

#01

PRÉSENTATION

# AUSTRALIE

Melbourne // 24 – 26 mars 2017



Sommaire // Cyril Abiteboul // Bob Bell // Nico Hülkenberg // Jolyon Palmer // Notes du Tracé

## CYRIL ABITEBOUL



Cyril Abiteboul  
Directeur Général de Renault Sport Racing

Renault Sport Formula One Team aborde la saison 2017 du Championnat du Monde FIA de Formule 1 dans une situation très différente d'il y a douze mois.

*L'an dernier, nous étions arrivés à Melbourne après quelques semaines frénétiques durant lesquelles l'écurie avait été fondée en fusionnant une ancienne équipe de F1 et notre unité de groupes propulseurs afin de créer un constructeur officiel au sein d'une nouvelle structure, Renault Sport Racing. Nos délais étaient exceptionnellement courts et qu'importe l'intensité de nos efforts, notre R.S.16 restait une monoplace de compromis.*

*En contraste, la R.S.17 d'aujourd'hui a été construite sans aucun compromis dès sa genèse au sein de nos installations d'Enstone et de Viry. Au cœur de cette voiture conçue pour franchir un pas important vers l'avant, on retrouve le R.E.17, un tout nouveau groupe propulseur.*

*Les essais de Barcelone ont été productifs, mais pas parfaits. Notre F1 est vraiment belle en piste, mais elle s'est parfois montrée timide pour y aller. Nous avons résolu le problème sur l'ERS qui nous a causé*

*des soucis de fiabilité et nous ne nous attendons pas à le revoir en Australie. Il y a un équilibre entre la recherche de performance sur le package et le maintien d'une fiabilité adéquate. La clé est de repousser les limites sans jamais les franchir.*

*Nous savons que nous disposons d'une solide base avec la R.S.17. Elle nous met dans une bonne position avant la folle course au développement que nous pressentons. Nous avons confiance dans les compétences de l'équipe pour progresser et développer la voiture durant l'année.*

*Nous avons deux pilotes talentueux et affamés.*

*Nico nous a déjà prouvé être celui dont nous avons besoin pour nous mener là où nous le voulons. Nous connaissons bien Jolyon, il s'est immédiatement adapté à cette nouvelle génération de F1. Fondamentalement, tous deux nous donnent des retours similaires sur la R.S.17. Nous avons donc une direction précise pour progresser.*

*Le nouveau règlement offre des F1 très différentes, mais aussi des changements dans les coulisses de la discipline. Chaque équipe fait de son mieux, mais nous comptons sur cette nouvelle impulsion et nous sommes déterminés à faire tout ce qui est nécessaire pour atteindre nos objectifs en 2017.*

*Le premier rendez-vous de la saison pose toujours des défis qui lui sont propres. L'Australie est un pays fantastique, Melbourne une ville fabuleuse. Renault y connaît une forte croissance et possède des objectifs ambitieux pour l'avenir. Pour l'Albert Park, les nôtres sont les mêmes que chaque course cette année : les points. Nous voulons en marquer tout au long de l'année afin de terminer cinquième du championnat constructeur à l'heure du dénouement. Ce sera une bataille de longue haleine, mais nous savons ce que nous devons faire.*

**« Nous savons que nous disposons d'une solide base avec la R.S.17. Elle nous met dans une bonne position avant la folle course au développement que nous pressentons. »**

## BOB BELL

Après seulement deux semaines d'essais à Barcelone pour l'équipe, Bob Bell, Directeur de la Technologie, se projette vers le premier rendez-vous de l'année.



Bob Bell  
Directeur de la Technologie de Renault Sport  
One Formula One Team

### QUESTIONS

#### Où en sommes-nous avant la première course de la saison ?

Même si nous n'avons pas accumulé autant de kilomètres que voulu lors de notre préparation, nous avons pu réaliser de grands progrès à Barcelone. Nous sommes donc raisonnablement confiants au moment de nous rendre en Australie. La R.S.17 a été assez performante en piste, elle répond à différents réglages et Nico et Jolyon l'ont trouvée plaisante à piloter. Malgré les soucis rencontrés, nous n'avons pas d'énormes inquiétudes sur la fiabilité puisque nous avons récolté suffisamment de données tout en prenant des mesures correctives par prudence pour remédier au problème particulier lié à l'ERS. Sans surprise, la R.S.17 a bien fonctionné tant avec de fortes que de faibles charges d'essence. Nous avons une bonne idée sur la manière d'exploiter au mieux les pneumatiques et les pilotes ont de bonnes sensations sur les rythmes de qualifications et de course. C'est avec de bons espoirs que nous avons hâte de disputer notre première épreuve avec cette voiture.

#### Quelle est la réaction générale sur cette nouvelle génération de F1 ?

Nico et Jolyon ont clairement aimé la piloter. Les monoplaces sont beaucoup plus rapides et visuellement plus attrayantes. Elles ont été à la hauteur des attentes à bien des égards. Avec elles, nous disposons de nouveaux pneus Pirelli et nous n'avons pas été choqués au niveau des performances et de la longévité des gommes. Bien sûr, la grande question concerne la qualité des courses et les nombreuses prédictions diffèrent. Voyons ce qui se passe à Melbourne, un premier rendez-vous qui peut toujours offrir des surprises avec ce tracé urbain délicat.

#### Êtes-vous confiant sur la résolution du problème rencontré sur l'ERS à Barcelone ?

L'apprentissage est le maître mot des essais, particulièrement avec un ensemble intégralement neuf. Nous avions un souci sur l'ERS qui avait été auparavant observé sur les bancs, mais il a été amplifié une fois intégré dans la monoplace en piste. Depuis Barcelone, nous avons adopté une approche prudente pour éviter les mêmes difficultés à Melbourne.

#### Quels seront les défis de l'Albert Park ?

Le plus gros réside dans les résultats inhabituels de la première épreuve de la saison. Pour la première fois, nous réglerons les voitures pour une course dans le cadre d'un week-end complet. Par rapport au lieu de conception et de production de notre monoplace, cela se produira à l'opposé de la planète. Comme son nom l'indique, l'Albert Park est situé dans un parc et les installations sont temporaires. La piste sera d'abord verte, juste au moment où nous voulons en apprendre un maximum sur ces nouvelles voitures. Et comme tous les habitants de Melbourne peuvent en témoigner, le temps peut être très fluctuant ! Les facteurs à prendre en compte sont donc nombreux. Ce que nous savons, c'est que nous disposons de deux très bons pilotes et d'une excellente équipe derrière eux. Quels que soient les défis de cette première course, nous donnerons tout pour atteindre le meilleur résultat possible.

**« La grande question concerne la qualité des courses et les nombreuses prédictions diffèrent. Voyons ce qui se passe à Melbourne. »**



## NICO HÜLKENBERG

### Hulk regonflé à bloc et fin prêt

Nico Hülkenberg est gonflé à bloc et prêt pour son premier Grand Prix avec Renault Sport Formula One Team.

#### QUESTIONS

##### Que pensez-vous de la première course de l'année ?

J'aime me rendre en Australie et à Melbourne. J'y suis vraiment à l'aise. C'est un endroit merveilleux, rempli de personnes fantastiques, où l'atmosphère est très détendue. L'Albert Park en lui-même est tout simplement magnifique, surtout quand on y pilote le matin et que l'on voit le public déjà présent. Le soutien y est vraiment intense. C'est formidable de voir autant de gens venir pour nous.

##### Nouvelle saison, nouveau règlement, nouvelles voitures, nouvelle équipe... Quelles sont vos attentes ?

Les nouveautés sont nombreuses, mais les règles du jeu sont les mêmes. Je suis heureux dans ma nouvelle maison et il y avait beaucoup à apprendre durant les essais : des nouveaux noms, des nouveaux visages, et même un nouveau volant. Tout a été positif néanmoins. Et surtout, les nouvelles monoplaces sont extrêmement rapides et offrent beaucoup de plaisir !

La première course de l'année sera très excitante. Le pilotage se rapproche de spectaculaires montagnes russes très véloces. Les voitures sont bien plus exigeantes qu'auparavant. Il faut lutter maintenant ! Les pneus permettent d'attaquer plus sur chaque tour afin de pouvoir les exploiter en étant à la limite. La charge de travail augmente, et c'est bien plus éprouvant !

Sur le plan des performances, je nous situe pour l'heure en milieu de tableau. Le rythme est toutefois solide. De là, nous pouvons progresser étape par étape pour construire notre ascension. Ce sera difficile, des équipes très performantes et bien établies sont devant nous, mais nous avons tout ce dont nous avons besoin pour jouer les points. Ce devrait être une belle année.

##### À quoi ressemble l'Albert Park au niveau du pilotage ?

Le circuit est assez cool, agréable et exigeant. C'est toujours le coup d'envoi de la saison et tout le monde est très enthousiaste à l'idée d'y être afin de découvrir comment les nouvelles voitures se comporteront en

course. Ce sera plus rapide, un aspect intéressant pour les pilotes, mais encore plus pour les fans qui verront de leurs propres yeux la différence par rapport à l'année dernière.

Le deuxième secteur constitue probablement ma partie préférée du tracé. Après les virages 3 et 4, il y a un virage à droite très rapide dont la sortie sans dégagement se referme. Ensuite, il y a la courbe à droite sous les arbres, bosselée à son entrée, avec de beaux vibreurs. Enfin, dans le dernier secteur, le gauche très rapide est assez excitant. C'est une excellente piste avec des sections assez rapides, même si c'est en ville. Vous avez vraiment l'impression d'être au cœur du parc quand vous passez sous les arbres, et l'on y retrouve quelques défis techniques qui piégeront les imprudents.

##### L'approche a-t-elle changé en vue de votre première course de la saison ?

Une fois que vous êtes dans la voiture, sur la grille, à regarder les feux, les affaires reprennent. Allons-y !

Nico Hülkenberg / Pilote de course #27

« Le pilotage se rapproche de spectaculaires montagnes russes très véloces. Les voitures sont bien plus exigeantes qu'auparavant. Il faut lutter maintenant ! »

## JOLYON PALMER

### Jolyon, prêt à y aller

Avec désormais une campagne complète en F1 à son actif, Jolyon Palmer est impatient que la saison 2017 commence à l'Albert Park.

#### QUESTIONS

##### Que ressentez-vous à l'approche de la première course de l'année ?

Je me sens bien et j'ai hâte de disputer un Grand Prix entier au volant de la R.S.17. Cette nouvelle génération est vraiment géniale au niveau du pilotage et nous avons l'occasion parfaite d'effectuer un solide pas en avant durant l'année. J'ai adoré la monoplace aux essais, car l'équipe a progressé dans tous les domaines nécessaires par rapport à la R.S.16. En y ajoutant les bénéfices du nouveau règlement, c'est formidable. Je suis comblé et positif tout en ne pouvant plus attendre.

##### Que pensez-vous du circuit de l'Albert Park ?

J'y ai piloté pour la première fois l'an passé et j'en étais ravi. C'est exactement mon type de tracé, avec une ambiance semi-urbaine. Les voitures étant plus grosses et beaucoup plus rapides, ce sera difficile, mais je crois que ce premier Grand Prix de l'année sera excellent. L'Albert Park est une piste cool, un peu bosselée et qui réserve de sérieux défis.

Nous avons eu un accueil impressionnant l'an dernier et il me tarde de retourner en ville. L'Australie est un pays fantastique avec des personnalités très intéressantes. J'y avais eu une chaleureuse réception il y a un an.

##### Quelle est la différence entre l'écurie qui commence cette saison et celle d'il y a douze mois ?

La différence est énorme. Vous pouvez constater toutes les améliorations apportées dans de nombreux domaines. L'ancienne monoplace a fait le job, mais cette année marque de véritables progrès presque partout. C'est génial de voir le travail en cours lorsque je me rends à Enstone et je sais qu'il en reste à venir. L'ambiance est excellente, tout le monde travaille ensemble dans la même direction. Nous avons tous grandi et mûri depuis notre visite précédente à l'Albert Park. J'espère que nous le démontrons sur la piste.

##### Quels sont vos objectifs et ambitions pour cette course et cette année ?

C'est formidable d'entamer ma deuxième saison comme pilote de F1. Je peux désormais utiliser toute l'expérience acquise l'an dernier. Je connais les circuits et je sais ce que l'on peut tirer d'une F1. Je veux me battre pour les points chaque fois que c'est possible et je sais que ce but est partagé par l'écurie. J'ai une équipe fantastique autour de moi et Nico est un atout. Je pense que nous travaillerons bien ensemble durant l'année. Il sera également très intéressant de découvrir le comportement de notre voiture en course et notre position par rapport à nos concurrents.

Jolyon Palmer / Pilote de course #30

« L'Australie est un pays fantastique avec des personnalités très intéressantes. J'y avais eu une chaleureuse réception il y a un an. »

## DU CÔTÉ DE RENAULT SPORT RACING

### RENAULT E.DAMS

Si en F1, la saison 2017 débute à peine, Renault e.dams s'est déjà produite cette année - et même trois fois depuis le coup d'envoi de la saison 3. Le 18 février dernier, Sébastien Buemi a ainsi remporté l'ePrix de Buenos Aires.

Ce succès marquait la troisième victoire de la saison pour Sébastien, et la sixième d'affilée pour l'écurie qui quittait l'Argentine avec 111 points au compteur, 51 unités de plus que l'équipe ABT Schaeffler Audi Sport. Chez les pilotes, Sébastien compte 75 points. Son plus proche rival, Lucas di Grassi, en possède 46. Nicolas Prost occupe le troisième rang avec 36 points.

Le prochain ePrix aura lieu à Mexico City le 1er avril, soit le samedi après le Grand Prix d'Australie.

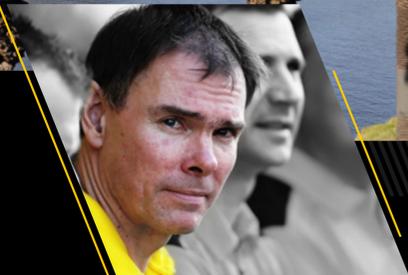
### RENAULT SPORT ACADEMY

La promotion 2017 de la Renault Sport Academy s'est entraînée d'arrache-pied cet hiver en vue des tests en amont de leurs campagnes. Jarno Opmeer, Max Fewtrell et Sun Yue Yang étaient tous en action à Magny-Cours les 15 et 16 mars pour les premiers essais collectifs en Formule Renault Eurocup. Opmeer y a signé le meilleur temps de la première journée.

# NOTES DU TRACÉ

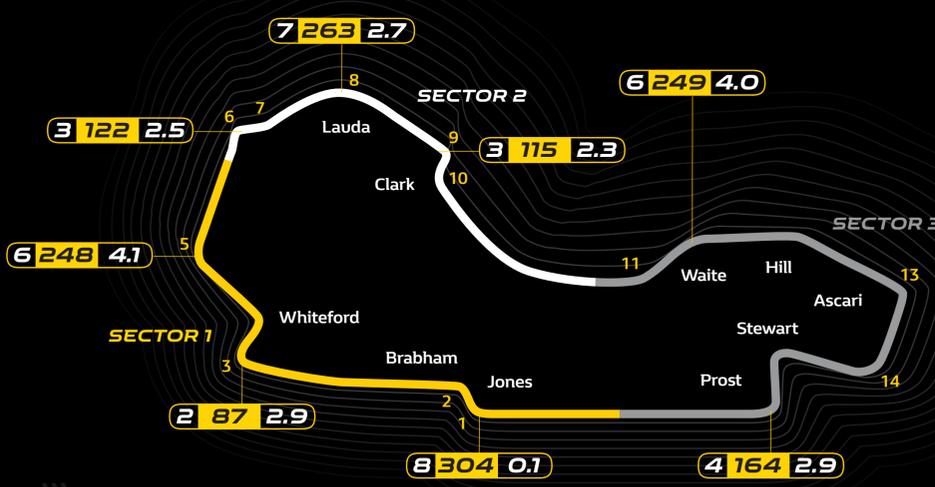
# MELBOURNE

À cette époque de l'année, la température ambiante peut passer de 35 à 15°C d'un jour à l'autre, en fonction de la direction du vent. Il fait chaud si le vent vient du nord, et frais s'il souffle du sud. Cette donnée peut avoir une grande influence sur les réglages du refroidissement, mais également sur la gestion des pneumatiques en raison des variations de température de piste.



**Alan Permane**  
Directeur Sportif de Renault Sport Formula One Team

## DONNÉES CLÉS



**16:00**  
départ

**307,574**  
DISTANCE DE COURSE (KM)

**5,303**  
LONGUEUR DU CIRCUIT (KM)

**58**  
NOMBRE DE TOURS

**1'24"125**  
RECORD DU TOUR  
(MICHAEL SCHUMACHER, 2004)

**55**  
LONGUEUR DE LA VOIE DES STANDS (M)

**1.2MJ**  
RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE  
1,2 MJ par tour avec le MGU-K lors des freinages, avec la possibilité de récupérer un maximum autorisé de 2 MJ (en utilisant le MGU-K pour surcharger la batterie sur les accélérations partielles).

**T01**  
Tout au long du week-end, l'animation bat son plein dans le bac à graviers situé au bout de la ligne droite des stands. Il se montre particulièrement accueillant pour les monoplaces au premier tour.

**T03**  
Le virage 3 offre de belles opportunités de dépassement.

**T11**  
Négociée à plus de 200 km/h, la chicane rapide des virages 11 et 12 constitue un véritable défi avec son gros vibreur.

**T13**  
Le dernier secteur se révèle relativement lent par rapport au reste du tracé, mais on peut y gagner beaucoup de temps.

**T15**  
La voiture doit être aussi parfaite que possible pour les deux derniers virages du circuit (15 et 16). Ils sont très lents et permettent de faire la différence. En augmentant le niveau d'adhérence de 5 %, on gagne près de deux dixièmes, un chiffre énorme !

**T16**  
Le bout de la ligne droite de départ est l'endroit le plus rapide du circuit, avec une vitesse de plus de 320 km/h. Ce point précède l'important freinage du premier virage.

### INFLUENCE DE LA CHARGE D'ESSENCE



(moyenne 2016 : 0,33sec / 10kg)

### CONSOMMATION D'ESSENCE



(moyenne 2016 : 1.69kg / tour)

### PLEINE CHARGE



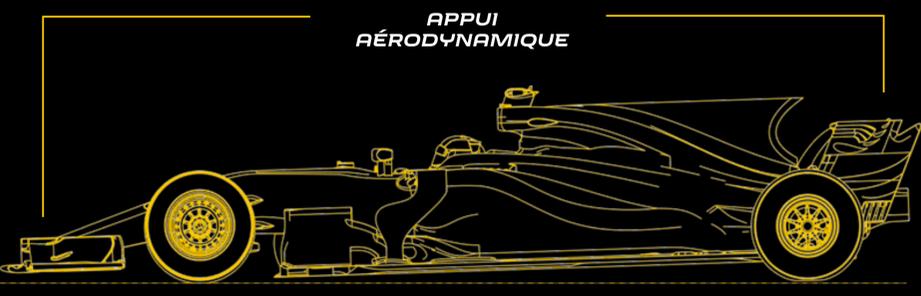
(moyenne 2016 : 50,3% du tour)

### FREINAGE



(moyenne 2016 : 17,9% du tour)

### APPUI AÉRODYNAMIQUE



### USURE DES FREINS

## GROUPE PROPULSEUR

En raison des franches accélérations entre les virages, l'Albert Park est un des circuits les plus exigeants pour les groupes propulseurs. Sur chaque tour, on dénombre dix phases d'accélération où les vitesses augmentent de 150 à presque 300 km/h en moins de trois secondes. Le moteur à combustion interne monte alors en régime de 9 000 à 13 000 tr/min.

D'énormes charges s'appliquent sur le moteur lors des phases de freinage. La plus importante se situe au virage 13. La vitesse chute de 300 à 125 km/h en deux secondes et demie. La décélération génère un pic de 4G, autant que la force subie par un pilote de chasse.

Une bonne motricité et une réponse parfaite du moteur seront les clés pour avaler les virages, dont la majorité se négocie sur les trois premiers rapports avant une réaccélération immédiate. Le turbo devra être parfaitement calibré (ou « souple ») pour éliminer le temps de réponse.

L'optimisation de la cartographie du groupe propulseur pour délivrer la puissance peut permettre de gagner plusieurs dixièmes de seconde au tour.

## PNEUS

En 2017, les pneus surdimensionnés et les composés plus durs pourraient mettre aux oubliettes le phénomène de dégradation. Avec une bande de roulement plus grande et un surplus d'appuis écrasant la gomme sur la piste, l'adhérence augmentera, mais la nouvelle largeur obligera également les équipes à vérifier leurs paramètres de suspension, dont le carrossage et le parallélisme.



### ULTRATENDRES

Composé le plus rapide proposé par Pirelli, l'ultratendre est toutefois moins vélocé que la cincindèle d'Australie. Cette dernière peut parcourir 171 fois la longueur de son corps par seconde. Avec seulement 16 longueurs par seconde, le guépard peut se rhabiller...

### SUPERTENDRES

Câlin comme un koala, le deuxième composé le plus tendre délivre rapidement son énergie avant de se reposer.

### TENDRES

Le kangourou de la gamme. Après avoir délivré sa puissance, il peut couvrir de longues distances malgré quelques petits sursauts.

### USURE DES PNEUMATIQUES

