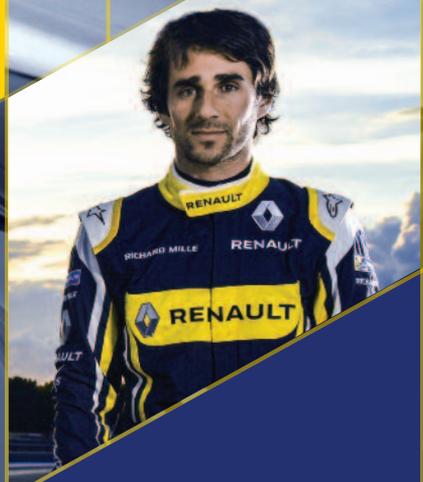




RENAULT
e.dams



**DOSSIER
DE PRESSE**

SAISON 2
2015/2016

- 01 INTRODUCTION**
Avant-propos – Alain Prost, Jean-Paul Driot et Cyril Abiteboul
- 02 L'ÉQUIPE**
Management
Organigramme
Pilotes
- 03 RENAULT RELÈVE LE DÉFI DE LA FORMULE E**
Renault à l'avant-garde du sport automobile 100% électrique
Renault et le sport automobile : plus d'un siècle de défis et d'innovation
Un mot de Michael van der Sande, Directeur Marketing Groupe Renault
- 04 RENAULT E.DAMS**
Historique
Palmarès
- 05 INFORMATIONS TECHNIQUES**
Règlement du Championnat FIA de Formule E
L'expertise technique de Renault Sport
- 06 LE CHAMPIONNAT FIA DE FORMULE E**
Présentation de la compétition
Calendrier 2015/2016
2014/2015 : résumé d'une saison victorieuse pour Renault e.dams
- 07 PARTENAIRES PRIVILÉGIÉS**
Richard Mille
8Js
- 08 CONTACT RENAULT E.DAMS**

FORT DU TITRE EQUIPE DU TOUT PREMIER CHAMPIONNAT DE FORMULE E EN 2014/2015, RENAULT E.DAMS REPART EN CAMPAGNE POUR LA SAISON 2 2015/2016 AVEC UN OBJECTIF : OBTENIR LES DEUX TITRES, PILOTE ET ÉQUIPE, AFIN DE COURONNER DE SUCCÈS UNE ASSOCIATION RENFORCÉE AVEC RENAULT ET LA FOURNITURE D'UN NOUVEAU GROUPE MOTOPROPULSEUR DÉVELOPPÉ EN EXCLUSIVITÉ PAR RENAULT SPORT F1 POUR L'ÉQUIPE.



//

ALAIN PROST

“Je pense que nous abordons la nouvelle saison de Formule E sur de bonnes bases. Tout le monde devra toutefois continuer de s'améliorer sur le plan de la performance, de l'organisation, et de la discipline. L'année dernière fut naturellement une campagne d'apprentissage pour l'ensemble des écuries, qui découvraient une monoplace inédite. Je m'attends à une nouvelle saison très disputée et exigeante, surtout avec de telles technologies de pointe.”

Difficile de savoir aujourd'hui où nous serons performants et où nous le serons un peu moins. Dans ces conditions, la régularité jouera un rôle déterminant. Quoi qu'il en soit, le soutien accru de Renault, doublé de leur vaste expérience, ne peut être qu'un atout. J'espère vraiment que nous pourrons viser la victoire dans les deux championnats cette saison.”

JEAN-PAUL DRIOT

“Cette année, nous allons devoir impérativement hausser notre niveau de jeu car tous nos rivaux ont progressé et semblent très compétitifs. Après nos séances d'essais à Donington, je suis néanmoins confiant. Notre groupe motopropulseur a bénéficié du savoir-faire indéniable de Renault, ainsi que de leur grande expérience de la propulsion électrique : la performance était d'ailleurs déjà au rendez-vous lors de ces tests de pré-saison. Pour autant, nous devons rester très concentrés. Si l'année dernière relevait de la saison de découverte bien que nous ayons été sacrés meilleure équipe, il s'agit cette fois d'explorer et repousser les limites de ce que nous connaissons.”

//

CYRIL ABITEBOUL DIRECTEUR GÉNÉRAL RENAULT SPORT F1

“Renault a toujours favorisé l'innovation dans le sport automobile de haut niveau. Notre usine de Viry-Châtillon a produit certaines des technologies les plus mémorables et performantes jamais vues en piste, des tout premiers moteurs turbo-compressés en Formule 1 dans les années 1970 aux blocs V10 et V8 qui ont dominé la discipline ces deux dernières décennies.”

À l'aube de la deuxième saison de Formule E, l'expertise et l'expérience de Viry ne serviront qu'un seul but : perpétuer l'esprit de pionnier et d'innovation de Renault et connaître la même réussite que dans les autres catégories.”



MANAGEMENT

Lorsqu'est annoncé le lancement de la Formule E, deux des plus illustres acteurs du sport automobile français décident de se lancer dans l'aventure. Alain Prost, quadruple champion du monde de Formule 1, et Jean-Paul Driot, fondateur de la célèbre écurie DAMS, s'associent pour créer au Mans une nouvelle structure destinée à courir dans le prochain championnat 100% électrique, le **FIA FORMULA E** Championship. Le projet reçoit vite l'appui de Renault, géant français de l'industrie automobile : Renault e.dams est née.

Avec 51 victoires et 106 podiums, **Alain Prost** est reconnu comme l'un des plus grands pilotes de Formule 1 de l'histoire, et son duel légendaire avec Ayrton Senna appartient à la mémoire collective de la discipline. Les exploits du Français reposent sur bien plus que son indéniable vitesse au volant. Nombre des succès de Prost trouvent leurs origines dans son incomparable science de la course. Son approche réfléchie de la compétition et son attention au moindre détail lui valent même d'être surnommé "Le Professeur". Désormais ambassadeur Renault, Prost consacre ses qualités, ainsi que sa notoriété, à la réussite de Renault e.dams en Formule E.

À la tête de DAMS depuis sa création en 1988, **Jean-Paul Driot** a conduit l'écurie à un grand nombre de titres internationaux, notamment dans le championnat des GP2 Series, ainsi que celui de F3000 qui le précédait, mais également en Formule Renault 3.5. Il espère rencontrer pareil succès en GP3 Series après avoir annoncé que DAMS s'alignera dans ce championnat très relevé dès 2016. Cependant, sa plus grande réussite reste peut-être d'avoir découvert et formé quantité de jeunes talents. En effet, Driot a joué un rôle clé dans le parcours de plusieurs espoirs en leur assurant le soutien et les compétences de DAMS en plus de sa confiance personnelle. Ces dernières années, il a ainsi accompagné des pilotes du calibre de Romain Grosjean, Kevin Magnussen, et Carlos Sainz sur la route qui les a menés en Formule 1.

Lorsque l'occasion s'est présentée de s'impliquer dans le nouveau Championnat FIA de Formule E, Alain Prost et Jean-Paul Driot ont immédiatement décidé d'unir leurs forces pour s'aligner dans cette **compétition 100% électrique et révolutionnaire**.

Les deux copropriétaires de Renault e.dams partagent la même passion de la course, tout en restant pleinement conscients des défis que la discipline doit relever en matière d'environnement et de développement durable. Ce sont d'ailleurs ces valeurs qui ont également séduit **Renault**. Leader sur le secteur de la mobilité toute électrique avec sa **gamme Z.E.**, le constructeur perçoit très vite le potentiel de la Formule E, vitrine idéale pour démontrer son expertise dans le monde entier. Déjà doublement impliqué sur le plan technique et sportif lors de la saison inaugurale, la marque au Losange renforce cette année son engagement en fournissant un tout nouveau **groupe motopulseur Z.E. 15**, développé par Renault Sport F1 à Viry-Châtillon.

Avec des acteurs aussi renommés que Prost, Driot, et Renault à bord, la Formule E dispose de sérieux atouts pour promouvoir un nouveau type de sport automobile et encourager l'essor de solutions innovantes et applicables à la voiture de demain.



ALAIN PROST

“Gagner le tout premier titre Équipes de l’histoire de la Formule E nous offre de solides fondations au moment d’entamer la nouvelle saison. Nous avons des ingénieurs compétents et un duo de pilotes talentueux. Forts également de l’implication grandissante de Renault à nos côtés cette année, nous comptons bien poursuivre sur la dynamique du succès en Formule E. Nous abordons ainsi la campagne 2015/2016 avec sérénité, mais sans excès de confiance pour autant.”



JEAN-PAUL DRIOT

“Remporter le championnat Équipes requérait une bonne connaissance du sport automobile, une organisation sans faille, et une équipe compétente. Fort de ce premier titre, nous sommes très heureux de voir Renault s’engager plus intensément à nos côtés en Formule E. Avec leur savoir faire technique, et après une première saison aussi réussie, l’objectif est naturellement de réaliser le doublé en 2015/2016.”



CYRIL ABITEBOUL DIRECTEUR GÉNÉRAL RENAULT SPORT F1

“Perpétuer l’esprit de pionnier et d’innovation de Renault et connaître la même réussite que dans les autres catégories passent tout d’abord par la mise en synergie des savoir-faire. En développant notre Power Unit F1, nous avons acquis des compétences en matière de systèmes électriques qui ne demandent qu’à être approfondies en Formule E. Nous pourrions ainsi exprimer le plein potentiel de Renault à travers l’ensemble de nos programmes de compétition.”

ORGANIGRAMME

PROPRIÉTAIRES DE L'ÉCURIE

Alain Prost · Jean-Paul Driot

DIRECTEUR DU PROGRAMME FORMULE E RENAULT

Vincent Gaillardot

RESPONSABLE SPORTIF

Caroline Grifnée

RESPONSABLE TECHNIQUE

Sébastien Frère

RESPONSABLES MARKETING

Frédéric Garcia · Anne-Charlotte Remy

RESPONSABLE COMMUNICATION

Amy Easton

RESPONSABLE ADMINISTRATIF

Emmanuelle Miceli



LES PILOTES

NICO PROST

Né à Saint-Chamond, en France, Nicolas Prost (34 ans) suit une carrière riche et éclectique jalonnée d'expériences dans les meilleures catégories mondiales, aussi bien en monoplaces qu'en Sport-Prototypes.

Privilégiant dans un premier temps les études, Prost sort diplômé de l'université new-yorkaise de "Columbia College" avant de se lancer en Formule Campus lors de la saison 2003. Il rempile dans la catégorie l'année suivante, puis court en Formule Renault 2.0 avec l'écurie Graff Racing. En 2006, Nicolas rejoint Racing Engineering et se distingue avec une victoire et six autres podiums qui lui permettent de terminer meilleur "rookie" du championnat de Formule 3 espagnole.

En 2008, Prost est promu en Euroseries 3000 et remporte le titre en affichant une régularité exemplaire tout au long des 16 manches de la saison. Une qualité qui se révélera essentielle un an plus tard au moment de passer en Endurance, discipline où la constance joue un rôle aussi important que la vitesse pure.

Évoluant au sein de l'écurie anglo-suisse Rebellion Racing, Prost a depuis participé sept fois aux célèbres 24 Heures du Mans, avec comme meilleurs résultats deux quatrièmes places au classement général décrochées en 2012 et 2014. Il s'est également illustré en Championnat du Monde d'Endurance FIA, Le Mans Series, et Intercontinental Le Mans Cup.

Entre 2012 et 2013, Nicolas combine ses engagements en prototypes avec le rôle de réserviste de l'écurie Lotus-Renault en Formule Un. À ce titre, il effectue un travail de développement intense, notamment à bord des châssis qui ont remporté les Grands Prix d'Abou Dhabi 2012 et d'Australie 2013.

Véritable touche-à-tout, Prost rejoint l'écurie Renault e.dams pour participer à la saison inaugurale du Championnat FIA de Formule E, dont le coup d'envoi est donné à Pékin le 13 septembre 2014. Auteur de la toute première pole position dans l'histoire de la discipline, Nicolas en décroche une seconde consécutive un mois plus tard en Malaisie. Le Français termine ensuite deuxième à Buenos Aires avant de remporter l'ePrix de Miami et de signer le meilleur tour en course à Long Beach dans la foulée. Seul pilote à avoir marqué des points lors des 11 manches de la saison inaugurale de Formule E, Nicolas aborde le nouvel exercice avec la volonté de confirmer ses belles dispositions.

"Je suis ravi de continuer avec Renault e.dams pour cette deuxième saison du Championnat FIA de Formule E. La stabilité est un élément essentiel dans toute écurie. Tout le monde se connaît très bien et il est beaucoup plus facile de travailler avec les mêmes personnes au sein de la même structure. J'ai hâte de voir ce dont nous sommes capables cette année avec le nouveau propulseur Renault, surtout après des premiers tests aussi prometteurs."



SEBASTIEN BUEMI

À tout juste 26 ans, Sébastien Buemi affiche déjà un superbe palmarès et brille dans les catégories reines du sport automobile, en monoplaces comme en prototypes. Le Suisse commence le karting à l'âge de huit ans avant de gravir rapidement les échelons sur la scène européenne. En 2004, Red Bull intègre Sébastien à sa filière de jeunes pilotes après ses premiers coups d'éclat en Formule BMW.

Buemi poursuit cette belle dynamique en Eurocup Formule Renault 2.0, où il décroche une victoire, puis en A1GP et Formule 3. Il rejoint ensuite les GP2 Series, antichambre officielle de la Formule Un. Début 2009, l'écurie Scuderia Toro Rosso le confirme comme pilote officiel pour la saison de Formule 1 à venir. Le Suisse ne tarde pas à impressionner puisqu'il inscrit ses premiers points dès ses débuts à Melbourne.

Sébastien dispute finalement trois saisons complètes avec l'écurie italienne, prenant au passage le départ de 55 Grands Prix. Cette année, il occupe le rôle de réserviste officiel de l'écurie Red Bull Racing pour la cinquième saison consécutive.

En 2012, Sébastien participe à ses premières 24 Heures du Mans en épaulant Anthony Davidson et Stéphane Sarrazin chez Toyota. L'année suivante, il continue avec l'écurie japonaise et effectue une saison complète en Championnat du Monde d'Endurance FIA. En 2014, Buemi et Davidson signent quatre victoires et sept podiums en huit courses pour décrocher le titre "Pilotes" du WEC.

Très polyvalent, Sébastien est ensuite confirmé chez Renault e.dams pour s'aligner dans le tout premier Championnat FIA de Formule E de l'histoire. Avec trois victoires, autant de pole positions, deux autres podiums, et un meilleur tour en course, Buemi est l'un des grands animateurs de la saison inaugurale, qu'il conclut au rang de vice-champion. Le Suisse tentera de gravir la dernière marche dès cette année, tout en aidant Renault e.dams à conserver sa couronne au championnat Équipes.

"C'est un grand plaisir de poursuivre l'aventure Formule E avec toute l'équipe Renault e.dams : il règne une excellente ambiance et l'on s'entend tous très bien. La structure est un peu plus grande cette saison mais recevoir l'appui d'un constructeur ne peut que renforcer l'écurie. La confiance est au rendez-vous après nos belles performances en essais officiels, même s'il est encore trop tôt pour effectuer des pronostics. Vivement le début de la saison !"

Sebastien_buemi 
SebastienBuemi 
sebastien_buemi 

DE LA PISTE À LA ROUTE

NOTRE ENGAGEMENT EN FORMULE E :
VÉRITABLE ACCÉLÉRATEUR DE DÉVELOPPEMENT
TECHNIQUE POUR NOTRE GAMME
DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES



RENAULT À L'AVANT-GARDE DU SPORT AUTOMOBILE 100% ÉLECTRIQUE

Pionnier du véhicule 100% électrique avec la gamme Z.E. et ses modèles emblématiques tels que ZOE et TWIZY, Renault est également un acteur incontournable du sport automobile avec un palmarès unique pour un constructeur généraliste. Fort de cette double expertise, Renault encourage l'émergence d'une nouvelle forme de course automobile, plus accessible et respectueuse de l'environnement.

Dès l'appel à candidatures lancé par la FIA en 2011 pour l'organisation d'un championnat 100% électrique, la marque au Losange a immédiatement perçu le potentiel de cette nouvelle discipline. Disputé au cœur des villes du monde entier, ce championnat participe à la stratégie environnementale du groupe Renault. Fidèle à sa nature de précurseur, le constructeur français profite ainsi de cette vitrine mondiale pour démontrer son savoir-faire en matière de technologie électrique. L'innovation et le goût du défi faisant partie intégrante de l'ADN de Renault, il était naturel pour le constructeur de soutenir le projet de création d'une équipe française par Alain Prost et Jean-Paul Driot au sein du premier championnat du monde de voitures de course 100% électriques.

Dès 2014, Renault contribuait directement à la naissance du Championnat FIA de Formule E à travers un double engagement technique et sportif :

- Engagement technique, en tant qu'architecte de toutes les monoplaces du plateau des Spark Renault SRT_01E de 200 kW dont l'intégration des systèmes, leur sécurisation et l'optimisation de la performance ont été supervisés par les ingénieurs de Renault Sport Technologies.
- Engagement sportif, en tant que partenaire de l'écurie Renault e.dams fondée par Jean-Paul Driot et Alain Prost, qui remportera le premier titre Écuries de l'histoire de la Formule E à l'issue de la saison 2014/2015.

À travers ce double engagement, Renault marquait sa volonté d'accélérer les progrès technologiques du véhicule 100% électrique en améliorant les performances des moteurs et l'autonomie des batteries.

À l'aube de la saison 2015/2016, Renault renforce son engagement sportif au sein de l'écurie Renault e.dams championne en titre en développant son propre groupe motopropulseur. Renault met ainsi son expertise technique au service exclusif de l'écurie Renault e.dams qui est déterminée à jouer les premiers rôles et vise le doublé Écuries/Pilotes en saison 2. Ces technologies de pointe, développées par les équipes de Renault Sport, pourront donc également bénéficier directement ou indirectement aux véhicules de série de la gamme Z.E.

RENAULT ET SPORT AUTOMOBILE PLUS D'UN SIÈCLE DE DÉFIS ET D'INNOVATION

De la première victoire lors de la course Paris-Trouville en 1899 aux douze titres de champion du monde des constructeurs en Formule 1, en passant par le rallye, l'endurance, et les formules de promotion, Renault est un acteur incontournable du sport automobile depuis près de 120 ans. Pour Renault, le sport automobile représente une formidable opportunité de développer des technologies de pointe et de construire, dès que possible, des ponts innovants entre la compétition et les véhicules de série. C'est également un levier émotionnel de notoriété et d'image fédérant le public, les clients, et les collaborateurs du groupe sous le signe de la passion et de l'excellence. La Formule 1 visite une vingtaine de pays sur les cinq continents. La Formule E s'invite au cœur de villes emblématiques. Les formules de promotion ont permis l'éclosion de grands pilotes d'hier et d'aujourd'hui comme Jacques Lafitte, Alain Prost, Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Romain Grosjean, Daniel Ricciardo, Carlos Sainz.

Dès la création de l'entreprise en 1898, Louis Renault prend conscience de l'importance du sport automobile pour développer l'image de sa marque. La compétition devient ainsi le terrain d'expression des automobiles Renault qui remportent au début du XX^{ème} siècle une série de victoires en grand prix. Le déclenchement de la Première Guerre Mondiale porte un coup d'arrêt à la compétition automobile en Europe, mais Renault ne restera pas éloigné du sport automobile pour longtemps. Les années 20 sont marquées par la domination de l'impressionnante Renault 40CV, qui remporte sa première victoire au Rallye Monte-Carlo en 1925 et s'illustre en battant les nombreux records de vitesse sur circuit.

Après la Seconde Guerre Mondiale, Renault recentre ses activités de production sur des modèles plus compacts de petite cylindrée. Ceci n'empêche pas la marque de continuer à s'illustrer sur la scène sportive en décrochant de nouvelles récompenses. La 4CV rencontre un franc succès en compétition, tout comme la Dauphine qui lui succède.

Mais c'est véritablement la R8 Gordini qui va permettre à Renault d'entrer dans une nouvelle dimension et de s'élever au pinacle du sport automobile. En 1958, Amédée Gordini est recruté pour concevoir des voitures de compétition. Une de ses créations, la mythique Renault 8 Gordini, deviendra un symbole de réussite pour toute une génération de pilotes, excellent à la fois dans les rallyes, les courses de côte et sur la piste. En 1966, la première Coupe Renault 8 Gordini est le prélude à la création de championnats mono-marques. Une nouvelle usine voit le jour à Viry-Châtillon en février 1969. C'est au cœur de ce site que vont se construire les succès de Renault en sport automobile pour les décennies à venir. Le premier championnat français de Formule Renault a lieu en 1971 avec les premières voitures utilisant le moteur de la Renault 12 Gordini.



RENAULT 40 CV TYPE NM DES RECORDS DE 1926



ÉTOILE FILANTE SUR LA PISTE DES RECORDS
DU LAC SALÉ (E.U) EN 1956



MOTEUR ENERGY F1 DE 2014

En 1973, Renault devient actionnaire majoritaire d'un petit constructeur français avec laquelle la marque entretenait des liens depuis de nombreuses années : Alpine. 1973 se révèle être une année faste pour la marque puisque l'Alpine A110 "Berlinette" remporte le premier Championnat du Monde des Rallyes.

À la même époque, les équipes de Viry-Châtillon se concentrent sur le développement d'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 et Renault travaille à la mise au point d'une version turbocompressée de ce moteur.

Renault Sport est officiellement fondé en 1976 avec pour mission de développer un programme de compétition en monoplaces. Renault se lance alors un pari fou : battre les meilleures équipes au monde en Formule 1 avec un moteur turbo. Depuis des années, son utilisation est autorisée par le règlement technique de la discipline, mais personne n'a encore osé franchir le pas. Fort de son expérience dans la technologie du moteur turbocompressé, le motoriste français lance dès 1976 des essais en piste avec une version 1,5 litre de son V6 turbo. En 1977, Renault débute son engagement en Formule 1 en tant qu'écurie.

En parallèle, Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud remportent les 24 Heures du Mans 1978 grâce à leur Alpine-Renault A442B propulsée par le moteur V6 turbo de Renault.

L'histoire est en marche... Renault remporte sa première victoire en Formule 1 en 1979, lors du Grand Prix de France. Au début des années 80, Renault s'impose à 15 reprises et finit deuxième au classement Constructeurs en 1983 (Alain Prost terminant vice-champion la même saison) avant de se retirer de la compétition à la fin de la saison 1985. A l'issue de cette première expérience en Formule 1, Renault a largement gagné son pari avec le moteur turbo, auquel personne ne croyait à l'époque. Progressivement, toutes les autres écuries s'équipent de moteurs turbocompressés jusqu'à leur interdiction à la fin de la saison 1988.

En 1989, Renault revient en Formule 1 mais cette fois en tant que motoriste pour les écuries Williams et Benetton. Entre 1992 et 1997, les moteurs V10 atmosphériques Renault monopolisent les podiums de Formule 1, avec 85 victoires en grand prix, six titres Constructeurs et cinq titres Pilotes, remportés par Nigel Mansell, Alain Prost, Michael Schumacher, Damon Hill et Jacques Villeneuve.

Renault revient en Formule 1 en 2001 en achetant l'écurie Benetton avant d'en changer officiellement le nom pour "Renault F1 Team", en 2002. L'ascension de la nouvelle écurie coïncide avec celle de Fernando Alonso. Ensemble, ils réaliseront le doublé Pilotes/Constructeurs en 2005 et 2006.

Redevenu motoriste, Renault permet à Red Bull Racing de remporter le titre Constructeurs quatre saisons de suite (2010-2013) et à Sebastian Vettel de devenir le plus jeune quadruple champion du monde de l'histoire.



12

TITRES CONSTRUCTEURS

11

TITRES PILOTES

165

VICTOIRES EN GRAND PRIX

213

RECORD DU NOMBRE DE POLE POSITIONS

Toujours en quête de nouveaux défis, Renault se lance en Formule E dès les débuts de la compétition 100% électrique de la FIA. Associé étroitement à l'écurie Renault e.dams, le constructeur contribue pleinement à remporter le tout premier titre Équipes de l'histoire de la discipline. Alors que la deuxième saison de Formule E se profile déjà à l'horizon, l'écurie d'Alain Prost et Jean-Paul Driot bénéficie encore plus de l'expertise de Renault Sport puisque la chaîne de traction électrique de leur Spark-Renault SRT_01E a été développée à Viry-Châtillon.

MICHAEL VAN DER SANDE DIRECTEUR MARKETING GROUPE RENAULT

// Le sport automobile est une composante essentielle de l'ADN de Renault. Il est naturel que Renault soit un acteur majeur de ce nouveau championnat 100% électrique compte tenu de son palmarès unique en sport automobile et de son expertise dans le domaine des véhicules électriques. Après avoir remporté le premier titre Equipes de l'histoire de la Formule E, nous sommes convaincus que notre engagement sera encore cette saison un véritable accélérateur de développement pour nos véhicules électriques de série.

PALMARÈS RENAULT E.DAMS

- 1 CHAMPIONNAT ÉQUIPES EN FORMULE E FIA (2014/2015)
- 4 COURSES REMPORTEES EN FORMULE E FIA

PALMARÈS DAMS

- 3 CHAMPIONNATS PILOTES EN GP2 SERIES AVEC ROMAIN GROSJEAN (2011), DAVIDE VALSECCHI (2012), ET JOLYON PALMER (2014)
- 2 CHAMPIONNATS ÉQUIPES EN GP2 SERIES (2012, 2014)
- 22 COURSES REMPORTEES EN GP2 SERIES
- 2 CHAMPIONNATS PILOTES EN FORMULE RENAULT 3.5 AVEC KEVIN MAGNUSSEN (2013) ET CARLOS SAINZ (2014)
- 2 CHAMPIONNATS ÉQUIPES EN FORMULE RENAULT 3.5 (2013, 2014)
- 15 COURSES REMPORTEES EN FORMULE RENAULT 3.5
- 3 CHAMPIONNATS PILOTES EN FIA F3000 (1990, 1993, 1994)
- 4 CHAMPIONNATS ÉQUIPES EN FIA F3000 (1989, 1990, 1993, 1994)
- 21 COURSES REMPORTEES EN FIA F3000



HISTORIQUE

Renault e.dams est l'incarnation électrique de la célèbre écurie DAMS, sacrée à maintes reprises depuis sa création en 1988 par Jean-Paul Driot. Au fil des années, la structure basée au Mans s'est forgée un superbe palmarès et imposée comme l'une des formations les plus prestigieuses en Europe. Lauréate du titre Équipes en F3000 dès la saison 1989, DAMS y a depuis ajouté neuf autres couronnes.

L'écurie court avec succès en GP2 Series, antichambre officielle de la F1 et successeur de la F3000, depuis son lancement en 2005, et a mené Romain Grosjean (2011), Davide Valsecchi (2012), et Jolyon Palmer (2014) au titre Pilotes. DAMS s'aligne également en Formule Renault 3.5 depuis quatre ans, et y a remporté deux doublés Pilotes/Équipes avec Kevin Magnussen (2013) et Carlos Sainz (2014). En 2016, la structure mancelle s'appuiera sur ses nombreux succès pour ouvrir un nouveau chapitre de son histoire en s'alignant dans le très relevé championnat des GP3 Series.

En plus de ses exploits en monoplace, DAMS affiche également une belle expérience de l'Endurance puisqu'elle gérait les programmes d'usine des constructeurs américains General Motors et Panoz aux 24 Heures du Mans. L'équipe a par ailleurs remporté deux titres consécutifs en Formule Le Mans Cup (2009/2010).

Lorsque le nouveau Championnat FIA de Formule E est annoncé pour 2014, Driot s'associe très vite à Prost, quadruple champion du monde de F1 et ambassadeur Renault. Les deux partenaires créent Renault e.dams pour participer à la saison inaugurale de cette compétition 100% électrique avec Nicolas Prost et Sébastien Buemi comme pilotes. À l'image de la Formule E, l'équipe rencontre d'emblée un vif succès. Avec quatre victoires, cinq pole positions, et deux meilleurs tours en course, Renault e.dams est sacrée chez les Équipes dès sa première tentative. Elle revient en 2015/2016 avec le soutien technologique de Renault, le même duo de pilotes, et l'ambition de réaliser le doublé au championnat.



RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT FIA DE FORMULE E

PROPULSEUR

La deuxième saison du Championnat FIA de Formule E verra de nouveau 10 écuries s'affronter pour la victoire. Si les équipes sont essentiellement les mêmes que l'an passé, la différence majeure tient à l'arrivée de huit constructeurs. Tous rigoureusement sélectionnés par la FIA, ils sont autorisés à développer leur propre propulseur, plus précisément le moteur électrique, l'onduleur, la boîte de vitesses, et le système de refroidissement. Parmi eux figure Renault, qui met au service exclusif de Renault e.dams son tout nouveau groupe motopropulseur Z.E.15 développé par Renault Sport à Viry-Châtillon et fruit de l'expertise technique acquise depuis des années par ses différentes équipes.

BATTERIE

Williams Advanced Engineering reste le fournisseur officiel unique de batteries du Championnat FIA de Formule E. Cette saison, la puissance maximale délivrée en course augmente pour atteindre les 170 kW, soit 30% de plus que la valeur initialement prévue.

CHÂSSIS

Dallara, entreprise italienne qui jouit d'une expérience de plus de 40 ans dans le sport automobile, a construit le monocoque de la Spark SRT_01E. Réalisé en fibre de carbone et nid d'abeille en aluminium, le châssis est à la fois très léger et extrêmement résistant pour satisfaire aux tout derniers critères de sécurité FIA, les mêmes que ceux actuellement en vigueur en Formule 1.

DIMENSIONS

Longueur : 5000mm (max)

Largeur : 1800mm (max)

Hauteur : 1250mm (max)

Empattement : 1300mm (min)

Hauteur de caisse : 75mm (max)

Masse minimale (avec le pilote) : 888kg // Batterie seule : 360kg

ROUES ET PNEUMATIQUES

Pneumatiques Michelin rainurés 18 pouces réalisés sur mesure et pouvant être utilisés sur piste sèche comme sur piste humide.

L'idée directrice est de rapprocher les gommes course des pneus de série, qui n'ont pas besoin d'être changés lorsqu'il se met à pleuvoir. Le format 18 pouces offre une surface de contact accrue et une déformation moindre. Sur chaque week-end de compétition, tous les pilotes reçoivent quatre trains de pneus neufs. Ils peuvent en outre utiliser un pneu avant et un pneu arrière de la manche précédente.

Dimensions des roues :

Jantes en magnésium réalisées par O.Z. Racing

Largeur maximale :

à l'avant 260mm / à l'arrière 305mm.

Diamètre maximal :

à l'avant 650mm / à l'arrière 690mm.

RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT FIA DE FORMULE E

CHAMPIONNAT

Le Championnat FIA de Formule E se divise en deux classements : Pilotes et Équipes. Le premier s'établit après avoir additionné les points inscrits sur toutes les courses par chaque pilote. Le second après en avoir fait de même pour chaque écurie.

PILOTES

Le nombre de changements de pilotes est désormais limité à deux par numéro de course présent sur la liste officielle des engagés. Tout changement de pilote doit être annoncé au moins deux semaines avant l'épreuve, et aucun ne peut avoir lieu lors des trois derniers rendez-vous de la saison, sauf cas de force majeure.

Super Pole

La puissance maximale allouée en qualifications est de 200 kW (ou 270 cv). Les cinq pilotes les plus rapides s'affronteront ensuite sur un seul tour lors d'une séance de Super Pole qui déterminera l'ordre de départ en haut de la grille.

FanBoost

Mesure phare du Championnat FIA de Formule E, le FanBoost revient dans une nouvelle formule qui promet de pimenter encore plus les débats. Si les votes ouvriront toujours 12 jours avant l'épreuve, les fans pourront désormais déposer leur bulletin en temps réel jusqu'à la sixième minute de course. En plus du site internet et de l'application mobile officiels, ils pourront également donner leur voix via un simple hashtag sur Facebook, Twitter, et Instagram. Les trois pilotes les plus populaires se verront octroyer 100 kJ d'énergie supplémentaire, utilisables uniquement après avoir changé de monoplace à la mi-course.

ARRÊTS AUX STANDS/

CHANGEMENTS DE VOITURES

En course, chaque pilote doit observer un arrêt obligatoire pour changer de monoplace. Celui-ci a lieu directement dans le stand de son écurie et sous l'œil d'un commissaire de la FIA qui veille au respect des consignes de sécurité en matière d'équipement. Un temps minimum (déterminé sur place) doit en outre être respecté. Les changements de pneumatiques sont interdits, sauf en cas de crevaison.

NEUTRALISATION DE COURSE SOUS DRAPEAUX

JAUNES – « FULL COURSE YELLOW »

Similaire à la Voiture de Sécurité virtuelle utilisée en Formule 1 et aux systèmes déjà utilisés dans les autres championnats FIA, la neutralisation de course sous drapeaux jaunes fait son apparition en Formule E. En cas de "full course yellow", tous les pilotes devront respecter une vitesse maximale de 50 km/h ainsi qu'un écart minimal avec la voiture qui les précède. La voie des stands restera ouverte durant la neutralisation mais la limite de vitesse s'y appliquera également.

POINTS

Le barème des points de la Formule E est le même que celui en vigueur dans tous les championnats certifiés FIA :

1^{er} = 25pts

2^{ème} = 18pts

3^{ème} = 15pts

4^{ème} = 12pts

5^{ème} = 10pts

6^{ème} = 8pts

7^{ème} = 6pts

8^{ème} = 4pts

9^{ème} = 2pts

10^{ème} = 1pt.

Trois points sont en outre attribués à l'auteur de la pole position, tandis que le pilote qui signe le meilleur tour en course reçoit deux unités supplémentaires.

ESSAIS

Les écuries et les pilotes ont pu bénéficier de six journées d'essais officiels en pré-saison, toutes organisées à Donington Park. Une séance de tests aura également lieu en cours de saison sur un circuit qui sera annoncé prochainement.

E-LICENCE

À l'orée de l'exercice 2015/2016, des changements ont été apportés à l'e-Licence, sésame indispensable pour courir en Formule E. Tout pilote doit ainsi remplir les conditions suivantes :

- Suivre une formation FIA pour passer en revue les points les plus importants en matière de sécurité électrique, et se familiariser avec les règlements techniques et sportifs de la compétition.
- Avoir inscrit au minimum 20 points selon le barème FIA de la Super Licence F1 au cours des trois dernières saisons ; ou bien être un ancien détenteur de ladite Super Licence ; ou encore avoir pris le départ d'au moins trois courses du précédent Championnat FIA de Formule E.
- Un pilote qui ne remplit pas les critères ci-dessus mais a démontré avoir les capacités nécessaires en s'illustrant dans les formules de promotion pourra se voir octroyer le droit de courir en Formule E par la FIA.

RECHARGE DE LA VOITURE

Il est interdit de recharger la voiture durant la séance qualificative et la course, ainsi que pendant les périodes de Parc Fermé qui leur sont associées.





L'EXPERTISE TECHNIQUE DE RENAULT SPORT

Vincent Gaillardot, Directeur du programme Formule E au sein de Renault Sport, nous détaille certains des éléments clés qui composent le tout nouveau propulseur Renault Z.E.15.



SUSPENSION ARRIÈRE

“Le règlement technique de la FIA impose une architecture de suspension arrière à poussant et triangles superposés. Ceci permet de placer les combinés ressorts-amortisseurs sur le carter de boîte, solution la plus couramment utilisée en monoplace. Cette même réglementation interdit toute sophistication du système d’amortissement, contrairement à ce que l’on a pu voir en F1. En plus de maîtriser les coûts, le but est ainsi de centrer la Formule E sur le développement de la chaîne de traction électrique, et non du châssis.”

MOTEUR(S) ET RAPPORTS DE LA BOÎTE DE VITESSES

“Nous utilisons un seul moteur couplé à une boîte de vitesses dont le nombre de rapports reste confidentiel. Ceci fait partie intégrante du défi à relever dans cette nouvelle compétition où l’optimisation du rendement est un élément de performance prépondérant.”

VITESSE MAXIMALE ET ACCÉLÉRATION

“Les vitesses de pointe découlent du règlement officiel, qui alloue une puissance maximale mais définit également l’aérodynamique de la voiture et la configuration des circuits. Elles avoisinent aujourd’hui les 215 km/h. En spécification course, soit avec les 170 kW réglementaires, la Spark-Renault SRT_ 01E accélère de 0 à 100 km/h en 4 secondes.”

TEMPÉRATURES ET SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

“La voiture contient en réalité deux circuits de refroidissements distincts : l’un pour la batterie, l’autre pour le moteur. Ces deux composants nécessitent en effet des températures différentes pour fonctionner de manière optimale.

La température a une influence considérable sur le rendement d’une chaîne de traction électrique. Le dimensionnement du système de refroidissement est donc un facteur clé de performance sur ce type de voiture.”

CONSUMMATION D'ÉNERGIE PAR CIRCUIT

“L’énergie pour la course étant imposée (28kWh + la quantité récupérée au freinage), il est essentiel d’effectuer un travail de simulation avant de se rendre sur chacun des différents circuits du championnat. Ainsi, nous pouvons estimer la consommation sur un tour et la traduire en termes d’accélération et de récupération au freinage. Ces données nous permettent ensuite d’optimiser les réglages suivants :

- 1. Le niveau d’appui aérodynamique, la traînée de la voiture (Cx) ayant une influence sur la consommation comme c’est le cas pour les monoplaces à moteur thermique.*
- 2. La gestion d’énergie, ou plus communément appelé “Lift off”, soit la réduction de puissance en ligne droite. Une fois de plus, le concept est similaire à ce qui se fait sur un moteur thermique ou hybride lorsque vous êtes restreints en quantité énergie, qu’elle soit fossile (essence) ou électrique (batterie).”*

BATTERIE

“Un appareil spécifique a été développé afin de pouvoir charger la batterie en une heure, soit la durée qui sépare la fin des qualifications du début de la procédure de mise en pré-grille pour la course. Ce type de chargeur nécessite un réseau électrique industriel triphasé de 128 Amp.”



PRÉSENTATION DE LA COMPÉTITION



Toute première compétition 100% électrique au monde, la Formule E est un championnat de monoplaces FIA révolutionnaire qui voit s'affronter 10 équipes de deux pilotes sur des tracés construits au cœur des plus grandes villes de la planète. Le coup d'envoi de la saison inaugurale fut donné en septembre 2014 à Pékin.

La Formule E représente une vision innovante du sport automobile tout en proposant une plateforme de Recherche et Développement très riche dans le domaine des véhicules électriques et technologies de pointe associées. La catégorie est par ailleurs conçue pour attirer une nouvelle génération de passionnés en proposant des courses spectaculaires dans des décors majestueux.

La saison 2014/2015 a rencontré un franc succès populaire et tenu les fans en haleine jusqu'au bout, les titres Pilotes et Écuries n'étant attribués que lors de la grande finale londonienne. La deuxième année promet d'offrir un plateau encore plus relevé avec la possibilité pour les différents acteurs impliqués de faire étalage de leur savoir-faire. Ayant pour vocation d'ouvrir son règlement technique, le Championnat FIA de Formule E autorisera dès cette saison les huit constructeurs sélectionnés à développer leur propre groupe motopropulseur.

CALENDRIER DE LA SAISON 2015/2016



1 24 OCTOBRE 2015 - PÉKIN, CHINE

Résultats Saison 1
Vainqueur : Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)
Pole position : Nicolas Prost (Renault e.dams)
Classement de Sébastien : DNF
Classement de Nicolas : 12^{ème}
Meilleur tour en course : Takuma Sato (Team Aguri), 1'45"101

2 7 NOVEMBRE 2015 - PUTRAJAYA, MALAISIE

Résultats Saison 1
Vainqueur : Sam Bird (DS Virgin Racing)
Pole position : Oriol Servia (Dragon Racing)
Classement de Sébastien : 3^{ème}
Classement de Nicolas : 4^{ème}
Meilleur tour en course : Jaime Alguersuari (DS Virgin Racing), 1'24"429

3 19 DÉCEMBRE 2015 - PUNTA DEL ESTE, URUGUAY

Résultats Saison 1
Vainqueur : Sébastien Buemi (Renault e.dams)
Pole position : Jean-Eric Vergne (Andretti)
Classement de Sébastien : 1^{er}
Classement de Nicolas : 7^{ème}
Meilleur tour en course : Daniel Abt (ABT Schaeffler Audi Sport), 1'18"451

4 6 FÉVRIER 2016 - BUENOS AIRES, ARGENTINE

Résultats Saison 1
Vainqueur : Antonio Felix da Costa (Team Aguri)
Pole position : Sébastien Buemi (Renault e.dams)
Classement de Sébastien : DNF
Classement de Nicolas : 2^{ème}
Meilleur tour en course : Sam Bird (DS Virgin Racing), 1'11"540

5 12 MARS 2016 - À CONFIRMER

Nouvel ePrix

6 2 AVRIL 2016 - LONG BEACH, ÉTATS-UNIS

Résultats Saison 1
Vainqueur : Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)
Pole position : Daniel Abt (ABT Schaeffler Audi Sport)
Classement de Sébastien : 4^{ème}
Classement de Nicolas : 14^{ème}
Meilleur tour en course : Nicolas Prost (Renault e.dams), 58"973

7 23 AVRIL 2016 - PARIS, FRANCE

Nouvel ePrix

8 21 MAI 2016 - BERLIN, ALLEMAGNE

Résultats Saison 1
Vainqueur l'an passé : Jérôme D'Ambrosio (Dragon Racing)
Pole position : Jarno Trulli (Trulli)
Classement de Sébastien : 2^{ème}
Classement de Nicolas : 10^{ème}
Meilleur tour en course : Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR), 1'24"435

9 4 JUIN 2016 - MOSCOU, RUSSIE

Résultats Saison 1
Vainqueur l'an passé : Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)
Pole position : Jean-Eric Vergne (Andretti)
Classement de Sébastien : 9^{ème}
Classement de Nicolas : 8^{ème}
Meilleur tour en course : Sébastien Buemi (Renault e.dams), 1'11"679

10 2 ET 3 JUILLET 2016 - LONDRES, ROYAUME-UNI

Résultats Saison 1
Vainqueurs :
 Manche 10 : Sébastien Buemi (Renault e.dams)
 Manche 11 : Sam Bird (DS Virgin Racing)
Pole positions :
 Manche 10 : Sébastien Buemi (Renault e.dams)
 Manche 11 : Stephane Sarrazin (Venturi)
Classement de Sébastien :
 Manche 10 : 1^{er}
 Manche 11 : 5^{ème}
Classement de Nicolas :
 Manche 10 : 7^{ème}
 Manche 11 : 10^{ème}
Meilleur tour en course :
 Manche 10 : Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport), 1'28"229
 Manche 11 : Sam Bird (DS Virgin Racing), 1'26"790

2014/2015

SAISON VICTORIEUSE POUR RENAULT E.DAMS

Le regard déjà tourné vers demain...

Renault e.dams aborde la deuxième saison de Formule E FIA auréolée du titre Équipes. Nicolas, Sébastien, et tous les membres de l'écurie comptent bien redoubler d'efforts pour afficher une plus grande régularité, décrocher de nombreux succès, et jouer de nouveau la victoire sur les deux tableaux.



CHAMPIONNAT FIA DE FORMULE E 2014/2015 - CLASSEMENT PILOTES

POS	PILOTES	ÉQUIPES	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
1	Nelson Piquet Jr.	NEXTEV TCR	4	DNF	18	15	12	25	15	14	25	10	6	144
2	Sébastien Buemi	Renault e.dams	DNF	15	25	DNF	0	12	28	18	4	28	10	143
3	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT	25	18	15	DNF	2	15	18	EXC	18	14	8	133
4	Jérôme D'Ambrosio	Dragon Racing	8	10	4	0	12	8	10	25	0	18	18	113
5	Sam Bird	DS Virgin Racing	15	25	DNF	8	4	DNF	12	4	DNF	8	27	103
6	Nicolas Prost	Renault e.dams	3	15	6	18	25	2	8	1	4	6	1	88
7	Jean-Eric Vergne	Amlin Andretti	-	-	3	8	3	18	2	6	15	15	0	70
8	Antonio Felix da Costa	Team Aguri	-	4	DNF	25	8	6	2	0	6	-	-	51
9	Loic Duval	Dragon Racing	-	-	-	-	6	2	DNF	15	0	4	15	42
10	Bruno Senna	Mahindra Racing	DNF	0	8	10	DNF	10	DNF	0	0	0	12	40

CHAMPIONNAT FIA DE FORMULE E 2014/2015 - CLASSEMENT ÉQUIPES

POS	ÉQUIPES	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
1	Renault e.dams	3	30	31	21	25	14	36	19	8	34	11	232
2	Dragon Racing	14	16	6	2	18	10	10	40	0	22	33	171
3	Audi Sport ABT	26	19	17	0	17	18	18	0	28	14	8	165
4	NEXTEV TCR	4	0	18	15	12	25	19	14	25	12	8	152
5	DS Virgin Racing	15	29	10	20	4	4	12	4	0	8	27	133
6	Amlin Andretti	30	0	3	8	21	18	2	6	16	15	0	119
7	Team Aguri	2	4	0	25	9	6	2	0	14	0	4	66
8	Mahindra Racing	10	8	8	10	0	10	0	0	0	0	12	58
9	Venturi	2	0	1	5	0	1	7	18	15	1	3	53
10	Trulli	0	0	12	0	0	0	0	5	0	0	0	17

RICHARD MILLE

Fondé en 1999, Richard Mille lance sa première montre en 2001 et s'affirme depuis comme l'un des horlogers de luxe les plus prestigieux au monde. Basée dans le Jura suisse, la marque est fière d'évoluer à la pointe de la technologie en repoussant constamment les limites de la performance dans les conditions les plus extrêmes. C'est d'ailleurs ce pedigree haut de gamme qui attire certains des meilleurs athlètes de la planète, et les autorise à porter leur montre Richard Mille en pleine action. Parmi eux se trouvent Felipe Massa, vainqueur de 11 Grands Prix en Formule 1, Rafael Nadal, légende du tennis 14 fois sacré en Grand Chelem, et Yohan Blake, médaillé d'or du 100m aux championnats du monde 2011. Au vu d'un tel ADN sportif, il était donc logique pour Richard Mille de s'associer à Renault e.dams, les deux partenaires partageant la même passion de l'excellence et de l'innovation dans des domaines extrêmement pointus.

8Js

Puisant son inspiration dans l'âge d'or du sport automobile des années 70, 8Js est une marque de prêt-à-porter pour les hommes d'aujourd'hui. Fondé par Sacha Prost – frère de Nicolas et fils d'Alain – et sa belle-sœur Delphine, 8Js est une entreprise familiale attachée à ses racines historiques, et désireuse de préserver l'esprit de cette époque glorieuse à travers les lignes de ses différentes collections. 8Js est ainsi fier d'épauler l'écurie de Formule E Renault e.dams, et d'établir ainsi un lien intemporel entre les icônes du passé et les stars de demain.

CRÉDITS PHOTOS

© Bernard ASSET
© Hadrien PICARD
© Renault Communication



RENAULT
e.dams



 RENAULTedams  RENAULTedams  renault_e.dams  renaultedams.com