

RENAULT SPORT

CARTELLA STAMPA

NUOVA RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY-R: PERFORMANCE ALLO STATO PURO

Nuova Renault MÉGANE R.S. TROPHY-R è l'auto di serie più performante che sia mai stata commercializzata da Renault. Affonda le radici nella lunga ed intensa storia di Renault a livello di motorsport e continua la **leggenda delle Mégane R.S. dei record**, portando ancora una volta su strada le **tecnologie e il know-how acquisiti da Renault Sport su pista**. Con questo veicolo gli ingegneri di Renault Sport hanno spinto le proprie competenze più lontano che mai. Un successo confermato dal **nuovo record registrato al Nürburgring**.

- Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R riprende il **motore 1.8 l da 300 cv** dallo straordinario rendimento della versione Trophy (167 cv/l). Non è quindi nella potenza che gli ingegneri di Renault Sport hanno cercato per incrementare la performance. Lo hanno fatto perseguendo tre grandi assi di sviluppo.
- **Drastico intervento sulla massa.** Dall'assenza della panchetta posteriore all'adozione dei cerchi in carbonio (in opzione), passando per l'impianto di scarico Akrapovič in titanio, si è aperta la caccia al peso fin nei minimi dettagli. Verdetto della bilancia: -130 kg rispetto a Mégane R.S. Trophy senza opzioni.
- **Collegamenti al suolo completamente rivisti per una maggiore performance, più radicale.** Assale anteriore con maggiore angolo di campanatura negativa, assale posteriore alleggerito ad H, ammortizzatori specifici Öhlins regolabili, pneumatici Bridgestone Potenza S007 in esclusiva per Renault Sport e impianto frenante ad alta performance con dischi carboceramici Brembo in opzione.
- **Aerodinamica ancora più spinta** per una migliore deportanza e circolazione dei flussi (carenature sottoscozza specifiche e diffusore in carbonio) e ulteriore ottimizzazione termica (presa d'aria NACA, prese d'aria dei freni, ecc.).
- Un lavoro da esperti confermato dal cronometro: con Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R il 5 aprile 2019 è stato registrato un **nuovo record assoluto per una trazione anteriore di serie** sui 20,6 km della Nordschleife del **Nürburgring con 07'40"100**. Il veicolo ha segnato anche un tempo di riferimento pari a 07'45"389 nel giro completo ufficiale del circuito. Una performance estrema, a un livello in cui il margine di miglioramento è sempre più ridotto.
- Nuova Mégane R.S. Trophy-R, auto di eccellenza, sarà commercializzata entro la fine del 2019 con una serie limitata di 500 unità numerate.

Patrice RATTI, Direttore Generale Renault Sport Cars:

« Nuova Mégane R.S. Trophy-R completa l'offerta di Mégane R.S. con una versione più estrema. È molto simile a un'auto da corsa, ma omologata per la strada. Sappiamo che ci sono clienti che cercano veicoli di questo tipo che non sono per tutti. Per gli ingegneri è stata l'occasione di concentrare le loro competenze sulla realizzazione dell'auto più veloce possibile e il record del Nürburgring è una dimostrazione della performance che offre. »

INTRODUZIONE

Sono 15 anni che le versioni con base Mégane di Renault Sport scrivono belle pagine della storia delle sportive compatte moderne. E da oltre 10 anni le **versioni più sportive di MÉGANE R.S. battono di volta in volta il record del giro del Nürburgring**, riconosciuto in tutto il mondo come metro di misura per valutare il livello di performance di un'auto.

Anche l'ultima generazione di Mégane non è da meno: **Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R**, sviluppata come i precedenti modelli con un occhio alla performance estrema, **batte un nuovo record**. Invece di lavorare semplicemente sulla potenza, si è cercato di migliorare la performance concentrandosi su **tre pilastri: riduzione di peso, massima efficacia aerodinamica e effetto suolo più radicale**. Questa nuova sfida della performance è la continuazione della nobile tradizione dei modelli firmati Renault Sport, che si concentra sulla velocità in curva piuttosto che sulla pura performance nei rettilinei.

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R nasce **dal mondo delle gare**, dato che l'impegno nel motorsport è alla base dei modelli di produzione di Renault Sport. Non ci sono più compromessi: la nuova auto è assolutamente **radicale**. Incarna l'efficacia allo stato puro al servizio esclusivo della performance per piloti esigenti.

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R è una sportiva da strada pronta per la pista. Con maggiore trazione, velocità in curva e resistenza in frenata, è in grado di dare un **piacere immenso** a chi saprà coglierne la quintessenza. **Un'auto fatta per i piloti: assoluta e slanciata**, vanta un livello di performance che le consente di competere con tanti modelli che hanno più di due ruote motrici e più di 300 cv nel cofano.

Quest'auto di eccellenza sarà prodotta in **serie limitata a 500 unità numerate**.

Loïc FEUVRAY, Program Manager Trophy-R Renault Sport Cars: « Nuova Mégane R.S. Trophy-R interesserà i clienti esperti che vanno alla ricerca della performance pura – senza compromessi – pronti a regalarsi l'eccellenza. Verranno prodotte solo 500 unità, di cui 30 dotate del pack in opzione Carbon-Ceramic composto da allestimenti inediti per il segmento. La performance deriva anche dalla gestione del progetto. Un capitolato di prodotto incentrato fin dall'inizio su obiettivi chiari, un team "da competizione" molto unito, un management agile, in grado di prendere decisioni immediate che non frenano lo sviluppo tecnico. E infine obiettivi raggiunti grazie alla pianificazione rispettata per realizzare un prodotto eccezionale e redditizio ».

Sommario

01

I TRE PILASTRI DELLA PERFORMANCE

02

**UNA SERIE LIMITATA ALL'INSEGNA DELLA
PERFORMANCE ALLO STATO PURO**

03

LA PROVA E IL RECORD

I TRE PILASTRI DELLA PERFORMANCE

A. RIDURRE IL PESO, UNA VERA OSSESSIONE

Su Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R la riduzione del peso è particolarmente degna di nota: 130 chili con allestimenti più leggeri rispetto alla versione Trophy senza opzioni. È pertanto omologata per un peso minimo di 1.306 kg, che corrisponde a un rapporto peso/potenza pari a 4,35 kg/cv.

Thierry RÉVEILLÉ, Ingegnere responsabile della Sintesi Tecnica di Mégane R.S. Trophy-R Renault Sport Cars: « *La riduzione di peso è fondamentale per l'aumento delle performance di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R. Oltre a proporre un miglior rapporto peso/potenza, il circolo virtuoso prodotto dall'alleggerimento del veicolo permette di migliorarne agilità e performance. Light is right!* »

Esterno:

La forma segue la funzione e rivela la performance con naturalezza.

- **Cofano in carbonio composito:** peso dimezzato (solo 8 kg). Il carbonio viene utilizzato per la presa d'aria NACA e il rivestimento interno del cofano, la cui pelle è in fibra di vetro. Dalla progettazione del cofano traspare un aspetto funzionale dato dalle feritoie e dalla presa d'aria NACA, che accentua con naturalezza il design sportivo del veicolo.
- **Diffusore posteriore completamente in carbonio.**
- **Ruote:** la progettazione delle ruote in lega Fuji Light 19" permette di guadagnare ben 2 kg a ruota. Le ruote in carbonio in opzione, sviluppate da Carbon Revolution e adattate da Renault Sport a Mégane R.S. Trophy-R, consentono di risparmiare altri 2 kg per ruota. Un allestimento inedito per il mondo dei costruttori generalisti.
- **Impianto di scarico Akrapovič in titanio** per una riduzione di peso di oltre 6 kg e un suono più metallico (*si veda il box*).
- **Assale posteriore specifico alleggerito** per guadagnare 38 kg. Per ottenere il rapporto peso/potenza desiderato, l'obiettivo di riduzione del peso ha comportato la necessità di adottare un assale posteriore non sterzante per Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R. È un'auto pensata per i piloti esperti. I requisiti di guida richiesti consentono di raggiungere la massima performance, come attesta il record registrato al Nürburgring.
- **Prese d'aria al posto dei proiettori R.S. Vision**, in opzione, per guadagnare 2 kg nello sbalzo anteriore.
- **Batteria piombo-acido DESS** (*Dual Energy Storage System*) ad alta performance e altissima capacità. Tra gli accessori è disponibile la **batteria al litio DESS**, che permette di ridurre il peso di ulteriori 4,5 kg, in vendita nello store on line R.S. Performance (sito Web www.renaultsport.com).

IMPIANTO DI SCARICO AKRAPOVIČ

Renault Sport collabora da tanti anni con il grande specialista di scarichi sportivi Akrapovič. La concept-car Clio R.S. 16, Clio IV R.S. Trophy, Mégane R.S. 275 Trophy e Trophy-R sono state tutte dotate di impianto di scarico di questa marca slovena. Oggi Akrapovič è fornitore dello scarico in titanio di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R. L'esperienza di Renault Sport e le competenze tecnologiche d'Akrapovič hanno consentito di definire, mediante simulazione digitale, fin dagli inizi del progetto, un impianto di scarico omologato per la strada e la pista ben integrato nell'architettura del veicolo e compatibile con il diffusore in carbonio. Il risultato finale è un impianto più leggero con un suono di scarico più metallico.

Interni:

Nel posto guida, la riduzione di peso va di pari passo con un ambiente e sensazioni che si avvicinano al mondo delle auto da corsa.

- **Sedili sportivi monoscocca Sabelt in materiale composito** con rivestimento in Alcantara® (meno circa 7 kg per sedile). I due sedili sono posizionabili in altezza su 3 livelli. Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R è predisposta per le cinture Sabelt a 6 punti (disponibili tra gli accessori).
- **Alloggiamento per kit ruote da pista più leggero di una panchetta posteriore** (-25,3 kg), in cui poter riporre, in opzione, 4 ruote in carbonio con copriuota e cinghie. Quest'area risulta direttamente accessibile dalle porte posteriori che continuano a essere operative. Il pianale del cofano alleggerito, contraddistinto dalla lettera R, completa lo spazio funzionale disponibile al posteriore. L'organizzazione dello spazio ideale per mettersi al volante e partire per un weekend *Track Days*.
- **Vetri sottili, finestrini delle porte posteriori fissi e lunotto posteriore privo di tergicristalli.**
- **Display multimediale da 7"**: la caccia al peso superfluo è proseguita fin nei minimi dettagli (-250 gr rispetto al display da 8,7"), privilegiando nel contempo l'accesso diretto del pilota ai comandi di ventilazione. La telecamera di retromarcia, dato il peso trascurabile, è stata mantenuta per evitare il rischio di danneggiare il diffusore in carbonio durante le manovre.

SEDILI SABELT

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R è dotata di due sedili compositi monoscocca Sabelt montati su un'apposita base alleggerita. Rivestiti in Alcantara® per offrire più presa al pilota, contribuiscono all'ambiente *racing* degli interni. Conferiscono un supporto laterale tipicamente da gara che però non esclude il comfort su strada. Il logo Sabelt assume le tinte dell'abitacolo di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R per una perfetta integrazione.

B. EFFETTO SUOLO: VELOCITÀ IN CURVA E PRECISIONE

A parità di potenza del motore, Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R rafforza ulteriormente l'efficienza del comportamento. La nuova geometria degli assali consente di aumentare la velocità di passaggio in curva e la trazione all'uscita dalla curva. Con le numerose possibilità di settaggio, Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R è molto simile a un'auto da corsa, pur essendo omologata per la strada.

Laurent HURGON, pilota collaudatore di Renault Sport : « Questa nuova versione è un'auto impegnativa che si rivolge a piloti esperti a cui piace mettere a punto il veicolo e andare alla ricerca innanzitutto della performance. Imparare a controllare l'auto, regolare gli ammortizzatori e l'assetto per migliorare il comportamento in funzione delle aspettative all'ingresso in curva, durante la curva e in uscita: tutti possono intervenire sui settaggi del proprio veicolo. »

- Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R può contare su **un telaio specifico** con una geometria ad hoc e **un differenziale meccanico Torsen® a slittamento limitato**. Proprio come le auto da corsa, l'**assale anteriore**, sempre a bracci indipendenti, dispone di **un angolo di campanatura negativa incrementato** di 1° rispetto a quello di Mégane R.S. Trophy: in totale -2,05°, valore raro per un'auto di serie. Risultato: una maggiore superficie di contatto dello pneumatico in curva al servizio di una maggiore velocità di passaggio in curva e di una migliore trazione all'uscita dalla curva.
- Anche l'**assale posteriore alleggerito ad H**, caratteristico di questa versione, dispone di una geometria appositamente adattata.
- Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R monta di serie gli **pneumatici Bridgestone Potenza S007** (disponibili in opzione su Mégane R.S. Trophy). Sviluppati appositamente per Renault Sport (recano la marcatura esclusiva R.S.: una prima assoluta), con TROPHY-R come obiettivo finale, offrono un'aderenza e una reattività di altissimo livello. *[Si veda il box]*
- L'**impianto frenante** è all'altezza del livello di performance di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R. L'efficacia di frenata è chiaramente incrementata grazie alla riduzione di peso su cui può contare il veicolo. Di serie, riprende i dischi freno anteriori bimalteriali scanalati da 355 mm di Mégane R.S. Trophy, a cui sono associate le nuove pinze **Brembo a 4 pistoni da 42 mm** (40 mm su Trophy). In opzione, per una straordinaria esclusività, può essere dotata di **freni anteriori carboceramici da 390 mm**, che è la massima dimensione compatibile con le ruote da 19". Una prima assoluta per un costruttore generalista. L'impianto frenante ad altissima performance è completato da **pinze Brembo Gold** a 4 pistoni (pistoni superiori da 44 mm, pistoni inferiori da 40 mm). La messa a punto che dispone di taratura specifica ABS/ESP produce una decelerazione più elevata con meno forza al pedale e maggiore costanza in condizioni di guida estrema. C'è quanto basta per consentire a Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R di vantare una performance di frenata al top e la migliore resistenza alle forti sollecitazioni mentre il materiale carboceramico dei dischi moltiplica per dieci la durata di vita. *[Si veda il box]*
- Gli **ammortizzatori specifici firmati Öhlins** contribuiscono significativamente all'efficacia dinamica di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R. All'anteriore sono regolabili a livello di **altezza della scocca e compressione/rilascio**. Al posteriore sono regolabili a livello di **compressione/rilascio con la possibilità di intervenire sull'altezza della scocca**, fino a -16 mm, grazie al kit di fine corsa regolabile e alle molle corte disponibili tra gli accessori R.S. Performance, per i clienti che desiderano personalizzare ulteriormente i settaggi per l'utilizzo su pista. Il telaio comporta settaggi specifici, con molle dotate di maggiore rigidità e un minor valore antirollio che, considerata la diminuzione di peso, favoriscono un antirollio più concentrato al posteriore. *[Si veda il box]*
- Le varie **modalità di guida selezionabili tramite MULTI-SENSE** sono sempre disponibili.

PNEUMATICI BRIDGESTONE

Bridgestone è il fornitore esclusivo degli pneumatici di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R dotati di carcassa ad alta performance Potenza S007. Sviluppata appositamente per sfruttare al massimo le capacità di Mégane R.S. TROPHY e TROPHY-R, Potenza S007 garantisce in particolare la grande reattività dello sterzo e un'ottima aderenza nella guida sportiva. Con la marcatura R.S. apposta sul fianco, questo modello è unico e sarà disponibile anche in post-vendita con tutte le caratteristiche del primo equipaggiamento. Un pneumatico ad alta performance adatto per l'uso quotidiano e in grado di sostenere il record registrato sulla Nordschleife.

AMMORTIZZATORI ÖHLINS

Lo specialista svedese delle sospensioni, presente nelle gare di più alto livello, faceva già parte dei fornitori tecnici di Mégane R.S. 275 Trophy-R (e in opzione di Trophy). Su Nuova Mégane R.S. Trophy-R, Öhlins ritorna con un ammortizzatore a stelo rovesciato. Grazie ai settaggi di compressione/rilascio e, nella parte anteriore, all'altezza della scocca, il cliente può cambiare la messa a punto dell'auto in funzione delle proprie esigenze.

FRENI BREMBO

Renault Sport si è nuovamente rivolta a Brembo, riferimento mondiale degli impianti frenanti sia su strada che su pista. Per lo sviluppo dell'impianto frenante carboceramico, il lavoro di dimensionamento, simulazioni digitali e convalida tramite test fisici è stato effettuato in collaborazione tra i team di Renault Sport e Brembo. Una caratteristica specifica di Trophy-R: le pinze Brembo Gold marcate Renault Sport.

C. AERODINAMICA: MASSIMA DEPORTANZA

Per l'aerodinamica, come in tutti gli ambiti di questa versione radicale, i singoli elementi sono stati convalidati per garantirne l'efficienza tecnica. Le scelte di design sono state effettuate in questo caso esclusivamente per ottimizzare la performance. Questo ha permesso di incrementare la deportanza anteriore e posteriore limitando gli effetti sulla resistenza aerodinamica. Si è trattato di uno studio approfondito con calcoli CFD (*computed fluid dynamics*) e test nella galleria del vento.

François-Xavier DELAGE, Ingegnere Capo di Mégane R.S. Trophy-R Renault Sport Cars: « È stato effettuato un notevole lavoro sull'aerodinamica, proprio come sulla riduzione del peso e il collegamento al suolo: si trattava di ottenere maggiore aderenza migliorando la deportanza complessiva nonché l'equilibrio aerodinamico anteriore/posteriore soprattutto grazie alla considerevole riduzione di peso al posteriore dell'auto. Mentre il basamento specifico omogeneizza il flusso d'aria a monte, il diffusore a sezione maggiorata a valle genera una deportanza due volte superiore a quella di Mégane R.S. Trophy, con un decremento molto contenuto della resistenza (+2%). Questi elementi tecnici al servizio della performance hanno permesso ai designer di conferire al veicolo un'espressione assolutamente da "racing" ».

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R acquisisce un **nuovo cofano dotato di presa NACA** (*National Advisory Committee for Aeronautics*, l' "antenata" della NASA, che ha sviluppato prese d'aria con minima turbolenza del flusso e scarsa resistenza) che consente, insieme all'estrattore sotto il motore, di ottimizzare il raffreddamento del vano motore nelle fasi dinamiche. Quando il veicolo è fermo, le **feritoie** laterali presenti sul cofano introducono un'estrazione naturale che integra l'attività della presa NACA.

In opzione, una **presa d'aria dinamica** situata sul lato sinistro (al posto dei proiettori R.S. Vision) permette di ridurre la temperatura dell'aria di aspirazione. Proposto tra gli accessori, il **collettore di aspirazione** prolunga la presa d'aria verso l'alloggiamento del filtro motore. Le **prese d'aria dei freni** migliorano la ventilazione dei dischi e pertanto la resistenza di frenatura in condizioni difficili.

La **lamina inferiore** aggiuntiva situata **sotto il paraurti anteriore** è stata lavorata per offrire un miglior equilibrio aerodinamico tra l'anteriore e il posteriore, mentre le **carenature** disposte sotto il paraurti anteriore e il telaio consentono di omogeneizzare il flusso d'aria per ottimizzare l'alimentazione del

diffusore posteriore. Il **diffusore posteriore** completamente in carbonio è dotato di derive sottili e rastremate in stile F1, con una sezione efficace maggiorata soprattutto nella parte centrale: il flusso d'aria massimizzato che ne risulta permette di **aumentare la deportanza** rispetto a Mégane R.S. Trophy. Sempre allo scopo di raggiungere quest' obiettivo, l'impianto di scarico in titanio Akrapovič dispone di condotti smussati centralmente poco intrusivi.

MOTORE: I 300 CV DEL MR18

Tenuto conto della potenza specifica, estremamente elevata, già raggiunta dal propulsore MR18 di Mégane R.S. Trophy (300 cv, pari a 167 cv/l), il supplemento di performance di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R deriva dalle altre leve – riduzione del peso, aerodinamica, collegamenti al suolo - che, insieme, consentono a questo eccellente motore di trarre il meglio dalle performance longitudinali e trasversali dell'auto.

Ricordiamo che questo blocco di 1.8 L turbo a iniezione diretta, frutto delle sinergie dell'Alleanza Renault-Nissan, eroga una potenza di 300 cv (221 kW) a 6.000 g/min e sviluppa una coppia massima di 400 Nm. Dotato di filtro antiparticolato, è conforme alle norme Euro 6dTemp. Il turbocompressore è equipaggiato con un supporto montato su cuscinetti a sfera in ceramica, per fornire un tempo di risposta ridotto, una tecnologia direttamente derivata dalla Formula 1.

A dimostrazione delle sue performance, questo blocco è stato scelto da Renault Sport Racing per equipaggiare l'ultima generazione di Formula Renault, che partecipa all'impegnativo campionato di Formula Renault Eurocup.

Più leggera della trasmissione a doppia frizione EDC, la trasmissione manuale 6 rapporti è l'unica a essere proposta su Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R.

Performance:

- Velocità massima: 262 km/h
- 0/100 km/h: 5,4 s
- 1000 m partenza da fermo: 24,5 s
- 80-120 km/h (in 3ª): 2,9 s

INDUSTRIALIZZAZIONE: LA SFIDA DELL'ECCELLENZA

«L'industrializzazione di Mégane R.S. Trophy-R è stata prevista in tempi molto stretti. Una vera e propria sfida raccolta dallo stabilimento Renault di Palencia, il sito che assembla tutta la gamma Mégane. Il montaggio dello specifico assale anteriore, con freni carboceramici, viene pertanto realizzato sulla stessa linea di Mégane!» - **Thierry Réveillé, Ingegnere responsabile della Sintesi Tecnica di Nuova Mégane R.S. Trophy-R.**

Renault Sport Cars si è avvalsa di una stretta collaborazione con lo stabilimento di Palencia, ma anche con il satellite di Renault TECH, situato all'estremità della catena. Questo laboratorio, in cui opera un team di 15 persone, è capace di realizzare operazioni industriali su misura, per montare componenti che non possono essere assemblati sulla catena. Per Nuova Mégane R.S. TROPHY-R, il montaggio del cofano motore, dei sedili, del diffusore o l'installazione del kit ruote in carbonio sono assicurati da Renault TECH: un lavoro in cui l'intervento dell'uomo garantisce estrema attenzione e precisione a questo straordinario oggetto che è Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R. La capacità di preparazione di Renault TECH è di 15 unità al giorno.

UNA SERIE LIMITATA ALL'INSEGNA DELLA PERFORMANCE ALLO STATO PURO

A. 500 UNITÀ PER I CLIENTI PIÙ ESIGENTI

In linea con i modelli che l'hanno preceduta, Mégane R.S. R26.R e Mégane R.S. 275 Trophy-R, Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R è un'auto rara ed esclusiva che adotta i codici identitari della firma diventata leggendaria nel 2014. Si rivolge alla parte **più esigente dei clienti Renault Sport**: gli appassionati che cercano la sportività più spinta e sono **essenzialmente motivati dalle performance**.

Damienne DENIS, responsabile del dipartimento marketing Renault Sport Cars: « Con Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R ci rivolgiamo ai nostri clienti più esperti, per i quali le performance rappresentano il principale criterio di acquisto, decisamente prioritario rispetto agli altri. Conoscono la nostra storia e la nostra capacità di spingere sempre più in là i limiti e si aspettano da noi, ancora una volta, un modello estremo e senza concessioni in termini di performance. Dovevamo offrire loro il meglio del nostro know-how, proponendo le opzioni e gli accessori necessari per spingere sempre più avanti la loro esperienza Trophy-R».

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R sarà lanciata con una **serie limitata a 500 unità numerate**, sui principali mercati di Renault Sport, a cominciare da Francia, Germania, Regno Unito, Svizzera e Giappone.

Prezzo: da 55.000 € (listino Francia, variabile secondo i paesi).

DESIGN: I CODICI TROPHY-R ESACERBATI

Paula FABREGAT-ANDREU, Direttrice Design gamma Renault Sport Cars: «Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R è riconoscibile al primo sguardo per la tinta unica bianco nacré con tocchi di rosso (lamina anteriore, stripping laterali con doppi diamanti, ruote Fuji Light), i monogrammi TROPHY-R, gli elementi in carbonio nel cofano motore e il diffusore posteriore, l'antenna shark ... Nel cockpit, l'ambiente racing grigio scuro è sottolineato dai sedili sportivi in Alcantara®, materiale che riveste anche il volante da corsa e la cuffia delle leve del cambio e del freno a mano. Una piastrina numerata sul battitacco ricorda l'esclusività di questa serie limitata».

B. LA RADICALITÀ SU MISURA

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R propone **in opzione**, disponibili su ordinazione:

- **Pack "Carbon-Ceramic"** in serie limitata ultra-esclusiva (30 unità): **freni anteriori con dischi carboceramici, presa d'aria dinamica** (al posto dei proiettori R.S. Vision), kit di quattro ruote in carbonio aggiuntive con singole copriruote siglate "Trophy-R carbon" disposte nell'apposito alloggiamento nella zona posteriore, tenute ferme dal retino Sabelt previsto a tale scopo.
- **Kit di quattro ruote in carbonio aggiuntive** con singole copriruote siglate "Trophy-R carbon" disposte nell'apposito alloggiamento nella zona posteriore, tenute ferme dal retino Sabelt previsto a tale scopo.

Renault Sport propone, inoltre, **accessori esclusivamente dedicati a Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R, siglati R.S. Performance**. Per andare ancora più a fondo nelle performance e la sportività, i clienti troveranno nello store on line della gamma di accessori (sito www.renaultsport.com):

- **ruote in carbonio,**
- **fine corsa posteriore regolabile e molla di sospensione corta**
- **batteria al litio DESS,**
- **cinture di sicurezza Sabelt a 6 punti,**
- **collettore di aspirazione** per la presa d'aria dinamica,
- **presa d'aria dinamica** (disponibile singolarmente tra gli accessori)

Gli appassionati vi troveranno, inoltre, una specifica linea tessile distintiva TROPHY-R.

C. APPUNTAMENTO CON LA COMMUNITY RENAULT SPORT

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R ha già iniziato a incontrare la community Renault Sport.

- È apparsa per la prima volta in pubblico il 24 maggio 2019 in occasione del **Gran Premio di Formula 1 di Monaco**, affidata ai piloti del Renault F1™ Team, Daniel Ricciardo e Nico Hülkenberg.
- Ha poi realizzato alcuni giri in pista davanti agli appassionati presenti al **Gran Premio di Francia di Formula 1**, il 23 giugno.
- Il 5 luglio, Laurent Hurgon ne ha preso il volante davanti al gotha dello sport automobilistico al prestigioso **Goodwood Festival of Speed** (Regno Unito).
- Il modello sarà **presente**, inoltre, **in tutti gli R.S. Days della stagione 2019**, in cui i fedeli della community Renault Sport e gli appassionati dei *track days* potranno vederla correre e ammirarla da vicino.

Infine, la natura esclusiva di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R si esprime perfino nella **campagna realizzata da Renault Sport sui social network**. Con **#Only500**, dal 25 giugno e per più di un mese, questa campagna in edizione limitata consente ai fan più veloci di scoprire progressivamente tutti i segreti di quest'auto eccezionale.

03

LA PROVA E IL RECORD

A. MÉGANE R.S.: DA PIÙ DI 10 ANNI NEL CUORE DELL'“INFERNO VERDE” DEL NÜRBURGRING

Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R ha siglato il 5 aprile 2019 un **nuovo record ufficiale assoluto** per una trazione anteriore di serie sulla Nordschleife del Nürburgring, banco di prova universalmente riconosciuto per la performance sportiva. Ha percorso i **20,600 km in 07'40"100**. E ha stabilito inoltre un tempo di riferimento per una compatta di serie sui 20,832 km del giro completo ufficiale in 07'45"389. **Una performance di tutto rispetto su questo circuito estremamente impegnativo per le automobili ma anche per i piloti**, un condensato di tutte le difficoltà immaginabili in un susseguirsi senza fine di curve per oltre 20 chilometri.

La storia tra Mégane R.S. e il “Ring” dura da oltre dieci anni e riprende la passione per le sfide che anima tutto il team di Renault Sport. Dal 2008 Renault Sport fa infatti parte dell'*industry pool* del

Nürburgring (dieci settimane dedicate ai costruttori ogni anno) per lo svolgimento dei test di resistenza di componenti e veicoli. Nel 2008 venne battuto il primissimo record della categoria trazione anteriore di serie e nel 2019 la storia continua, in una caccia al record dove ogni secondo è diventato molto più difficile da guadagnare.

Quattro Mégane R.S. “radicali”, quattro record conseguiti nella categoria trazione anteriore di serie al Nürburgring (Nordschleife):

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

Nota: La Nordschleife è un nuovo percorso ufficiale. Fino al 2019 la maggior parte dei record è stata registrata sul circuito di 20,600 km: avvio del cronometro alla fine della zona T13 e stop sulla linea di partenza/arrivo. A partire dal 2019, il percorso ufficiale secondo il Nürburgring è il giro completo di 20,832 km: avvio e stop del cronometro sulla linea di partenza/arrivo (inizio T13). In questo contesto, il tempo di Mégane R.S. Trophy-R è registrato nella categoria “compact cars” (veicoli di serie senza modifiche).

B. UNA SFIDA UMANA: UN TEAM ALL'INSEGNA DEI RECORD

È una sfida enorme ottenere un simile primato con un'automobile di serie. Per riuscirci è stato necessario organizzare al meglio il **lavoro di squadra serrato** per rispettare tempi di sviluppo serratissimi. Metodi simili a quelli praticati nella sezione gare di Renault Sport, in linea con l'esperienza di squadra della Formula 1.

François-Xavier DELAGE, Ingegnere Capo di Nuova MÉGANE R. S. TROPHY-R, ha peraltro lavorato per alcuni anni a Enstone, sede di Renault F1 Team, dove impera il management “agile”: *«Una delle caratteristiche dell'organizzazione realizzata per il TROPHY-R è la costituzione di un team estremamente ristretto di appena una decina di persone, come in F1, alla ricerca continua della performance che lavora con un planning strettissimo. Lo spirito di squadra, il fattore umano, la collaborazione tra gli ingegneri e il pilota sono stati valori fondamentali e strutturanti: il record ne è la prova!»*

Una passione per le sfide che scrive una storia, poi una leggenda che si costruisce record dopo record, quando occorre spingere sempre un po' più avanti i limiti della sportività.

IL PILOTA: LAURENT HURGON

Laurent Hurgon è il pilota collaudatore di Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R nelle fasi di sviluppo del progetto, ma anche il pilota del record sul Nürburgring (e dei due record precedenti), circuito che conosce come le sue tasche. Un autentico appassionato che in pista porta tutta la sua competenza e specificità, contribuendo allo sviluppo di quest'ultima versione come farebbe con un'auto da corsa, fornendo il suo impulso di pilota. Dopo ogni seduta di prove, il debriefing, al pari della gara, consente di modificare i settaggi e di provare nuove soluzioni. Ogni contributo permette di progredire verso la performance finale.

4 DOMANDE A LAURENT HURGON

Come si è svolto il giro del record?

Laurent Hurgon - *Le condizioni nel giorno prefissato non erano ideali, in termini di temperatura e umidità, ma abbiamo trovato la buona finestra di lancio. La Nordschleife è un tracciato estremamente difficile, con sezioni velocissime e curve molto varie, e anche se è un circuito che conosco benissimo, richiede una concentrazione totale. Ma l'auto era pronta, avevo tutto il team dietro di me, ed ero veramente molto motivato per strappare di nuovo questo record.*

Come si affronta un'auto come Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R?

L. H. – *È un'auto che si affronta come un'auto da competizione. Come in una seduta di prove libere, bisogna realizzare alcuni giri per regolare il veicolo in funzione della pista, delle condizioni di umidità, della sua gestibilità e dei suoi umori ... È indispensabile cominciare facendo salire la temperatura degli pneumatici e giocare sui trasferimenti di carico per sentire l'auto. I clienti potranno giocare sulla trazione e l'assetto, gli ammortizzatori e la pressione degli pneumatici, come su un'auto da corsa.*

Quali sensazioni procura Nuova MÉGANE R.S. TROPHY-R?

L. H. – *Ha moltissimo avantreno: più viene sollecitato e più è efficace grazie alla campanatura negativa. Permette velocità di passaggio in curva veramente fuori norma per il segmento. Questo significa che bisogna regolare perfettamente l'assale posteriore per controllare il sovrasterzo. Lo sterzo, con una demoltiplicazione molto diretta, offre una precisione millimetrica. La frenata è incredibilmente potente: il carbonio regala costanza e mordente, permettendo di frenare dopo e di gestire meglio la frenata in rilascio. Anche se l'aerodinamica tiene incollata l'automobile alla pista, è fondamentale applicare una guida estremamente precisa. È un'auto impegnativa che richiede umiltà se si vuole imparare a controllarla, ma che sarà appassionante per i clienti perché offrirà sempre un margine di miglioramento!*

Alcune parole per concludere

L. H. – *È una fortuna straordinaria partecipare allo sviluppo di un'auto come questa: esigente, senza limiti, e la più performante mai commercializzata da Renault ... è quanto di più gratificante ed entusiasmante ci sia. Per il team si è trattato di un obiettivo comune di rara intensità, anche perché eravamo seguiti dall'azienda in tutte le scelte tecniche. È davvero tutto il Renault Sport come piace a me e quest'auto è il condensato di questo spirito e questa esperienza!*

SCHEDA TECNICA

NUOVA MÉGANE R.S. TROPHY-R

Carburante	Benzina (SP95 E10 / SP98)
Norma antinquinamento	Euro6 D-temp
MOTORE	
Tipo	4 cilindri turbo iniezione diretta
Cilindrata (cm ³)	1798
Alesaggio x corsa (mm)	79,7 x 90,1
Numero di valvole	16
Potenza massima kW CEE (cv) a g/min	220 (300) a 6.000
Coppia massima Nm CEE (kgm) a g/min	400 (40,8) a 3.200
Tipo di distribuzione	A catena
Stop & Start	Sì
Filtro antiparticolato	Sì
TRASMISSIONE	
Tipo	Manuale
Numero di rapporti	6
PERFORMANCE	
Velocità di punta (km/h)	262
1000 m partenza da fermo (s)	24,5
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,4
Riprese 80-120 km/h (in 3 ^a)	2,9
CONSUMI ED EMISSIONI	
Ciclo urbano (l/100 km) NEDC	10,6
Ciclo extraurbano (l/100 km) NEDC	6,4
Ciclo misto (l/100 km) NEDC	8
CO ₂ (g/km) NEDC	180
Capacità serbatoio (l)	50
COLLEGAMENTI AL SUOLO – STERZO & FRENI	
Servosterzo elettrico ad assistenza variabile	Sì
Diametro di sterzata tra marciapiedi (m)	10,3
Avantreno	Ad asse indipendente
Retroreno	Specifico, ad H
FRENI	
Anteriore	Dischi bi-materia 355 mm (carbonio-ceramica: 390 mm in opzione)
Posteriore	Dischi ventilati 290 mm
Assistenza alla frenata di emergenza	Sì
Controllo della stabilità ESP	Sì
RUOTE E PNEUMATICI	
Cerchi / omologazione	J19
Dimensione dei pneumatici di riferimento	245/35 R19
MASSE (kg)	
Massa a vuoto min	1.306
Massima totale autorizzata con carico	1.650

Il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ sono omologati secondo una metodologia standard e normativa identica per tutti i costruttori, che consente confronti tra i diversi veicoli. Il consumo nell'utilizzo reale dipende dalle condizioni di utilizzo del veicolo, dagli equipaggiamenti e dallo stile di guida del conducente. Per ottimizzare il consumo, riferirsi ai consigli consultabili su www.renault.fr.