



RENAULT
e.dams

Saison 4 // 2017-2018

Dossier de presse



Table des Matières

- // Introduction // Direction de l'Equipe // La saison 3 en chiffres //
- // La Technologie // Nos Pilotes // Notre Histoire //
- // De la piste à la route : le savoir-faire Renault avec la ZOE eSport Concept //
- // A Propos de la Formule E // Nos Partenaires //
- // Nissan remplacera Renault e.dams dès la saison 5 //

#01

// Introduction

Renault e.dams est l'équipe la plus titrée de la jeune histoire du championnat FIA de Formule E. Avec trois titres équipes, un titre pilote et quinze victoires, Renault e.dams s'est imposée comme la référence depuis la naissance de la série en 2014.

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

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

Avec Sébastien Buemi – champion Formule E 2016 – et Nicolas Prost au volant, l'équipe débute sa quatrième saison dans la discipline avec autant d'ambition pour les victoires.

Un seul objectif : être champions ! //



EDITO

// Cyril Abiteboul

Directeur Général de Renault Sport Racing

Depuis quarante ans, l'activité de motoriste a été le fil conducteur de l'engagement de Renault en sport automobile en Formule 1 et depuis 2014 en Formule E.

Seul constructeur actuellement impliqué dans les deux disciplines, Renault a développé de nombreuses synergies entre les deux programmes.

C'est d'abord le cas sur le plan technique, avec une ingénierie commune. Je crois d'ailleurs que notre suprématie en Formule E s'explique en grande partie par l'expertise développée pour la Formule 1 depuis l'apparition des systèmes hybrides en 2009.

Pour la saison 4, le défi de Renault Sport Racing consistera à équilibrer les ressources entre la défense des trois titres Équipes en fournissant un service qui devra être particulièrement exemplaire dans cette saison de stabilité technique. Ces synergies s'expriment aussi sur l'image : ainsi, la nouvelle livrée de la Renault e.dams préfigure déjà l'évolution de notre identité en Formule 1 pour la saison 2018. //

// Alain Prost

Copropriétaire

Véritable légende, Alain Prost compte quatre titres de Champion du Monde De Formule Un et 51 victoires à son palmarès. Ses duels en piste sont restés parmi les plus excitants de l'histoire du sport automobile.

Né en 1955 près de Saint-Chamond (Loire), Alain Prost s'essaye à de nombreux sports et envisage une carrière professionnelle dans le football avant qu'une rencontre avec le karting lors de vacances familiales ne lui transmette le virus. En 1974, le Français arrête ses études pour se consacrer à la course. Un an plus tard, il obtient son premier sacre en devenant Champion de France de karting, remportant ainsi une saison en Formule Renault. Il y décroche deux titres avant de passer en F3 pour remporter les Championnats de France et d'Europe en 1978 et 1979. Sur les radars de plusieurs équipes de F1, il étudie soigneusement ses options avant de signer avec McLaren en 1980.

Durant sa première saison en F1 – à une des époques les plus compétitives de la discipline – Alain Prost entre dans les points à quatre reprises. Il rejoint ensuite Renault en 1981 et son premier succès ne tarde pas. Il s'impose à domicile au Grand Prix de France en 1981 à Dijon. Les victoires s'enchaînent avec Renault, pour atteindre un total de neuf en trois ans, sur des pistes comme Monza, Silverstone et l'Österreichring.

En 1984, Alain retrouve McLaren pour vivre une épopée fantastique. En six ans, Alain gagne trente courses, trois Championnats du Monde et finit deux fois Vice-Champion. Premier français sacré en 1985, il devient aussi le premier à décrocher deux titres consécutifs depuis Jack Brabham. En signant sa 28ème victoire en 1987, il bat le record de Jackie Stewart, vieux de quatorze ans.

En 1988, Alain contribue à sept des quinze victoires (sur seize départs !) de l'équipe McLaren-Honda. Tous les regards se portent néanmoins sur la rivalité naissante avec son nouvel équipier Ayrton Senna, vainqueur à huit reprises et déjà titré. Sur la piste et en dehors, l'émulation pousse les deux hommes à atteindre des niveaux inédits. Tous deux entretiennent la domination de McLaren en 1989, mais Alain l'emporte cette fois-ci.

Alain rejoint Ferrari en 1990 pour ajouter cinq succès à son palmarès. A nouveau, la course au titre se prolonge jusqu'au terme de la saison, à l'avantage de Senna. Une campagne difficile en 1991 amène Alain à prendre une année sabbatique avant de revenir avec Williams-Renault en 1993. Cette association débouche sur sept victoires pour atteindre un total record de 51, et un quatrième sacre chez les pilotes. A l'issue de l'année, Alain sort par la grande porte. Il s'engage par la suite dans différentes aventures liées ou non à la F1, dont Renault e.dams, l'une des plus ambitieuses et également la plus fructueuse.

 @prost_official

 a.prost

ENTRETIEN AVEC ALAIN PROST

// Renault e.dams démarre sa quatrième et dernière saison au championnat de Formule E. Quel est votre bilan ?

Le bilan est très positif mais également assez facile à dresser puisque nous avons gagné les trois saisons au championnat constructeurs et un championnat pilotes sur trois. Même si nous n'avons pas remporté le titre pilotes en saison 1 et saison 3, cela s'est joué de peu. Nous savons que Renault ne sera plus avec nous à la fin de la saison 4 donc nous aurons à cœur de gagner le dernier championnat constructeur pour eux cette année.

La Formule E est aujourd'hui un championnat à succès. Quel est votre ressenti par rapport à ce pari fou ? (Que pensez-vous du chemin parcouru depuis la naissance du championnat ?)

Après trois ans d'existence, même les constructeurs qui étions engagés dès la première heure auraient eu du mal à imaginer le succès qu'a la Formule E aujourd'hui. Sa notoriété est notamment dû à l'engagement des constructeurs déjà engagés (Renault, Audi, Jaguar) et futurs (Porsche, Mercedes, BMW...). Cela montre que la discipline est promise à un bel avenir. Cependant, il faut encore être prudent. C'est une discipline qui doit continuer à se consolider. Beaucoup de challenges l'attendent avec par exemple l'ouverture des règlements techniques ou encore le business model des événements.

Quels sont les objectifs de l'équipe cette saison ?

L'objectif a toujours été le même depuis la première saison et il n'y a pas de raison que cela change cette année : nous voulons gagner les titres constructeurs et pilotes. Néanmoins, cet objectif va être plus difficile à atteindre compte tenu de la compétition accrue cette saison. Nous avons été challengé et rattrapé en fin de saison 3 par certaines autres équipes mais nous avons les atouts pour essayer de remporter à nouveau ces deux titres.

L'étau se resserre cette année. Quel sera votre plus gros challenge ?

Le plus gros challenge sera de rester le plus régulier possible pendant toute la saison et bien entendu pendant toutes les courses. Il est évident qu'il y a de nombreux potentiels vainqueurs dans le plateau cette année. Un des challenges sera donc d'éviter les erreurs et les courses sans points. Celui qui remportera le titre en fin de saison est celui qui saura tenir ses nerfs et gagner des courses tout en assurant un maximum de points lorsqu'il n'aura pas les moyens d'être performant : la clé du succès cette saison sera donc d'être performant et régulier.

Quelles sont vos impressions sur les nouvelles destinations du calendrier ?

C'est toujours important de voir que nous avons de nouvelles destinations. Cela prouve l'intérêt qu'ont les villes et les pays pour la Formule E. Je suis ravi de voir Rome et Zurich s'ajouter au calendrier car cela permet de consolider notre présence en Europe.

Vos partenaires sont les mêmes depuis la saison 1. Est-ce une stabilité pour l'équipe ?

Tout à fait. C'est non seulement une grande stabilité mais surtout une preuve de fidélisation. Cela nous montre que nous avons des partenaires fiables qui sont convaincus et motivés de leur engagement sur le long terme. Nous sommes très heureux de continuer notre projet avec nos partenaires. //

// Jean-Paul Driot

Copropriétaire

Jean-Paul Driot a connu de grands succès sportifs depuis près de 30 ans.



Créateur et dirigeant de l'équipe DAMS, Jean-Paul Driot a mené cette écurie au sommet de nombreux championnats internationaux, notamment en GP2 Series (devenu aujourd'hui le championnat FIA de Formule 2) – l'antichambre de la F1 – et son ancienne mouture, la F3000 Internationale, ainsi que la Formula Renault 3.5 Series. Mais sa plus grande réussite peut être dans sa capacité de détection et de développement de jeunes talents. Jean-Paul a ainsi joué un rôle-clé dans la carrière de plusieurs stars du sport automobile. Dans leur ascension vers la F1, des talents tels que Romain Grosjean, Kevin Magnussen, Carlos Sainz Jr et Pierre Gasly ont bénéficié de sa confiance et du soutien de l'équipe DAMS.

Jean-Paul Driot a immédiatement saisi l'opportunité de s'engager dans le révolutionnaire Championnat FIA de Formule E. Croyant fermement au concept de monoplace entièrement électriques, le propriétaire de la célèbre équipe s'est allié avec la légende de la F1 Alain Prost pour lancer la structure e.dams, désormais connue sous le nom de Renault e.dams grâce au partenariat technique avec le constructeur automobile français.

En parallèle de la monoplace, Jean-Paul a également impliqué son équipe dans des programmes aux 24 Heures du Mans et en Porsche Supercup. Jean-Paul est également fortement impliqué dans l'industrie française du sport automobile français. Il a occupé plusieurs postes notoires, dont la présidence de la commission circuit de la FFSA à la fin des années 1990, mais aussi au sein de l'ACF (Automobile Club de France). Ses efforts lui ont permis de se voir décerner le titre de Chevalier de l'Ordre National du Mérite, ainsi que la médaille d'or du Ministère français des Sports.

 @jpdriot

ENTRETIEN AVEC JEAN PAUL DRIOT

// Renault e.dams aborde la quatrième saison en tant que triple championne équipes. Que ressentez-vous ?
 Tout d'abord une très grande satisfaction, qui est celle d'avoir écrit le début de l'histoire de l'ère électrique, en remportant à ce jour les trois premiers Championnats avec Renault e.dams. Ensuite, la satisfaction de ne pas nous être trompés en rejoignant la Formule E et Alejandro Agag, dès que ce dernier m'eût posé la question.

Après une troisième année pleine de succès mais parfois compliquée (entre les clashes de dates, disqualifications, etc.), comment l'équipe va-t-elle aborder cette saison ?
 Nous allons aborder cette saison, peut-être avec un peu plus d'appréhension que les saisons précédentes. Il est toujours très difficile de rester au sommet dans les affaires en général, mais encore plus dans le sport automobile. Nous sommes malgré tout très motivés et préparés au mieux, afin d'affronter une concurrence de plus en plus élevée.

Avez-vous apporté des changements à l'équipe durant l'intersaison ?
 Les seuls changements sont un apport de matière grise supplémentaire dans l'équipe, afin d'augmenter les niveaux de compétence. La technologie pour les monoplaces électriques évolue de jour en jour, nous devons la suivre de près et même anticiper son futur.

Vous avez les mêmes pilotes depuis le début du championnat. Pensez-vous que ce soit une force ?
 La stabilité dans une équipe de course automobile est un élément primordial pour le succès. Tant au niveau des ingénieurs, des mécanos, et bien sûr des pilotes. Notre duo est très compétitif et très complémentaire. Les deux pilotes se connaissent très bien, ils se respectent et donc, forment un front commun devant l'adversité.

Nous visiterons trois nouveaux circuits cette année (Santiago du Chili, Sao Paulo et Rome). Quelles sont vos impressions sur le calendrier ?
 Le calendrier 2018 est beaucoup plus homogène que par le passé. Ceci est très important pour le grand public, car les courses vont se dérouler de manière beaucoup plus rapprochée. Les nouvelles capitales visitées sont aussi un grand atout pour notre Championnat car ce sont des noms qui sonnent dans l'oreille de tous : Rome, Zurich, Buenos Aires, Santiago du Chili viennent compléter un casting déjà très prestigieux avec New-York, Paris, Berlin et Hong Kong.

Quels sont les objectifs de l'équipe cette saison ?
 Comme toujours, gagner ! //



De Hong Kong à Montréal, la saison 3 du championnat FIA de Formule E s'est étalée sur douze courses et cinq continents. Grâce à Sébastien Buemi et Nicolas Prost, Renault e.dams a pu remporter son troisième titre équipes consécutifs et demeure jusqu'à aujourd'hui invaincu dans la catégorie.

///// LA SAISON 3 EN CHIFFRES /////

///// 12 COURSES /////

///// 9 PAYS VISITÉS /////

///// 5 CONTINENTS /////

///// 6 VICTOIRES /////

///// 2 POLE POSITIONS /////

///// 2 MEILLEURS TOURS EN COURSE /////

///// 268 POINTS INSCRITS /////

(157: SÉBASTIEN BUEMI, 93: NICOLAS PROST)

// Si les trois premières courses ont démarré sur les chapeaux de roue pour l'équipe avec trois victoires de Sébastien et trois quatrièmes positions pour Nicolas, Mexico s'est avérée plus difficile. En effet, retenu en WEC par ses engagements avec Toyota, Sébastien n'arrivait que le samedi matin sur le circuit. Malgré un bel effort (et après avoir signé le meilleur tour en course) Sébastien terminait la course en treizième position. Grâce à une belle remontée, Nicolas inscrivait, lui des points précieux pour l'équipe avec une cinquième place. Monaco et Paris signaient le retour à la victoire et Sébastien réalisait ses deux poles positions de la saison.

Invaincu depuis Monaco, Renault e.dams ambitionnait de finir la tournée européenne en beauté avec les deux manches de Berlin. Deux courses aux bilans mitigés : si Nicolas finissait cinquième lors de la course 1, Sébastien était lui disqualifié suite à une mauvaise pression des pneus. En course 2, Sébastien revenait aux avants-postes avec une première place tandis que Nicolas terminait huitième. Tous les regards étaient ensuite tournés vers New-York, weekend lors duquel Sébastien était à nouveau retenu en WEC. Pierre Gasly, jeune pilote français fraîchement titularisé chez Toro Rosso en Formule 1, remplaçait alors le Suisse. Grâce au travail acharné des

deux pilotes, Renault e.dams quittait les Etats-Unis avec 65 points d'avance au championnat équipes, et Sébastien conservait sa première place avec dix points d'avance. Montréal, weekend décisif, sonnait la fin d'une saison parsemée de succès et de quelques déceptions. L'objectif pour ce weekend était à la fois simple mais ambitieux : conserver les titres Equipes et Pilotes. Si Sébastien s'est vu céder la couronne à son meilleur ennemi Lucas Di Grassi après deux courses compliquées, Renault e.dams remportait son troisième titre consécutif et demeure ainsi incontesté depuis la création de la discipline. //

#03

// La technologie

La Formule E est un championnat révolutionnaire puisqu'il s'agit de la première discipline 100% électrique dans le monde des sports mécaniques. Dès lors, il stipule que toutes les monoplaces doivent être mues uniquement grâce à l'énergie électrique. Le groupe motopropulseur est formé d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'une boîte de vitesses, d'un système de refroidissement, d'un système de commande électronique et d'une batterie. Si les constructeurs sont libres de choisir les cinq premiers éléments, la batterie est commune. Les châssis en fibre de carbone et le package aérodynamique sont strictement identiques entre tous les constructeurs par rapport à la saison 3, et Michelin a été l'unique fabricant de pneumatiques choisi pour mettre l'accent sur l'exploitation du groupe motopropulseur électrique tout en maîtrisant les coûts.

La voiture réalise le 0 à 100km/h en trois secondes pour une vitesse maximale de 225km/h. L'énergie de la batterie est limitée à 28kWh avec une puissance maximale de 200kW en qualifications (contre 180kWh en course). Cela équivaut à près de 270 chevaux, la puissance d'une Renault Mégane R.S, prouvant ainsi que les Formule E sont à la pointe de la technologie électrique. //



HISTORIQUE TECHNIQUE DE LA FORMULE E

// Saison 1 //

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

// Saison 2 //

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

// Saison 3 //

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

// Saison 4 //

Tout comme en saison 3, très peu de changements interviennent pour cette nouvelle saison. Tous préparent en effet la saison 5 qui apparaîtra comme une révolution dans le championnat : outre un changement esthétique, les pilotes n'auront plus qu'une seule monoplace à leur disposition. L'autonomie des batteries sera également revue à la hausse.

// Au cœur de la Formule E

// Voitures //

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

// Moteur //

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

// Onduleur //

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

// Boîte de Vitesses //

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

// Batterie //

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

// Pneumatiques //

Pour chaque épreuve, un pilote ne peut utiliser plus de cinq pneus avant neufs, ainsi que cinq pneus arrière neufs. Ces pneus sculptés peuvent être utilisés dans toutes les conditions de piste. Michelin est le manufacturier unique et fournira des pneumatiques modifiés en saison 4 pour offrir davantage d'économies et une meilleure efficacité.





LA RENAULT Z.E.17

// La Renault Z.E.17 se compose d'un châssis SPARK SR_01E et du groupe motopropulseur Z.E.17 développé par Renault Sport Racing au sein de sa base moteur de Viry Chatillon en région parisienne.

// Spécifications techniques //

Moteur	Spécification Renault Sport // Moteur unique avec aimant permanent de haute capacité // Onduleur unique intégré au moteur // Puissance maximale en qualifications: 200 kW / 270 ch (règlement FIA) // En mode course: 180 kW / 240 ch (règlement FIA) // Puissance de régénération au freinage: 150 kW (règlement FIA)
Transmission	Boîte de vitesses transversale // Cascade de pignons hautes performances // Différentiel mécanique
Electronique	Boîtier électronique MAT (McLaren Applied Technology) Tag 400I // Logiciel de contrôle développé par Renault
Châssis	Spécifique SPARK pour tous les constructeurs // Châssis monocoque: carbone // Ailerons avant et arrière, y compris le spoiler: carbone // Carrosserie: carbone et Kevlar // Suspension avant: triangles en acier et poussoirs
Batteries de traction	Spécifique pour tous constructeurs // Poids: 350kg // Tension: 600 Volts // Capacité: 28 kWh (règlement FIA) // Autonomie: environ 25 minutes en course
Pneumatiques	Michelin rainurés 18 pouces spécifiques
Freins	Double circuit hydraulique actionné par une même pédale // Etriers en alliage d'aluminium // Disques carbone
Performances	Accélération: 0-100KM/H en 3 secondes // Vitesse maximale: 225KM/H

// Poids et Dimensions //

Longueur	5 000 MM	Poids minimal	880 KG (avec pilote)
Largeur	1 800 MM	Empattement	1 300 MM (min)
Hauteur	1 250 MM	Ride Height	75 MM (max)



Vincent Gaillardot

Directeur du Programme Formule E

// **Vincent a rejoint Renault Sport en 1989. D'abord rattaché aux bancs d'essais, il intégrait ensuite l'équipe d'essais de Williams.**

En 1996, il quittait Renault pour différents postes au sein d'équipes châssis, notamment Arrows et Prost, avant de retrouver Renault en 2004 en qualité de responsable du département électrique.

En 2015, il occupe le poste de chef de projet Renault Sport pour la Formule E. En 2017, il devient Directeur du Programme Formule E.

// **Quelle(s) optimisation(s) ont été faites sur la Z.E.17 par rapport à la monoplace de l'an passé ?**

Pour la saison 4, nous arrivons en fin de cycle de réglementation FIA. En effet, c'est la dernière des quatre années où nous utiliserons cette voiture. A partir de la saison prochaine, le règlement changera totalement. Nous avons donc optimisé tous les petits détails que ce soit d'un point de vue du moteur électrique afin d'optimiser le rendement. Mais également du côté mécanique pour optimiser le comportement de la voiture par rapport aux suspensions et au différentiel du véhicule. Enfin, nous avons optimisé le système de contrôle.

Après trois saisons et autant de titres équipes, quel est votre bilan technique pour Renault e.dams?

Nous pouvons nous féliciter d'avoir réussi à faire les bons choix techniques pour cette série 100% électrique dès la saison 2 et à avoir optimisé ceux-ci d'année en année afin de garder l'avantage. Lorsqu'il y a une stabilité de réglementation, tous les constructeurs tendent vers une solution commune donc attendons de voir ce dont nous serons capables cette année, mais jusqu'à présent, le bilan est vraiment positif.

Avez-vous adapté des zones spécifiques de la préparation sportive pour cette saison ?

Nous sommes conscients du niveau de compétition cette saison. Il a donc fallu optimiser dans notre approche tous les éléments pour en extraire le meilleur des performances. Tout ce que nous pouvions améliorer en vue de la saison 4, nous l'avons fait. Il n'y a plus qu'à lancer la saison pour voir si nous allons avoir les résultats escomptés.

Comment préparez-vous les quatre nouveaux circuits du calendrier ? (Santiago du Chili, Sao Paulo, Zurich et Rome)

Le développement de la Z.E.17 est intégré dans le processus de Renault Sport Racing puisque nous utilisons les mêmes experts pour la F1 et la FE. Nous bénéficions donc d'équipements et de processus

identiques. Le développement est donc complètement intégré, nous permettant de créer des synergies entre la Formule Un et la Formule E.

Comment avez-vous utilisé les outils de Renault Sport Racing et du Groupe Renault dans la conception de la Renault Z.E.17?

Le développement de la Z.E.17 est intégré dans le processus de Renault Sport Racing puisque nous utilisons les mêmes experts pour la F1 et la FE. Nous bénéficions donc de la même suite d'outils et de processus. Le développement est donc complètement intégré, nous permettant de créer des synergies entre la Formule Un et la Formule E.

Quel est votre bilan des essais à Valence pour l'équipe ? Comment abordez-vous cette nouvelle saison ?

L'objectif à Valence était de s'assurer qu'il n'y ait aucun souci de fiabilité de la voiture mais aussi que toutes nos améliorations et spécifications en vue de la saison 4 fonctionnent une fois les voitures en piste. L'objectif a été atteint, nous pouvons nous en féliciter. Je pense que ce sera la saison la plus serrée en termes de performance, nous avons déjà pu le voir en comparant les feuilles de temps lors des essais. Il y aura cette année, plusieurs acteurs pour la victoire mais nous sommes toujours compétitifs et prêts à optimiser chaque détails pour pouvoir gagner. //

#04

// Sébastien Buemi

Pilote de course #9

Qu'il s'agisse de catégories monoplaces de premier plan ou de prototype, Sébastien Buemi a toujours goûté au succès.

Titré en LMP1 dans le Championnat du Monde FIA d'Endurance 2014, il manque de justesse la victoire aux 24 Heures du Mans en 2016 dans un final déchirant. Champion FIA Formule E en 2016, Sébastien a manqué de peu le titre la saison passée dû notamment à un clash de dates avec le WEC. Il reste cette saison l'homme à battre.

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

Vice-Champion de Formule BMW allemande en 2005, Sébastien poursuit sa belle dynamique en Eurocup Formula Renault 2.0 en A1 GP et en F3 (2e en 2007) avant de monter en GP2 Series, l'antichambre de la F1. Il y signait deux victoires, dont une à l'issue d'une course où il s'est élancé de la 21e position sur une piste humide. En 2009, son talent lui ouvre les portes de la F1 chez Scuderia Toro Rosso, avec qui il dispute 55 Grands Prix et marque 29 points jusqu'en 2011. A Melbourne, il termine même son premier Grand Prix dans les points. Depuis 2012, il occupe le rôle de pilote réserviste de Red Bull Racing.

Sébastien figure aussi parmi les pilotes Toyota alignés en Championnat du Monde FIA d'Endurance. Il prend le départ des légendaires 24 Heures du Mans, dont il se classe troisième en 2014 avant de voir la victoire de près en 2016 lorsque sa voiture, alors en tête de la course, abandonne dans le dernier tour. Sébastien démontre sa polyvalence en prenant part à la saison inaugurale du Championnat FIA de Formule E avec Renault e.dams. Avec trois victoires, trois pole positions, deux nouveaux podiums et un meilleur tour en course, le Suisse finit au deuxième rang du classement général, à un point de Nelson Piquet Jr.

Il fait mieux en 2015-2016 en scellant le titre lors de la dernière épreuve à Londres. Ses trois succès et trois autres podiums lui offrent sa première couronne en Formule E. La saison dernière, Sébastien domine les trois premières manches, puis renoue avec la victoire à Monaco, Paris et Berlin. Avec six victoires et 2 pole positions, il s'impose comme l'homme à abattre. Néanmoins, un clash de dates entre le WEC et la Formule E empêche Sébastien de pouvoir courir les deux manches de New York City et voit ses chances de renouer avec le titre s'envoler à Montréal lors de la finale. Pour la dernière saison de Renault e.dams, Sébastien a bien l'intention de gagner à nouveau un deuxième titre pilotes ! //



Date de naissance
31 Octobre 1988

Lieu de naissance
Aigle, Suisse

Résident
Suisse

Situation
Marié à Jennifer, un fils Jules

Taille
177cm

Poids
69 kg

Carrière en Championnat FIA de Formule E à ce jour

Victoires : 12
Pole Positions : 8
Meilleurs tours en course : 7
Points marqués : 455



 [@sebastien_buemi](#)

 [sebastien_buemi](#)

 [SebastienBuemi](#)

 [www.buemi.ch](#)

// **Vous démarrez une quatrième saison avec Renault e.dams. Dans quel état d'esprit abordez-vous cette année ?**

Comme chaque saison que l'on commence, je suis plein d'espoirs avec l'envie de bien faire. Je pense que nous sommes mieux préparés que les années précédentes, et nous avons une équipe très stable depuis quelques saisons déjà. Le niveau augmente donc la stabilité sera un atout pour nous. Nous avons analysé pendant l'intersaison les points positifs et négatifs de la saison 3 afin d'arriver à Hong Kong avec la meilleure préparation possible.

Qu'avez-vous appris l'an dernier ?

Qu'il ne fallait pas manquer une course (rires). Non plus sérieusement d'être le plus régulier possible. Cette saison, la constance sera la clé du succès. Être largement devant ne sera plus envisageable donc il va falloir être régulier, et aller chercher le maximum de points lorsque la victoire ne sera pas possible (meilleur tour, pole position).

Quels sont les points forts de l'équipe d'après vous ?

L'un des atouts majeurs de l'équipe est sa stabilité. C'est également un team très compétitif depuis le début du championnat. Nous avons des personnes qui font partis de l'équipe d'avant saison 1 donc lorsque l'on attaque la saison 4 avec les mêmes têtes, cela permet une réelle entente et une stabilité sereine. Nous arrivons à extraire le meilleur de nous-mêmes grâce à cela.

Vous avez le même coéquipier depuis le début. A quel point est-ce important pour vous ?

Nous nous connaissons très bien et depuis longtemps avec Nico. Cette amitié nous permet de nous faire confiance et surtout d'aider l'équipe à aller de l'avant. Nous avons notre routine et nous travaillons main dans la main pour améliorer la voiture.

Quels vont être les principaux défis cette saison ?

Il y aura plusieurs défis : il va falloir s'adapter au nouveau règlement puisque nous allons rouler à 180kW en course. Mais il va aussi falloir s'adapter aux nouvelles pistes (Zurich, Santiago du Chili, Sao Paulo). Le partage de nos ressources enfin sera également un défi : il y aura une sorte de partage des forces puisqu'il faudra travailler sur le développement de la voiture saison 5 tout en continuant à performer en saison 4.

Qui sera selon vous, votre principal rival ?

Là-aussi, je vais avoir plusieurs rivaux cette saison je pense. Si l'on en croit l'historique du championnat, Di Grassi sera l'un des principaux. Audi s'est énormément investie dans le championnat avec une plus grosse infrastructure et un budget conséquent. Je garde un œil également sur les Mahindra, Techeetah, etc.

Que pensez-vous des nouveaux circuits du calendrier ? Et plus particulièrement de votre ePrix à domicile, en Suisse ?

L'ePrix de Zurich sera vraiment un moment incroyable pour moi qui suis pilote Suisse. Malgré la pression, j'essaierai de profiter au maximum de ce weekend et d'offrir le meilleur résultat possible à mes fans. Cette année, nous avons un bon mix du calendrier : nous retrouvons des pistes connues avec Paris, Berlin, Mexico, Hong-Kong et Montréal. Et nous en découvrons d'autres aussi. Je me réjouis de découvrir ces nouvelles destinations.

Quel sera votre plus gros défi cette année ?

Le plus gros challenge sera d'être compétitif, régulier et d'aller chercher le maximum de points possibles. Je suis mieux préparé que jamais, j'ai hâte de commencer. //

// Nicolas Prost

Pilote de course #8

Né à Saint-Chamond en France, Nicolas Prost poursuit sa riche carrière en sport automobile dans les meilleures catégories de monoplaces et d'endurance.

Nicolas se tourne néanmoins tardivement vers le sport automobile, privilégiant dans un premier temps ses études en gestion des affaires et sa passion pour le golf.

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

En 2008, il monte en Euroseries F3000 où il est couronné grâce à une régularité exemplaire tout au long des seize épreuves de la saison. Nico débute sur la glace en 2009, remportant le Trophée Andros Electrique avant de doubler la mise un an plus tard. En 2011 et 2012, il rejoint son père Alain dans l'équipe officielle Dacia avec laquelle il est sacré chez les rookies. Son style de pilotage fluide et flexible s'avère déterminant dans une transition réussie vers l'endurance, où la constance et l'absence d'erreur sont tout aussi importantes que la vitesse pure.

Après des débuts en 2007, Nicolas dispute plusieurs courses en Europe et aux Etats-Unis. Evoluant au sein de l'écurie anglo-suisse Rebellion Racing, Nicolas court à plusieurs reprises les célèbres 24 Heures du Mans, avec une quatrième place générale comme meilleur résultat en 2012 et 2014. Il s'impose dans la catégorie LMP1 Privés en 2011, 2012, 2014 et 2016. Nicolas gagne également deux éditions consécutives de Petit Le Mans en 2012 et en 2013, sans oublier son palmarès en Le Mans Series, Intercontinental Le Mans Cup et en LMP1 Privés FIA Wec avec Rebellion en 2012, 2014 et 2015. En 2017, il contribue très largement à la victoire de l'écurie Rebellion en catégorie LMP2 du championnat FIA WEC et aurait dû remporter le titre pilote s'il n'y avait pas eu télescopage de dates entre le ePrix de New York et les 6 heures WEC du Nürburgring.

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

Nicolas rejoint Renault e.dams pour disputer la saison inaugurale du Championnat FIA de Formule E en 2014-2015. Il signe la première pole position de l'histoire de la discipline à Pékin avant de récidiver à Putrajaya, de monter sur le podium en Argentine et de remporter sa première victoire à Miami. Après un début difficile en saison 2, Nicolas progresse pour obtenir son premier podium de l'année au Mexique et achever sa campagne avec un doublé à Londres, lui permettant de finir troisième au classement général. La troisième saison fût plus compliquée pour Nicolas qui fût néanmoins le seul pilote du plateau à inscrire des points à chaque manche, finissant à la sixième place. //



Date de naissance
18 août 1981

Lieu de naissance
Saint-Chamond, France

Résident
Suisse

Situation
Marié à Delphine, un fils Kimi

Taille
172cm

Poids
61 kg

Carrière en Championnat FIA de Formule E à ce jour

Victoires : 3
Pole Positions : 2
Meilleurs tours en course : 3
Points marqués : 296



// **Dans quel état d'esprit êtes-vous à quelques jours de l'amorce de la saison 4 du championnat de Formule E ?**
 Je suis concentré sur le premier weekend. La fin de saison 3 a été un peu compliquée, notamment pendant les qualifications. Nous avons travaillé au mieux pour redémarrer une nouvelle saison en beauté. Gentiment la pression monte, mais je suis prêt

Pour la troisième fois consécutive, Renault e.dams est l'écurie championne en titre. Quelle est l'ambiance dans l'équipe ?

Dans nos esprits, les trois titres appartiennent au passé et nous sommes désormais concentrés sur l'avenir. Je dirais que l'ambiance est presque « revancharde » car nous souhaitons reconquérir les deux titres équipes et pilotes.

Quels vont être vos objectifs pour cette saison à venir ?

Nous voulons bien sûr remporter un quatrième titre équipes afin de rester invaincus dans la discipline. Personnellement, je me fixe de finir au moins sur le podium pour le championnat pilotes.

Après les tests concluants de Valence, comment trouvez-vous la Renault Z.E.17 ?

Je trouve que la nouvelle Z.E.17 est beaucoup plus adaptée à mon style de pilotage. Je me sens plus à l'aise que dans la monoplace de la saison 3. J'ai donc hâte de voir ce que cela va donner en course

Quelles sont vos impressions sur les nouvelles destinations du calendrier ?

Il y a de belles destinations et c'est toujours un plus de voir que de nouveaux pays sont attirés par le championnat de Formule E. Cela permet une belle vitrine à la discipline. J'ai hâte de rouler à Rome qui devrait être un formidable événement.

Qu'est-ce que vous aimez dans le championnat FIA de Formule E ?

Je pense que tous les pilotes aiment le combat rapproché et le niveau très relevé et serré du championnat. C'est également une discipline portée vers l'avenir et cela me plaît de faire partie d'une telle aventure. //

 @nico_prost

 nicoprost

 Nicolas-Prost

 www.nicolas-prost.com



#05

// Notre Histoire

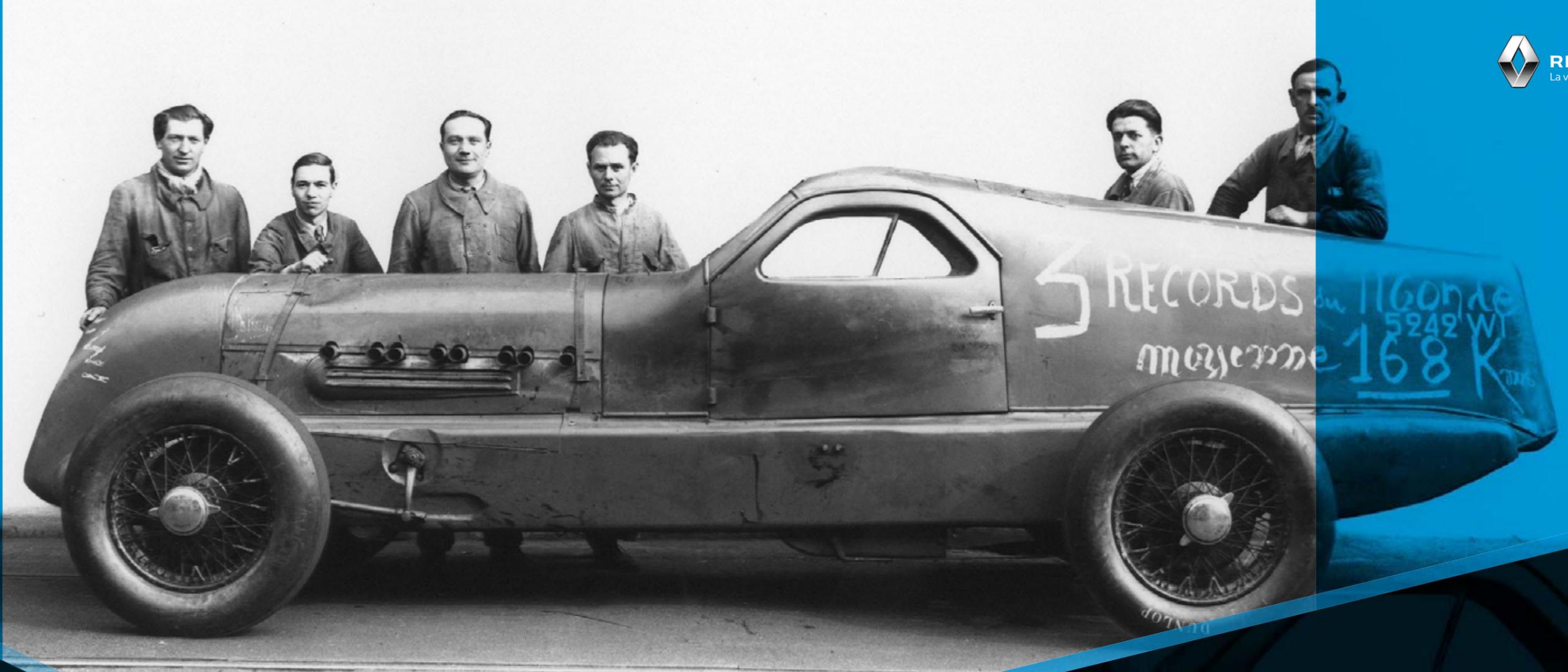
L'histoire de Renault dans le sport automobile, ses succès, son retour à la Formule Un et le pari de la Formule E.

// Renault a depuis longtemps compris la valeur ajoutée du sport pour un constructeur automobile.

La première victoire majeure de Renault arrive dès 1902, avec le triomphe de Marcel Renault sur le Paris-Vienne. Trois légères Type K et quatre voiturettes sont engagées par la marque face à de puissants adversaires, dont la Mercedes du Comte Zborowski et la Panhard d'Henry Farman. L'itinéraire emprunte des voies

escarpées et sinueuses ainsi qu'un terrible passage alpin. Le succès de Marcel Renault à une vitesse moyenne de 62,5km/h marque la naissance d'un compétiteur très sérieux dans toutes les disciplines du sport automobile. En 1906, Renault s'inscrit autour du premier Grand Prix de l'histoire, organisé sur les routes des alentours du Mans. Avec la Type AK, dotée d'un châssis léger et d'un moteur quatre cylindres 12,9 litres, le Hongrois Ferenc Szisz s'impose

au terme de plus de 12 heures de course, dans une chaleur étouffante et sur une piste ayant presque fondu. Cette victoire contribuera à augmenter les ventes de la marque française pendant plusieurs années. //



// Les années folles et la conquête de records

Dans les années 20 et 30, Renault se concentre sur les records de vitesse et développe la spectaculaire Renault 40CV Type NM des Records en 1926.

// Equipée d'un moteur 9,0 litres, d'une seule place, d'une carrosserie coupée aérodynamique et de roues apparentes, elle boucle 24 heures à la moyenne de 173km/h. Un chiffre impressionnant pour un véhicule issu de la production de l'époque. Dans les années 1930, Renault produit la gamme Nerva tout en poursuivant sa quête de records sur les routes d'Europe et d'Afrique.

Avec ses courbes inspirées de l'aviation et son 8 cylindres en ligne, la Nervasport manque pour deux dixièmes de seconde la victoire au Rallye Monte-Carlo 1932. Elle s'impose néanmoins au Rallye Monte-Carlo et à Liège-Rome-Liège en 1935 avant de finir deuxième – derrière Bugatti – au Rallye du Maroc 1935. Sur l'anneau de Montlhéry, la voiture se montre encore plus efficace.

En avril 1934, une Nervasport spécialement préparée pour l'occasion s'offre plusieurs records d'endurance dans toutes les catégories. Elle parcourt plus de 8 000 km en 48 heures, à une moyenne de plus de 160 km/h et une vitesse de pointe dépassant les 200 km/h. Sa carrosserie dynamique influencera le dessin des futures Renault. //



// L'Etoile Filante des années 1950

Dans les années 50, Renault retrouve son esprit pionnier en visant de nouveaux records.

// Conçue après deux années d'essais en soufflerie, l'Etoile Filante pose ses roues sur les lacs salés de Bonneville (Utah, Etats-Unis) en septembre 1956. Paré d'une superbe livrée bleue, ce véhicule hors norme dispose d'un châssis tubulaire et deux grandes dérives proches de celles d'un avion. Sous l'habillage de polyester se cache une turbine ultra puissante développant 270 ch à 28 000 tr/min et une transmission Transfluide.

Clin d'œil à l'aéronautique, l'ensemble est alimenté au kérosène et exempt de vibrations grâce à la rotation de la turbine. Dès ses premiers tours de roue, son concepteur Jean Hébert établit un nouveau record de vitesse à 308,85 km/h. Un exploit toujours invaincu !

Dans la foulée, Renault triomphe en rallye. Le losange engage l'innovante Dauphine à moteur arrière sur de nombreuses épreuves. Elle monopolise les quatre premières places des Mille Miglia et remporte le Tour de Corse 1956 avant de s'imposer sur le légendaire Rallye Monte-Carlo deux ans plus tard. //



// Les débuts avec Gordini

Créateur des voitures de course éponymes, Amédée Gordini développe une version radicale de la Dauphine à la fin des années 50.

// L'association Renault-Gordini se révèle fructueuse et mène à la création des légendaires R8, R12 et R17 Gordini. La R8 Gordini brille notamment en rallye, en course de côte et sur les circuits. En 1966, son immense popularité conduit la marque à lancer la Coupe Renault 8 Gordini, pionnière des formules de promotion.

En 1971, le moteur de la Renault 12 Gordini est utilisé dans les monoplaces du premier Championnat de France de Formule Renault. De nombreux champions en herbe y effectueront leur formation, à l'image de Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Alain Prost, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen et Lewis Hamilton. Rapidement, les bâtiments de Gordini à Paris s'avèrent exigües pour les ambitions sportives de la marque. Le site retenu pour les

nouvelles installations se situe à Viry-Châtillon. L'usine est inaugurée le 6 février 1969 et devient le tremplin des succès futurs. Renault se concentre dans un premier temps sur un moteur V6 2,0 litres, officiellement dévoilé en janvier 1973.

Le bloc se révèle vite compétitif dans le prestigieux Championnat d'Europe des Voitures de Sport 2,0 litres. Renault rejoint ensuite le Championnat du Monde FIA des Voitures de Sport et une version turbocompressée du moteur voit le jour. Renault Sport est fondé en 1976 et un programme en monoplace est lancé parallèlement cette même année. Première étape : le Championnat d'Europe de Formule 2 avec le V6. //



// Victoire au Mans et débuts en F1

Les Renault à moteur turbo se montrent diablement rapides en Championnat du Monde FIA des Voitures de Sport, avec de belles séries de pole positions et de meilleurs tours en course.

// Tous les ingrédients sont réunis en 1978 lorsque Didier Pironi et Jean-Pierre Jassaud remportent une victoire historique aux 24 Heures du Mans, tandis qu'une deuxième Renault boucle l'épreuve au pied du podium. Après ce succès retentissant dans la Sarthe, Renault peut désormais se concentrer sur la prochaine étape : la Formule Un.

Depuis des années, l'utilisation d'un moteur turbo est autorisé par le règlement technique de la discipline, mais personne n'a encore osé franchir le pas. Personne avant Renault. Dès 1976, le constructeur français lance discrètement des essais en piste avec une version 1,5 litre de son V6. Plusieurs courses sont programmées pour la saison suivante.

Propulsée par son V6 turbo, la RS01 débute lors du Grand Prix de Grande-Bretagne 1977. Confiée à Jean-Pierre Jabouille, la « théière jaune » ne voit certes pas le drapeau à damier, mais elle marque les esprits. Quatre autres Grands Prix suivent en fin d'année, permettant à Renault d'engranger une précieuse expérience. L'apprentissage se poursuit tout au long de la saison 1978, jusqu'à ce que Jabouille inscrive les premiers points de Renault en F1 – les premiers pour un moteur turbo – en prenant la quatrième place du Grand Prix des Etats-Unis.

Le passage au double turbo lors du Grand Prix de Monaco 1979 représente un progrès tangible. L'équipe surmonte enfin les problèmes de temps de réponse et Jabouille décroche une première victoire historique à domicile, après s'être élancé de la pole position à Dijon. //



// Succès en rallye

En parallèle, Renault poursuit en rallye.

// La marque remporte le titre Constructeurs du Championnat du Monde des Rallyes 1973.

En 1977, Guy Fréquelin avec l'Alpine A310 Groupe 5. La Renault 5 Alpine est tout aussi populaire grâce à Jean Ragnotti, deuxième du rallye Monte-Carlo 1978 puis vainqueur de l'épreuve en 1981 et du Tour de Corse 1985 avec la Renault 5 Turbo. Renault s'aventure également en rallye-raid avec le Paris-Dakar.

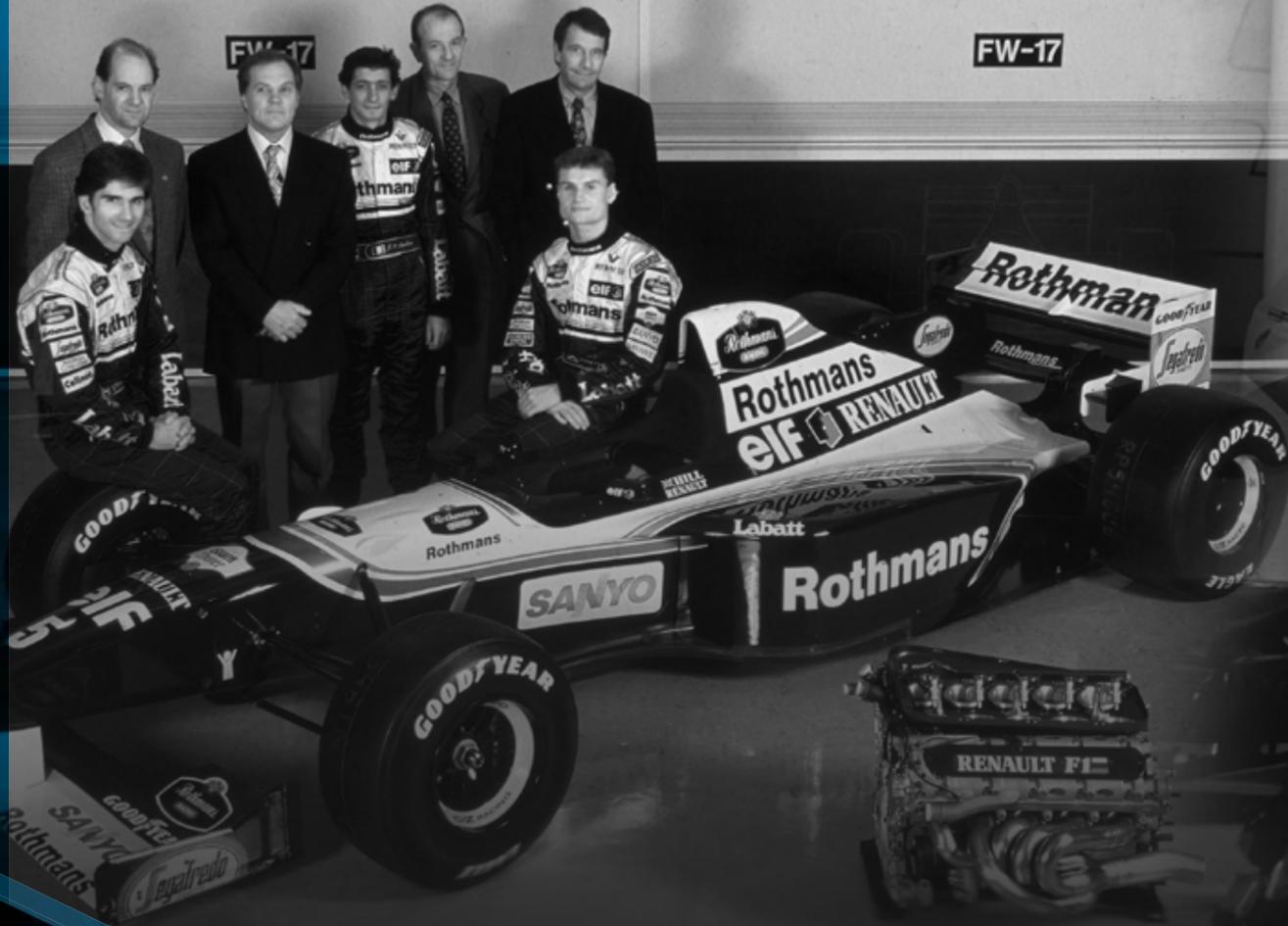
Engagée à titre privé, la Renault 20 des frères Marreau s'impose lors de l'édition 1982 du célèbre safari africain. Côté Formule Un, l'investissement de Renault commence à payer.

En 1983, Renault se classe deuxième du Championnat du Monde avec Alain Prost, vainqueur de quatre Grands Prix mais qui termine la saison deux points derrière Nelson Piquet et ses trois succès. La même année, Renault devient pour la première fois motoriste d'une seconde écurie en s'associant avec Lotus.

D'autres fournitures sont ensuite conclues avec Ligier et Tyrrell. Au Grand Prix du Portugal 1985, Ayrton Senna remporte sa première victoire en F1 avec un V6 Renault. Cette saison-là, le Brésilien s'affirme comme l'une des révélations de la discipline. //

Rothmans
Williams RENAULT

Rothmans
Williams RENAULT



RENAULT
50
VICTOIRES

// F1, l'appel de la victoire

Renault retrouve officiellement la Formule Un à la fin des années 1980, cette fois à la faveur d'un partenariat avec Williams.

// Dès sa première campagne, la nouvelle association débouche sur deux victoires en Grands Prix, suivies de deux autres en 1990.

Nigel Mansell, qui connaît les moteurs Renault depuis son passage chez Lotus rejoint l'équipe en fin d'année. Commence alors une extraordinaire période de succès.

A la fin de l'année 1991, Williams-Renault est déjà le duo à battre. En 1992, Mansell écrase la saison et offre son premier titre mondial à Renault dès le mois d'août. Ancien pilote

Renault, Alain Prost rejoint Williams en 1993. Lui aussi décroche la couronne avant de prendre sa retraite.

D'autres sacres suivront, en 1996 avec Damon Hill, puis en 1997 avec Jacques Villeneuve. Williams-Renault est également sacrée chez les Constructeurs en 1992, 1993, 1994, 1996 et 1997.

En 1995, Renault renforce son implication en nouant un nouveau partenariat avec l'écurie Benetton. Michael Schumacher obtient le titre chez les Pilotes, tandis que Benetton s'impose

chez les Constructeurs. Avec ses deux équipes clientes, Renault coiffe six couronnes mondiales d'affilée entre 1992 et 1997. Entre 1995 et 1997, la marque au losange remporte 74% des courses disputées.

Renault quitte officiellement la discipline à la fin de la saison 1997. Williams, Benetton et plus tard la nouvelle écurie BAR, utiliseront des moteurs d'origine Renault badgés Supertec, Mecachrome et Playlife. A Viry-Châtillon, une cellule de développement continue à plancher sur un futur programme

F1. En parallèle, Renault brille en rallye tout au long d'une décennie notamment marquée par la victoire d'une Maxi Mégane au Tour de Corse 1997. //



// Un retour en F1

Une fois de plus, l'absence officielle de Renault sur les grilles de départ est de courte durée.

// Début 2001, le Losange annonce le rachat de l'écurie Benetton pour revenir en tant que constructeur à part entière. Renault fournit cette saison-là des moteurs à Enstone avant que la structure ne renaisse sous le nom de Renault F1 Team l'année suivante. Le site châssis reste basé au Royaume-Uni et travaille en étroite collaboration

avec le département moteurs de Viry-Châtillon.

En 2003, Fernando Alonso décroche en Malaisie la première pole position de l'équipe. Le jeune Espagnol fait encore mieux en Hongrie où il signe le premier succès du Renault F1 Team. L'année suivante, Jarno Trulli offre la victoire à Renault

lors du rendez-vous le plus prestigieux de l'année : le Grand Prix de Monaco. En 2005, Alonso est l'homme à battre : il devient champion du monde Pilotes tandis que Renault s'impose chez les Constructeurs avec huit victoires pour l'Espagnol et son équipier Giancarlo Fisichella.

Malgré l'important tournant technologique que représente le passage du V10 au V8, Renault poursuit sur sa lancée en 2006. Avec huit succès, Renault lutte face à Ferrari dans la conquête des titres, mais la capacité d'innovation de la marque française l'emporte encore avec un nouveau doublé.

Rompu à l'exercice de fournir plusieurs équipes, Renault signe un partenariat moteur avec Red Bull Racing en 2007. Les monoplaces bleues ne tardent pas à se révéler performantes. En 2010, Vettel sort finalement vainqueur et devient le plus jeune champion du monde de l'histoire de la discipline. L'écurie Red Bull-Renault remporte le titre Constructeurs.

Tandis que Renault recentre son activité sur la fourniture de moteurs, Sebastian Vettel est intouchable au Championnat du Monde, battant tous les records pour décrocher quatre sacres consécutifs jusqu'à 2013. Aux

côtés de Red Bull Racing, Renault fournit Lotus F1 Team, Caterham F1 Team et Williams F1 Team. Tout au long de la période V8, le bloc conçu et développé par les 250 ingénieurs de Viry-Châtillon n'a cessé de dominer en remportant plus de 40% des courses disputées et un nombre record de pole positions.

En dehors de la F1, Renault Sport Technologies poursuit le développement de sa gamme de championnats monotypes avec la Formula Renault 2000 et la Clio Cup. En rallye, la Clio Super 1600 s'impose rapidement avec plusieurs titres internationaux entre 2003 et 2005. En 2005, la

fusion entre l'Eurocup Formula Renault V6 et les World Series by Nissan mène à la création des World Series by Renault. Événements accessibles gratuitement pour le public, les World Series by Renault ont mêlé onze ans durant compétitions de haut niveau, démonstrations de F1 et animations à destination de toute la famille. L'événement permet notamment à de nombreuses stars de la F1 de percer dans le monde du sport automobile. //



// Le début d'une nouvelle aventure

En 2014, la Formule Un effectue une véritable mue avec l'introduction d'une technologie moteur d'avant-garde.

// Le nouveau groupe propulseur de Renault en F1 combine l'architecture de l'ancienne génération de moteurs suralimentés, de puissants moteurs électriques et d'une batterie de systèmes de récupération d'énergie sophistiqués pour réduire la consommation de 40% tout en offrant un dynamisme et des performances similaires.

Renault continue de fournir Red Bull Racing, l'écurie sœur Scuderia Toro Rosso ainsi que Lotus F1 Team, mais la bataille est rude. Après un examen complet de sa stratégie, Renault annonce fin 2015 son retour en tant que constructeur à part entière. Depuis 2016, le nom Renault est de retour en action sous l'étendard du Renault Sport Formula One Team. Tout en rendant hommage aux succès passés, l'objectif est de revitaliser les multiples plateformes du groupe.

En parallèle, Renault se lance dans une nouvelle aventure avec DAMS, dans le Championnat FIA de Formule E, première discipline 100% électrique. Si Renault e.dams relève le défi en remportant le titre Constructeurs de la saison inaugurale en 2014-2015, l'équipe manque de justesse le titre chez les pilotes avant de revenir plus forte avec un doublé acquis en fin de saison 2015/2016. L'année passée, Renault e.dams s'imposait pour la troisième fois consécutive chez les Constructeurs.

Tout en poursuivant son rôle de pionnier, Renault utilise désormais cette vitrine mondiale pour exposer son savoir-faire dans les technologies électriques. //

// DAMS, entre succès et passion du sport automobile.

DAMS, équipe professionnelle de sport automobile, fondée en 1988 par Jean-Paul DRIOT, construit son histoire dès ses débuts en s'engageant en championnat FIA de F3000 Internationale.

Forte de son palmarès acquis au cours de ses 29 ans d'existence en compétition automobile, l'écurie, située non loin du légendaire circuit des 24 Heures du Mans, s'inscrit aujourd'hui parmi les équipes les plus prestigieuses dans sa discipline.

Dès 1990, DAMS rencontre rapidement le succès en remportant le titre pilotes en F3000 avec Erik Comas, futur pilote de Formule 1.

A ce jour l'équipe mancelle comptabilise un total de 21 titres, équipes et pilotes confondus dans les championnats lors desquels elle s'est engagée, de la Formule 3000 aux GP2 séries (aujourd'hui Championnat FIA de Formule 2), en passant par la Formule Renault 3.5, catégorie reine des World Series by Renault.

Véritable école de formation et tremplin d'accès au pinacle du sport automobile pour les pilotes, DAMS a contribué à la réussite de jeunes espoirs talentueux tels que Romain Grosjean, Carlos Sainz Jr, Kevin Magnussen, Jolyon Palmer ou encore récemment Pierre Gasly.

En parallèle de ses engagements en monoplaces, DAMS jouit également d'une riche histoire en endurance. Couronnée par deux fois en Formula Le Mans (2009 et 2010), l'équipe a géré pour des constructeurs des programmes officiels aux 24 Heures du Mans, notamment pour General Motors et Panoz.

Le savoir-faire de DAMS est à nouveau mis à profit en 2014 lorsque Jean-Paul Driot et Alain Prost s'associent et fondent l'écurie e.dams pour intégrer dès sa saison inaugurale avec Renault la discipline 100% électrique et révolutionnaire : le Championnat FIA de Formule E. Renault e.dams, équipe championne pour la troisième année consécutive a également mené Sébastien Buemi au titre pilotes en 2015/16. //



// Renault et la mobilité électrique : la bonne impulsion

Premier constructeur européen à croire au véhicule 100% électrique, Renault fait la course en tête. Sur les circuits de Formule E comme sur les routes, les véhicules frappés du sigle Z.E. font figure de références.

En concevant ses véhicules électriques, le Groupe Renault a développé une innovation technologique de rupture dans le secteur automobile, tout en adoptant une conception frugale pour qu'elle profite à tous. Les ingénieurs Renault ont mis au point une toute nouvelle technologie automobile 100% électrique, en parallèle des progrès continus réalisés pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules thermiques. Cette technologie de haut niveau intègre les contraintes économiques d'une commercialisation auprès du grand public.

Pour Renault, une innovation ne vaut que si elle peut être partagée par tous... d'autant plus que le véhicule électrique doit être déployé à grande échelle pour constituer une vraie réponse aux défis environnementaux et de santé publique.

Mais il faut avoir une âme d'historien pour retrouver la trace des premières Renault à motorisation électrique. A la fin des années 60, la Henney Kilowatt, construite sur la base d'une Dauphine aux Etats-Unis, se déplace à 60km/h avec une autonomie de 60km. Les quelques dizaines d'exemplaires produits ouvrent ainsi la voie à une nouvelle forme de mobilité.

Avec le choc pétrolier de 1973, la motorisation électrique est poussée sur le devant de la scène, particulièrement en France où le nucléaire permet de maîtriser le coût de la production d'énergie. Des prototypes de 4L et de R5, embarquant de lourdes batteries au plomb, illustrent cette voie alternative.

Dans les années 90, le développement des appareils électroniques portatifs démocratise les batteries NiCad, moins lourdes, mais souffrant d'un effet mémoire important. Avec – déjà – son système de location de batterie, Clio Electrique séduit les collectivités et les grandes entreprises. Sur l'île de Wight, on peut aussi croiser Ellen McArthur au volant d'un Kangoo totalement zéro émission, rechargé à l'aide de panneaux solaires !

En 2009, ces expérimentations plus ou moins confidentielles laissent place à une stratégie visionnaire et ambitieuse. Depuis 2012, Renault propose une gamme complète de véhicules 100% électriques accessibles à tous. « Les véhicules électriques incarnent la seule solution de transport existante, pratique et abordable, permettant de relever les défis environnementaux auxquels est confronté le monde, d'autant plus qu'ils sont disponibles dès maintenant », expose Carlos Ghosn, PDG du Groupe Renault. »



A la fin des années 60, la Henney Kilowatt, construite sur la base d'une Dauphine aux Etats-Unis, se déplace à 60km/h avec une autonomie de 60km. Les quelques dizaines d'exemplaires produits ouvrent ainsi la voie à une nouvelle forme de mobilité.



Renault et la mobilité électrique : la bonne impulsion

// Aujourd'hui, plus de 145 000 véhicules électriques du Groupe Renault circulent sur les routes et la marque au losange est N°1 des ventes de véhicules électriques en Europe depuis 2015, avec plus de 25% de part d'un marché en forte croissance. Les clients plébiscitent tout particulièrement ZOE, qui offre désormais une autonomie record de 400km NEDC, soit 300km en usage réel urbain et péri urbain, avec sa nouvelle batterie.

La nouvelle autonomie de ZOE élargit donc les possibilités d'usage du véhicule électrique et lève les derniers freins psychologiques liés à l'autonomie. Pourquoi ne pas partir en week-end en ZOE ? De plus, son ration « autonomie/prix » reste au meilleur niveau. Un pas de plus vers une mobilité électrique à grande échelle ! Renault reste le leader des ventes, dans un marché du véhicule électrique en constante hausse. A l'échelle mondiale, c'est l'Alliance Renault-Nissan qui est leader, puisqu'elle représente la moitié des ventes de véhicules électriques.

ZOE, véhicule électrique le plus vend en Europe, domine le marché des véhicules électriques particuliers avec plus de 23% de part de marché. Kangoo Z.E, leader du véhicule électrique utilitaire en Europe en 2015 et 2016, est une référence auprès des professionnels et remporte de nombreux appels d'offre tels que la Poste en France et en Norvège ou ERDF (Electricité Réseau Distribution France). Enfin, avec 20 000 exemplaires vendus, Twizy, fer de lance des nouvelles mobilités à travers le monde, est plébiscité dans le cadre des opérations de car sharing aussi bien en Europe qu'en Amérique du Nord. Le tricorps, Renault Samsung Motors SM3 Z.E., quant à lui, est le véhicule électrique le plus vendu en Corée. Et bien sûr... seul le groupe Renault propose une gamme complète de véhicules électriques qui répond à des usages variés. A chaque besoin son modèle : de la citadine ZOE à l'utilitaire Kangoo Z.E, en passant par le quadricycle urbain Twizy, la berline statutaire SM3 Z.E, et prochainement le Master Z.E.

Tous différents, les véhicules électriques du groupe ont pour point commun de représenter la mobilité d'aujourd'hui : respectueuse de l'environnement, hyper-connectée, offrant des sensations de conduite hors norme... //



1974 : Renault R5 électrique.

Renault a toujours exploré de nouvelles avenues technologiques. Il y a 60 ans, l'Etoile Filante (Shooting Star) a fait les gros titres en établissant des records de vitesse à Bonneville Salt Flats. L'année dernière, Nicolas Prost est monté au volant de cette incroyable machine, qui n'est plus alimentée par une turbine à pétrole au kérosène, mais par le même moteur électrique que le Twizy!





// Une expertise électrique inégalée

Renault bénéficie d'une véritable expertise en matière de mobilité électrique, renforcée par son antériorité et à son leadership sur le marché des véhicules électriques.

// Renault a acquis un savoir-faire, aussi bien en matière de conception et de commercialisation des véhicules électriques et des services qui les accompagnent, qu'en matière de fabrication et d'entretien des véhicules. L'expertise technique de Renault est principalement localisée en France, territoire privilégié pour la conception et la fabrication des véhicules et organes à forte valeur ajoutée du groupe. Ses véhicules électriques ont été dessinés et conçus par

les designers et ingénieurs du Technocentre Renault, situé à Guyancourt près de Paris. Les modèles Kangoo Z.E sont fabriqués par l'usine Renault de Maubeuge (dans le nord de la France) ; ZOE est fabriquée par l'usine Renault de Flins (près de Paris), qui assure aussi l'assemblage de sa batterie ; son moteur électrique est produit par l'usine Renault de Cléon (Normandie) ; le carter assurant l'intégration de sa batterie dans la voiture, ou encore ses trains

avant et arrière de ZOE à l'usine Renault du Mans (dans l'ouest de la France), etc.

Renault teste des technologies électriques en Formule E, dans une optique d'amélioration constante des performances du véhicule électrique de série. Les technologies de pointe développées par Renault pour une mise en œuvre en Formule E peuvent contribuer, directement ou indirectement, à l'optimisation des véhicules

électriques Renault de série.

Acteur incontournable du sport automobile, et pionnier du véhicule électrique, Renault est engagé dans le championnat de Formule E, où s'affrontent des monoplaces 100% électriques au cœur des villes du monde entier. Lors de la 1ère saison de la compétition 2014/2015, le Groupe Renault a directement contribué à l'émergence de cette discipline d'avenir via un double engagement : technique – en

tant qu'architecte de toutes les monoplaces du plateau – et sportif – en tant que partenaire de l'écurie Renault e.dams fondée par Jean-Paul Driot et Alain Prost. A l'été 2015, l'écurie Renault e.dams remportait le 1er titre Equipes de l'histoire de la Formule E.

Renault a ensuite développé son propre groupe motopropulseur pour équiper les monoplaces de l'écurie Renault e.dams lors de la saison 2015/16. Début juillet

2016, Renault e.dams conservait son titre dans le championnat des écuries, et décrochait le titre du championnat des pilotes. Enfin en 2017, pour la troisième fois consécutive, Renault décrochait lors d'une finale haletante à Montréal le troisième titre Equipes et demeure invaincus jusqu'à aujourd'hui. //



// Des sensations de conduites hors-norme

Au volant des véhicules électriques Renault, la conduite est avant tout l'alliance surprenante du calme et de la tonicité, calme grâce à l'absence de bruit de moteur et de vibration, et tonicité grâce à des accélérations et des reprises franches dès les bas régimes.

// Avec la citadine ZOE, la conduite électrique trouve sa quintessence. La berline compacte 100% électrique est un véhicule tonique, maniable et amusant à conduire grâce à un châssis adapté aux spécificités électriques et au travail effectué sur la mise au point de la direction, des pneus et des amortisseurs. Le moteur électrique délivre en une fraction de seconde, un couple maximum de 220 Nm autorisant des accélérations et des reprises franches dès les bas régimes. L'accélération de 0 à 50km/h – plage fréquente en usage urbain – est de 4 secondes. L'accélération

est fluide, parfaitement linéaire, sans-à-coups. Concrètement, pour le conducteur, c'est comme si elle avait la meilleure boîte automatique du marché.

En parallèle, la nature électrique de ZOE induit une conduite plus calme et reposante, notamment grâce à l'absence de bruit moteur et de vibrations. Le son mesuré dans l'habitacle de ZOE entre 40 et 75 km/h est de 60 à 65 dB, ce qui est deux à trois fois moins qu'un véhicule thermique de puissance équivalente. ZOE propose aussi de nombreux équipements dédiés au bien-être :

le pré-conditionnement fait en sorte que l'habitacle soit à bonne température (22°C) au moment où le conducteur monte dans sa ZOE ; le diffuseur de senteurs actifs, le capteur de toxicité et l'ioniseur d'air sont autant d'incitations à la conduite zen.

ZOE est aussi un véhicule rassurant. Ses équipements en matière de sécurité lui ont permis d'obtenir la note de 5 étoiles à l'issue des tests de sécurité passive effectués par l'organisme indépendant Euro NCAP. Avec Twizy, Renault invente un concept ludique de mobilité urbaine.

Twizy accueille 1 ou 2 personnes, et est disponible en version « Twizy 45 » accessible dès 14 ans sans permis. Sa version « Twizy Cargo » dispose d'un coffre au lieu de la place arrière. Avec ses dimensions ultra-compacte (2,34 m de long, 1,24m de large) et son rayon de braquage de 3,4m, Twizy est capable de se glisser dans des trous de souris. Sur un parcours, urbain classique, c'est 25% de temps gagné, parking compris. Côté plaisir de conduite, 6 secondes à peine sont nécessaires pour accélérer de 0 à 45 km/h, soit les mêmes

accélérations qu'un scooter 125 cc sur 50 mètres.

Le confort et la sécurité sont les autres points forts de Twizy. Son habitacle protège le conducteur des intempéries. Son centre de gravité est très bas et son châssis à 4 freins à disques colle à la route. En cas de choc, le conducteur est maintenu frontalement et latéralement par une ceinture de 4 points, et protégé par l'innovante structure tubulaire de Twizy et son airbag frontal de série. Kangoo Z.E affiche les mêmes prestations utilitaires que sa version

thermique. D'une longueur de 4,21m, il dispose d'un volume de chargement allant de 3 à 3,5m³, grâce à l'implantation centrale de la batterie sous le plancher et d'une charge utile de 650kg. Ses portes battantes arrière asymétriques et sa porte latérale coulissante facilitent l'accès à l'espace du chargement. Polyvalent, Kangoo Z.E. existe aussi en version « Maxi », 2 ou 5 places. Les professionnels qui passent beaucoup de temps dans leur véhicule sont les premiers à apprécier les avantages de la conduite électrique, comme les accélérations et reprises franches

dès les bas régimes, le roulage parfaitement linéaire et l'absence de vibration.

Renault Samsung Motors SM3 Z.E. est la déclinaison de la berline tri-corps Fluence/SM3 thermique. Commercialisée en Corée du Sud, elle est dédiée à une clientèle de particuliers ou à des flottes, à la recherche d'un véhicule statuaire à la ligne séduisante, doté d'un habitacle confortable et d'une panoplie de technologies utiles. Et bien sûr... des sensations de conduite hors normes au volant des monoplaces de Formule E. //



// Véhicule 100% Electrique : Renault réveille vos sens

Bien être, plaisir de conduite, simplicité, silence, sans odeur, nos sens ne nous trompent pas : les véhicules électriques sont l'avenir de l'automobile ! Sur les circuits de Formule E aussi bien que sur la route, Renault écrit cette histoire avec sa gamme de véhicules 100% Électrique.

// Avec la Formule E, le public n'a jamais été aussi proche des pilotes. En votant en ligne, les spectateurs accordent un bonus de puissance pendant la course aux trois pilotes ayant totalisé le plus de voix. Cette approche digitale et connectée se retrouve aussi dans les systèmes de bord de Renault ZOE. Grâce à My ZE Online, une simple pression du doigt sur son smartphone suffit pour suivre la charge de sa voiture ou encore lancer le pré-conditionnement de l'habitacle. Idéal les matins d'hiver, pour se glisser dans un véhicule déjà chauffé sans entamer l'autonomie du véhicule !

Que serait une course automobile sans le bruit des moteurs ? Loin d'être totalement silencieuse, la monoplace Renault e.dams émet au contraire un bruit futuriste, mais bien inférieur à celui d'une Formule Un, mêlant sifflement électrique et bruit des pneus sur l'asphalte. Ceci la rend d'autant plus attractive pour de grandes métropoles telles que Paris, Londres ou Moscou, enthousiastes à l'idée de pouvoir accueillir la Formule E au cœur de leur centre-ville. Sur ZOE, le silence de fonctionnement et l'absence de vibrations sont

reposants pour le conducteur et contribue à la diminution de la pollution sonore. Ainsi, le niveau sonore mesuré dans l'habitacle de ZOE entre 40 et 75 km/h est deux à trois fois inférieur à celui d'un véhicule thermique de puissance équivalente. Pour circuler en zone urbaine en toute sérénité, ZOE est dotée d'un dispositif sonore alertant les piétons de l'arrivée du véhicule. Ce système, s'il est activé par le conducteur, fonctionne le 1 à 30km/h et donne le choix entre 3 sons différents : « Pure », « Glam » et « Sport ».

Ne cherchez pas de pot d'échappement sur la monoplace Renault e.dams ou ZOE, il n'y en a pas ! 100% électrique, ces véhicules n'émettent aucune émission polluante* à l'usage. Renault a également doté ZOE d'un filtre pour absorber les mauvaises odeurs et la pollution extérieure, d'un diffuseur de senteurs actives aux propriétés relaxantes ou stimulantes, ainsi que d'un ioniseur pour éliminer les bactéries dans l'air de l'habitacle.

Quel lieu plus emblématique que Paris, la ville lumière, pour venir voir un ePrix de Formule E ? A l'occasion de la sixième manche du championnat 2016/2017, 20 voitures se sont élancées à plus de 175 km/h dans les rues de la capitale, avec pour décor le prestigieux Hôtel des Invalides. Loin d'être un paradoxe, cette course de Formule E dans un cadre historique correspond bien à l'image de la voiture électrique : inventée il y a plus d'un siècle, cette technologie est aujourd'hui plus vivante que jamais. Pour preuve, le design épuré et le look agile de ZOE qui

suggère la simplicité et le plaisir de conduire. Plus qu'un style, une véritable fenêtre ouverte sur le futur. //

*Ni émissions de CO2, ni polluants atmosphériques réglementés lors de la conduite, conformément au cycle d'homologation NEDC, hors pièce d'usure.

// De la piste à la route : le savoir-faire Renault avec la ZOE eSport Concept

**Héritiers de nos innovations en Formule E,
les véhicules Renault bénéficient des technologies
développées pour la piste.**

// Acteur incontournable du sport automobile et pionnier du véhicule électrique, cela fait quatre saisons que le constructeur français se réengage en Formule E. Les technologies de pointes développées pour les monoplaces 100% électriques contribuent ensuite à l'optimisation des véhicules électriques de série. Véritable laboratoire de nouvelles solutions techniques, le sport automobile est donc le moteur de nos innovations.

Renault Zoe eSport Concept Car

Renault crée l'événement au Salon Automobile de Genève en dévoilant un concept-car inédit : la Zoe eSport Concept. Avec son design expressif, celui d'une ZOE à la sportivité poussée à l'extrême, cet exercice de style incarne la passion de Renault, alliée à l'exceptionnel potentiel du véhicule électrique en matière de plaisir de conduite. Sa couleur est inspirée de la livrée de la triple équipe championne Renault e.dams, permettant d'incarner sa filiation avec la Formule E.

Avec ses 2 moteurs électriques, ZOE eSport Concept délivre une puissance totale de 340kW soit environ 460 chevaux. Grâce à une carrosserie entièrement en carbone, ce concept ne pèse que 1400kg malgré ses 450kg de batteries. Sa légèreté contribue à sa performance puisqu'il passe de 0 à 100km/h en 3,2 secondes seulement. La conception et le réglage du châssis de Renault ZOE eSport Concept ont largement bénéficié du savoir-faire de nos équipes Renault Sport Cars, experte des véhicules sportifs les plus radicaux du Groupe Renault. La recherche de très hautes performances dynamiques a guidé leurs choix techniques. Le châssis tubulaire réalisé par TORK Engineering, les suspensions « double-triangle » avant et arrière, les roues de 20 pouces et amortisseurs réglages de type « 4 voies » OHLINS permettent une utilisation optimale de Renault ZOE eSport Concept sur circuit.

Nous avons testé cette année la Z.E.16 et la ZOE eSport Concept dans les rues de Paris lors d'une parade organisée au petit matin trois jours avant l'ePrix de Paris. //



// A propos de la Formule E

Le championnat FIA de Formule E est la première catégorie de sport automobile 100% électrique au monde.

Le championnat FIA de Formule E est la première catégorie de sport automobile 100% électrique au monde. Initié par le Président de la FIA Jean Todt, cette discipline vise à démontrer le potentiel des mobilités durables et des véhicules électriques, tout en les promouvant auprès du grand public. Trois grandes valeurs sont portées par la Formule E : l'énergie, l'environnement et le divertissement, dans un mélange d'ingénierie, de design et de musique pour porter le changement vers un avenir électrique. Inspiré par cet ambitieux projet, le CEO de la Formule E, Alejandro Agag a embrassé l'idée en développant une marque globale de divertissement autour de la course automobile. Avec l'aide de leaders mondiaux du sport automobile dont Renault, Williams, McLaren, Michelin et SPARK, et d'entreprises innovantes comme DHL, Qualcomm et Qatar Airways, il n'aura fallu que deux ans pour que la Formule passe du rêve à la réalité.

Les critiques se sont tues lorsque les vingt monoplaces 100% électriques se sont alignés sur la grille pour le premier ePrix de Pékin en Septembre 2014. La présence des noms Senna, Prost et Piquet Jr au volant et la présence de Leonardo DiCaprio en tant que propriétaire permettaient au championnat d'être pris au sérieux. Aujourd'hui, non seulement le succès de la Formule E ne cesse de grandir mais l'entrée prochaine d'écuries de renom tels que Mercedes, Porsche, Audi ou encore BMW lui permettent d'atteindre un niveau de crédibilité rivalisant avec les plus grandes catégories.

La Formule E a également conquis le cœur des fans à l'aide de partenaires audiovisuel dont FOX

Sports, ITW et TV Asahi. Plus de 180 millions de personnes ont suivi la saison 3 dans une centaine de pays. Cette réussite repose en partie sur la stratégie digitale de la discipline, qui ambitionne d'y devenir leader grâce à Facebook, Twitter, Instagram et Youtube. Le FanBoost occupe une place centrale dans ce dispositif. Ce système offre une interaction unique aux spectateurs, qui peuvent voter en faveur de leur pilote préféré pour l'obtention d'un surplus de puissance en cours. Cela a incité les prétendants à s'engager avec leurs supporters d'une manière inédite et inégalée en sport automobile.

Au-delà de la course et des réseaux sociaux, la Formule E a composé une musique électronique spécialement conçue pour s'intégrer aux faits de course tout en créant une ambiance festive lors des épreuves. Au sein de l'eVillage, les fans de Formule E peuvent rencontrer les pilotes lors de la séance d'autographes ou assister aux poignantes cérémonies du podium, qui brisent les frontières les séparant de leurs héros dans les disciplines traditionnelles.

Durant la première saison, 391 000 personnes ont pu apprécier l'expérience offertes par les événements tandis que l'on dénombre le chiffre incroyable de 4,7 milliards de mentions sur les réseaux sociaux. Un véritable exploit pour une catégorie qui entre seulement dans sa quatrième année. //



A propos de la Formule E

// Comment remporter le titre ? //

Le Championnat FIA de Formule E se compose de deux classements : pilotes et équipes. A la fin de la saison, on cumule les points inscrits par les pilotes, au fil de la saison. Chez les équipes, on additionne les unités marquées par les pilotes engagés tout au long de l'année.

// Qu'est-ce qu'un ePrix ? //

Les courses débutent par un départ arrêté. D'une durée de cinquante minutes environ, les ePrix sont marqués par l'arrêt obligatoire aux stands que les pilotes effectuent pour changer de voiture. La puissance maximale est limitée à 180 kW en course, mais les trois vainqueurs du FanBoost reçoivent chacun 100kJ d'énergie supplémentaire à utiliser dans une fourchette entre 180kW et 200kW.

// Combien y a-t-il de séances d'essais ? //

Il y a généralement un shakedown de trente minutes durant lequel chaque pilote peut effectuer six tours maximums. S'en suivent deux séances d'essais ayant lieu le matin même du jour de l'épreuve. La première dure quarante-cinq minutes maximum, avant une pause de trente minutes minimum précédant la seconde session d'une demi-heure maximum. Les pilotes disposent de leurs deux monoplaces et des 200kW autorisés.

// Comment la grille est-elle établie ? //

La qualification est un véritable combat où les meilleurs temps déterminent la grille de départ. Pendant une heure, les pilotes sont répartis en groupes qui prennent la piste pour six minutes. La répartition des pilotes s'effectue par une loterie ou chacun tire son groupe au sort face au public. A l'issue des groupes, les cinq pilotes les plus rapides sortent un par un pour l'ultime bataille : la Super Pole. La puissance maximale de 200kW est disponible tout au long de l'exercice, mais ils ne peuvent utiliser qu'une voiture. Le plus rapide de la Super Pole s'élance ensuite en pole position et inscrit trois points au championnat.

// Le FanBoost, qu'est-ce ? //

Afin d'impliquer toujours plus les spectateurs, ceux-ci peuvent permettre à leur pilote préféré de bénéficier d'un surplus de puissance en votant sur les réseaux sociaux jusqu'à la sixième minute de course. Trois reçoivent alors 100kJ d'énergie supplémentaire dans leur seconde monoplace. Ce boost ne peut être déployé que dans une fenêtre entre 180 et 200 kW en une seule fois et non par de courtes rafales.

// Pourquoi les pilotes changent-ils de voiture en course ? //

En raison de l'autonomie de la batterie insuffisante pour parcourir l'intégralité de l'ePrix, les pilotes doivent marquer un arrêt obligatoire aux stands pour changer de monoplace. L'opération doit s'effectuer au sein du garage sous l'œil d'un délégué de la FIA s'assurant que tous les équipements de sécurité sont mis en place. Un temps minimum de cinquante secondes est également en vigueur.



COMBIEN DE POINTS SONT EN JEU SUR UN WEEKEND ?

///// 1^{ER} — 25 POINTS /////

///// 3^{ÈME} — 15 POINTS /////

///// 5^{ÈME} — 10 POINTS /////

///// 7^{ÈME} — 6 POINTS /////

///// 9^{ÈME} — 2 POINTS /////

///// 2^{ÈME} — 18 POINTS /////

///// 4^{ÈME} — 12 POINTS /////

///// 6^{ÈME} — 8 POINTS /////

///// 8^{ÈME} — 4 POINTS /////

///// 10^{ÈME} — 1 POINTS /////

Trois points sont également décernés au pilote signant la pole position et un point pour le meilleur tour en course.



Le calendrier // Saison 4

#01 // Hong-Kong, Chine	// 02-déc-17	#08 // Paris, France	// 28-avr-18
#02 // Hong-Kong, Chine	// 03-déc-17	#09 // Berlin, Allemagne	// 19-mai-18
#03 // Marrakech, Maroc	// 13-janv-18	#10 // Zurich, Suisse	// 10-juin-18
#04 // Santiago du Chili, Chili	// 03-févr-18	#11 // New York, Etats-Unis	// 14-juil-18
#05 // Mexico City, Mexique	// 03-mars-18	#12 // New York, Etats-Unis	// 15-juil-18
#06 // Sao Paulo, Brésil	// 17-mars-18	#13 // Montréal, Canada	// 28-juil-18
#07 // Rome, Italie	// 14-avr-18	#14 // Montréal, Canada	// 29-juil-18



Résultats précédents // 2014 – 2015

Course	Vainqueur	Poleman	Meilleur tour	Séb	Nico
Pékin, Chine	Lucas di Grassi (Audi Sport ABT)	Nicolas Prost (e.dams-Renault)	Takuma Sato (Amlin Aguri)	Abandon	12e
Putrajaya, Malaisie	Sam Bird (Virgin Racing)	Oriol Servia (Dragon Racing)	Jaime Alguersuari (Virgin Racing)	3e	4e
Punta Del Este, Uruguay	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	Daniel Abt (Audi Sport ABT)	1e	7e
Buenos Aires, Argentine	Antonio Félix da Costa (Amlin Aguri)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Sam Bird (Virgin Racing)	Abandon	2e
Miami, Etats-Unis	Nicolas Prost (e.dams-Renault)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	Nelson Piquet Jr (NEXTEV TCR)	13e	1e
Long Beach, Etats-Unis	Nelson Piquet Jr (NEXTEV TCR)	Daniel Abt (Audi Sport ABT)	Nicolas Prost (e.dams-Renault)	4e	14e
Monaco	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	1e	6e
Berlin, Allemagne	Jerome d'Ambrosio (Dragon Racing)	Jarno Trulli (Trulli)	Nelson Piquet Jr (NEXTEV TCR)	2e	10e
Moscou, Russie	Nelson Piquet Jr (NEXTEV TCR)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	9e	8e
Londres, Grande-Bretagne	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Lucas di Grassi (Audi Sport ABT)	1e	7e
Londres, Grande-Bretagne	Sam Bird (Virgin Racing)	Stephane Sarrazin (Venturi)	Sam Bird (Virgin Racing)	5e	10e

Classement Equipes // 2014 – 2015

Team	Points
#1 e.dams-Renault	232
#2 Dragon Racing	171
#3 Audi Sport ABT	165
#4 NEXTEV TCR Formula E Team	152
#5 Virgin Racing	133
#6 Andretti Formula E Race Team	119
#7 Amlin Aguri	66
#8 Mahindra Racing Formula E Team	58
#9 Venturi Formula E Team	53
#10 Trulli	17

Classement Pilotes // 2014 – 2015

Pilotes	Equipe	Points
#1 Nelson PIQUET JR (Brésil)	NEXTEV TCR	144
#2 Sébastien BUEMI (Suisse)	e.dams-Renault	143
#3 Lucas DI GRASSI (Brésil)	Audi Sport ABT	133
#4 Jérôme D'AMBROSIO (Belgique)	Dragon Racing	113
#5 Sam BIRD (Grande-Bretagne)	Virgin Racing	103
#6 Nicolas PROST (France)	e.dams-Renault	88
#7 Jean-Eric VERGNE (France)	Virgin Racing	70
#8 Antonio Felix DA COSTA (Portugal)	Amlin Aguri	51
#9 Loïc DUVAL (France)	Dragon Racing	42
#10 Bruno SENNA (Brésil)	Mahindra Racing	40
#11 Daniel ABT (Allemagne)	Audi Sport ABT	32
#12 Nick HEIDFELD	Mahindra Racing	31
#13 Jaime ALGUERSUARI (Espagne)	Virgin Racing	30
#14 Stéphane Sarrazin	Venturi	22
#15 Franck MONTAGNY (France)	Andretti	18
#16 Scott SPEED (Etats-Unis)	Andretti	18
#17 Karun CHANDHOK (Inde)	Mahindra Racing	18
#18 Charles PIC (France)	NEXTEV TCR	16
#19 Oriol SERVIA (Espagne)	Dragon Racing	16
#20 Jarno TRULLI (Italie)	Trulli	15
#21 Salvador DURAN (Mexique)	Amlin Aguri	13
#22 Oliver TURVEY (Grande-Bretagne)	NEXTEV TCR	4
#23 Vitantonio LIUZZI (Italie)	Trulli	2
#24 Takuma SATO (Japon)	Amlin Aguri	2
#25 Justin WILSON (Grande-Bretagne)	Andretti	1
#26 Ho-Pin TUNG (Chine)	NEXTEV TCR	0
#27 Antonio GARCIA (Espagne)	NEXTEV TCR	0
#28 Simona DE SILVESTRO (Suisse)	Andretti	0
#29 Michela CERRUTI (Italie)	Trulli	0
#30 Marco ANDRETTI (Etats-Unis)	Andretti	0
#31 Matthew BRABHAM (Australie)	Andretti	0
#32 Fabio LEIMER (Suisse)	Virgin Racing	0
#33 Alex FONTANA (Suisse)	Trulli	0
#34 Katherine LEGGE (Grande-Bretagne)	Amlin Aguri	0
#35 Sakon YAMAMOTO (Japon)	Amlin Aguri	0





Résultats précédents // 2015-2016

Course	Vainqueur	Poleman	Meilleur tour	Séb	Nico
Pékin, Chine	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	1er	Abandon
Putrajaya, Malaisie	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	12e	10e
Punta del Este, Uruguay	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Jérôme d'Ambrosio (Dragon Racing)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	1er	5e
Buenos Aires, Argentine	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Jérôme d'Ambrosio (Dragon Racing)	2e	5e
Mexico City, Mexico	Jérôme d'Ambrosio (Dragon Racing)	Antonio Felix Da Costa (Team Aguri)	Nicolas Prost (Renault e.dams)	2e	3e
Long Beach, Etats-Unis	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Antonio Felix Da Costa (Team Aguri)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	16e	11e
Paris, France	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Nick Heidfeld (Mahindra Racing)	3e	4e
Berlin, Allemagne	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Jean-Eric Vergne (DS Virgin Racing)	Bruno Senna (Mahindra Racing)	1er	4e
Londres, Grande-Bretagne	Nicolas Prost (Renault e.dams)	Nicolas Prost (Renault e.dams)	Nelson Piquet Jr (NEXTEV TCR)	5e	1er
Londres, Grande-Bretagne	Nicolas Prost (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Abandon	1er

Classement Equipes // 2015 – 2016

Team	Points
#1 Renault e.dams	270
#2 ABT Schaeffler Audi Sport	221
#3 DS Viring Racing Formula E Team	144
#4 Dragon Racing	143
#5 Mahindra Racing Formula E Team	105
#6 Venturi Formula E Team	77
#7 Andretti Formula E Team	49
#8 Team Aguri	32
#9 NEXTEV TCR Formula E Team	19

Classement Pilotes // 2015 – 2016

Pilotes	Equipe	Points
#1 Sébastien BUEMI (Suisse)	Renault e.dams	155
#2 Lucas DI GRASSI (Brésil)	ABT Schaeffler Audi Sport	153
#3 Nicolas PROST (France)	Renault e.dams	115
#4 Sam BIRD	DS Viring Racing Formula E Team	88
#5 Jérôme d'AMBROSIO (Belgique)	Dragon Racing	83
#6 Stéphane SARRAZIN (France)	Venturi Formula E Team	70
#7 Daniel ABT (Allemagne)	ABT Schaeffler Audi Sport	68
#8 Loïc DUVAL (France)	Dragon Racing	60
#9 Jean-Eric VERGNE (France)	DS Viring Racing Formula E Team	56
#10 Nick HEIDFELD (Allemagne)	Mahindra Racing Formula E Team	53
#11 Bruno SENNA (Brésil)	Mahindra Racing Formula E Team	52
#12 Robin FRIJNS (Pays-Bas)	Andretti Formula E Race Team	45
#13 Antonio Felix DA COSTA (Portugal)	Team Aguri	28
#14 Oliver TURVEY (Grande-Bretagne)	NEXTEV TCR Formula E Team	11
#15 Nelson PIQUET JR (Brésil)	NEXTEV TCR Formula E Team	8
#16 Mike CONWAY (Grande-Bretagne)	Venturi Formula E Team	7
#17 Nathanaël BERTHON (France)	Team Aguri	4
#18 Simona DE SILVESTRO (Suisse)	Andretti Formula E Race Team	4
#19 Qing Hua MA (Chine)	Team Aguri	0
#20 Jacques VILLENEUVE (Canada)	Venturi Formula E Team	0
#21 Oliver ROWLAND (Grande-Bretagne)	Mahindra Racing Formula E Team	0
#22 Salvador DURAN (Mexique)	Team Aguri	0
#23 René RAST (Allemagne)	Team Aguri	0





Résultats précédents // 2016-2017

Course	Vainqueur	Poleman	Meilleur tour	Séb	Nico
Hong Kong, Chine	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Nelson Piquet Jr (NEXTEV NIO)	Felix Rosenqvist (Mahindra Racing)	1er	4e
Marrakech, Maroc	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Felix Rosenqvist (Mahindra Racing)	Loïc Duval (Faraday Future Dragon Racing)	1er	4e
Buenos Aires, Argentine	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Felix Rosenqvist (Mahindra Racing)	1er	4e
Mexico City, Mexico	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Oliver Turvey (NEXTEV NIO)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	13e	5e
Monaco	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	1er	9e
Paris, France	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	1er	5e
Berlin, Allemagne	Felix Rosenqvist (Mahindra Racing)	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing)	Disqualifié	5e
Berlin, Allemagne	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Felix Rosenqvist (Mahindra Racing)	Maro Engel (Venturi Formula E)	1er	8e
New York City, Etats-Unis	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Alex Lynn (DS Virgin Racing)	Maro Engel (Venturi Formula E)	Pierre Gasly: 7e	8e
New York City, Etats-Unis	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Daniel Abt (ABT Schaeffler Audi Sport)	Pierre Gasly: 4e	6e
Montréal, Canada	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Lucas Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Loïc Duval (Faraday Future Dragon Racing)	Disqualifié	6e
Montréal, Canada	Jean-Eric Vergne (Techeetah)	Felix Rosenqvist (Mahindra Racing)	Nicolas Prost (Renault e.dams)	11e	DNF

Classement Equipes // 2016 – 2017

Team	Points
#1 Renault e.dams	268
#2 ABT Schaeffler Audi Sport	248
#3 Mahindra Racing	215
#4 DS Virgin Racing	190
#5 Techeetah	156
#6 NEXTEV NIO	59
#7 Andretti Formula E	34
#8 Faraday Future Dragon Racing	33
#9 Venturi Formula E	30
#10 Panasonic Jaguar Racing	27

Classement Pilotes // 2016 – 2017

Pilotes	Equipe	Points
#1 Lucas DI GRASSI (Brésil)	ABT Schaeffler Audi Sport	181
#2 Sébastien BUEMI (Suisse)	Renault e.dams	157
#3 Felix ROSENQVIST (Suédois)	Mahindra Racing	127
#4 Sam BIRD (Grande-Bretagne)	DS Viring Racing	122
#5 Jean-Eric VERGNE (France)	Techeetah	117
#6 Nicolas PROST (France)	Renault e.dams	93
#7 Nick HEIDFELD (Allemagne)	Mahindra Racing	88
#8 Daniel ABT (Allemagne)	ABT Schaeffler Audi Sport	67
#9 José Maria Lopez (Argentine)	DS Viring Racing	65
#10 Stéphane Sarrazin (France)	Techeetah	36
#11 Nelson Piquet Jr (Brésil)	NEXTEV NIO	33
#12 Oliver TURVEY	NEXTEV NIO	26
#13 Robert FRIJNS (Pays-Bas)	Andretti Formula E	24
#14 Mitch Evans (Nouvelle-Zélande)	Panasonic Jaguar Racing	22
#15 Loïc DUVAL (France)	Faraday Future Dragon Racing	20
#16 Pierre GASLY (France)	Renault e.dams	18
#17 Maro ENGEL (Allemagne)	Venturi Formula E	16
#18 Jérôme d'AMBROSIO (Belgique)	Faraday Future Dragon Racing	13
#19 Tom DILLMANN (France)	Venturi Formula E	12
#20 Antonio Felix DA COSTA (Portugal)	Andretti Formula E	10
#21 Esteban GUTIERREZ (Mexique)	Techeetah	5
#22 Adam CARROLL (Grande-Bretagne)	Panasonic Jaguar Racing	5
#23 Alex LYNN (Grande-Bretagne)	DS Viring Racing	3
#24 Mike CONWAY (Grande-Bretagne)	Faraday Future Dragon Racing	0
#25 Qing Hua MA (Chine)	Techeetah	0



// Nos partenaires



// HP //

Cette année encore, la Renault Z.E.17 arbore fièrement le logo HP avec qui Renault e.dams poursuit son partenariat technologique officiel. Grâce à sa gamme d'imprimantes, de PC, d'appareils mobiles, de solutions et de services, HP développe des expériences uniques et offre une technologie qui rend la vie meilleure à tous, partout. Dans le cadre de son association avec l'écurie, HP continuera de fournir des PC innovants pour soutenir les opérations techniques de l'équipe et ses succès sportifs.

RICHARD MILLE

// Richard Mille //

Chronométrier officiel de l'équipe, Richard Mille réitère son partenariat avec Renault e.dams. Chaque montre signée Richard Mille repose sur un triptyque : le meilleur de la technique et de l'innovation, une forte dimension artistique et architecturale affirmée au service d'une montre très confortable, le meilleur de la culture de la Haute Horlogerie avec des finitions à la main. Richard Mille s'est engagé à employer des techniques et des matériaux issus des secteurs les plus innovants, de l'univers de la formule 1 à l'industrie aérospatiale, pour créer des pièces hors du commun, sans compromis.



// LEMO //

Connectors continue d'accompagner l'équipe en tant que partenaire officiel. Leader reconnu dans la conception et la fabrication sur mesure de connecteurs, câbles de précision et systèmes de câblage LEMO propose notamment des connecteurs, Push-Pull de haute qualité trouvant leurs applications dans des domaines exigeants : médecine, contrôle industriel, tests et mesures, audio-vidéo ou encore télécommunications



// 8Js //

Nous retrouverons également le logo 8Js, confirmant ainsi la prolongation de l'innovante marque de vêtements en tant que partenaire textile de choix de l'écurie. 8Js fournira les tenues officielles de l'équipe dont les couleurs et le style correspondent à la nouvelle livrée de la voiture tout en démontrant les talents de la jeune marque concernant les coupes, la praticité et l'élégance.

Acronis

// Acronis //

Acronis définit la norme pour la protection des données informatiques du cloud hybride grâce à sa sauvegarde, protection active de ransomware, récupération après sinistre et synchronisation sécurisée des fichiers et partage des solutions. Propulsé par Acronis AnyData Engine et mis en évidence par sa technologie d'image, Acronis offre une protection de données simple, rapide, complète et abordable de tous les fichiers, applications et systèmes d'exploitation dans n'importe quel environnement, virtuel, physique, cloud, mobile et applications. Fondée en 2003, Acronis protège les données de plus de 5 millions de consommateurs et 500 000 entreprises dans plus de 150 pays et 20 langues.

Julius Bär

// Julius Baer //

Julius Baer est impatient d'entamer cette quatrième saison du championnat FIA de Formule E, notamment après l'annonce officielle de l'E-Prix de Zurich qui se voit renouer avec la course automobile après soixante ans d'absence. Depuis sa création, la discipline 100% électrique a repoussé les limites du sport automobile en termes de technologie et de divertissement et poursuit sa folle course vers l'innovation. Julius Baer est fier, non seulement d'être le « Global Partner » du championnat FIA de Formule E, mais aussi de son partenariat avec Renault e.dams, ainsi que avec ses deux pilotes Sébastien Buemi et Nicolas Prost, pour la troisième année consécutive.



// Nissan succédera à Renault dans son engagement au championnat FIA de Formule E dès la saison 5

Renault annonçait le 25 octobre 2017 son retrait de la Formule E à la fin de la saison 4 afin de concentrer ses ressources sur ses objectifs ambitieux en Formule Un.

// Néanmoins, la marque au losange aura à cœur de continuer à tirer parti du sport automobile à travers l'Alliance avec Nissan et travaillera en synergie avec le groupe japonais pour assurer une transition en douceur et capitaliser sur l'expertise et le développement déjà existants.

Nissan arrivera donc pour la première saison des nouvelles monoplaces de Formule E, en même temps que BMW et un an avant l'entrée de Porsche et Mercedes au championnat 100% électrique.

« Nous avons vécu des moments fabuleux lors de nos trois premières années en Formula E et nous sommes impatients d'aborder la quatrième saison dans un environnement très stable chez Renault e.dams », déclarait Thierry Koskas, Directeur commercial du Groupe Renault. « En tant que pionniers sur le marché des véhicules électriques, nous avons beaucoup appris sur le VE haute performance et la gestion de l'énergie, ce dont nos clients bénéficient directement. Après la Saison 4, nous allons concentrer nos ressources sur nos objectifs très ambitieux en Formule 1 et nous aurons à cœur de continuer à tirer parti du sport automobile à travers l'Alliance avec Nissan.

Renault-Nissan-Mitsubishi formaient le premier groupe automobile mondial à mi-année (2017). Ensemble, les membres de l'alliance opèrent un modèle unique basé sur la collaboration et l'optimisation des synergies afin d'augmenter leur compétitivité tout en préservant l'identité de chacun. Cela induit des fonctions convergées entre Renault et Nissan : ingénierie, fabrications et logistique, achats et ressources humaines. L'objectif de l'Alliance est d'accélérer la collaboration entre Renault, Nissan et Mitsubishi Motors, sur les plateformes communes, les motorisations et les nouvelles technologies relatives aux véhicules électriques, autonomes et connectés.

« Grâce à l'Alliance, nos ingénieurs pourront partager les données dont profiteront toutes les marques. Diversifier nos stratégies en compétition tout en bénéficiant de l'expérience acquise dans nos programmes sportifs est l'un des effets de levier offerts par l'Alliance », ajoute Thierry Koskas.

Compte-tenu du niveau de compétitivité de l'environnement, Renault et Nissan vont travailler main dans la main pour assurer une continuité et tirer parti du savoir-faire et du développement acquis jusqu'à présent. //



RENAULT
La vie, avec passion

// Nos réseaux sociaux

Restons Connectés...

Restez connectés avec les dernières nouvelles Renault e.dams sur notre site internet www.renaultedams.com ou sur nos réseaux sociaux :

 @renaultedams  renault_e.dams  @renaultedams

// Contact presse //
media@e-dams.com

// Photos //
Une large sélection de photos de l'équipe sur la piste et en dehors est disponible dans l'espace medias de www.renaultedams.com

Login : **Renaultedams**
Mot de passe : **champions**

// Vidéos //
Renault e.dams dispose d'archives vidéos à disposition des médias et à des fins éditoriales. Veuillez adresser vos requêtes spécifiques à media@e-dams.com.

Des résumés de course et des contenus vidéos uniques sont également disponibles grâce à Formula E Holdings. Retrouvez-nous sur le site du Championnat FIA de Formule E à l'adresse suivante :

<http://www.fiaformulae.com/en/media/video-galleries/>

ou contactez media@fiaformulae.com en détaillant votre demande.

// Accréditations médias //
Nous serions ravis de vous voir sur les circuits. Pour prétendre à un pass média, rendez-vous sur <http://media.fiaformulae.com/accreditation-register.aspx> pour connaître les détails et les délais du processus d'accréditation. Les dates limites tombent généralement deux semaines avant l'événement. Pour davantage d'informations sur les accréditations, merci de contacter mediaaccreditation@fiaformulae.com

RENAULT
e.dams

Saison 4 // 2017-2018

RENAULT
SPORT