiten zit weer op een lijn. We zullen gedetacheerde ingenieurs hebben voor de Formule E, klantenprogramma's en de Formula Renault 2.0, die allemaal naast elkaar zullen werken. Dat vergemakkelijkt de nieuwe samenwerking tussen de F1 en de competitieactiviteiten in gebieden zoals de ontwikkeling van aandrijfgehele en de aerodynamica en zorgt voor meer flexibiliteit en mobiliteit. De menselijke prestaties zullen worden gestimuleerd via de Academy, in de hoop dat we piloten uit onze promotieformules zo snel mogelijk kunnen klaarstomen voor de F1.

Jérôme Stoll, Frédéric Vasseur en ik beheren het geheel en zullen de nodige bruggen slaan om een vrij breed terrein te dekken, van rallywagens over circuitberlines tot eenzitters. Die synergieën mogen echter niet ten koste gaan van de F1-renstal, die een relatieve onafhankelijkheid zal genieten om de erg specifieke technische en sportieve uitdagingen aan te gaan die deze discipline met zich meebrengt. Als Directeur F1-technologie zal Bob Bell zich voltijds toeleggen op de F1-prestaties en zal hij de technische teams van Viry en Enstone aansturen om zeker te zijn dat iedereen aan hetzelfde zeel trekt. Nick Chester en Rémi Taffin leiden respectievelijk de cellen van Enstone en Viry. Die organisatie stemt me tevreden want we hebben de juiste mensen op de juiste job en hebben echt zin om samen te werken en zo een reële vooruitgang te boeken. We hebben momenteel de nodige budgetten en moeten ze goed beheren terwijl we ook de teamgeest behouden. Tegelijk moeten we de huidige modellen nieuw leven inblazen.

### Hoe zal het merk Renault steunen op Renault Sport Racing?

Dat zal op verscheidene manieren gebeuren, maar in de eerste plaats via communicatie en marketing: het merk Renault Sport zal naar voren worden geschoven in tal van vernieuwende acties, en dat zowel in de pers als via de sociale netwerken. We willen de competitie ook gebruiken om technologieën voor seriemodellen te testen.

*In dezelfde optiek hopen we zo onze prestaties te kunnen opkrikken en hopen we dat het succes in een discipline kan bijdragen tot dat van de andere programma's. Het feit dat de ingenieurs en het personeel van de autosportactiviteiten veel meer carrièremogelijkheden krijgen is eveneens een troef. Voortaan is er duidelijk een weg te volgen in de autosport.*

Behalve deze aspecten zullen ook andere leden van de Alliantie Renault-Nissan de vruchten plukken van Renault Sport Racing. De F1 kan helpen om in tal van domeinen expertise te vergaren, net zoals we mee zullen profiteren van ontwikkelingen buiten de competitie. Iedereen vaart er wel bij.

### Wat zijn de doelstellingen voor dit jaar?

Elke categorie krijgt zijn eigen doelstellingen. In de F1 moeten we realistisch zijn voor 2016. We hebben heel wat terrein in te halen op bepaalde vlakken. Het is geen geheim dat we onze entree in het tijdperk van de aandrijfgehele hebben gemist en dat Enstone extra aandacht nodig heeft. 2016 wordt dan ook een jaar om terug relaties op te bouwen, om Viry en Enstone een nieuwe dynamiek te geven en om synergieën te creëren tussen de groep Renault Sport Racing en de Alliantie Renault-Nissan. Dat wil niet zeggen dat we dit jaar opofferen maar we willen in de eerste plaats alles in gereedheid brengen om van 2017 een succesjaar te maken.

In de Formule E is de situatie anders aangezien we daar het te kloppen team zijn, samen met e.dams. We moeten echter met beide voeten op de grond blijven en het immense potentieel van dit geheel blijven exploiteren, zeker bij evenementen zoals de eerste ePrix in Parijs. Bovendien moeten we onze voorsprong zien te behouden voor de volgende seizoenen. We bouwen op de onmiskenbare talenten van Alain Prost en streven daarmee naar duurzaam succes. In de andere categorieën bestaan de doelstellingen er voornamelijk in om de herziening van onze autosportstrategie rond de ruggengraat Formule 1/Formule E voort te zetten en tegelijk de doelstellingen van de Renault-groep in de hele wereld te realiseren.

### Wat denkt u totnogtoe van de teams in Enstone en Viry?

Beide teams hebben alle troeven in huis om een stralende toekomst te bewerkstelligen. Ze bouwen allebei al decennialang succesvolle auto's, meer dan twintig jaar voor Enstone en meer dan veertig jaar voor Viry. Ze kennen hun métier als geen ander. Het leed dan ook geen twijfel dat dit de juiste combinatie was. We beschikken over fantastische mensen en een uitstekende teamgeest. Dat moeten we ten allen koste beschermen en onderhouden. We willen bij de beste werkgevers in de F1 behoren. We moeten het juiste evenwicht vinden tussen beheer en sfeer, zonder voorbij te gaan aan de instrumenten die hen motiveren om het beste van zichzelf te geven.



### **Bent u tevreden over de eerste vooruitgang?**

We wisten dat we het jaar met een achterstand zouden beginnen gezien de laattijdige overname van de renstal eind 2015. Toch hebben we de eerste tests op een professionele manier afgewerkt, met onze nieuwe identiteit en de nieuwe uniformen en zijn we klaar om de eerste dag onmiddellijk van start te gaan. We hebben een achterstand goed te maken maar er zijn aanzienlijke verbeteringen aan het aandrijfgeheel op komst, evenals grote mechanische en aerodynamische evoluties, afkomstig uit Enstone. Podiumplaatsen staan echter niet noodzakelijk op het programma. De omstandigheden zullen een beetje moeten meezitten maar we zouden het komende jaar wel wat punten moeten kunnen sprokkelen. Ons hoofddoel blijft 2017 en daar leggen we dit jaar de fundamenten voor.

### **Wat vindt u van de twee piloten?**

Ik denk dat we een fantastisch duo hebben. Ze hebben de energie van jongeren die er helemaal voor gaan. Ze staan allebei te trappelen om te laten zien wat ze in hun mars hebben. Ze verdienen hun plaats in de F1 en zullen bij ons heel wat ervaring kunnen opdoen.

Doorheen hun respectievelijke carrières hebben ze bewezen echte winnaars te zijn. Jolyon heeft zijn sporen verdiend in de GP2, Kevin in de Formula Renault 3.5 Series. Kevin heeft een aangeboren talent en de nodige ervaring om het team op technisch vlak te leiden. Jolyon zal mee kunnen profiteren van een sterk team. Ons duo is ook intelligent en dat zal een grote hulp zijn gezien de nieuwigheden voor dit seizoen, denk maar aan het verbod op radiocommunicatie tussen de muur van de stands en de auto of aan het formaat van de kwalificaties. Ik ben ervan overtuigd dat onze twee piloten ingenieus genoeg zijn om al die uitdagingen tot een goed einde te brengen en ik kijk ernaar uit om te zien wat ze op het circuit presteren.



## VRAGEN AAN MICHAEL VAN DER SANDE

### Wereldwijd Directeur Marketing van de Renault-groep



**De Nederlander Michael van der Sande is sinds 2013 actief als Wereldwijd Directeur Marketing van Renault.**

Hij kan dan ook schermen met een aanzienlijke ervaring in de autosector. Hij ging in 1991 aan de slag bij Nissan Europe en oefende er verscheidende functies uit op het gebied van marketing en netwerkontwikkeling. In 1995 vertrok Michael naar het Verenigd Koninkrijk om er bij Rolls-Royce en Bentley Motor Cars aan de slag te gaan als Marketingverantwoordelijke voor Europa. Twee jaar later werd hij door Harley-Davidson gerekruteerd als Marketingdirecteur voor Europa, het Midden-Oosten en Afrika. In zijn twaalf jaar bij Harley-Davidson oefende Michael verscheidene functies uit op het gebied van marketing, handel, strategie en productgamma, en dat zowel in het Verenigd Koninkrijk als in Italië en de Verenigde Staten. Hij werd vervolgens benoemd tot Vicevoorzitter en Algemeen Directeur, verantwoordelijk voor de activiteiten in Europa, het Midden-Oosten en Afrika.

In 2008 verhuisde Michael naar Tesla Motors als Directeur Verkoop, Marketing en Services, alvorens hij in 2009 overstapte naar Aston Martin als Wereldwijd Commercieel Directeur, gelast met alle wereldwijde activiteiten op het gebied van verkoop, marketing, services, wisselstukken en merchandising.

#### **Hoe belangrijk is de terugkeer van Renault naar de F1 voor de groep?**

De terugkeer naar de F1 kadert in een bredere strategie voor het Renault Sport-gamma en het merk Renault als geheel. De jongste jaren heeft Renault zijn bedrijfsprofiel, zijn gamma seriemodellen en zijn technologieën laten evolueren maar het grote publiek is zich niet bewust van de omvang van die wijzigingen. De F1 is een erg doeltreffend instrument om mensen te laten kennismaken met dat nieuwe gezicht. Elk jaar kijken meer dan 450 miljoen televisiekijkers naar de discipline en ook het online publiek groeit dag na dag. We hebben toegang tot de voornaamste groeimarkten voor Renault, zoals China, Rusland en Brazilië en kunnen ons imago in de klassieke markten versterken.

#### **Hoe worden de F1-activiteiten geïntegreerd in de marketingstrategie van Renault?**

Renaults passie voor de autosport is even oud als authentiek. We doen al 115 jaar aan autosport en engageren ons al veertig jaar lang voor de Formule 1. Met de beslissing om onze aanwezigheid in de F1 opnieuw te versterken door een hoogstaande renstal over te nemen, kunnen we onze communicatie rond de autosport intensiveren ten voordele van het merk Renault.

Die communicatie zal in verscheidene fasen worden opgebouwd. In de eerste plaats willen we onze passie overbrengen naar het huidige F1-publiek, alvorens nieuw publiek aan te boren, en dat zowel in nieuwe markten zoals China als bij types van klanten die momenteel weinig worden blootgesteld aan de F1. Tot slot moeten we onze ambities voor de seriemodellen met Renault Sport-label opkrikken. Dit performante gamma kan schermen met diverse innovaties ontwikkeld op het circuit en een meer doorgedreven aanwezigheid in de competitie zou dan ook kunnen bijdragen tot de verdere groei.

#### **Denkt u dat Renault-gebruikers op technisch vlak zullen profiteren van de winst van het F1-team?**

Het Renault Sport-gamma zal sneller kunnen innoveren dankzij Renault Sport Racing en het Renault Sport Formula One Team. We hebben al een hele waaier aan technologieën die op het circuit werden ontwikkeld, zoals launch control, drukvoeding en een efficiënte downsizing. En voortaan zullen we ook toegang hebben tot aerodynamische instrumenten, simulatoren en andere toptechnologieën. We zullen Renault Sport versterken in zijn rol van toonaangevend merk, door tal van technologieën van het circuit naar de weg te brengen. Sommige daarvan zullen ook doorsijpelen naar onze seriemodellen. Kortom, er staan iedereen spannende tijden te wachten.



# VRAGEN AAN FRÉDÉRIC VASSEUR

## Directeur Competitie van Renault Sport Racing



Frédéric Vasseur is al meer dan tien jaar een van de meest gekende teamdirecteurs. Met de renstal ART Grand Prix, die tal van successen op zijn naam wist te schrijven, heeft Frédéric Vasseur een sleutelrol gespeeld in de opleiding van heel wat huidige F1-piloten, waaronder Lewis Hamilton, Valtteri Bottas en Nico Rosberg.

ART bracht Nico Rosberg naar de GP2 Series tijdens 2005, een jaar voor Lewis Hamilton dezelfde stap zette. In de GP3 Series is Esteban Gutierrez de eerste kampioen geworden uit de geschiedenis van ART binnen deze discipline. Valtteri Bottas volgde hem op in 2011.

De renstal van Frédéric Vasseur, die vroeger bekend stond onder de naam ASM, schreef 51 zeges op zijn naam op een totaal van 80 starts in de F3 Euro Series (2004 tot 2009). Het team behaalde de titel met Jamie Green in 2004, Lewis Hamilton in 2005, Paul di Resta in 2006, Romain Grosjean in 2007, Nico Hülkenberg in 2008 en Jules Bianchi in 2009.

### Waar situeert u het team in het begin van het seizoen?

De balans van de testritten is positief. De auto beschikt over een gezonde basis en een mooi evenwicht en de feedback van de piloten is positief en optimistisch. Op dit ogenblik zijn de eerste indrukken veelbelovend. Gezien de laattijdige overname van de renstal was het een grote uitdaging om in Barcelona te staan maar we stonden vanaf de eerste dag paraat vanaf 9 uur. We hebben geen grote problemen gehad en konden de kleine betrouwbaarheidsfoutjes in de eerste week wegwerken. Dat heeft ons de kans gegeven om vanaf de tweede sessie aan de prestaties te werken. Hoewel we nog heel wat werk voor de boeg hebben, blijft alles in de goede richting gaan. We moeten de domeinen met de grootste marge voor verbetering identificeren maar we vertrekken in vrij goede vorm naar Melbourne.

### U oefent uw nieuwe functie nu drie maanden uit en hebt de twee testweken bijgewoond. Hoe beoordeelt u het team?

We weten heel goed dat we extreem laat aan dit project zijn begonnen. Onze doelstellingen zijn ambitieus maar we staan nog niet onder druk om resultaten te boeken. Het draaiboek dat Carlos Ghosn heeft uitgestippeld, is erg duidelijk: tegen het derde seizoen moeten we in staat zijn om voor podiumplaatsen te strijden. Tot dan moeten we vooral doordachte beslissingen nemen, eerder dan overhaast te werk te gaan door in Melbourne al voor prestaties te gaan. Als we dit draaiboek willen volgen en over drie jaar regelmatig op het podium willen staan, moeten we onze rivalen observeren en hun resources en personeel bestuderen. Vervolgens moeten we onszelf dezelfde doelstellingen opleggen om met hen te kunnen wedijveren. Ik ben tevreden over de kwaliteit van ons personeel, dat zich heel betrokken en ijverig toont. We moeten het team nog versterken maar zullen dat op een correcte manier doen, met de juiste mensen.

### Waar denkt u zich te situeren op de grid?

Het is altijd delicaat om dat soort van voorspellingen te doen voor het seizoen begonnen is. We moeten ons nu toespitsen om ons werk door de wagen in zoveel mogelijk opzichten te verbeteren in plaats van onze tijd te verdoen met vroegtijdige analyses van onze relatieve positie. We zullen met alle auto's op de grid strijden. Iedereen heeft hetzelfde doel: sneller gaan dan de rest. We moeten onze tegenstanders onder druk zetten en mogen nooit opgeven. Dat zal dit jaar niet eenvoudig zijn gezien onze late start maar we zullen in 2017 wel zien. Per slot van rekening heeft onze startpositie weinig belang. We moeten resultaten boeken die in de lijn van onze doelstellingen liggen. We zullen uiteraard onophoudelijk proberen om punten te verzamelen, maar rekening houdend met het feit dat onze renstal pas in december is opgestart. We moeten realistisch zijn en mogen niemand met de vinger wijzen.

### Hoe werken de twee piloten samen?

Ik ben erg tevreden over onze twee piloten. Ze zijn jong en ambitieus, wat zich vertaalt in een goede dynamiek binnen het team. Ze concentreren zich ten volle op hun werk en hebben ons geholpen om tijdens de eerste twee testsessies al heel wat vooruitgang te boeken. Jolyon kampte met meer betrouwbaarheidsproblemen dan Kevin maar beide piloten voelden zich duidelijk in hun sas. Ze hebben zich ten volle toegelegd op een optimaal gebruik van hun materiaal en wisten het team te motiveren.

### Met Esteban Ocon kunnen we rekenen op een van de speerpunten van de nieuwe Franse generatie. Hoe tevreden bent u dat hij deel uitmaakt van de renstal?

Esteban heeft de titel in de GP3 Series gewonnen, nadat hij een jaar eerder Max Verstappen versloeg in het Europese F3-kampioenschap. Dit is ongetwijfeld een van de meest getalenteerde piloten. Hij gaat een fantastisch jaar tegemoet als derde piloot bij ons en in andere activiteiten bij Mercedes. Dit is een uitstekende opportuniteit voor hem en we bedanken Mercedes-Benz voor hun steun. Esteban heeft zich binnen mijn teams kunnen bewijzen met de steun van Mercedes en Genii. Ik ken met andere woorden zijn talent en zijn potentieel.

# VRAGEN AAN BOB BELL

## Directeur F1-technologie



**Doorheen zijn technische betrekkingen en zijn kaderfuncties heeft Bob bijgedragen tot negen wereldtitels bij de constructeurs en tien bij de piloten.**

**Nadat hij in 1979 afstudeerde als ingenieur luchtvaartkunde aan de Queens University van Belfast, legde hij drie jaar later zijn doctoraat af met zijn thesis 'A Theoretical and Experimental Study of the Tip Flow Generated by a Wing in Sideslip'.**

Van 1982 tot 1988 werkte Bob bij McLaren International als directeur aerodynamica, directeur onderzoek en ontwikkeling en directeur van het project Unlimited Land Speed Record Attempt.

Van 1998 tot 1999 was hij voor het eerst actief in Enstone als expert aerodynamica van het Benetton-team, voor hij verantwoordelijk werd voor de prestatiegroep van Jordan Grand Prix.

In 2001 ging Bob opnieuw aan de slag in Enstone. Hij was er eerst Adjunct-Technisch Directeur en vanaf 2003 Technisch Directeur. In 2009 werd hij gepromoveerd tot Directeur van het Uitvoerend Team en het jaar erna tot Algemeen Directeur. Vervolgens werd hij Technisch Directeur van Mercedes-Benz Grand Prix Ltd tussen 2011 en 2014.

### **Wat houdt uw nieuwe functie van Technisch Directeur in?**

Ik leid de technische afdelingen van Viry en Enstone. Ik zorg in de eerste plaats voor een coherente strategische benadering en een optimale benutting van de gemeenschappelijke middelen waarover we voortaan beschikken. Ik werk nauw samen met de Technische Directeurs van beide fabrieken, Nick Chester en Rémi Taffin. Ik verdeel mijn tijd tussen de twee vestigingen om een logische leiding uit te stippelen voor de ontwikkeling van het chassis en de motor. Ik zal niet noodzakelijk elke dag samenwerken met de twee Technische Directeurs, maar ik behoud wel een strategische visie op onze vooruitgang. Tegelijk garandeer ik een optimale communicatie zodat we steeds op een lijn zitten over de manier van werken en de volgorde van de prioriteiten.

### **Hoe is de overgang naar deze nieuwe functie verlopen?**

Dat ging eigenlijk vrij vlot. Ik ken de twee sites en heel wat medewerkers. Dat ging dus eigenlijk vrij eenvoudig. Er wacht ons echter een berg werk dus ik maak me geen illusies. Maar de eerste stappen waren in elk geval uitermate positief.

### **En wat is uw volgende uitdaging?**

Momenteel zijn we het personeelsbestand van Enstone aan het uitbreiden. Daar moeten we volgens de plannen binnen de twee jaar in slagen. Op dit ogenblik zijn we met 470 en dat cijfer moet in de toekomst stijgen tot 650. Daar trekken we ongeveer achttien maanden voor uit. In Viry werken we meer aan een herstructurering om de organisatie te harmoniseren en aan te passen aan die van Enstone en aan onze toekomstvisie. Parallel daarmee werken we aan het design van de wagen, conform onze prioriteiten. We moeten nagaan waar de grootste winst voor 2017 zit... en tegelijk al vooruit denken naar 2018. Om daarin te slagen moeten we ver vooruit kijken maar tegelijk moeten we op alle vlakken vooruitgang boeken.

### **Welk type van personeel zoekt u?**

De rekrutering heeft als doel om tot een perfecte combinatie van talenten te komen. We hebben zowel behoefte aan jong bloed als aan meer ervaren werknemers. Een correct evenwicht is cruciaal maar we mogen ook niet te snel te werk gaan omdat een bepaalde persoon beschikbaar is of omdat we een vacature moeten invullen. Het is aan ons om het juiste recept te vinden.

### **De eerste vrucht van de samenwerking tussen Enstone en Viry is de auto die momenteel op het circuit rijdt. Welke conclusies hebt u kunnen trekken uit de proefritten?**

De eerste en meest opvallende is dat we over een sterk en toegewijd team beschikken, dat in erg weinig tijd een auto kan bouwen. Het spreekt voor zich dat we nog niet aan de maximale integratie zitten waar we naar streven maar we komen er wel. We weten in de eerste plaats dat de renstal solide is en ons in staat zal stellen om verder te gaan in de toekomst. We zijn goed in vorm. In Barcelona hebben we doorgedreven controletests kunnen uitvoeren met een wagen die in grote mate leek op die voor Melbourne. We waren aangenaam verrast. Hoewel we wat achterstand hebben qua aerodynamica en vermogen, rijdt de auto evenwichtig en stabiel en vormt hij het ideale vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling. De zoektocht naar evenwicht heeft ons bovendien niet al te veel tijd gekost. We hebben dus veel vertrouwen in ons vermogen om snel te zijn eens we in het ritme zitten. Als we in Melbourne in de top tien kunnen eindigen, zouden we uitermate tevreden zijn.

### **Wat gaat u veranderen aan de toekomstige wagen?**

We moeten de resources herverdelen en op alle vlakken vooruitgang boeken. Dat is veel gemakkelijker met een evenwichtige wagen want dat aspect staat samen met het rijgemak borg voor 'echte' prestaties. We hebben al veel vooruitgang geboekt op dat gebied. Nu moeten we onze inspanningen concentreren op de vlakken die de grootste winst met zich kunnen meebrengen.



## VRAGEN AAN NICK CHESTER

### Technisch Directeur Chassis van het Renault Sport Formula One Team



Nadat hij in 1991 zijn diploma behaalde in Cambridge ging Nick Chester aan de slag bij de afdeling autosimulatie van Simtek Research om in 1994 de overstap te maken naar de nieuw opgerichte F1-renstal. Een jaar later ging hij aan de slag bij Arrows Grand Prix en evolueerde hij van de simulatie naar het ontwerp van ophangingen. Vervolgens werd hij Performance Engineer van Damon Hill en Pedro Diniz (1997) en Race Engineer voor Mika Salo en Pedro de la Rosa (1998-1999).

In 2000 vertrok hij naar Enstone als Test Engineer voor Alexander Wurz, Giancarlo Fisichella en Mark Webber bij Benetton. Als Performance Engineer voor Fisichella (2001) en vervolgens Jarno Trulli (2002-2004) hielp hij de Italiaan aan de enige Grand Prix-zege uit zijn carrière (Monaco 2004).

In 2005 werd hij bij de Groep Vehicle Performance verantwoordelijk voor ophangingen, remmen en simulaties. Zijn afdeling speelde een essentiële rol bij het behalen van de Piloten- en Constructeurstitels in 2005 en 2006, met name dankzij de 'mass damper', een belangrijke innovatie in die tijd.

In 2010 werd hij benoemd tot Verantwoordelijke van de Prestatiesystemen en leidde hij de Groep Vehicle Performance alsook de controlesystemen en testbanken. Hij stelde ook de planning op punt en introduceerde de piloten van Enstone in de simulatiewereld. Vanaf 2011 werd hij Verantwoordelijke Engineering en leidde hij planning en oplevering van de E20 en E21 die verscheidene Grote Prijzen op hun naam schreven. Vanaf 2013 lag Nick als Technisch Directeur aan de basis van het ontwerp en de ontwikkeling van de E21, E22, E23 en R.S.16.



#### Wat kunt u ons vertellen over de R.S.16?

Sinds de invoering van het V6-hybridereglement is de R.S.16 het derde product van Enstone. Hij steunt op de verworvenheden van de vorige eenzitters en kan worden beschouwd als een evolutie van de E22 en E23. We moesten uiteraard wel enkele elementen van de auto wijzigen om plaats vrij te maken voor het aandrijfgeheel Renault R.E.16. De voornaamste wijzigingen situeren zich achteraan het chassis, met name wat de plaatsing ervan betreft. Op dat aspect na gaat het eerder om een evolutie. Vorig jaar hadden we een vrij goede basis en we hebben bepaalde ideeën ontwikkeld zonder de basisprincipes te wijzigen. Wat de stroomlijn betreft, bijvoorbeeld, hebben we niet geraakt aan de eigenschappen die de piloten een stabiel platform boden maar hebben we wel de neerwaartse druk verhoogd om de grip te verbeteren.

#### Bent u tevreden over de acht testdagen?

Algemeen gesproken wel ja. We mogen tevreden zijn over hun verloop gezien de beperkte tijd die we hadden na de wijziging van het aandrijfgeheel. We hebben heel wat geleerd over de reacties van de wagen bij verschillende afstellingen en hebben tegelijk hard gewerkt aan de stroomlijn, evoluties die we vervolgens zullen testen in de windtunnel. We hebben ook heel wat kilometers afgelegd om de betrouwbaarheid te testen en de resultaten waren uitstekend. Jolyon heeft wat pech gehad maar Kevin heeft heel wat ronden kunnen afleggen. Toch hebben we samen met hen doorgedreven tests kunnen uitvoeren. Het gevoel van de piloten is positief. Beide zijn tevreden en geven aan dat de R.S.16 gemakkelijk te besturen is, al moeten we nog meer grip en vermogen vinden om het volledige potentieel te benutten.

### **Zijn er onaangename verrassingen opgetreden tijdens de tests?**

Tijdens de tests kom je altijd wel enkele problemen tegen. Vooral Jolyon leek daarvan het slachtoffer, zonder aanwijsbare reden. We hebben dus nog werk voor de boeg maar voor de rest gaat het vrij vlot. Alle belangrijke elementen werken redelijk goed.

### **Waaraan mogen we ons verwachten in Australië?**

We hebben gemerkt dat we over een degelijke basis beschikken, waarmee we kunnen racen en die we doorheen het jaar verder kunnen ontwikkelen. Na de wintertests willen we – zoals alle teams – enkele details bijregelen. Ons doel is om dat alles klaar te krijgen tegen Melbourne, zodat we ons kunnen concentreren op de ophanging en de ontwikkeling van de klassieke aerodynamische aspecten.

### **Hoe zit het ontwikkelingsprogramma er dit jaar uit?**

We hebben een globaal plan voor het hele jaar: we mikken momenteel op het aerodynamische luik om het koetswerk te verbeteren en zo meer grip te verkrijgen. Parallel daarmee werken we aan de ophanging om de eerste doorgedreven wijzigingen te kunnen doorvoeren tijdens de tests na de Grote Prijs van Spanje.

### **Welke zijn de technische doelstellingen voor 2016?**

We concentreren ons op de ontwikkeling van instrumenten die ons in 2017 vooruit zullen helpen. We willen de betrouwbaarheid verhogen en de integratie tussen chassis en aandrijfgeheel verbeteren om op termijn tot een homogeen geheel te komen. We besteden ook veel aandacht aan de opbouw van het team en de infrastructuur. In 2016 zullen we lessen trekken uit de wedstrijden en tegelijk de renstal uitbouwen, eerder dan op voorhand doelstellingen te gaan bepalen.



# VRAGEN AAN RÉMI TAFFIN

## Technisch Directeur Motor van het Renault Sport Formula One Team



**Rémi is verantwoordelijk voor de aandrijfgeheelen die Renault ontwikkelt in de vestiging van Viry-Châtillon. In nauwe samenwerking met Nick Chester zorgt Rémi ervoor dat het ingenieursteam een geoptimaliseerd geheel produceert, aangepast aan het chassis.**

Rémi vervoegde Renault Sport in 1999 en werkte er samen met de emblematische partners van Renault, zoals BAR, Arrows, Benetton en later het Renault F1 Team. Hij werkte ook nauw samen met twee Wereldkampioenen, Jenson Button en Fernando Alonso bij zijn twee titels.

Rémi nam de leiding van de circuitactiviteiten bij de oprichting van Renault Sport F1 in 2011 en was verantwoordelijk voor de motorprestaties bij de partnerrenstallen van Renault Sport F1. Rémi, die bij alle races en testsessies aanwezig was, superviseerde de ondersteuning die Renault leverde voor de motoren en droeg zo bij tot de vier wereldtitels die Red Bull Racing in het V8-tijdperk op zijn naam schreef.

In 2015 werd hij aangesteld tot Operationeel Directeur, en leidde hij de teams van ingenieurs en technici van de testbanken en de assemblageafdeling van Viry. Hij verzekerde de overgang naar het circuit en was verantwoordelijk voor de ingenieurs die deel uitmaakten van de partnerteams van Renault.

### Hoe verloopt uw werk in Enstone?

Dat kan ik heel eenvoudig omschrijven: het is als thuiskomen. Iedereen kent iedereen, we zijn vertrouwd met de locatie, we weten waar we heen moeten en waar we kunnen vinden wat we zoeken. Alles is heel natuurlijk verlopen toen we de samenwerking terug opnamen. Dat bleek ook duidelijk uit de assemblage. We hebben heel wat ervaring en knowhow als het erop aankomt om alles (inclusief de auto) snel klaar te stomen. Dat wordt een doorslaggevende factor op het moment dat we zo snel mogelijk nieuwe ideeën moeten integreren. In welk opzicht is het anders om met een officieel team te werken in plaats van met een klant?

Technisch gesproken zijn de verschillen tussen klanten en partners klein. Eens je op het circuit staat, doe je alles om te winnen of zo goed mogelijk te presteren. Het grootste verschil is echter het gevoel van samenhang. Je draagt dezelfde kleding, je legt verantwoording af aan dezelfde persoon en je eet hetzelfde... Het geheel is dus meer geïntegreerd.

### Wat heeft het geheel R.S.16 – R.E.16 u geleerd tijdens de wintertests?

We weten dat we uitstekend werk kunnen leveren in erg weinig tijd. We moeten motor en chassis in sneltempo op elkaar afstemmen. Dat is globaal gesproken erg goed gelukt. We hebben het aandrijfgeheel gemonteerd en hebben de eerste wedstrijd gereden voor de eerste tests waren uitgevoerd. Dat is niet altijd vanzelfsprekend. We hadden enkele problemen tijdens de eerste twee dagen in Barcelona maar niets alarmerends want we hebben erg productieve dagen gekend. In dat kader wil ik zeker de uitstekende werkelaties tussen de fabrieken van Enstone en Viry benadrukken. Daar moeten we op voortbouwen.

Vertegenwoordigt de R.E.16 een vooruitgang ten opzichte van zijn voorgangers?

Doorheen de twee weken hebben we hetzelfde aandrijfgeheel gebruikt, met uitzondering van een dag waar het eenvoudiger was om het hele aandrijfgeheel te vervangen dan een problematisch onderdeel. Op enkele kleine tegenvallers na, waren er geen grote problemen. We hebben alle problemen kunnen oplossen en hebben tegelijk gewerkt om het geheel te verbeteren. We hebben het aandrijfgeheel getest in de configuratie voor Melbourne en nagenoeg alles is vlot verlopen. Met uitzondering van enkele details hebben we onze doelstellingen bereikt.

### Hoe zit het ontwikkelingsprogramma voor dit seizoen eruit?

We zijn ons bewust van de behoefte aan vermogen maar mikken op de zomerstop om daar vooruitgang te boeken. Vanaf Melbourne zullen er regelmatig evoluties worden geïntroduceerd, halfweg het jaar gevolgd door een aanzienlijker pakket van ingrepen. Als er tegen het einde van het seizoen nog mogelijkheden zijn om nieuwe componenten te introduceren, zullen we dat ook doen. Maar het grootste pakket komt dus halfweg het seizoen. Na uitstekende tests moeten we ons toelagen op de voorbereiding van de piloten voor de races en hun integratie in het team.

### Naar welke resultaten streeft u dit jaar?

We hebben een goed gevoel. Ondanks twee moeilijke jaren, hebben we de situatie kunnen stabiliseren. Het doel bestaat erin om tegen 2017 een goed geheel auto/aandrijving te krijgen om op podiumplaatsen te kunnen mikken. Maar dat betekent niet dat we al een kruis maken over dit jaar. Als we voor een podiumplaats kunnen gaan, zullen we dat niet nalaten, maar we moeten realistisch blijven.

## TECHNISCHE SPECIFICATIES R.S.16

<b>Chassis</b>	Zelfdragend chassis in honingraatcomposiet gegoten in koolstofvezel en aluminium, geproduceerd door het Renault Sport Formula One Team en ontworpen om een maximale weerstand aan een minimaal gewicht te koppelen. Omvat het aandrijfgeheel van Renault als zelfdragend element.
<b>Ophanging vooraan</b>	Boven elkaar geplaatste wishbones in koolstofvezel, die via een stangensysteem inwerken op een inboard basculeur. Het geheel is verbonden met twee torsiestangen en dempers die binnen de neus van het zelfdragende chassis zijn gemonteerd. Aluminium gewrichten en OZ-velgen in machinaal bewerkt magnesium.
<b>Ophanging achteraan</b>	Boven elkaar geplaatste wishbones in koolstofvezel, die via een systeem van trekstangen inwerken op torsieveren en horizontale schokdempers boven de versnellingsbak. Aluminium gewrichten en OZ-velgen in machinaal bewerkt magnesium.
<b>Overbrenging</b>	Semiautomatische versnellingsbak in titanium met acht versnellingen + achteruit. 'Quickshift'-systeem om de snelheid van de schakelovergangen te maximaliseren.
<b>Brandstofsysteem</b>	Tank in rubber, versterkt met kevlar, ontworpen door ATL.
<b>Elektronica</b>	Standaard elektronische module van MES-Microsoft
<b>Remsysteem</b>	Schijven en remblokken in koolstof Remzadels van AP Racing. Hoofdcilinders van AP Racing
<b>Cockpit</b>	Verwijderbare bestuurderszetel in koolstofcomposiet, gegoten op maat van de piloot, met zes- of achtpuntsharnas. Stuur met schakel- en koppelingshendels en bediening van de mobiele achtervleugel.

## Afmetingen en gewichten

<b>Spoorbreedte voor:</b>	1.450 mm
<b>Spoorbreedte achter</b>	1.400 mm
<b>Hoogte</b>	950 mm
<b>Breedte</b>	1.800 mm
<b>Totaal gewicht:</b>	702 kg met piloot, camera en ballast





## TECHNISCHE SPECIFICATIES R.E.16

### Motor

Cilinderinhoud	V6 van 1,6 liter
Aantal cilinders	6
Maximaal motortoerental	15.000 t/min
Drukvoeding	Enkele turbocompressor, onbeperkte druk (geschat op 4 bar absoluut)
Brandstofdebietbegrenzer	100 kg/u
Toegestane hoeveelheid brandstof per race	100 kg
Architectuur	V6 in een hoek van 90°
Boring	80 mm
Slag	53 mm
Hoogte van de krukas	90 mm
Aantal kleppen	4 per cilinder, 24 in het totaal
Uitlaten	Uitlaten gescheiden door de turbine en de aflatklep in de as van de eenzitter
Brandstof	Directe injectie

### Systemen voor energierecuperatie

Rotatiesnelheid van de MGU-K	Maximaal 50.000 t/min
Vermogen van de MGU-K	Maximaal 120 kW
Energie recuperatie door de MGU-K	Maximaal 2 MJ/ronde
Energieafgifte door de MGU-K	Maximaal 4 MJ/ronde
Rotatiesnelheid van de MGU-H	> 100.000 t/min
Energie recuperatie door de MGU-H	Onbeperkt

### Algemene Informatie

Gewicht	minimaal 145 kg
Aantal motoren toegelaten per piloot voor seizoen 2016	5* *4 als er minder dan 20 GP op de kalender staan
Totaal vermogen	Ongeveer 875 pk



# ONZE PILOTEN

## JOLYON PALMER

Titularispiloot #30



**Nadat hij een jaar in Enstone werkte als derde piloot van het Lotus F1 Team, zet Jolyon Palmer met het Renault Sport Formula One Team zijn eerste stappen in de F1.**

Zijn opstap naar de F1 betekent een nieuwe hefboom in de carrière van de piloot die tijdens seizoen 2014 de titel van de GP Series op zijn naam schreef. Jolyon werd daarmee de eerste Brit die toetrad tot de F1 sinds Lewis Hamilton in 2006. De vijftientigjarige piloot van het team DAMS vestigde een nieuw record door het grootste aantal punten op een seizoen te veroveren: maar liefst 256. Hij stond tot zeven maal toe op de eerste lijn na de kwalificaties en wist vier races op zijn naam te schrijven (Bahrein, Monaco, Monza, Sotchi), terwijl hij nog acht andere podiumplaatsen veroverde om zich reeds drie races voor het einde van het seizoen te verzekeren van de titel.

Voor de GP2 Series was Jolyon al tweede geëindigd in het Kampioenschap Formule 2 van de FIA in 2010. Hij domineerde het begin van het seizoen en zijn Duel met Dean Stoneman duurde voort tot de allerlaatste wedstrijd. Hij werkte zijn campagne af met vijf zeges, tien podiumplaatsen en vijf polepositions.

### Opmerking:

<b>Geboortedatum</b>	20 januari 1991
<b>Geboorteplaats</b>	Horsham, Verenigd Koninkrijk
<b>Nationaliteit</b>	Brit
<b>Officiële website:</b>	<a href="http://www.jolyonpalmer.com">www.jolyonpalmer.com</a>
<b>Officiële Twitter-account:</b>	<a href="https://twitter.com/JolyonPalmer">www.twitter.com/JolyonPalmer</a>
<b>Officiële Facebook-pagina:</b>	<a href="https://www.facebook.com/jolyonpalmer">www.facebook.com/jolyonpalmer</a>

### Vragen/Antwoorden

#### **Hoe klinkt de zin “Jolyon Palmer, racepiloot van het Renault Sport Formula One Team in 2016” u in de oren?**

Als muziek. De winter heeft lang geduurd maar heeft me de kans gegeven om me ten volle voor te bereiden. Ik ben vaak in Enstone geweest en heb nog intensiever getraind. Het is een ongelooflijk meeslepend project en ik vind het fantastisch om er van bij het begin bij te zijn. Mijn benoeming voor 2016 was fantastisch maar de officiële aankondiging van de overname van de renstal door Renault was dat nog meer, zeker door de langetermijnperspectieven. Het laatste jaar heb ik een uitzonderlijke opleiding genoten en we beschikken over ongelooflijke opportuniteiten. Het is een droom om te kunnen rijden in de kleuren van een grote constructeur.

### **Hoe begint u aan dit seizoen**

Door me maximaal voor te bereiden en klaar te staan om alle uitdagingen tot een goed einde te brengen. De winterstop heeft me de kans gegeven om ervoor te zorgen dat ik zowel mentaal als fysiek op scherp sta. Mijn training was bijzonder intens. De momenten waarop je niet kunt rijden, zijn ideaal om aan je conditie te werken. Helaas was ik door het typisch Britse weer erg vaak aangewezen op sportzalen. Ik verkies uiteraard mooi weer maar zodra het stopte met regenen ben ik toch al buiten gaan lopen.

### **Hoe zou u de wintertests samenvatten?**

We hebben een paar frustrerende momenten gekend maar zijn er uiteindelijk toch in geslaagd om degelijke prestaties neer te zetten. Ik heb een beetje pech gehad: elke dag kwam ik wel een probleem tegen dat me enkele uren werk heeft gekost. Niet ideaal voor een rookie maar ik heb toch een aanzienlijk aantal ronden kunnen afleggen. Kevin heeft vier uitstekende dagen gehad, waardoor we heel wat waardevolle informatie hebben kunnen inwinnen. Die informatie vormt een solide basis waarop we kunnen voortbouwen om nog betere prestaties te realiseren.

### **Vindt u dat de vrije testsessies van vorig jaar een grote invloed hebben gehad?**

Absoluut. Er bestaan tal van procedures en de auto's zijn bijzonder technisch om mee te rijden. Ik heb op die ervaring kunnen voortbouwen om van bij het begin operationeel te zijn. Hoewel ik niet het maximale aantal ronden hebben kunnen rijden in Barcelona, lag ik in mijn ogen niet al te ver achterop en weet ik dat alles wel oké zal zijn in Melbourne.

### **Wat zijn uw ambities voor Melbourne?**

Ik kan bijna niet wachten tot het vrijdag is en de 22 auto's op het circuit staan. Ik denk dat alles klaar zal zijn. We zullen blijven werken aan de prestaties maar willen ook het beste van onszelf geven om een goed resultaat neer te zetten. Het wordt ongetwijfeld een druk en complex weekend maar ik voel dat ik een goede positie heb.

## **Belangrijkste data:**

### **• 2015 – F1**

Jolyon begon zijn F1-carrière in het Lotus F1 Team, met een intens programma van vrije tests, in combinatie met zijn functie van derde piloot en zijn activiteiten in de simulator.

### **• 2011-2014 – GP2 Series**

Jolyon zet een indrukwekkend seizoen neer met vier zeges, acht andere podiumplaatsen, negentien aankomsten met punten en een nieuw record van 256 verzamelde punten. Na zijn debuut in 2011, waar hij onmiddellijk in de top tien eindigde in Abu Dhabi, deed hij die prestatie nog eens over tijdens zijn eerste campagne. Het jaar erna rijdt de Brit aan de zijde van Marcus Ericsson, voortaan piloot bij Sauber, in het team iSport International. Hoewel de start van zijn seizoen werd verknoeid door elektrische problemen, slaagde hij er na een chassisswissel in om de zesde plaats op de grid te veroveren in Monaco en schreef hij de volgende dag de race op zijn naam. Seizoen 2013 getuigde duidelijk van een aanzienlijke vooruitgang, met zeges in Hongarije en Singapore. Hij werd zevende in het algemene klassement en domineerde de categorie in 2014.

### **• 2009-2010 – Kampioenschap Formule 2 van de FIA**

Tijdens zijn eerste jaar behaalde Jolyon een zesde plaats als beste resultaat. In het tweede seizoen won hij op Silverstone en werd hij de eerste Britse F2-winnaar sinds het succes van zijn vader Jonathan in Mugello in 1983. Hij maakte indruk op de waarnemers en nam de leiding in het kampioenschap na de derde meeting in Monza. Uiteindelijk moest hij de titel nipt overlaten aan Dean Stoneman.

### **• 2007- 2008 – Formula Palmer Audi**

Nadat hij bij zijn debuut op Silverstone als twaalfde eindigde, ging Jolyon snel vooruit en won hij in Brands Hatch en Oulton Park. Door een quadongeval werd zijn eerste seizoen ingekort maar in 2008 verscheen hij opnieuw aan de start om voor de titel te gaan. Hij eindigde uiteindelijk derde na een zege in Spa en elf podiumplaatsen.

# KEVIN MAGNUSSEN

## Titularispiloot #20



In 2014 maakte Kevin Magnussen een sensationeel debuut in de F1 door in Australië de tweede plaats te veroveren. Daarmee werd hij de eerste beginnening die bij zijn eerste Grote Prijs op het podium stond sinds Lewis Hamilton in 2007.

Vastberaden om zijn beste beentje voor te zetten, vervoegt hij het Renault Sport Formula One Team nadat hij een jaar geen competitie reed, ondanks een overtuigend eerste seizoen.

In het verleden won Kevin reeds de titel van de Formula Renault 3.5 Series in 2013 met vijf zeges en dertien podiumplaatsen, waardoor hij beter deed dan zijn rivaal Stoffel Vandoorne. Het jaar ervoor won hij zijn eerste zege in de categorie nadat hij in 2011 tweede eindigde in het Britse F3-Kampioenschap.

### Opmerking:

Geboortedatum	5 oktober 1992
Geboorteplaats	Roskilde, Denemarken
Nationaliteit	Deens
Officiële website:	<a href="http://www.kevinmagnussen.com">www.kevinmagnussen.com</a>
Officiële Twitter-account:	<a href="https://twitter.com/kevinmagnussen">www.twitter.com/kevinmagnussen</a>
Officiële Facebook-pagina:	ntb
Gereden Grote Prijzen:	20
Podiumplaatsen:	1
Zeges:	0

### Vragen/Antwoorden

#### Hoe ervaart u uw terugkeer naar de F1 met het Renault Sport Formula One Team?

Het geeft een ongelooflijk gevoel en betekent enorm veel voor mij. We spreken hier niet zomaar over een F1-zitje maar over een topzitje. Na een periode van heropbouw zal Renault Sport opnieuw voor de wereldtitels strijden. Ze zijn er om te winnen en ik deel hun ambitie. Ik kan nauwelijks geloven dat ik deel uitmaak van het avontuur.

#### Zou u uw vorige jaren met een achtbaan vergelijken?

Dat doet wat met een mens. Ik dacht dat ik het vrij goed gedaan had bij McLaren in 2014, naast een voormalige wereldkampioen. Het was dan ook pijnlijk om het jaar erna aan de kant te worden geschoven, ook al was het dan door een indrukwekkend duo. Sinds mijn zes jaar heb ik ononderbroken geracet. Aan de kant geschoven worden, stond niet in mijn plannen.

#### Hebt u iets te bewijzen met uw terugkeer naar de F1?

Ik hoop veel te kunnen bewijzen. Ik ben uiterst gemotiveerd na een jaar zonder competitie. Ik heb tal van weekends op het circuit doorgebracht, zonder te kunnen rijden, dus ik sta te popelen om te bewijzen wat ik waard ben. Mijn hele leven draait rond de autosport. Ik wil dan ook zo snel mogelijk weer aan het stuur zitten, zeker als het samen met Renault Sport is.

#### Denkt u goed voorbereid te zijn voor de Grote Prijs van Australië?

Ik ben klaar voor Melbourne. We hebben goede tests achter de rug en hebben heel wat ronden kunnen rijden. Elke dag reden we meer dan honderd ronden, voor een totaal van 500 ronden op vier dagen. Kilometers afmaken was het belangrijkste voor mij, kwestie van na mijn ongewenste sabbatjaar terug vertrouwd te raken met de auto. Meer had ik echt niet kunnen dromen. We hebben alle systemen en procedures geverifieerd zodat ze tegen de eerste race helemaal op punt stonden. Op dit ogenblik denk ik dat we net buiten de top tien zullen vallen als alles goed gaat, wie weet... Als we Australië kunnen verlaten met enkele punten op zak, mogen we al blij zijn.



### **Hoe voelt u zich binnen het team?**

Het is erg aangenaam om er deel van te mogen uitmaken. Renault heeft hoge ambities en voor een piloot is het cruciaal om te kunnen rijden voor een renstal die op de wereldtitels mikt. Er heerst een tastbare alchemie tussen Viry en Enstone. Ze hebben nog niet zo lang geleden kampioenschappen gewonnen en ik weet zeker dat ze niet vergeten zijn hoe ze dat moeten klaarspelen. Enstone heeft enkele moeilijke jaren achter de rug maar het personeel stelt alles in het werk om die periode achter zich te laten. Nu ze terug over middelen en een langetermijnplanning beschikken, is de sfeer bijzonder enthousiast. Het is de gedroomde plek voor een jonge piloot zoals ik.

### **Wat vindt u van de eenzitter?**

We hebben een goede vertrekbasis. We zijn nog niet helemaal tevreden over de prestaties maar we beseffen wel dat we in erg weinig tijd heel wat hebben verwezenlijkt. Toch weten we ook dat we beter kunnen doen. We hebben nog niet het beste aandrijfgeheel of de beste auto maar we weten hoe we verder tewerk moeten gaan. We moeten het beste van onszelf geven, hard werken en de top bereiken. Als we tot het uiterste blijven gaan, komt het allemaal wel goed.

### **Na uw sensationele F1-debuut in Melbourne hebt u wellicht uitstekende herinneringen aan het circuit. Hoe ziet u de dingen met het oog op de start van het nieuwe seizoen?**

Ik hou van Melbourne. In 2014 heb ik mijn F1-carrière op gang getrokken als in een droom, door onmiddellijk een podiumplaats te veroveren. Maar bij mijn terugkeer vorig jaar kon ik die prestatie niet overdoen. Ik hoop dat ik de race van dit jaar kan afsluiten met enkele punten. Dat is mijn doel. Als Jolyon en ik in de top tien eindigen, zou dat een enorm succes zijn.

### **Belangrijkste data:**

#### **• 2014 – 2015: present bij McLaren**

Kevin gaf zijn F1-carrière een perfecte start door bij zijn debuut in de Grote Prijs van Australië 2014 de tweede plaats te veroveren. Hij speelde zijn potentieel uit aan de zijde van Jenson Button, de Wereldkampioen van 2009 en mocht regelmatig enkele punten bijschrijven. Na de komst van Honda werd Kevin aan de kant geschoven ten voordele van tweevoudig Wereldkampioen Fernando Alonso.

#### **• 2012 – 2013: Formula Renault 3.5 Series**

Kevin, die in 2012 actief was bij Carlin, maakte tijdens zijn eerste seizoen in de Formula Renault 3.5 Series meteen indruk. Met drie polepositions en een zege in Spa, eindigde hij zevende in het algemene klassement. In 2013 stapte hij over naar DAMS en leverde hij een zware concurrentieslag met de reservepiloot van McLaren-Honda, Stoffel Vandoorne. De Deen sloot het seizoen af met vijf zeges, dertien podiumplaatsen en de titel, tijdens de finale op het circuit van Barcelona-Catalunya.

#### **• 2011: Brits Wereldkampioenschap Formule 3**

Naast Felipe Nasr, momenteel piloot bij Sauber, werpt Kevin zich op als een ware sensatie tijdens seizoen 2011 van de Britse F3. Nasr en zijn teamgenoot bij Carlin leefden in conflict maar Nasr slaagde erin de resultaten aan elkaar te rijgen en dwong Kevin om zich tevreden te stellen met de tweede plaats, voor piloten zoals Valtteri Bottas en Roberto Merhi.

#### **• 2010: Duits Wereldkampioenschap Formule 3**

Kevin veroverde de derde plaats in het Duitse kampioenschap Formule 3 na een lang duel met zijn rivaal, Stef Dusseldorp. Magnussen, die voor de laatste wedstrijd van het jaar twee punten voorsprong had op zijn rivaal, nam het voortouw om zijn plaats op het globale podium te verzekeren en de titel bij de Rookies te behalen, voor Daniel Abt en Felix Rosenqvist.

#### **• 2009: Formula Renault 2.0**

Binnen zijn dubbele programma (Formula Renault 2.0 NEC en Eurocup Formula Renault 2.0) blonk Kevin in beide categorieën uit met een zege en twaalf podiumplaatsen op veertien races. Daarna stapte hij over naar de Formula Renault 3.5 Series

#### **• 2008: Danish Formula Ford, ADAC Formel Masters**

Na een briljante kartingcarrière stapte de Deen over naar de eenzitters en maakte hij naam voor zichzelf door het Deense Wereldkampioenschap Formula Ford te winnen. Hij vervulde zijn kalender met zes optredens in de ADAC Formel Masters.

# ESTEBAN OCON

## Derde piloot en reservepiloot



**In 2016 kwam de veelbelovende Franse piloot Esteban Ocon terug naar Enstone als derde piloot en reservepiloot van het Renault Sport Formula One Team.**

Als voormalig lid van het Lotus F1 Team Junior liet Esteban een memorabel 2015 optekenen door na een lang duel tegen Luca Ghiotto de titel in de GP3 Series te veroveren. Met veertien podiumplaatsen, waaronder een reeks van negen opeenvolgende tweede plaatsen, legde hij een ongelofelijke regelmatigheid aan de dag op zijn weg naar de titel.

In 2014 klom Esteban over Max Verstappen om het Europese Kampioenschap F3 op zijn naam te schrijven. Hij mocht zijn seizoen dan ook afsluiten met testsessies bij het Lotus F1 Team. Hij bevestigde zijn potentieel tijdens nieuwe tests met Force India. Daarvoor had Esteban nek aan nek geracet met Pierre Gasly en Oliver Rowland in de Eurocup Formula Renault 2.0. Esteban vervoegt Renault Sport maar blijft tegelijk lid van het juniorprogramma van Mercedes-Benz.

### Belangrijke punten:

<b>Geboortedatum:</b>	17 september 1996
<b>Geboorteplaats:</b>	Evreux, Frankrijk
<b>Nationaliteit</b>	Frans
<b>Officiële website:</b>	<a href="http://www.esteban-ocon.com">www.esteban-ocon.com</a>
<b>Officiële Twitter-account:</b>	<a href="https://twitter.com/oconesteban">www.twitter.com/oconesteban</a>
<b>Officiële Facebook-pagina:</b>	<a href="https://www.facebook.com/esteban.ocon">www.facebook.com/esteban.ocon</a>

### Vragen/Antwoorden

#### **Wat is uw reactie na de officiële aanwerving als derde piloot van het Renault Sport Formula One Team?**

Ik ben helemaal in de wolken met het feit dat ik mag bijdragen tot Renaults terugkeer naar de F1 als volwaardig team. Eind 2015 werd ik lid van het juniorprogramma op lange termijn van Mercedes-Benz en ik ben erg trots dat Renault me heeft geselecteerd om dit jaar het Renault Sport Formula One Team te ondersteunen. Ik ben niet alleen een Franse piloot in een Frans team maar ik kan ook voortbouwen op de relaties die ik de voorbije jaren heb opgebouwd in Enstone.

#### **Welke zijn die relaties in Enstone?**

Ik heb een deel van mijn hart verloren aan dit stukje Engelse platteland. Ik ben er opgegroeid en heb er op mijn dertiende voor het eerst de fabriek bezocht toen ik nog kartingpiloot was. Een fantastische ervaring: het personeel, de technologie, alles was adembenemend. Tot 2014 was ik deel van de Enstone-familie door de promotieformules. Hetzelfde jaar nog beleefde ik mijn eerste F1-weekend met het team in Abu Dhabi. Ik ken verscheidene mensen binnen het team en heb ongelofelijk veel van hen geleerd. Ondanks mijn jonge leeftijd heb ik al een lange relatie met Enstone.

#### **Hoe begint u aan het komende seizoen?**

Ik wil als een spons zijn: zo veel mogelijk leren en die informatie opslaan. Ik moet op elk moment klaar staan om plaats te nemen in een auto. Ik wil de renstal ook helpen waar ik kan. Ik krijg een ongelofelijke kans en moet klaar staan om de volgende stap te zetten.

#### **Wat gaat u nog doen buiten uw rol binnen het Renault Sport Formula One Team?**

Sinds een jaar wordt mijn carrière beheerd door Mercedes. Na mijn titel in de GP3 Series ben ik een van hun juniorpiloten geworden. Behalve mijn rol als derde piloot voor het Renault Sport Formula One Team blijf ik dus verbonden met de Mercedes-familie, die me deze opportuniteit bij Renault gunt. We hebben plannen voor een raceprogramma dit jaar maar er is nog niets beslist. Het is een immens privilege om begeleid en ondersteund te worden door Toto (Wolff) bij Mercedes en tegelijk de eer te krijgen om een merk als Renault te mogen vertegenwoordigen in de F1.

## Belangrijkste data:

- **2014 – 2015: GP3 Series**

Tijdens zijn eerste seizoen in de GP3 Series verwierf Esteban de titel na een lang gevecht tegen Luca Ghiotto. Hoewel hij slechts een overwinning op zijn naam schreef (twee andere werden geannuleerd om technische redenen), gaf Esteban blijk van een ongelofelijke regelmatigheid door tot veertien keer een podiumplaats te veroveren. Als lid van het ontwikkelingsprogramma van Mercedes F1 voerde Esteban ook tests uit met Force India F1 Team.

- **2014: Europese FIA F3-kampioenschap**

In 2014 was Max Verstappen de enige piloot die Esteban van de zege kon houden. Na de Grote Prijs van Macau in 2013 veroverde Esteban een zitje bij Prema Powerteam, het topteam in de klasse. Van bij de eerste ontmoeting nam Esteban de leiding in het kampioenschap, dat hij dan ook bij de voorlaatste manche op zijn naam schreef. Zijn balans: negen zeges en 21 podiumplaatsen. Daardoor mocht hij met het Lotus F1 Team gaan testen in Abu Dhabi en mocht hij voor het eerst deelnemen aan de Race of Champions.

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

Esteban debuteerde in de eenzitters tijdens seizoen 2012. Met Koiranen Motorsport nam hij deel aan de Eurocup Formula Renault 2.0, waar hij tot vier keer toe punten sprokkelde. Zijn beste resultaat was een podiumplaats op het Circuit Paul Ricard. Dat cumuleerde Esteban met een gedeeltelijk seizoen in de Formula Renault 2.0 ALPS, waar hij twee podiumplaatsen wist te veroveren in de Red Bull Ring. In 2013 gaat hij aan de slag bij het ART Junior Team en haalt hij zijn eerste zege binnen in Castellet. Hij eindigt er derde in het algemene klassement.

# 04

## Renault Sport Academy

**Net zoals het merk doorheen zijn rijke geschiedenis heeft gedaan, zal Renault Sport Racing ook in de toekomst nieuwe talenten blijven begeleiden dankzij de oprichting van de Renault Sport Academy, die de taak krijgt om de toekomstige Wereldkampioenen van Renault Sport F1 op te sporen en te begeleiden.**

Daartoe zal de Renault Sport Academy naast de wereldwijde autosportstructuren ook de talloze platformen van Renault Sport Racing gebruiken om nieuwe talenten te begeleiden. Ook de nationale filialen van Renault zullen worden ingezet in de zoektocht naar nieuwe piloten.

Bij de oprichting van de Academy werden vier piloten bevestigd: Oliver Rowland, titelhouder in de Formula Renault 3.5 Series, en drie anderen uit de rangen van de Eurocup Formula Renault 2.0, de drie eersten van seizoen 2016: Jack Aitken, tevens winnaar van de Formula Renault 2.0 Alps, Louis Delétraz, tevens winnaar van de Formula Renault 2.0 NEC, en Kevin Jörg, tweede in het klassement.

De drie piloten zullen door Renault Sport Racing worden ondersteund tijdens het jaar 2016. Rowland zal meedingen in de GP2 Series, Delétraz in de categorie die werd omgedoopt tot Formula V8 3.5, Aitken en Jörg in de GP3 Series. Elke piloot krijgt gepersonaliseerde doelstellingen mee die hij dient te behalen in de loop van zijn carrière.

De Renault Sport Academy is ontworpen om de vorming van een piloot in het universum van Renault Sport Racing te bevorderen. Een onderdompelingsprogramma in Parijs zal de leden van de Academy sensibiliseren voor de basiswaarden en het patrimonium van Renault Sport Racing. Hun voorbereidingskalender omvat het hele jaar door evaluaties in Enstone, de Britse thuisbasis van het Renault Sport Formula One Team, en uiteraard fysieke trainingsstages voor het seizoen en tijdens de zomerstop. In Enstone zal nog een andere stage hen kennis laten maken met het reilen en zeilen binnen het Renault Sport Formula One Team. Het programma zal worden geleid door Mia Sharizman Ismail, die een aanzienlijke ervaring heeft in de autosport, niet alleen in de F1, GP2 en GP3 maar ook in tal van andere categorieën.

Renault kan schermen met een rijke geschiedenis wat de zoektocht naar toekomstig F1-talent betreft. Denk maar aan Robert Kubica, Lucas di Grassi, Pastor Maldonado, Heikki Kovalainen, Jérôme d'Ambrosio en Romain Grosjean, stuk voor stuk piloten die de opleidingsprogramma's van Renault doorliepen.

**Guillaume Boisseau**, directeur merken, Renault-groep

*Renault kan terugblikken op een uitzonderlijke palmares in de autosport en we zijn vastbesloten om die nog verder uit te breiden. De Renault Sport Academy stelt ons niet alleen in staat om nieuwe talenten te ontwikkelen maar ook om dit programma aan de lokale markten te koppelen. Dat is des te belangrijker in de landen waar Renault Sport aanwezig is. Het biedt ons een brede basis om piloten te identificeren die onze kleuren kunnen verdedigen in de hoogste echelons van de autosport.*

### Vragen aan Frédéric Vasseur, Directeur Competitie van Renault Sport Racing

#### **Wat is de Renault Sport Academy precies?**

De Renault Sport Academy is een programma dat bijdraagt tot het engagement van Renault Sport Racing om jonge talenten op te leiden tot toekomstige F1-sterren. Het complete programma omvat alle nodige ingrediënten om jonge piloten te ontplooiën zodat ze hoge toppen kunnen scheren in de autosport.

#### **Wat is de motivatie achter de Academy?**

We willen de kampioenen van morgen vormen. Dat doen we niet zozeer uit altruïsme, dan wel met het doel om ze op te leiden tot de toekomstige Wereldkampioenen van Renault Sport. We stellen hen een brede waaier aan instrumenten ter beschikking om dat doel te bereiken. Op lange termijn is het de bedoeling dat de toekomstige piloten van het Renault Sport Formula One Team afkomstig zijn uit de rangen van de Renault Sport Academy.

### Wat verwacht de Academy van de piloten?

We zullen onze verwachtingen met elke piloot afzonderlijk bespreken. We willen de best mogelijke resultaten zien op het circuit, in combinatie met een ontwikkeling en verbetering in alle domeinen. We willen evenwichtige persoonlijkheden die even doeltreffend kunnen samenwerken met hun race-ingenieurs als met de partners en sponsors.

## DE PILOTEN VAN DE ACADEMY



### Oliver Rowland

Leeftijd:	23 jaar
Nationaliteit	Brit
Seizoen 2015:	Winnaar van de Formula Renault 3.5 Series
Zeges:	8
Podiumplaatsen	13

### Vorige seizoenen:

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

Oliver Rowland heeft een schitterend 2015 achter de rug, waarin hij Matthieu Vaxivière versloeg om de titel van de Formula Renault 3.5 Series binnen te halen.

Rowland, die bij de voorlaatste manche van het seizoen al zeker was van de titel, vulde zijn programma aan met deelnames in de GP2 Series, waar hij van bij zijn debuutrace punten wist te verzamelen. De Britse piloot begon zijn opmars in de piramide van de autosport op zevenjarige leeftijd met karting, alvorens over te stappen naar eenzitters bij de Formula Renault UK Winter Series in 2010.

Reeds in die eerste jaren maakte hij indruk: in 2011 won hij de McLaren Autosport BRDC-prijs, waardoor hij voor het eerst in aanraking kwam met de F1 tijdens een testrit met McLaren.

**Na twee seizoenen in de Formula Renault 3.5 Series werd hij vorig jaar tot winnaar gekroond, waarna hij overstapte naar de Formula E.**

**Dankzij zijn ongelooflijke seizoen mocht Rowland met de steun van de Renault Sport Academy deelnemen aan de GP2 Series.**

### Vragen aan Oliver Rowland

#### Wat was uw reactie op de aankondiging dat u werd opgenomen aan de Renault Sport Academy?

Het is een immense eer om deel te mogen uitmaken van de Academy. Tal van piloten hebben hun carrière gebouwd op de oude raceprogramma's van Renault en ik ben vastbesloten om deze kans maximaal te benutten. Ik ben verheugd deel te mogen uitmaken van deze nieuwe generatie en ben erg trots op het vertrouwen dat Renault Sport Racing in me stelt. Ik wil dan ook zoveel mogelijk teruggeven door performant te zijn, en dat doorheen mijn carrière.



### **Denkt u dat uw rekrutering door de Academy u veel kan bijbrengen?**

Aangezien Renault Sport als renstal terugkeert naar de F1 denk ik dat ik me op lange termijn als doel moet stellen om ze voort te helpen en wereldtitels te veroveren. Doorheen dat proces zullen er talrijke aspecten zijn die me helpen te groeien, zowel als mens als als racepiloot. In mijn ogen zijn de fysieke en mentale voorbereiding en de kennismaking met de interne werking van een F1-team de belangrijkste factoren.

### **Wat zegt Renault in de F1 u?**

Ik weet nog goed dat Fernando Alonso zijn twee wereldtitels veroverde met Renault toen ik 13-14 jaar was. Dat heeft een grote invloed gehad op mijn jeugd. Ik denk dat deze terugkeer een goede zaak is voor het aura van de F1. Renault ontbrak al enige tijd in de F1 en het doet deugd om te zien dat het merk zich ten volle inzet om nieuwe wereldtitels te gaan veroveren.

### **Geeft uw aanwerving door Renault u extra motivatie?**

Absoluut! De hulp en tips van een F1-team vormen een waardevolle hulp. Dat is des te specialer omdat ik al van bij het begin deel uitmaakt van de Renault-familie. Doorheen mijn vijf jaar als eenzitterpiloot heb ik enkel in de promotieformules van Renault gereden. Het is fantastisch om hun vertrouwen te krijgen voor 2016.





## Jack Aitken

<b>Leeftijd:</b>	20 jaar
<b>Nationaliteit</b>	Brit-Koreaan
<b>Seizoen 2015:</b>	1e in de Eurocup Formula Renault 2.0, Formula Renault 2.0 Alps en ProMazda Wintercup
<b>Zeges:</b>	12
<b>Podiumplaatsen</b>	17

### Vorige seizoenen:

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

Weinig piloten kunnen schermen met een jaar zoals dat van Jack Aitken in 2015.

Nadat hij met een punt voorsprong het Pro Mazda Winterfest op zijn naam schreef, keerde hij terug naar Europa om er een seizoen in de Formula Renault 2.0 te rijden. Een week nadat hij de ALPS-titel won, veroverde hij ook zijn derde Eurocup-titel in Europa. Dat resultaat is des te indrukwekkender omdat Aitken twee weken rust moest nemen als gevolg van een rugletsel opgelopen in de zomer.

Aitken begon zijn carrière op zevenjarige leeftijd in de karting, alvorens hij vier jaar later zou overstappen op eenzitters.

**Het succes volgde al snel. Hij werd tweede in de Formula Renault 2.0 NEC in 2013 en stapte vervolgens over naar de Eurocup Formula Renault 2.0 alvorens hij het jaar erna de drie kampioenstitels won. Jack is ook een van de weinige Britten met een zwarte gordel karaté met tweede Dan.**

### Vragen aan Jack Aitken

#### **Wat betekent uw deelname aan de Renault Sport Academy voor u?**

Heel veel. Elke jonge piloot droomt ervan om te worden opgenomen in het juniorprogramma van een F1-team want dat eerste contact met de koninginnendiscipline is essentieel. En na de eerste contacten met de mensen van de Academy ben ik nog enthousiaster.

#### **Wat hoopt u aan uw deelname aan de Academy over te houden?**

Renault kent de F1 als geen ander. Ze weten hoe ze een piloot moeten behandelen en hoe ze hem moeten helpen om te groeien. Ik sta te trappelen om de druk te ervaren die de rol van F1-piloot met zich meebrengt. Het is een sport die wordt beoordeeld op de resultaten en die druk is goed om te slagen.

#### **In welke mate heeft die rol uw motivatie beïnvloed?**

Het is een enorme duw in de rug. Ik herinner me wat het Renault-programma in het verleden heeft gerealiseerd en ik heb het in actie gezien. Dat betekent dat ik degelijk zal worden begeleid en tegelijk veel kan leren.

#### **Wat zijn uw plannen voor 2016?**

Ik ben actief in de GP3 Series en dat wordt ongetwijfeld een van de meest competitieve seizoenen van de jongste jaren. Ik wil races winnen en sta op de juiste plaats om daarin te slagen. Het is nog te vroeg voor een pronostiek maar we hopen tegen het einde van het seizoen een goede positie te hebben.



## Louis Delétraz

<b>Leeftijd:</b>	18 jaar
<b>Nationaliteit</b>	Zwitserland
<b>Seizoen 2015:</b>	2e in de Eurocup Formula Renault 2.0, 1e in de Formula Renault 2.0 NEC, Formula Renault 3.5 Series
<b>Zeges:</b>	12
<b>Podiumplaatsen</b>	17

### Vorige seizoenen:

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

Als zoon van de voormalige F1-piloot Jean-Denis Delétraz heeft Louis zijn naam in de autosport al gemaakt door in 2015 zilver te veroveren in de Eurocup Formula Renault 2.0.

Delétraz, die op tienjarige leeftijd debuteerde in de kartingwereld, wierp zich al snel op als een getalenteerd piloot, met tal van zeges en titels.

Zijn palmares leverde hem een plaats in de Formula BMW op voor zijn eenzitterdebuut in 2012. Het jaar erna koos hij voor de Formula Renault 2.0 NEC.

**Delétraz reed zich als snel in de kijker door in 2015 een dubbel seizoen te rijden, met enerzijds de Formula Renault 2.0 NEC en anderzijds de Eurocup Formula Renault 2.0.**

De Zwitser voelt zich in beide categorieën in zijn sas en won de titel in de Formula Renault 2.0 NEC terwijl hij tweede werd in de Eurocup Formula Renault 2.0.

### Vragen aan Louis Delétraz

#### **Wat betekent het voor u om in deze fase van uw carrière te worden opgepikt door een merk als Renault?**

Dat is een enorme eer. Renault heeft een aanzienlijke ervaring in de sport en heeft nog veel meer bereikt dan alleen zijn veertigjarige F1-geschiedenis. Het is fantastisch om deel te kunnen uitmaken van de Academy. Ik ben dan ook heel blij en trots. Het is een fantastische kans en ik ben vastberaden om ze maximaal te benutten.

#### **Wat hoopt u van de Academy te leren?**

Door deel te nemen aan de Eurocup Formula Renault 2.0 vorig jaar, kon ik dicht bij Renault werken en kreeg ik een duidelijk beeld van hun mentaliteit. In hun kampioenschappen heb ik de grootste momenten van mijn carrière beleefd. Nadat ik deze mensen aan het werk heb gezien, kan ik niet wachten om met hen samen te werken in een F1-omgeving. Het is een fantastische opportuniteit voor mijn toekomst.

#### **Wat zijn de troeven van een lidmaatschap van de Renault Sport Academy?**

Het is een enorme duw in de rug. Ik droom uiteraard van de F1. En om die droom te verwezenlijken heb je de hulp van een F1-team nodig. Het is enorm belangrijk voor mij om die kans te krijgen en dat motiveert me om tot het uiterste te gaan.

#### **Seizoen 2016 nadert. Wat zijn uw verwachtingen?**

Ik ga meerijden in de Formula V8 3.5 en dat zal me helpen, want ondanks de naamswijziging gaat het nog steeds om een chassis en een motor van Renault. Het wordt mijn eerste seizoen in een auto die qua prestaties niet veel moet onderdoen voor de F1. Dat is goed voor mijn leerproces, temeer omdat ik met Fortec Motorsports werk. Dat team heeft het vorige kampioenschap gewonnen met een ander lid van de Academy, Oliver Rowland. Ik heb de winnende auto. Nu is het aan mij om het waar te maken.



## Kevin Jörg

<b>Leeftijd:</b>	20 jaar
<b>Nationaliteit</b>	Zwitserland
<b>Seizoen 2015:</b>	2e in de Formula Renault 2.0 NEC, 3e in de Eurocup Formula Renault 2.0
<b>Zeges:</b>	3
<b>Podiumplaatsen</b>	17

### Vorige seizoenen:

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

De opkomst van Kevin Jörg dateert van 2015, met zijn tweede plaats in de Formula Renault 2.0 NEC en zijn derde plaats in de Eurocup Formula Renault 2.0.

Nadat hij zich in zijn kindertijd met succes aan karting wijdde, maakte de jonge Zwitser al snel de overstap naar de Formula BMW en later de Formula Abarth.

In 2013 voerde Jörg reeds tests uit in de GP3, tot hij uiteindelijk voor de Formula Renault 2.0 Alps en de Formula Renault 2.0 NEC opteerde.

### Vragen aan Kevin Jörg

#### **Wat is uw indruk als lid van de Renault Sport-Academy?**

Het is geniaal! Weten dat ik kans maak op een F1-zitje als ik mijn kunnen kan bewijzen, geeft me een ongelofelijk gevoel. Zo'n kansen kunnen je leven veranderen. Ik ben zo gelukkig dat ik er deel van kan uitmaken dat ik niet kan wachten op het vervolg. Het programma van de Academy is veelbelovend, temeer omdat Renault een groot merk is. Het is een immense eer om te worden geselecteerd en de mogelijkheden zijn talrijk.

#### **Hoe denkt u dat de Academy u zal helpen om te slagen?**

De Academy is een enorme hulp voor het komende seizoen. Rekening houdend met de fysieke training en de andere domeinen waarin Renault Sport ons wil zien vooruitgaan, zal het programma op lange termijn zeker zijn vruchten afwerpen en wordt de toekomst heel wat rooskleuriger.

#### **Renault heeft een aanzienlijke ervaring in het ontwikkelen van talenten. Maakt dat aspect het geheel nog belangrijker?**

Het programma met Renault Sport is uiteraard bijzonder. De namen die ze hebben gecoacht, spreken voor zich. Dankzij Renault hebben goede piloten een mooie carrière gekregen en dat is nog maar een onderdeel van hun geschiedenis.



## Het Renault Sport Formula One Team als hart van de alliantie Renault-Nissan

Een van de voornaamste troeven van de Alliantie Renault-Nissan schuilt in haar vermogen om krachtige synergieën te realiseren in de meest uiteenlopende domeinen, zoals R&D en productie. Vanaf 2016 komt die benadering ook tot uiting in de autosportactiviteiten, dankzij het actieve technische partnerschap tussen Infiniti – het luxemerk van de Alliantie – en het Renault Sport Formula One Team.

Infiniti, dat in de F1 werd geïntroduceerd via een partnerschap tussen de Alliantie en Red Bull Racing, was de voorbije vijf jaar sponsor van het Engelse-Oostenrijkse team. Gedurende die periode heeft Infiniti zijn bekendheid gevoelig opgedreven. Eenmaal de doelstellingen waren bereikt, heeft Infiniti besloten een bijkomende stap te zetten door zich ook op technisch vlak met de sport bezig te houden.

**Infiniti zal al zijn expertise op het gebied van hybridetechnologie aanwenden om een bijdrage te leveren aan de energierecuperatiesystemen (ERS) van de R.E.16-krachtbronnen, die twee elektromotoren (MGU-H en MGU-K) en een batterij omvatten.**

De MGU-K (K voor 'kinetic') is verbonden met de krukas van de interne-verbrandingsmotor. Tijdens het remmen werkt de MGU-K als een generator die een deel van de vrijgekomen kinetische energie recupereert. Hij zet die kinetische energie vervolgens om in elektriciteit die wordt opgeslagen in de batterij om later terug te worden afgegeven à rato van 120 kW/160 pk per ronde.

In de generatormodus zet de MGU-H (H voor 'heat') een deel van de thermische warmte verspreid via de uitlaten om in elektrische stroom. Die stroom wordt vervolgens naar de MGU-K geleid of in de batterij opgeslagen voor later gebruik.



Het hybridesysteem zal worden omgedoopt tot Infiniti E-Boost (\*). Het merk Infiniti zal ook zichtbaar zijn op de wagen en de teamkleding.

Infiniti geniet een uitstekende reputatie op het gebied van elektrische en hybride sportwagens. Zijn hybridesysteem, dat wordt gebruikt in de Q50 en Q70 staat bekend als het krachtigste op de markt. Die aanzienlijke ervaring zal worden benut door Viry-Châtillon. In 2016 zullen vijf hybridespecialisten Japan verlaten om de ontwikkeling in Frankrijk te komen ondersteunen. Dat aantal zal in de loop der jaren nog toenemen.

Het partnerschap steunt op een programma gespreid over vijf jaar. De ingenieurs van de seriemodellen zullen samenwerken met hun F1-collega's om de wijzigingen toe te passen binnen het Infiniti-gamma.

"Tijdens onze vijf jaar bij Red Bull Racing hebben we onze doelstellingen inzake naambekendheid gehaald," vertelt Tommaso Volpe, Wereldwijd Directeur van Infiniti Motorsport. "Als automerk bestond de volgende stap erin om onze geloofwaardigheid op te krikken door een actieve speler te worden in de Formule 1. De oprichting van het Renault Sport Formula One Team met Renault, onze partner binnen de Alliantie, biedt ons de ideale gelegenheid om het statuut van sponsor in te ruilen voor dat van technische partner."

*"Infiniti zal rechtstreeks bijdragen tot de energierecuperatiesystemen in de eenzitters van het Renault Sport Formula One Team. Onze knowhow zal het team op het circuit ten goede komen maar de F1 zal ons ook in staat stellen om waardevolle informatie te vergaren over het gebruik in extreme omstandigheden. Die informatie zullen we gebruiken voor onze seriemodellen."*

"Binnen de onderneming werd het nieuws op veel enthousiasme onthaald, en dat is een onmisbare blijk van steun voor onze kernactiviteiten."



## Partners van het Renault Sport Formula One Team



- **Bell & Ross** is een horlogefabrikant, gespecialiseerd in boordinstrumenten voor de luchtvaart.

Bell & Ross heeft een missie: exclusieve en uiterst functionele horloges uitvinden, tekenen en vervaardigen voor professionals die in extreme omstandigheden werken.

In de ateliers in het Zwitserse La Chaux-de-Fonds beoefent Bell & Ross de kunst van de Zwitserse tophorloges.

De geschiedenis van Bell & Ross ging van start aan het einde van de 20e eeuw. Bell & Ross is vandaag de dag aanwezig in 68 landen via een bijzonder selectief distributienetwerk bestaande uit 800 verkooppunten en vijftien exclusieve boetieks.



**DEVIALET**

- **Devialet**, Ingénierie Acoustique de France, werd in 2007 opgericht door de ingenieur Pierre-Emmanuel Calmel, na zijn revolutionaire uitvinding op het vlak van geluidsversterking: ADH Intelligence. Die eerste uitvinding maakte het mogelijk om digitale en analoge technologieën met elkaar te verweven voor een onwaarschijnlijke geluidskwaliteit. Samen met de visionaire ondernemer Quentin Sannié en de uitmuntende ontwerper Emmanuel Nardin, vormt hij een wereldwijd succesvol trio. Als internationaal marktleider inzake erg hoogwaardige versterkers wordt de start-up geroemd om zijn radicale en baanbrekende innovaties op het vlak van sound engineering. Devialet maakt zich bovendien op om een nieuw technologisch huzarenstukje te lanceren dat de wereld zal veranderen...

Onder zijn investeerders heeft Devialet ronkende namen zoals Bernard Arnault, Marc Simoncini, Xavier Niel en Jacques-Antoine Granjon.

**EMC<sup>2</sup>**

- Als wereldwijde marktleider helpt **EMC** ondernemingen en serviceleveranciers om hun activiteiten te transformeren en een model voor de levering van informatica als service te implementeren. Cloud computing staat daarbij centraal. Dankzij de innovatieve producten en diensten versnelt EMC de overgang naar Cloud-technologie en helpt de onderneming IT-afdelingen om hun meest waardevolle informatie op een uiterst betrouwbare, flexibele en economische manier te stockeren, te beheren en te beschermen. In 2013 richtte het team van Enstone zich tot EMC om de organisatie van de informaticadiensten volledig opnieuw uit te denken, zowel op het circuit als in de Britse zetel te Enstone. Een noodzakelijke evolutie om te kunnen inspelen op de volgende golf van technologische en competitieve uitdagingen. Dankzij een partnerschap over vier jaar leidt EMC het ontwikkelingsprogramma van het team. Parallel daarmee gebruikt het Lotus F1 Team de private Cloud-technologieën van EMC voor flexibele en economische opslag-, beheer- en beveiligingsdoeleinden.



# GENII

- **Genii Capital** maakt deel uit van de financiële afdeling van The Genii Group en houdt zich bezig met het beleggingsbeheer en financieel advies. Ze heeft momenteel een minderheidsaandeel in het Renault Sport Formula One Team, nadat ze van 2010 tot 2015 eigenaar en beheerder was. Over deze periode heeft het team uitzonderlijke resultaten geboekt door in 2012 en 2013 respectievelijk Mercedes en McLaren te verslaan en de reputatie van beste private renstal te verwerven.

Voortaan zal Genii Capital zijn relaties met het team gebruiken om te communiceren met de marktleiders, opinieleiders, beïnvloeders, politieke leiders, kernspelers uit de financiële wereld en F1-actoren. Binnen deze dynamische businessomgeving zal Genii Capital het team blijven steunen en zal de onderneming tegelijk een positieve dialoog voeren met belangrijke gesprekspartners in de technologie-, auto-, energie- en vastgoedsectoren.



## INFINITI

- **Infiniti Motor Company Ltd.**, gevestigd in Hongkong, is commercieel actief in een vijftigtal landen overal ter wereld. Het merk Infiniti werd in 1989 gelanceerd. Zijn premiumgamma wordt momenteel gebouwd in Japan, de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en China. Infiniti is van plan zijn productie in Mexico uit te breiden vanaf 2017.

De designstudio's van Infiniti bevinden zich in Atsugi (vlakbij Yokohama), Londen, San Diego en Peking.

Infiniti staat centraal in een reeks lanceringen van nieuwe modellen. Het merk wordt unaniem geprezen om zijn emblematische design en zijn bijzonder innovatieve rijkhulptechnologieën.



## Microsoft

- Binnen elke succesvolle onderneming staan personen die dingen in beweging zetten. **Microsoft** Dynamics ontwikkelt moderne oplossingen die iedereen in staat stellen om zijn efficiëntie te verhogen door middel van intuïtieve rijkhulpsystemen. Onze proactieve en gebruiksvriendelijke toepassingen passen zich aan de werkmethodes en -middelen van individuen aan om ondernemingen te helpen om zich snel te ontwikkelen en een hoge dynamiek aan de dag te leggen in een wereld van constante evolutie.

# TOTAL

- **Total** is een wereldwijde energiegroep, een van de grootste internationale aardolie- en gasbedrijven en de op een na grootste speler op het vlak van zonne-energie, dankzij SunPower. Zijn 100.000 werknemers engageren zich voor een betere, veiligere, schonere, efficiëntere en innovatievere energie, die voor een zo groot mogelijk publiek toegankelijk is. Total is aanwezig in meer dan 130 landen en stelt alles in het werk om de economische, maatschappelijke en ecologische voordelen van zijn activiteiten te maximaliseren.



## Renault, 115 jaar succes in de competitie

Renault weet als geen ander welke meerwaarde de autosport voor een constructeur kan bieden.

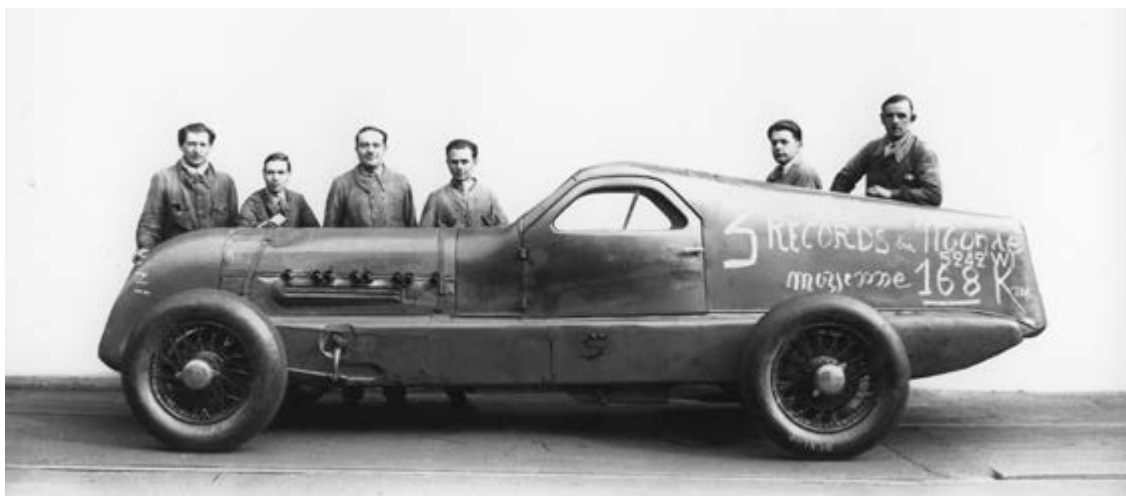


Zijn eerste belangrijke zege behaalde Renault in 1902, toen Marcel Renault als eerste over de meet van Parijs-Wenen kwam. De drie lichte Types K en vier Voiturettes moesten weerwerk bieden aan bijzonder sterke tegenstanders, zoals de Mercedes van Graaf Zborowski en de Panhard van Henry Farman. De route ging over steile en bochtige wegen en een verschrikkelijke Alpenpas. Marcel Renault zegevierde met een gemiddelde snelheid van 62,5 km/u en legde zo de basis voor een merk dat in alle disciplines van de autosport uitgroeide tot een ernstige concurrent.

In 1906 schreef Renault zich in voor de allereerste Grote Prijs uit de geschiedenis, georganiseerd op de wegen rond Le Mans. Met de Type AK, met een licht chassis en een viercilindermotor van 12,9 liter, wist de Hongaar Ferenc Szisz de overwinning te behalen na 12 uur racen in een verstikkende hitte en op een circuit dat op smelten stond. Die zege droeg nog jarenlang bij tot de verkoop van het Franse merk.

## De roerige jaren twintig en de zoektocht naar records

In de jaren twintig en dertig legde Renault zich toe op snelheidsrecords en in 1926 ontwikkelde de constructeur de spectaculaire Renault 40CV Type NM des Records. Met een 9,0-litermotor, een enkele zitplaats en een aerodynamisch coupékoetswerk met zichtbare wielen reed hij 24 uur lang aan een gemiddelde snelheid van 173 km/u. Een indrukwekkend cijfer voor een auto afgeleid van een toenmalig productiemodel.



In de jaren dertig bouwde Renault het Nerva-gamma en streefde het naar nog meer records op de Europese en Afrikaanse wegen. Met zijn welvingen geïnspireerd op de luchtvaart en zijn achtcilinder-in-lijn kwam de Nervasport twee tienden van een seconde te kort om de zege te behalen in de Rally Monte Carlo van 1932. In 1935 was hij wel de sterkste in de Rally Monte Carlo en Luik-Rome-Luik, alvorens tweede te eindigen – na Bugatti – in de Rally van Marokko 1935.

Op de ring van Montlhéry toonde de auto zich nog efficiënter. In april 1934 reed een speciaal geprepareerde Nervasport verscheidene uithoudingsrecords bij elkaar in de meest uiteenlopende categorieën. Hij legde 8.000 kilometer af op 48 uur tijd, met een gemiddelde snelheid van meer dan 160 km/u en een topsnelheid van meer dan 200 km/u. Zijn dynamische koetswerk zou het design van toekomstige Renaults bepalen.

## De Étoile Filante uit de jaren vijftig

In de jaren vijftig knoopte Renault opnieuw aan bij zijn pioniersgeest door nieuwe records te behalen. De Étoile Filante, het resultaat van twee jaar testwerk in windtunnels, landde in september 1956 op de zoutmeren van Bonneville (Utah, Verenigde Staten). Deze buitengewone auto met zijn schitterende blauwe livree beschikte over een buizenchassis en twee grote vleugels in vliegtuigstijl. Onder zijn koetswerk van polyester schuilde een ultrakrachtige turbine die 270 pk leverde bij 28.000 t/min per minuut en gekoppeld was aan een Transfluide-transmissie. Als verwijzing naar de luchtvaart werd het geheel gevoed met kerosine en was het vrij van trillingen dankzij de rotatie van de turbine. Reeds bij de eerste ronden vestigde zijn ontwerper, Jean Hébert, een nieuw snelheidsrecord van 308,85 km/u. Een exploit dat lang ongeëvenaard bleef.

Daarnaast triomfeerde Renault ook in de rally. Het merk met de ruit zette de innovatieve Dauphine met motor achterin in voor diverse wedstrijden. Hij nam een monopolie op de eerste vier plaatsen in de Mille Miglia en won de Ronde van Corsica in 1956 alvorens twee jaar later de Rally Monte Carlo op zijn naam te schrijven.





## De beginjaren van Gordini

Amédée Gordini, de ontwerper van de gelijknamige auto's, ontwikkelde eind jaren vijftig een radicale versie van de Dauphine. De samenwerking tussen Renault en Gordini bleek vruchtbaar en leidde tot de creatie van de legendarische R8, R12 en R17 Gordini. De R8 Gordini schitterde in de rally, in klimkoersen en op circuits. In 1966 zette zijn immense populariteit Renault aan om de Renault 8 Gordini Cup te organiseren, de voorloper van de huidige promotieformules. In 1971 werd de motor van de Renault 12 Gordini gebruikt in de eenzitters van het eerste Franse Kampioenschap van de Formule Renault. Tal van toekomstige kampioenen vervolmaakten er hun opleiding, denk maar aan Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Alain Prost, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen en Lewis Hamilton.



De gebouwen van Gordini in Parijs werden al snel te klein voor de sportieve ambities van het merk. De site die werd uitgekozen voor de nieuwe vestiging bevond zich in Viry-Châtillon. De fabriek werd ingewijd op 6 februari 1969 en werd een trampoline voor de toekomstige successen.

Renault concentreerde zich in eerste instantie op een V6-motor van twee liter, die officieel werd voorgesteld in januari 1973. Het blok bleek al snel competitief in het prestigieuze Europese Kampioenschap voor Sportwagens met tweelitermotor. Daarom schreef Renault zich in voor de Wereldkampioenschap voor Sportwagens van de FIA en ontwikkelde het merk een turboversie van de motor.

**In 1976 werd Renault Sport opgericht en nog datzelfde jaar zag een eenzitterprogramma het levenslicht. Eerste stap: het Europese Kampioenschap Formule 2 met de V6.**

## Zege in Le Mans en debuut in de Formule 1

De Renaults met turbomotor toonden zich duivels snel in het Wereldkampioenschap voor Sportwagens van de FIA, met een mooie reeks van poleposities en beste ronden. Alle ingrediënten waren verenigd toen Didier Pironi en Jean-Pierre Jaussaud in 1978 een historische zege behaalden in de 24 Uren van Le Mans, terwijl een tweede Renault brons in de wacht sleepte. Na dat klinkende succes in la Sarthe kon Renault zich toeleggen op de volgende stap: de Formule 1.





**Al jarenlang waren turbomotoren toegestaan in het technische reglement van de discipline maar niemand durfde de stap te zetten. Op Renault na. In 1976 begon de Franse constructeur in het grootste geheim te testen met een 1,5-liter versie van zijn V6. Er stonden verscheidene races op het programma voor het volgende seizoen.**

Met zijn V6 Turbo debuteerde de RS01 tijdens de Grote Prijs van Groot-Brittannië van 1977. De bolide met de bijnaam 'Gele Theepot' werd toevertrouwd aan Jean-Pierre Jabouille. Hoewel hij de race niet uitreed, maakte hij wel onmiddellijk een sterke indruk. Er bleven nog vier Grote Prijzen over tot het einde van het jaar, die Renault in staat stelden om waardevolle ervaring op te doen. Dat leerproces ging voort in seizoen 1978, toen Jabouille de eerste F1-punten binnenhaalde voor Renault – en de eerste voor een turbomotor – door de vierde plaats te veroveren in de Grote Prijs van de Verenigde Staten. De overstap naar een dubbele turbo tijdens de Grote Prijs van Monaco 1979 vertegenwoordigde een tastbare vooruitgang. Het team kon eindelijk de inertieproblemen oplossen en Jabouille behaalde een eerste historische zege in de Franse GP nadat hij in Dijon vanuit polepositie vertrok.

## Succes in de rally

Parallel daarmee zette Renault zijn inspanningen in de rally voort. Het merk behaalde de Constructeurstitel in het Wereldkampioenschap Rally van 1973. In 1977 werd Guy Fréquelin tot Frans Rallykampioen gekroond met de Alpine A310 Groep 5. De Renault 5 Alpine was al even populair dankzij Jean Ragnotti, tweede in de Rallye Monte Carlo 1978 en vervolgens winnaar van de race in 1981 en van de Ronde van Corsica in 1985 met de Renault 5 Turbo.

Renault stortte zich zelfs op de rallyraids met Parijs-Dakar. De Renault 20, die privé werd ingeschreven door de gebroeders Marreau, zegevierden in editie 1982 van de befaamde Afrikaanse safari.



In de Formule 1 begonnen de investeringen van Renault hun vruchten af te werpen. In 1983 eindigde Renault tweede in het Wereldkampioenschap met Alain Prost, winnaar van vier Grote Prijzen, al kwam hij twee punten tekort om Nelson Piquet van zijn derde zege te houden. Hetzelfde jaar werd Renault voor het eerst motorleverancier voor een tweede renstal, door motoren te leveren aan Lotus. Later werden nog andere leveringscontracten afgesloten met Ligier en Tyrrell. Tijdens de Grote Prijs van Portugal in 1985 won Ayrton Senna zijn allereerste F1-wedstrijd met een V6-motor van Renault. Datzelfde seizoen wierp de Braziliaan zich op als een van de revelaties van de discipline.

Eind 1985 werd het fabrieksteam opgedoekt zodat Renault zich ten volle kon toeleggen op zijn rol van motorbouwer. In 1986 toonde het trio Senna-Lotus-Renault zich de snelste op de grid: de Braziliaan verwierf maar liefst acht poleposities.



## F1, de lokroep van de zege

Eind jaren tachtig keerde Renault officieel terug naar de Formule 1, dit keer in partnerschap met Williams. Van bij de eerste campagne leidde de samenwerking tot twee GP-zeges, gevolgd door twee andere in 1990. Nigel Mansell, die de Renault-motoren al kende door zijn geschiedenis bij Lotus, vervoegde het team op het einde van het jaar.

**Het was het begin van een uiterst succesvolle periode. Eind 1991 was Williams-Renault reeds uitgegroeid tot het te kloppen duo. In 1992 won Mansell het seizoen op verpletterende wijze en bezorgde hij Renault reeds in augustus zijn eerste wereldtitel.**



Prost, de voormalige officiële Renault-piloot, ging in 1993 aan de slag bij Williams. Ook hij behaalde zijn kroon, alvorens hij met pensioen ging. Er volgden nog andere titels, in 1996 met Damon Hill en in 1997 met Jacques Villeneuve. Williams-Renault behaalde tevens de titels bij de Constructeurs in 1992, 1993, 1994, 1996 en 1997.

In 1995 dreef Renault zijn F1-engagement op dankzij een nieuw partnerschap met de renstal Benetton. Michael Schumacher behaalde de titel bij de Piloten terwijl Benetton de Constructeurstitel op zijn naam schreef. Dankzij zijn twee partnerteams mocht Renault tussen 1992 en 1997 dus zes wereldtitels toevoegen aan zijn palmares. Tussen 1995 en 1997 won het merk met de ruit 74 procent van de gereden wedstrijden.

Na seizoen 1997 trok Renault zich officieel terug uit de discipline. Williams, Benetton en later ook de nieuwe renstal BAR, bleven motoren van Renault-origine gebruiken, die de namen Supertec, Mecachrome en Playlife kregen. In Viry-Châtillon bleef een ontwikkelingscel brainstormen over een toekomstig F1-programma.

Parallel daarmee schitterende Renault een decennium lang in de rally, met onder meer een zege met een Maxi Mégane in de Ronde van Corsica 1997.

## Terugkeer naar de F1

Ook dit keer was de officiële afwezigheid van Renault op de startgrids van korte duur. Begin 2001 kondigde het merk met de ruit de overname van renstal Benetton aan om zijn terugkeer als volwaardig constructeur te organiseren. Renault leverde dat seizoen motoren aan Enstone en een jaar later werd de structuur omgedoopt tot Renault F1 Team. De chassisvestiging bleef gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en werkte nauw samen met de afdeling motorontwikkeling in Viry-Châtillon.

In 2003 veroverde Fernando Alonso in Maleisië een eerste polepositie voor het team. De jonge Spanjaard deed nog beter in Hongarije, waar hij het eerste succes boekte voor het Renault F1 Team. Het jaar erna zorgt Jarno Trulli voor de zege door de meest prestigieuze wedstrijd te winnen voor Renault: de Grote Prijs van Monaco.



**In 2005 was Alonso de te kloppen man: hij werd wereldkampioen bij de piloten terwijl Renault de constructeurstitel veroverde met acht zeges voor de Spanjaard en zijn teamgenoot Giancarlo Fisichella.**

Ondanks de aanzienlijke technologische ommezwaai die de overgang van de V10- naar de V8-motoren met zich meebracht, surfte Renault in 2006 voort op zijn elan. Met acht successen leverde Renault een verbeterde strijd tegen Ferrari om de titels te veroveren maar ook toen resulteerde de innovatieve kracht van het Franse merk in een nieuwe dubbelzege.



Renault, dat brak met de gewoonte om verscheidene teams van motoren te voorzien, ondertekende een motorcontract met Red Bull Racing in 2007. De blauwe eenzitters zouden zich al snel erg performant tonen. In 2010 won Vettel de titel en werd hij de jongste wereldkampioen uit de Formule 1-geschiedenis. De renstal Red Bull-Renault behaalde de Constructeurstitel.

Terwijl Renault zijn activiteiten terugbracht tot de levering van motoren toonde Sebastian Vettel zich ongenaakbaar in het Wereldkampioenschap en versloeg hij alle records om vier opeenvolgende titels te veroveren, tot in 2013.

Behalve Red Bull Racing voorzag Renault ook het Lotus F1 Team, het Caterham F1 Team en het Williams F1 Team van motoren. Doorheen de V8-periode bleef het blok ontworpen en ontwikkeld door de 250 ingenieurs van Viry-Châtillon domineren door meer dan 40 procent van de gereden races te winnen en een recordaantal poleposities te veroveren.

Buiten de F1 zette Renault Sport Technologies de ontwikkeling van zijn gamma monotypes voor met de Formula Renault 2000 en de Clio Cup. In de rally werkte de Clio Super 1600 zich tussen 2003 en 2005 snel op met verscheidene internationale titels.

In 2005 leidde de fusie tussen de Eurocup Formula Renault V6 en de World Series by Nissan tot de oprichting van de World Series by Renault. Deze evenementen die gratis toegankelijk waren voor het grote publiek, combineerden elf jaar lang topcompetities, F1-demonstraties en animaties voor het hele gezin. Het evenement gaf heel wat F1-sterren de kans om door te dringen in de wereld van de autosport.

## Het begin van een nieuw avontuur

In 2014 gooide de F1 het roer volledig om met de introductie van een avantgardistische motortechnologie. De nieuwe F1-aandrijving van Renault combineerde de architectuur van de oude generatie van drukgevoede motoren met krachtige elektromotoren en een reeks geavanceerde energierecuperatiesystemen om het brandstofverbruik met 40 procent terug te dringen zonder daarbij te raken aan het dynamisme en de prestaties.

Renault bleef motoren leveren aan Red Bull Racing, de zusterrenstal Scuderia Toro Rosso en het Lotus F1 Team, maar de concurrentie woog zwaar. Na een complete analyse van zijn strategie kondigde Renault eind 2015 aan als volwaardige constructeur te zullen terugkeren naar de Formule 1.

### **Vanaf 2016 werkt Renault onder het vaandel van het Renault Sport Formula One Team.**

De doelstelling bestaat erin om weer aan te knopen bij de successen uit het verleden en om de talloze platformen van de groep nieuw leven in te blazen. Na zo'n lange en rijke geschiedenis lijkt het geen twijfel dat de exploten van Renault een uitzonderlijke bron van inspiratie vormen voor de teams van vandaag.



# De competitieactiviteiten van Renault

## Formula E

De Formula E, die wordt gereden in steden overal ter wereld, is het eerste zuiver elektrische kampioenschap georganiseerd door de FIA. Geheel in de lijn van zijn pioniersgeest profiteert Renault van dit wereldwijde uitstalraam om zijn knowhow op het gebied van elektrische technologie in de kijker te zetten.

Als pionier van de zuiver elektrische wagen met het Z.E.-gamma (zero emission) en toonaangevende speler in de autosport, stimuleert Renault de opkomst van een nieuwe, meer toegankelijke vorm van autoraces, die de ontwikkeling van elektrische wagens ten goede komt.

**Renault heeft die uitdaging tot een goed einde gebracht door samen met het team Renault e.dams de eerste kampioensstiel in de FIA Formula E te veroveren in seizoen 2014-2015. Voor het tweede seizoen versterkt Renault zijn sportieve engagement door zijn eigen aandrijfgeheel te ontwikkelen, evenals technologische hoogstandjes die rechtstreeks of onrechtstreeks zullen bijdragen tot de modellen van het Z.E.-gamma.**

## Formula Renault 2.0

Vanaf hun zestien jaar kunnen jonge beloften uit de Formula Renault 2.0 kennismaken met een uitzonderlijk hoog competitieniveau. De druk van de competitie beheersen, de werking van een racewagen begrijpen om er de beste prestaties uit te halen... Hier leren de piloten de basis van hun vak aan het stuur van eenzitters met een 210 pk sterke 2.0 16v-motor, gekoppeld aan een sequentiële zeventrapsautomaat met bediening aan het stuur.



De tijd dat je een seizoen nodig had om te leren en een tweede om te winnen, lijkt daarmee ver achter ons te liggen. De gemiddelde leeftijd van Formule 1-rookies is de jongste jaren dan ook gevoelig gedaald en de opleiding werd sterk ingekort. De Formule Renault, die 45 jaar geleden in het leven werd geroepen, is met zijn tijd mee geëvolueerd om in te spelen op de behoeften van piloten uit de kartingwereld of initiatiedisciplines.

**De Formula Renault 2.0 fungeert als een echte eenzitterschool en dient om de talenten van een piloot te onthullen of te bevestigen.**



## Renault Sport R.S.01

Renault toont opnieuw zijn passie voor de autosport met de ontwikkeling van Renault Sport R.S. 01, een spectaculair gelijnde racewagen met uitzonderlijke prestaties. Met zijn vormgeving, die zich liet inspireren door de wereld van de conceptwagens en een zo optimaal mogelijke aerodynamica, is Renault Sport R.S.01 een radicale expressie van het sportieve DNA van het merk.

De technische fiche verenigt de beste vruchten van de expertise van Renault Sport. Met een zelfdragend koetswerk uit koolstof dat nauwelijks 1.150 kilogram weegt en een motor die meer dan 550 pk produceert, haalt deze bolide snelheden van meer dan 300 km/u. Sinds 2015 is de Renault Sport R.S.01 de vedette van een nieuw kampioenschap, de Renault Sport Trophy, die zich positioneert als een opstapje naar de professionele Endurance- en GT-races.



## Renault Clio Cup

**Het publiek, dat nog steeds smult van deur-tegen-deurraces, kan zijn hart ophalen aan de Clio Cup.**

Sinds de mythische R8 Gordini Cup in 1966 werd gelanceerd, is Renault onafgebroken aanwezig geweest op circuits doorheen Europa en de rest van de wereld. De vier generaties van de Clio Cup, waarvan enkele duizenden exemplaren werden gebouwd sinds 1991, staan bekend om hun prestaties, betrouwbaarheid en toegankelijkheid.

**In 2016 zullen er acht nationale Clio Cups worden georganiseerd: Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Italië, de Benelux, Scandinavië, Centraal-Europa en China.**

**De Clio Cup bouwt voort op de troeven van Clio R.S. 200 EDC. De 1,6-liter turbomotor met directe injectie ontwikkelt 220 pk en een constant koppel van 270 Nm en wordt gekoppeld aan een sequentiële transmissie met bediening aan het stuur.**

## Renault Clio R3T Trophy

In 2016 zal een nieuw format teams in staat stellen om deel te nemen aan een nationale Trophy, gereden in vier Europese zones: Frankrijk, ALPS, Italië en Iberia.

Als aanvulling op de technische ondersteuning die voor alle klanten wordt voorzien, zal de Clio R3T Trophy de winnaar van elke trofee een WRC 3-stuur bieden voor de Monte Carlo Rally van 2017.



Clio R3T onthult zijn troeven met een exclusieve voor- en achtertrein. Met nieuwe, verstelbare schokdempers en tal van verstelmogelijkheden is elke piloot in staat om het evenwicht te vinden dat hij nodig heeft om op elk type van terrein competitief te zijn.

De 1.6-turbomotor van Clio R.S. 200 EDC onderging een speciale behandeling om ongeëvenaarde prestaties neer te zetten. Zo ontwikkelt deze motor 242 pk en een koppel van 480 Nm. De sequentiële zesversnellingsbak laat zich bedienen met hendels aan het stuur (optie, binnenkort beschikbaar).



## Wereldkampioenschap WRC3

Doelstelling: de titel van Kampioen FIA WRC 3 2016 veroveren.

Na een eerste campagne met Andrea Crugnola/ Michele Ferrara engageert Renault Sport zich als officieel team en vertrouwt het een Renault Clio R3T toe aan het team Michaël Burri/Anderson Levratti, de winnaar van de Clio R3T European Trophy 2015.

# Renault Sport Cars, Van de autosport naar de weg

## VRAGEN AAN PATRICE RATTI

**Patrice is in 2010 benoemd tot Algemeen Directeur van de oude structuur van Renault Sport Cars.**

Nadat hij zijn ingenieursdiploma van ENSTA en Stanford behaalde, ging Patrice Ratti in 1981 bij Renault Sport aan de slag als ingenieur in het Renault F1-team. Hij werd er vervolgens Verantwoordelijke Chassisontwikkeling en Hoofdingenieur voor de renstal.



Nadat hij het ingenieursteam voor de Safrane had vervoegd en vervolgens het Espace-project had geleid, werd Patrice benoemd tot projectdirecteur van Renault Mexico alvorens hij Algemeen Directeur van het filiaal werd. Later zou hij dezelfde functie krijgen in Portugal en Marokko, alvorens eind 2010 de leiding over Renault Sport Technologies te nemen.

### Waarom is autosport zo belangrijk voor de ontwikkeling van het merk Renault Sport?

Je kunt de autosport gerust beschouwen als een ontwikkelingslaboratorium voor seriemodellen. Bij Renault Sport brengen we dat principe dag na dag in de praktijk, door niet alleen technologieën maar ook werkmethodes uit de competitie over te nemen. Zo is de diffuser achteraan in de R.S.-modellen geïnspireerd op de aerodynamische addenda uit de F1 terwijl de hydraulische aanslagpunten rechtstreeks werden overgenomen van de rallywagens. Het werk dat aan de ontwikkeling van de circuit- en rallyversies van Clio werd besteed, heeft ons dan weer geholpen bij de ontwikkeling van Clio R.S.

### Hoe zal het nieuwe F1-engagement u helpen om het Renault Sport-gamma te ontwikkelen?

Dit nieuwe hoofdstuk geeft in de eerste plaats aan welke competitiegeest er heerst bij Renault Sport. We zoeken uitdagingen waarin we al onze energie moeten investeren om te slagen. De technische voordelen maken het mogelijk om de faam van het Renault Sport-gamma te versterken. Ze zullen ook worden geïmplementeerd in bijzonder aantrekkelijke nieuwe modellen. De F1 vertegenwoordigt de top van de technologie en kan dus enkel een positieve impact hebben op onze toekomstige seriemodellen.

### Hoe zal Renault Sport Cars het imago van Renault een boost geven?

De Renault Sport-modellen leggen de link tussen de autosport en de seriemodellen. Ze benutten het potentieel van de Renault-modellen ten volle. Het is dan ook niet alleen dankzij onze verworvenheden in de autosport dat Mégane R.S. Trophy-R het record op de Nordschleife van de Nürburgring wist te verbreken, maar ook omdat Mégane een uitstekende basisauto is! Onze klanten zijn fantastische ambassadeurs en benutten het volledige potentieel en rijgedrag van onze wagens.

## Het gamma van Renault Sport Cars

**Door de aanwezigheid van Renault Sport zowel op de circuits als op de weg te ontwikkelen, stimuleert de strategie van Renault onze kernactiviteiten op het gebied van het ontwerp en de commercialisering van sportieve wagens. Voortaan legt Renault Sport Technologies zich daarop toe. Vandaar de nieuwe naam: Renault Sport Cars.**

*Onze doelstelling bestaat erin om ons R&D-budget en ons verkoopvolume te verdubbelen tussen 2014 en 2018. De internationale expansie van Sandero R.S. 2.0, gebouwd in Latijns-Amerika, is reeds begonnen. We werken ook aan verscheidene projecten om ons gamma uit te breiden, zowel in Europa als in de rest van de wereld. Daartoe zullen we voortbouwen op onze ervaring door de knowhow van de competitie toe te passen op onze sportievelingen en tegelijk met Renault Sport Racing nieuwe bruggen te slaan tussen de autosport en de sportwagens van ons merk.*

**Patrice Ratti**

*Algemeen Directeur van Renault Sport Cars*

Het gamma van Renault Sport Cars steunt op een structuur in drie niveaus om in te spelen op alle behoeften van de klanten. De GT Line-modellen meten zich het opvallende, sportieve design van de GT-modellen aan terwijl die laatste zich onderscheiden door geoptimaliseerde motor- en chassisprestaties, alsook een hoogstaand dagelijks gebruikscomfort. De R.S.-modellen bieden dan weer betere prestaties en een compromisloos rijplezier, zowel op de weg als op het circuit.



### RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY

Mégane R.S. 275 Trophy sluit zich aan bij de jongste beperkte Trophy-reeks, die in 2011 werd voorgesteld. De 2.0-benzinemotor, die ook Mégane R.S. aandreef, werd opgevoerd tot 275 pk. De evolutie Mégane R.S. Trophy-R vestigde een nieuw record door de legendarische Nordschleife van de Nürburgring af te spelen in 7'54"36.



### RENAULT MÉGANE GT

Nieuwe Mégane GT, die op het autosalon van Frankfurt werd voorgesteld, heeft een 205 pk sterke benzinemotor in het vooronder, gekoppeld aan een EDC-transmissie met zeven verhoudingen. De 4Control-technologie, een uitvinding van Renault, is beschikbaar op Nieuwe Mégane GT en kent zijn gelijke niet in dit segment. Het systeem, dat werd afgesteld door de ingenieurs van Renault Sport, verzekert een sportief rijgedrag dat speciaal op punt werd gesteld.





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

Clio R.S. wordt aangedreven door een motor van 200 pk. De Trophy-versie, die halfweg 2015 werd gelanceerd, maakt er 220 pk van. Ze verenigt de ongeëvenaarde kwaliteiten van Renault op het gebied van comfort en veelzijdigheid met de autosportexpertise van Renault Sport Technologies. Renault Clio R.S. en Clio R.S. Trophy beschikken over een EDC-transmissie met zes verhoudingen, die de kleine sportieveling uitzonderlijke prestaties geeft. Beide modellen worden gebouwd in de fabriek van Dieppe in Normandië.



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

Sandero R.S. 2.0, die in juni vorig jaar werd onthuld op het salon van Buenos Aires, is een rasechte Renault Sport, ontworpen en gebouwd in Brazilië voor de Zuid-Amerikaanse markt. De motor ontwikkelt 150 pk en de auto sluit zich aan bij de emblematische stijlelementen van Renault Sport. Met dit model, dat speciaal voor Latijns-Amerika werd ontwikkeld, draagt Renault Sport bij tot de stijging van de Renault-verkoop, zonder daarbij zijn imago uit het oog te verliezen.

### **Uitmuntende F1-technologieën voor iedereen**

De uitmuntende technologie waarmee Renault de circuits verovert, sijpelt reeds door naar de productiemotoren. De jongste generatie van Energy-motoren, die profiteert van de steun van specialisten uit de F1-wereld, is daarvan een uitstekend voorbeeld.

## Overdracht van technologieën

De voorbije vijf jaar werden er bevoorrechte banden gesmeed tussen Viry-Châtillon, waar de F1-motoren van Renault worden ontworpen en ontwikkeld, en het Technocentre van Guyancourt, het zenuwcentrum van de seriemotoren van de groep. Voortaan zullen er ook bruggen worden geslagen met Les Ulis, waar Renault Sport Cars zetelt. Dankzij die nauwe samenwerking tussen de specialisten van de competitie en hun collega's van de seriemodellen, plukken de seriemotoren de vruchten van de F1-innovaties en vice versa.

De snelheid van F1-ontwikkelingen en het analysevermogen van de motorbouwers die de competitie motoren ontwikkelen, stellen Renault in staat om nieuwe technische oplossingen te testen in extreme omstandigheden. Door circuitspecialisten samen te brengen beschikt Renault als massaconstructeur ook over een unieke visie op innovatieve motorarchitecturen.

Dankzij die benadering kan Renault de energie-efficiëntie van zijn motoren voortdurend verbeteren met methoden zoals:

- Drukvoeding en downsizing
- Directe injectie
- Beperking van wrijvingen
- Delen van methodes

Bijgevolg genieten de klanten van Renault mee van Renaults uitmuntende resultaten in de autosport.

### Drukvoeding

Dankzij drukvoeding kunnen motoren met een kleine cilinderinhoud hogere vermogens leveren ondanks hun lagere rotatiesnelheden. De energie, die normaal verloren gaat als warmte in de uitlaatgassen, wordt gerecupereerd om de turbo te voeden. Vervolgens wordt ze gebruikt om de inlaatlucht te comprimeren (compressor) en de druk in de cilinders te verhogen.

Renault was de pionier van deze technologie toen de constructeur in 1977 toetrad tot de F1 met de turbomotor R.S.01. Het volgende decennium heeft Renault deze technologie langzaam maar zeker betaalbaar gemaakt in seriemodellen zoals de R5 Turbo, de R18 Turbo, de R11 en R21 2L Turbo.

Vandaag zijn alle motoren uit het Renault Energy-gamma drukgevoed om sterke prestaties aan een laag verbruik te koppelen dankzij kleinere en lichtere motoren. Zo is de R.E. 16 een V6 turbo die een indrukwekkend vermogen vrijmaakt in verhouding tot de normen voor zijn cilinderinhoud.

### Directe injectie

De directe injectie garandeert een nauwkeurige controle van de vorm en stroom van de benzinenevel in de cilinders en niet in het inlaatspruitstuk zoals dat bij indirecte injectie het geval is.

De directe injectie van de seriemotoren is gegroeid uit een bilaterale dialoog tussen Viry en Guyancourt, bedoeld om alsmaar performantere energiesystemen te bouwen door een hogere energie-efficiëntie aan een lager verbruik te koppelen. Dat verbruik daalde met 40 procent voor de R.E. 16 en met 25 procent voor de Energy-motoren in de seriemodellen.

### Daling van de wrijvingen

Het Energy-gamma plukt de vruchten van de ervaring van het Renault Sport Formula One Team op het gebied van de daling van de wrijvingen dankzij:

- Oppervlaktebehandeling met DLC (Diamond Like Carbon) voor de klepstoters
- PVD-procedé (Pressure Vapor Deposit) op de zuigerschorten
- UFLEX-oliekeerringen, zoals die al meer dan tien jaar worden gebruikt in de F1. De U-vorm zorgt ervoor dat het segment zich aanpast aan de vervorming van de cilinder om het allerbeste compromis tussen wrijving en efficiëntie (het afschrappen van de olie om het olieverbruik te drukken) te verkrijgen.

### Verbruik

In de F1 is gewicht vijand nummer 1. Een laag verbruik is ontegensprekelijk een troef omdat het u toelaat om minder brandstof mee te nemen en lichter en dus sneller te zijn.

De seriemotoren van Renault behoren tot de beste op de markt wat hun verhouding CO<sub>2</sub>-uitstoot/cilinderinhoud betreft. Zo verbruikt Nieuwe Clio Energy dCi 90 slechts 3,2 l/100 km voor een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 83 g/km. Cijfers die kunnen wedijveren met de resultaten van de beste hybridemotoren.



### **Elektronische sturingssystemen**

Om de prestaties van het aandrijfgeheel in seriemodellen te verbeteren, spelen elektronische systemen een alsmaar grotere rol. De ultraperformante sturingssystemen, de algoritmen die alsmaar meer fysieke modellen bevatten en de virtuele sensoren zijn maar enkele van de essentiële voorzieningen om het energieverbruik te beperken.

De F1-motoren zijn uitgerust met gesofistikeerde elektronische sturingen die tot 5 GB aan gegevens per uur kunnen verwerken om het verbruik, de sturing en de hydraulische systemen te controleren.

### **De 'Compound'-motoren**

Het principe om energie te recupereren door een turbine op de uitlaat van de thermische motor en die energie vervolgens via de aandrijfjas weer af te geven, is niet nieuw. Het bestond reeds voor de oorlog op bepaalde vliegtuigmotoren en werd nadien zelfs gebruikt op bepaalde vrachtwagens, zij het dan op een mechanische manier. Dat is het principe van de 'compound'-motor.

Het voordeel van een elektrische turbocompound is dat men de afgifte van energie in realtime kan sturen om ze daar te gebruiken waar het echt nodig is. Naargelang de behoeften kan de energie aan de krukas worden doorgegeven om de turbine op snelheid te houden en zo de inertie in de overgangsfases te beperken, of kan ze simpelweg worden opgeslagen in de batterij in afwachting van het juiste moment.

### **Die technologie bewijst nog maar eens welke voorsprong de F1-motoren hebben.**

#### **Elektrische technologieën**

Renault draagt rechtstreeks bij tot de opkomst van elektrische technologieën via zijn dubbele engagement (sportief en technisch). De aandrijvingen van de F1-bolides gebruiken krachtige elektromotoren die de energie kunnen benutten die verloren gaat via het remsysteem en de uitlaat. Die energie wordt opgeslagen in een batterij en op vraag weer vrijgegeven om het vermogen te verhogen. Parallel daarmee onderstreept het engagement van Renault in de Formula E de strategie en het milieu-engagement van het merk via de 'zero emission'-voertuigen.

Het engagement voor beide technologieën bewijst dat Renault zich inzet om de technologische vooruitgang bij elektrische wagens te versnellen. De technologieën die in het kader van deze engagementen worden ontwikkeld, zullen niet alleen bijdragen tot performantere elektromotoren maar ook tot batterijen met een groter rijbereik.

#### **Delen van methodes**

Behalve de technologieën zelf schuilt er nog een fundamenteel aspect in het delen van de methodes en vaardigheden tussen de F1 en de seriemodellen. De knowhow en dimensioneringsinstrumenten worden uitgewisseld en gedeeld om de motoren in beide universums te optimaliseren.

De beheersing van de topprestaties van het Renault Sport Formula One Team helpt Renault om de koelarchitectuur van zijn turbomotoren te dimensioneren. De transversale watercirculatie die wordt gebruikt voor de Energy-motoren is daar een voorbeeld van.

Ook de validatiemethodes die steunen op de fysieke kennis van motorfenomenen vormen een belangrijke troef voor Renault. Bij elke race de betrouwbaarheid verzekeren is een van de sleutels tot het F1-succes en de uithoudingskwaliteiten van de Energy-motoren komen duidelijk tot uiting in tevredenheidsenquêtes.

Om die hoogstaande vaardigheden te delen, is ook de overdracht van talenten noodzakelijk om een efficiënte uitwisseling en een innovatieve geest te behouden. Philippe Coblence, architect van de Energy dCi 130, en Jean-Philippe Mercier, architect van de Energy TCe-motoren, zijn twee voormalige directeurs van studie bureaus van Renault Sport F1 en werkten mee aan het ontwerp van de succesvolle V10- en V8-motoren in de jaren negentig en 2000.

Door hun persoonlijke expertise en hun hoge eisen op het vlak van deze serieprojecten bij te dragen, heeft de downsizing zijn grenzen verlegd dankzij technische oplossingen en methodes overgenomen van de F1. De Energy-motoren kunnen voortaan prat gaan op een ongeëvenaard geheel van technologieën in hun respectievelijke segmenten en verbruiken tot 25 procent minder brandstof dan de vorige generatie.

Het grote palet aan talenten binnen Renault is een aanzienlijke troef, die ten dienste wordt gesteld van het Renault Sport Formula One Team. Het team van Viry-Châtillon fungeert bijvoorbeeld als materiaalabo van het merk en gebruikt tevens instrumenten zoals de elektronische veegmicroscop.

Met behulp van die gemeenschappelijk ontwikkelde genen, toptechnologieën en vaardigheden staat de knowhow van Renault op het vlak van standaardmotoren even hoog aangeschreven als zijn F1-ervaring.