

30 ANS DE FORMULE 1
LES CAHIERS HISTOIRE & PASSIONS
30 YEARS OF FORMULA 1
HISTORY & PASSIONS JOURNALS



RENAULT AND FORMULA ONE

A STORY IN THREE CHAPTERS

After more than 75 years of successful performance across a broad spectrum of competition driving, Renault finally took up the Formula One challenge in 1975. True to form, Renault made the deliberate choice of an innovative approach to its new quest for the coveted world championship title in this, the queen of motor sports. Renault's Formula One history breaks down neatly into three chapters.

1977-1986: The bold choice of turbo technology

For its Formula One début, Renault opted for a turbocharged 1500 cc V6 engine, radically different from the ubiquitous 3000 cc V8 and V12 units championed by other manufacturers of the time. Defying strong scepticism, from the Porsche engineers in particular, Renault persevered to claim 15 victories from 1979 to 1983, by which time the whole field had followed its lead on turbo technology.

Though Alain Prost finished just two points from the world championship in 1983, and Lotus Renault won five races in the 1985 and 1986 seasons, economic difficulties forced Renault to suspend its Formula One involvement after the 1986 season.

Fortunately, engine wizard Bernard Dudot was allowed to keep his R&D team running, the result being a very fine 3500 cc 67° V10.

1989-1997: Six consecutive championship titles for Renault V10

In 1988, Renault Sport signed a partnership agreement on supply of its V10 engine to the Williams team. Initial results were promising, with two wins right from the first season.

Then in 1991, a new-configuration V10 put Williams-Renault in reach of the world championship title. From then on, there would be no looking back.

As well as powering the Williams racers, Renault's V10 would also be taken up by Ligier for the 1992, 1993 and 1994 seasons, then by Benetton in 1995. After winning three constructors' championship and two drivers' championship titles with Williams, Renault won with Schumacher and the Benetton team in 1995. Uninterrupted racetrack supremacy continued through two further constructors' and drivers' championship titles with Williams, in 1996 and 1997.

After the 1997 season, Renault decided to suspend direct involvement in Formula One, though the famous V10 would continue its racing career through to 2000, with Williams (1998 & 1999), Benetton (in 1998, 1999 & 2000), BAR (1999) and Arrows (2000), under the names of Mécachrome, Playlife and Supertec.

During this interlude, Jean-Jacques His would dream up a new 3000 cc wide-angled 10-cylinder engine with a radically innovative design. After buying out the Benetton team in 2000, Renault would phase in its new RS21 unit during the 2001 season under the bonnet of the Benetton-Renault B201.

2002-2007: Renault, world champion

Renault's spectacular Formula One comeback began in 2002, with a 100% Renault racer in the form of the R202 chassis powered by the RS22 engine. Renault F1 Team achieved an honourable performance as one of the top teams of the season, fulfilling an initial objective of fourth place.

Renault finished fourth again in 2003, with the R23, edging ever closer to the front-runners. This was the year that Alonso claimed his first victory, in Hungary.

In 2004, Trulli won the Monaco Grand Prix, and Renault finished third in the championship, again meeting the target set by Patrick Faure.

For 2005, Renault had its sights set on first place. And after nail-biting skirmishes with Räikkönen's McLaren, Alonso's R25 did indeed win through to claim the world championship title. Renault was eager to follow through in 2006, but this time Alonso would be up against Schumacher with Ferrari. After a magnificent start to the season for Renault and Alonso, Ferrari and Schumacher made up lost ground mid-season and the title remained undecided until Alonso's victory in the very last Grand Prix.

Encouraged by its achievements so far, Renault has announced it will be staying on the F1 scene through to 2012. For the 2007 season Renault will be introducing substantial changes, backed as ever by exceptional skills and very strong determination.

Expectations could hardly be higher!



SUR UN AIR À TROIS TEMPS

RENAULT ET LA FORMULE 1

Après plus de 75 ans de succès glanés sur tous les fronts de la compétition, Renault décide en 1975 de s'engager dans la catégorie reine du sport automobile moderne : la Formule 1. Fidèle à sa tradition, l'entreprise choisit volontairement une voie innovante pour aborder ce nouveau défi et pour tenter de remporter le titre, si convoité, de champion du monde de F1. L'histoire de Renault dans cette discipline se décompose en trois grands épisodes.

1977-1986 : L'audacieux pari du Turbo

Renault choisit un moteur V6 de 1 500 cm³ suralimenté par un turbocompresseur pourW défier les spécialistes de la F1 et leurs moteurs V8 ou V12 atmosphériques de 3 000 cm³. Tout le monde est sceptique, notamment les ingénieurs de Porsche, et pourtant, suite à un travail acharné, Renault signe 15 victoires entre 1979 et 1983, et impose le turbo en Formule 1.

Si le titre échappe de très peu à Alain Prost en 1983 (2 points), si les Lotus Renault remportent 5 Grands Prix au cours des saisons 85 et 86, ce sont les difficultés économiques qui conduisent l'entreprise à « suspendre » ses activités en Formule1 à la fin de l'année 1986... Heureusement, Bernard Dudot, responsable des moteurs, obtiendra l'autorisation de maintenir une cellule de veille technique qui aboutira à l'élaboration d'un moteur V10 à angle fermé (67°) de 3500 cm³.



1989-1997: Six titres consécutifs pour le V10 Renault

En 1988, Renault Sport signe un accord de partenariat avec Williams pour la fourniture de son moteur V10. Les débuts sont plus qu'encourageants avec deux victoires au cours de la 1^{re} saison. Puis dès 1991, le V10 dans sa nouvelle configuration permet à l'équipe Williams-Renault d'être en lutte pour le titre mondial. La suite est un enchaînement ininterrompu de succès.

Continuant d'équiper les Williams, le V10 vient aussi prendre place sous le capot des Ligier pour les saisons 92, 93 et 94 avant d'être adopté par l'écurie Benetton en 1995. Après 3 titres constructeurs et 2 titres pilotes avec Williams, ce sont Schumacher et Benetton qui triomphent en 1995. Williams vient conclure cette domination par 2 titres pilotes et constructeurs en 1996 et 1997.

Fin 97, Renault décide de suspendre ses activités de motoriste, mais le célèbre V10 poursuivra sa carrière jusqu'à fin 2000 chez Williams (98 et 99), Benetton (98, 99, 2000), BAR (99) et Arrows (2000), sous les noms de Mécachrome, Playlife et Supertec...

Au cours de cet intermède, Jean-Jacques His imagine un nouveau moteur 10 cylindres de 3000 cm³ avec un V très ouvert dont l'architecture est radicalement innovante. Après le rachat de l'équipe Benetton en 2000, ce moteur, répondant à l'appellation RS21, fait ses premières armes au cours de la saison 2001 sous le capot de la Benetton-Renault B201.

2002-2007: Renault champion du monde

L'année 2002 marque le grand retour de la firme au losange en Formule 1 avec une monoplace 100 % Renault : le châssis R202 propulsé par le moteur RS22. Premier objectif atteint : finissant 4^e au championnat, le Renault F1 Team s'affiche comme un des « Top Teams ». L'année suivante avec la R23, à nouveau 4^e, Renault se rapproche des meilleurs, Alonso décrochant sa 1^{re} victoire en Hongrie.

Pour la saison 2004, c'est Trulli qui gagne le GP de Monaco et Renault finit 3^e du championnat, remplissant ainsi le contrat fixé par Patrick Faure.

Avec 2005, l'objectif est de gagner le titre. Après une longue et passionnante passe d'armes avec Räikkönen et sa McLaren, Alonso et la R25 sont sacrés champions du monde.

En 2006, l'objectif est de renouveler l'exploit, mais cette fois-ci c'est de Schumacher et de Ferrari qu'il faut triompher. Si Renault et Alonso débutent magnifiquement les premiers GP, Ferrari et Schumacher reviennent fort en milieu de saison et il faudra attendre le dernier GP pour voir Alonso et Renault doubler la mise.

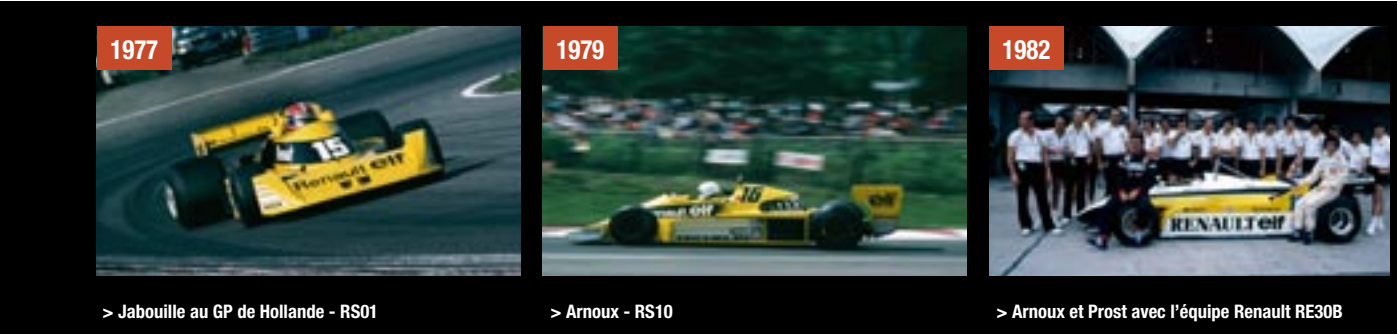
Fort de ces titres et suite à l'annonce de la présence de Renault en F1 jusqu'en 2012, l'année 2007 se présente avec quantité de nouveautés. Mais la motivation, la compétence et l'envie de gagner sont toujours bien présentes. Alors...

1977 TO 1986

THE «TURBO» YEARS

After a series of test on bench, Renault’s turbocharged 1500 cc V6 appeared under the bonnet of an Alpine Renault type A442, then in the A500 single-seater “ laboratory prototype ”, for initial track tests in 1976. Only then would the Renault F1 turbo finally make its Grand Prix showing, at selected events during the 1977 season.

All Formula One teams had taken up turbo technology by the 1985 season!



1977/1978/1979:
Renault RS01/EF1 engine
with single Garrett turbocharger

After a difficult start in 1977, and a fair bit of teasing for its “yellow teapot” looks, the RS01 underwent successive upgrades during the 1978 season, with specially profiled body, new pistons, segments and linings, and an air-water heat exchanger. It scored its first points toward the end of the season, in the US Grand Prix, followed by an initial pole position in the 1979 South Africa Grand Prix, with Jean-Pierre Jabouille.

1979/1980/1981:
Renault RS10-RE20-RE20B/EF1 engine
with two KKK turbochargers

By the 1979 Monaco Grand Prix, the Renault team had taken on a new image, with an RS10 driven by Arnoux and an RS11 by Jabouille. Both cars featured “ ground effect ” design plus dual small turbochargers. Jabouille’s historic victory at the French Grand Prix came just weeks later!

For the 1980 season, the RS10 series chassis had evolved into the RE20, with shorter side pods, new skirts, and a five-speed instead of a six-speed gearbox. Between them, Jabouille and Arnoux claimed three victories and five pole positions. With a further upgrade, the same cars would start the 1981 season under the name of RE20B.

1981/1982/1983:
Renault RE30-30B-30C/EF1 engine
with two KKK turbochargers

In 1981, Prost took over from Jabouille and the new RE30 racer was phased in early in the season. With its pointed nose, wide wing and vertical “ shark fins ” behind the side pods, it was stiffer and more manoeuvrable than the RE20B, and weighed 25 kg less. The turbocharged V6 would run 800 rpm faster. This was the machine in which Prost would win his first three Formula One races.

For the 1982 season the RE20B had become the RE30B, and the yellow-and-black cars featured exhaust gas blow-off under the rear of the side pods, plus two very significant engine upgrades in the form of electronic injection and the DPV fast-response system. The results proved conclusive, with four victories and ten pole positions. The last model in this line, the RE30C, with redesigned aerodynamics and a heavier weight, ran in the first two races of the 1983 season.

1977 À 1986

LES ANNÉES «TURBO»



Jabouille



Arnoux



Prost

Après avoir subi toute une série d’essais au banc, c’est d’abord dans une barquette Alpine Renault type A442 puis dans la monoplace A500 dénommée « prototype-laboratoire » que le moteur V6 1500 turbo effectue ses premiers tests pendant l’année 1976. Il est alors décidé d’engager la Renault F1 turbo dans plusieurs des GP de la saison 1977...

Au cours de la saison 1985, toutes les équipes de F1 auront un moteur turbo !

1977/78/79:
RENAULT RS01/moteur EF1
avec 1 turbo Garrett

Après des débuts difficiles en 1977 qui lui valent son surnom de « Yellow tea pot » (la théière jaune), la RS01 évolue au fil des GP de 1978 : carrosserie à flancs bombés, puis nouveaux pistons, segments et chemises, enfin un échangeur mixte air/eau.

C’est ainsi qu’elle décroche ses premiers points au GP des USA en fin de saison avant d’obtenir sa première pole-position au GP d’Afrique du Sud de 1979 avec Jean-Pierre Jabouille.

1979/80/81 :
RENAULT RS10-RE20-RE20B/moteur EF1
avec 2 turbos KKK

Le GP de Monaco 1979 dévoile le nouveau visage de l’équipe Renault !

Arnoux est au volant de la RS10, Jabouille pilote la RS11 « les nouvelles voitures à effet de sol » et le moteur bénéficie pour la première fois de deux petits turbos. Quelques semaines plus tard c’est la victoire historique de Jabouille au GP de France !

Pour la saison 1980, les châssis de la série RS10 prennent l’appellation RE20 : pontons plus courts, nouvelles jupes, boîte à 5 rapports au lieu de 6. Ils permettent à Jabouille et Arnoux de se partager 3 victoires et 5 pole-positions.

Sous la dénomination de RE20B, ces mêmes monoplaces, encore modifiées, débiteront la saison 1981.

1981/82/83:
RENAULT RE30-30B-30C/moteur EF1
avec 2 turbos KKK

1981, Prost remplace Jabouille et la nouvelle monoplace du nom de RE30 effectue ses débuts après quelques GP. Avec son nez pointu surmonté d’un large aileron et ses dérives verticales à l’arrière des pontons (les ailerons de requin), elle est à la fois plus légère (25 kg), plus rigide et plus maniable que la RE20B. Qui plus est son V6 turbo a gagné 800tr/min. Grâce à elle Prost remporte ses trois premiers succès en F1.

Devenues RE30B pour la saison 82, les monoplaces « jaunes et noires » se caractérisent par le soufflage des gaz d’échappement sous l’arrière des pontons et par deux évolutions moteur notables : l’injection électronique et le système DPV pour réduire le temps de réponse. Les résultats sont là avec 4 victoires et 10 pole-positions.

Ultime évolution du type, les RE30C (aérodynamique revue et gain de poids) seront au départ des 2 premiers GP de 1983...

1977 TO 1986

THE BOLD CHOICE OF TURBO TECHNOLOGY

1983:
RENAULT RE40 - Lotus 93T & 94T/ EF1 engine with 2 KKK turbochargers

The RE40 was as good-looking as it was effective, with its water injection system and composite shell, for the first time on a Renault racer. Prost drove it to four victories and three podium finishes in 1983, narrowly missing the world championship title by two slim points, amidst accusations of illegal fuel use by the winner (a matter that Renault declined to take further). This was also the year that Renault began supplying its V6 turbo engines to the famous Lotus team.

1984:
RENAULT RE50 - Lotus 95T - Ligier JS23/EF4 engine with 2 Garrett turbochargers

The RE50 brought in a number of innovations, such as the carbon body shell. Carbon disk brakes were phased in, along with a new generation of engines, under the name of EF4, to accommodate new regulations that banned refuelling and brought the fuel tank down from 250 to 220 litres. Renault would also be supplying its V6 for use by the Ligier team. Though the RE50 achieved five podium finishes and the 95T six, there was no way to get past Prost and Lauda with McLaren TAG Porsche.



1985:
RENAULT RE60-60B - Lotus 97T - Ligier JS25 - Tyrrell 014/EF4 bis then EF15 engines

The RE60 featured a longer wheelbase, redesigned side pods, six-speed gearbox, and Goodyear tyres (spelling an end to the partnership with Michelin, that dated to 1977). It was powered by the brand-new EF15 engine, which was also used by Renault's client teams, the list of which had grown to include Tyrrell.

The RE60 proved slightly on the heavy side, and gave way to the RE60B mid-season. But not even this was enough to bring the hoped-for results, and Renault had to make do with two podium finishes for Tambay. Things went better for Lotus, with Senna and Angelis claiming three victories, four podium finishes and eight pole positions. And there were three podium places for Laffite with Ligier.

1986:
Lotus 98T, Ligier JS27 & Tyrrell 015/EF15 B & C engines with 2 Garrett turbochargers

In 1986, Renault Sport acted solely as engine supplier to its three partners, Lotus, Ligier and Tyrrell. The new Renault type EF15 B engine brought two major innovations from the start of the season, with static ignition and, above all, pneumatic valve recall, a pioneering revs-boost solution that would be appearing on all F1 engines in the nineties.

The last engine in the line, EF15 C, was released in mid-1986 and achieved two victories (Senna with Lotus), eight pole positions, and eight podium finishes (six for Senna and two for Laffite with Ligier). The EF15 B and C engines closed the turbo epoch with 98 points, before economic difficulties prompted Renault boss Georges Besse to wind down Formula One involvement. Fortunately enough, though, engine wizard Bernard Dudot was insistent enough to obtain special dispensation on keeping an interim R&D team running.

1977 À 1986

L'AUDACIEUX PARI DU TURBO

1983 :
RENAULT RE40 - Lotus 93T et 94T/ moteur EF1 avec 2 turbos KKK

Première Renault F1 à coque en composite et dont le moteur bénéficie de l'injection d'eau, la RE40 est à la fois belle et efficace. À son volant Prost s'adjuge 4 victoires et 3 podiums.

Il est en lutte pour le titre mondial, mais se fait coiffer sur le fil et pour 2 points, par un adversaire utilisant une essence reconnue illégale. Renault renoncera toutefois à contester ce titre qui aurait pu être décroché sur le tapis vert. Parallèlement Renault est devenu fournisseur de moteurs en équipant le fameux team Lotus de son V6 turbo.

1984 :
RENAULT RE50 - Lotus 95T - Ligier JS23/ moteur EF4 avec 2 turbos Garrett

La RE50 reçoit plusieurs innovations : une coque en carbone faisant office de carrosserie, l'utilisation progressive de freins à disques en carbone et une nouvelle génération de moteurs, dénommés EF4. En effet le règlement interdit les ravitaillements en course et réduit la capacité du réservoir de 250 à 220 l. Les Ligier reçoivent elles aussi le V6 Renault.

Malgré 5 podiums pour la RE50, et 6 pour la 95T, rien à faire, en « particulier » face aux McLaren TAG Porsche de Prost et Lauda.

1985 :
RENAULT RE60 et 60B - Lotus 97T - Ligier JS25 - Tyrrell 014/moteurs EF4 bis puis EF15

Avec son empattement allongé, ses pontons entièrement revus, sa boîte à 6 rapports, ses pneus Goodyear (retrait de Michelin, partenaire depuis 77) la RE60 bénéficie d'un tout nouveau moteur référencé EF15. Ce dernier équipe également les écuries clientes auxquelles s'ajoute Tyrrell. Un peu lourde, la RE60 cède la place en cours de saison à la RE60B ; mais les bons résultats n'arrivent pas pour autant (2 podiums pour Tambay) et c'est Senna et de Angelis sur Lotus 97T qui apportent trois victoires, 4 podiums et 8 poles, Laffite sur Ligier venant compléter ces résultats avec 3 podiums.



1986 :
Lotus 98T, Ligier JS27 et Tyrrell 015/moteur EF15 B puis C avec 2 turbos Garrett

Renault Sport devient exclusivement fournisseur de moteurs pour ses trois partenaires Lotus, Ligier et Tyrrell. Dès le début de la saison, le nouveau moteur Renault type EF15 B propose 2 innovations majeures avec l'allumage statique et surtout le rappel pneumatique des soupapes, une solution d'avenir qui, permettant un fort gain de régime, sera utilisé sur tous les moteurs F1 à partir des années 1990.

Une dernière version EF15 C est utilisée à partir de mi-86. Avec deux victoires (Senna sur Lotus), 8 pole-positions, 8 podiums (6 pour Senna et 2 pour Laffite sur Ligier), le moteur EF15 B/C clôt l'époque turbo en marquant 98 points. En effet suite aux difficultés économiques de l'entreprise Georges Besse décide de suspendre l'engagement en F1.

Heureusement, et sur son insistance, Bernard Dudot, responsable des moteurs, obtient l'autorisation de maintenir une cellule de veille technique...

1989 TO 1997

RENAULT THE ENGINE BUILDER

1990



> Patrese - Williams-Renault FW 13B

1992



> Mansell - Williams-Renault FW 14B / 1992

Throughout 1987 and 1988, the interim R&D team developed a V10 engine that would be powering Williams racers for the 1989 season, under a special agreement with the Williams team. Renault was back in Formula One as an engine builder, and its technical solutions would once again be proving their supremacy: by 1998, all Formula One teams had taken up the V10 design.

1989: **Williams-Renault FW12 C & FW13/Renault RS1 engine**

The Renault RS1 engine was designed and made without prior knowledge of the kind of chassis it would be fitted on. Though the FW12 chassis was intended for the Judd V8, it performed convincingly with the RS1 right from the start of the season, with second place for Patrese in three consecutive races and an initial victory for Boutsen in the Canadian Grand Prix. Boutsen drove the FW13 to victory again in the last race of the season and the Williams team finished second in the constructors' championship.

1990: **Williams-Renault FW13 B/Renault RS2 engine**

The RS2 engine, designed for use on the Williams chassis, was shorter, stiffer and lighter than its predecessor, and the timing system used a geartrain instead of the previous cogged belt. The FW13B chassis itself was an upgrade of the FW13. Despite the work of the Williams engineers, overall results were actually down on 1989, so further chassis improvements would be called for.

1991: **Williams-Renault FW14/Renault RS3 engine**

The Williams-Renault FW14 was the brainchild of young engineer Adrian Newey, a brilliant new recruit with the Didcot team. Major innovations included a semi-automatic gearbox with steering-wheel controls, and advanced aerodynamics, plus the brand-new RS3 V10 engine, one of Renault Sport's best ever. After a lukewarm start to the season, Mansell broke through to claim three wins in a row and challenge Senna in the final face-off. Mansell's second place in the championship ranking proved beyond the shadow of a doubt that the potential was there!

1992: **Williams-Renault FW14 B & Ligier-Renault JS37 Renault RS3 C & RS4 engines**

In 1992, Renault Sport was powering the new Ligier and the new Williams, with its highly efficacious active suspension system and aerodynamics. The FW14B chassis with its RS3 engine outshone the competition from the start, with five pole positions and five victories for Mansell in the first five events of the season, and four second places for Patrese. With arrival of the RS4 engine, the winning combination would prove unstoppable, with Mansell and the Williams-Renault FW14B easily pocketing both world championship titles. This would be the first championship title for the Renault V10, but far from the last.

1989 À 1997, RENAULT MOTORISTE

Au cours des années 1987 et 1988, la cellule de veille a élaboré un moteur V10, qui, suite à l'accord passé avec l'équipe Williams, équipera les monoplaces de cette écurie pour la saison 1989. Renault revient à la Formule 1 en tant que motoriste et, démontrant le bien fondé de ses choix techniques, imposera l'architecture V10 à l'ensemble du plateau de F1 qui n'utilisera que ce type de moteur à partir de 1998.

1989 : **Williams-Renault FW12 C et FW13/moteur RENAULT RS1**

Le moteur Renault RS1 a été conçu et réalisé sans savoir quel châssis il équiperait. De son côté le châssis FW12 a été dessiné pour recevoir le V8 Judd. Pourtant l'association de ces deux éléments va se montrer compétitive dès le début de la saison, Patrese accrochant bientôt 3 deuxièmes places consécutives tandis que la première victoire revient à Boutsen au GP du Canada. En fin de saison, alors que la FW13 remporte le dernier GP avec Boutsen, l'équipe Williams termine 2^e au championnat des constructeurs.

1990 : **Williams-Renault FW13 B/moteur RENAULT RS2**

Conçu pour s'intégrer au châssis Williams, le moteur RS2 est à la fois plus court, plus rigide et plus léger que son prédécesseur, tout en abandonnant la distribution par courroies crantées au profit d'une cascade de pignons. De son côté le châssis FW13B est une évolution du FW13.

Malgré le travail accompli par les ingénieurs de Williams, le résultat global s'avère moins bon qu'en 1989 : il faut progresser en termes de châssis...

1991 : **Williams-Renault FW14/moteur RENAULT RS3**

La Williams-Renault FW14 est l'oeuvre du jeune ingénieur Adrian Newey, nouvelle et brillante recrue de l'équipe de Didcot. Innovante par sa boîte semi automatique à commandes au volant et par ses choix aérodynamiques, la FW14 peut aussi compter sur le tout nouveau V10 RS3 qui restera comme l'un des meilleurs moteurs jamais conçu par Renault Sport.

Après un début de saison en demi-teinte, Mansell aligne trois victoires consécutives et se trouve bientôt en lutte avec Senna pour le titre. Il termine vice-champion : le potentiel est là !



Patrese



Boutsen

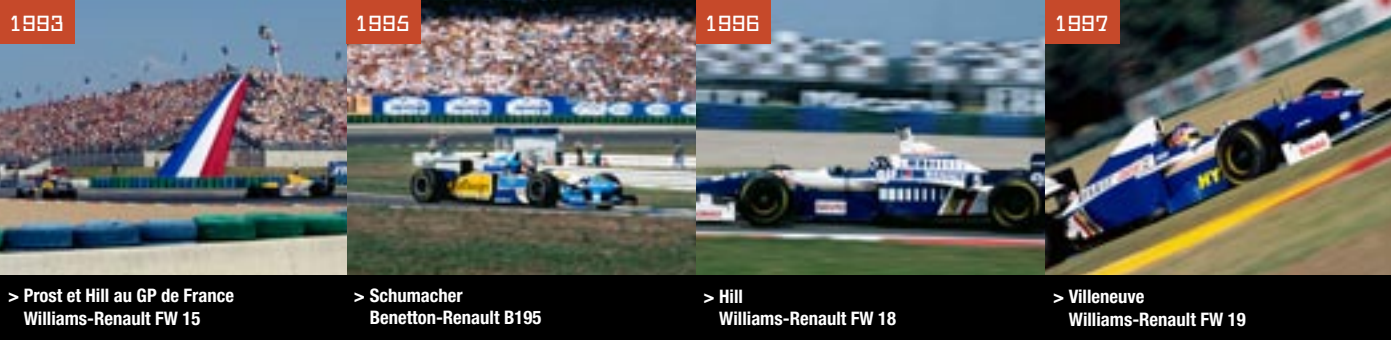


Mansell

1992 : **Williams-Renault FW14 B et Ligier-Renawult JS37/ moteur RENAULT RS3 C puis RS4**

Alors que Renault Sport motorise à nouveau Ligier, la nouvelle Williams dispose d'une suspension active très efficace et d'une aérodynamique particulièrement réussie. D'emblée, le châssis FW14B et le moteur RS3 se montrent les plus homogènes du plateau : au cours des 5 premiers GP de la saison, Mansell remporte 5 victoires et signe 5 pole-positions, Patrese finissant 4 fois second.

La machine est en marche et avec l'apport du moteur RS4, Mansell et la Williams-Renault FW14B remportent haut la main les deux championnats du monde. Premier titre pour le V10 Renault.



1977 TO 1986 SIX CONSECUTIVE CHAMPIONSHIP TITLES FOR THE RENAULT V10

1993:
Williams-Renault FW15 & Ligier-Renault JS39/Renault RS5 engine

In returning to the fold, recruited by Williams and Renault, Alain Prost was also to claim the supreme reward denied him ten years earlier, in the form of a fourth world championship title. This superb achievement owed much to the Williams FW15 chassis, with its excellent driver support electronics, and to the Renault RS5 engine, which differed very considerably from its RS4 predecessor in terms of cylinder head, combustion chambers, timing system and rodding. Engine upgrades would advance step by step with each successive grand prix.

1994:
Williams-Renault FW16 & Ligier-Renault JS39 B/Renault RS6 engine

« Magic » Ayrton Senna joined the Williams-Renault team in 1994, only to leave the F1 racetrack for ever at the tragic San Marino Grand Prix. Despite the terrible loss, the challenge continued at Williams and Renault Sport. Electronic aids had been banned by regulations, but there were other innovations, such as the FW16's rear axle system and twin-V wing. Unsurpassed reliability of the RS6 engine, with its two major upgrades (RS6 B and C), enabled Williams-Renault to win the constructors' championship.

1995:
Williams-Renault FW17 & Benetton-Renault B195/Renault RS7 engine

Nineteen ninety-five will be remembered as a truly exceptional season, with the Renault engine outshining the competition from start to finish. As well as pursuing its partnership with Williams, Renault was also powering the Benetton team for the first time, with a brand-new version of its V10 engine. The 3000 cc RS7 would win no fewer than 16 of the season's 17 grand prix events, and 16 pole positions, with Benetton finishing ahead of Williams. An outstanding performance!

1996:
Williams-Renault FW18 & Benetton-Renault B196/Renault RS8 engine

In 1996, Renault provided both its partners — Williams and Benetton— with a V10 engine featuring a fundamentally redesigned cylinder block and cylinder heads. This new RS8 unit would also undergo major upgrades throughout the season. Despite the mid-season announcement of a Renault withdrawal from Formula One after 1997, the Williams team won both the drivers' championship, with Hill ahead of Villeneuve, and the constructors' championship ahead of Ferrari and Benetton.

1997:
Williams-Renault FW19 & Benetton-Renault B197/Renault RS9 engine

The RS9, intended for use with a FW19 or B197 chassis, was a completely redesigned unit, with a wider V angle (71° instead of 67°) and a more compact rotating assembly. It was 11 kg lighter and turned 600 rpm faster. In the duel between Ferrari's Schumacher and Williams' Villeneuve, the RS9 won through, making Villeneuve and Williams world champions and handing Renault its sixth consecutive title. On the all-time records ranking, Renault now equalled Honda and stood a length away from the V8 Ford Cosworth, all-time record-holder, but over 16 seasons.

Though Renault withdrew from Formula One after the 1997 season, the RS9 engine would carry on for three more seasons with Mécachrome, a long-standing partner, under the Mécachrome, Playlife and Supertec badges.

1989 À 1997 SIX TITRES CONSÉCUTIFS POUR LE V10 RENAULT

1993 :
Williams-Renault FW15 et Ligier-Renault JS39/moteur RENAULT RS5

C'est l'année des retrouvailles avec Alain Prost, recruté par Williams et Renault. Et ce sera la consécration suprême qui avait échappée de si peu dix ans auparavant, Prost obtenant son quatrième titre mondial.

Ce superbe résultat est lié au châssis Williams FW15 doté d'une excellente assistance électronique au pilotage et au moteur Renault RS5.

Ce dernier, radicalement différent du RS4 par ses culasses, ses chambres de combustion, sa distribution et son embiellage, ne cessera d'évoluer de GP en GP selon la méthode des petits pas.

1994 :
Williams-Renault FW16 et Ligier-Renault JS39 B/moteur RENAULT RS6

Ayrton Senna a rejoint l'équipe Williams-Renault. Hélas au GP de San Marin l'inoubliable « Magic Senna » quitte définitivement le circuit de la F1... Malgré cette perte terrible, l'équipe Williams et Renault Sport relèvent le défi. En l'absence de toute aide électronique, bannie par le règlement, le châssis FW16 innove par son train arrière et par son aileron arrière en double « V ».

Quant au moteur RS6 qui connaîtra deux évolutions majeures avec les versions RS6 B et C, il se montre d'une fiabilité absolue permettant à Williams-Renault d'obtenir le titre constructeur.

1995 :
Williams-Renault FW17 et Benetton-Renault B195/moteur RENAULT RS7

L'année 1995 restera une saison exceptionnelle pour le moteur Renault. Équipant l'écurie Benetton pour la première fois et poursuivant son partenariat avec Williams, Renault met en piste une toute nouvelle version de son moteur V10 : le RS7 de 3000 cm³.

En 17 GP, ce moteur remportera 16 victoires, 16 pole-positions et le championnat où Benetton devance Williams : une domination totale.

1996 :
Williams-Renault FW18 et Benetton-Renault B196/moteur RENAULT RS8

Poursuivant sa collaboration avec les deux équipes Williams et Benetton, Renault fournit un V10 fondamentalement modifié dans le dessin du carter-cylindres et des culasses. De plus, ce nouveau moteur dénommé RS8 évoluera profondément en cours de saison.

Malgré l'annonce du retrait de Renault fin 97 en plein milieu du championnat, celui-ci n'échappe pas à l'équipe Williams qui triomphe côté pilotes avec Hill devant Villeneuve et côté constructeurs devant Ferrari et ... Benetton.

1997 :
Williams-Renault FW19 et Benetton-Renault B197/moteur RENAULT RS9

Destiné aux châssis FW19 et B197, le RS9 est un moteur entièrement redessiné : angle du V porté de 67° à 71°, attelage mobile compacté, poids réduit de 11 kg, régime maxi augmenté de 600 tr/min...

Dans le duel qui oppose Schumacher sur Ferrari à Villeneuve sur Williams, le moteur RS9 remplit parfaitement son contrat : il permet à Villeneuve et à Williams d'être sacrés champions du monde et à Renault d'obtenir son 6^e titre consécutif : aussi bien que Honda et à une longueur du V8 Ford Cosworth en service pendant... 16 saisons.

Si l'engagement officiel de Renault cesse fin 97, le moteur RS9 poursuivra néanmoins sa carrière encore 3 saisons. Repris par Mécachrome, partenaire de longue date, c'est sous les appellations Mécachrome, Playlife et Supertec qu'il poursuivra sa carrière.



2001 TO 2007

100% RENAULT

After buying out the Benetton team in April 2000, Renault returned to Formula One as an engine builder first of all, in 2001. History repeated itself in that the comeback would involve radical innovation, just as it had during the turbo years. This time, Renault was introducing a revolutionary new engine, the RS21 V10, with a very shallow V angle. This first season would be a practice run, to try out both the V10 engine and the new organization. After a laborious start to the season, Fisichella and Button finished fourth and fifth at the German Grand Prix, and Fisichella third in Belgium. No doubt about it: the promise was there!

2002: **Renault R202/RS22 engine** **(shallow-angle 3000 cc V10)**

This was the real comeback year for the Renault F1 Team, with its 100% Renault racer: R202 chassis plus RS22 engine. For Patrick Faure, head of Renault F1 Team, the goal was simple yet ambitious: fourth place for Renault in the constructors' championship.

Button and Trulli accomplished the mission, scoring points in 11 of the season's 17 events.

2003: **Renault R23/RS23 engine** **(shallow-angle 3000 cc V10)**

Encouraged by the 2002 results, Patrick Faure upped the target: Renault would start to approach the front-runners and achieve at least four podium finishes.

With Alonso taking over from Button, the Renault system really got off the ground. The young Spanish driver amply fulfilled the second part of the contract single-handed, with two pole positions, two third places, one second place, and one victory, his first and the first for the Renault colours since Prost's exploit in 1984.



Button



Alonso



Trulli

2004: **Renault R24/RS24 engine** **(72° 3000 cc V10)**

R24 upgrades with respect to the R23 included reviewed aerodynamics (with new side pods) and a new gearbox (with titanium casings), but the main change was the new engine. For reliability and performance under regulations that required the same engine to be used for both trials and race, the Renault F1 Team engineers returned to a 72° V configuration.

The target set for 2004 was top-three championship ranking. Again, mission accomplished, with Trulli claiming a prestigious victory at the Monaco grand prix, plus two pole positions and one podium finish, and Alonso achieving one pole position and four podium finishes.

2001 À 2007,

100 % RENAULT

Après le rachat de l'équipe Benetton en avril 2000, c'est d'abord en tant que motoriste que Renault revient en F1 en 2001. Comme à l'époque du turbo, cette entrée en lice se fait avec un moteur radicalement nouveau et innovant: le V10 RS21, caractérisé par un V très ouvert. L'objectif de cette première saison est de roder tant le V10 que la nouvelle organisation. Après des débuts laborieux, Fisichella et Button finissent 4^e et 5^e au GP d'Allemagne, puis Fisichella termine 3^e du GP de Belgique. L'avenir est plein de promesses...

2002 : **RENAULT R202/moteur RS22** **(V10 « ouvert » de 3000 cm³)**

C'est l'année du grand retour de l'équipe Renault Formule1 : le Renault F1 Team se présente avec une voiture 100 % Renault : châssis R202 et moteur RS22.

L'objectif fixé par Patrick Faure, PDG du Renault F1 team, est à la fois simple et ambitieux. Il s'agit de voir Renault finir 4^e au championnat des constructeurs. Rentrant 11 fois dans les points au cours des 17 GP, Button et Trulli remplissent le contrat.

2003 : **RENAULT R23/moteur RS23** **(V10 « ouvert » de 3000 cm³)**

Suite aux résultats de 2002, Patrick Faure place la barre plus haut : se rapprocher des meilleurs et décrocher au moins 4 podiums.

Avec la titularisation d'Alonso qui remplace Button, la machine Renault est en route. Et le jeune pilote espagnol va à lui seul remplir la 2^e partie du contrat en enlevant deux pole-positions, deux 3^e places, une 2^e place, et une victoire, sa première et la première d'une Renault depuis celles obtenues avec Prost en 1984.

2004 : **RENAULT R24/moteur RS24** **(V10 à 72° de 3000 cm³)**

Si la R24 est une évolution de la R23 notamment en matière d'aérodynamique (nouveaux pontons) et de boîte de vitesses (carters en titane), c'est surtout par son moteur qu'elle innove. Pour garantir fiabilité et performance face au règlement qui impose désormais d'utiliser le même moteur pour les essais et la course, les ingénieurs du Renault F1 Team ont repris l'architecture du V à 72°. Quant à l'objectif fixé il est de finir parmi les 3 premiers au championnat.

Ce dernier point sera réalisé, Trulli ayant réussi 1 victoire prestigieuse au GP de Monaco, 2 pole-positions, et 1 podium et Alonso 1 pole et 4 podiums.



2001 TO 2007

RENAULT, WORLD CHAMPION

2005:
Renault R25/RS25 engine
(72° 3000 cc V10)

For 2005, Renault F1 Team was officially aiming for the world championship title, and would be sparing no effort to reach this goal. Fisichella was back alongside Alonso. The new car boasted an innovative front suspension system and optimized aerodynamics. And there was a new engine capable of running in two successive grands prix.

Despite unbelievable pressure from Schumacher with Ferrari and, above all, Räikkönen and Montoya with McLaren Mercedes, Alonso finished champion driver (with seven wins, eight podium finishes and six pole positions) and Renault champion constructor (with eight wins and ten podium finishes).

This was the first time ever that a volume carmaker had won both Formula One championships.

2006:
Renault R26/RS26 engine
(90° 2400 cc V8)

For 2006 Renault was hoping for a repeat of its 2005 performance, but under new regulations that imposed a V8 engine, and thus a new car. Renault opened the season in magnificent form: Alonso won six of the first nine events, finished second in the other three, and achieved four pole positions, while Fisichella scored one win, one third place and one pole position.

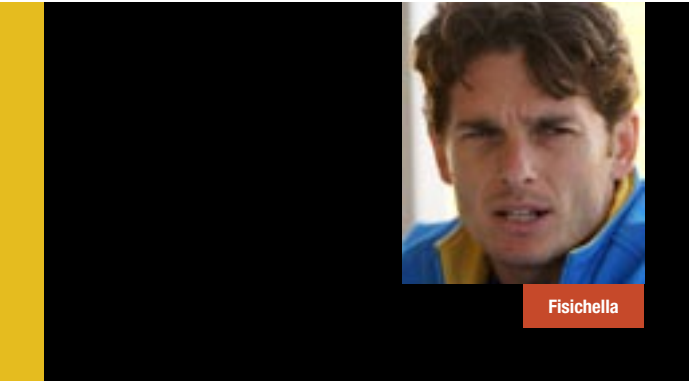
Then Ferrari's Schumacher started to close in, and it would be a very fierce battle for the championship. But with one win and four second places more, Alonso eventually won through, winning the drivers' championship for himself and the constructors' title for Renault.

Renault has said it will be staying in Formula One racing through to 2012, and the Renault F1 Team realizes the magnitude of the challenge ahead for 2007, with major changes such as Alonso's departure, Kovalainen's arrival, Bridgestone taking over from Michelin as tyre supplier, a new principal sponsor, and even new colours.

But with the R27 chassis and RS27 engine, there is no doubt that the potential is there.

And with the whole team driven by fresh motivation, expectations run high. The RS27 engine will also be powering the Red-Bull RB3 racers driven by Webber and Coulthard and designed by Adrian Newey.

Renault is delighted to be renewing its acquaintance with Newey and Coulthard, both old allies from the brilliant period with the Williams-Renault team.



Fisichella



> Alonso au GP de France
Renault F1 Team R25

2001 À 2007

RENAULT CHAMPION DU MONDE

2005 :
RENAULT R25/moteur RS25
(V10 à 72° de 3000 cm³)

C'est la première année que le Renault F1 Team vise officiellement le titre mondial. Tout est mis en œuvre pour y parvenir : retour de Fisichella aux côtés d'Alonso ; nouvelle voiture avec suspension avant innovante et une aérodynamique optimisée ; nouveau moteur apte à courir 2 GP consécutifs.

Malgré Schumacher et sa Ferrari et surtout Räikkönen et Montoya sur Mc Laren Mercedes, Alonso (7 victoires, 8 podiums et 6 pole-positions) et Renault (8 victoires, 10 podiums) sont sacrés champions du Monde.

Pour la première fois dans l'histoire de la F1, un constructeur généraliste décroche les 2 titres mondiaux.

2006 :
RENAULT R26/moteur RS26
(V8 à 90° de 2 400 cm³)

En 2006, il s'agit de rééditer les exploits de 2005 en tenant compte du nouveau règlement qui impose un moteur V8. Et qui dit nouveau moteur, dit nouvelle voiture.

Le début de saison est magnifique pour Renault : au cours des 9 premiers GP, Alonso obtient 6 victoires, 3 deuxièmes places et 4 pole-positions, de son côté Fisichella signe 1 victoire, 1 troisième place et 1 pole-position.

Mais Schumacher et Ferrari se tiennent en embuscade et la lutte pour le titre sera serrée. Mais ajoutant 1 victoire, et 4 deuxièmes places à son score, Alonso double la mise coté pilotes de même que Renault côté constructeurs.



> Alonso et Fisichella au GP d'Australie
Renault F1 Team R26



> Alonso
Renault F1 Team R26

À l'orée de la saison 2007, alors que la Renault F1 Team est engagée en F1 jusqu'en 2012, c'est un difficile challenge qui attend tous les membres de l'équipe Renault avec le départ d'Alonso, l'arrivée de Kovalainen, les pneus Bridgestone qui remplacent les Michelin, un nouveau sponsor principal, de nouvelles couleurs... mais avec le châssis R27 et le moteur RS27, le potentiel est là.

Et comme une nouvelle motivation anime chacun, tous les espoirs sont permis. De plus, le moteur RS27 va aussi équiper les monoplaces Red-Bull RB3 pilotées par Webber et Coulthard et dessinées par Adrian Newey.

Or ces deux derniers sont des vieilles connaissances qui remontent à la brillante époque des succès de l'équipe Williams-Renault. Un atout de plus.

RENAULT IN FORMULA 1:

TITLES, WINS & POLE POSITIONS

1 st period / 1977-1986:	2 nd period / 1989-1997:		3 rd period / 2002-2007:
Renault prevails with turbo technology, as constructor then engine builder	Renault prevails with V10 technology, as engine builder		Renault prevails!
• 1 drivers' vice-championship, with Alain Prost (1983) • 20 wins (15 for Renault and 5 for Lotus-Renault) • 50 pole positions (31 for Renault and 19 for Lotus-Renault)	• 6 constructors' championships: 5 for Williams-Renault (1992, 1993, 1994, 1996, 1997) and 1 for Benetton-Renault (1995) • 5 drivers' championships: Mansell 1992, Prost 1993, Schumacher 1995, Hill 1996, Villeneuve 1997 • 2 constructors' vice-championships with Williams-Renault in 1989 & 1991 • 2 drivers' vice-championships, with Mansell in 1991 and Hill in 1994 • 75 wins: 63 for Williams-Renault and 12 for Benetton-Renault • 82 pole positions: 78 for Williams-Renault and 4 for Benetton-Renault	1995: 16 wins, 11 with Benetton (9 for Schumacher, 2 for Herbert) and 5 with Williams (4 for Hill, 1 for Coulthard) and 16 pole positions (12 with Williams, 4 with Benetton) 1996: 12 wins with Williams (8 for Hill, 4 for Villeneuve) and 12 pole positions (9 for Hill, 3 for Villeneuve) Note: Best results for Renault-built engines badged Mécachrome, Playlife and Supertec during the 1997-2002 interlude were as follows. 1997: 9 wins, 8 with Williams (7 for Villeneuve, 1 for Frentzen) and 1 with Benetton (Berger) and 11 pole positions (10 for Villeneuve, 1 for Frentzen) 1998: 5 podium finishes (3 with Williams, 2 with Benetton), 1 pole position with Benetton 1999: 4 podium finishes (3 with Williams, 1 with Benetton) 2000: 3 podium finishes with Benetton 2001: 1 podium finish with Benetton-Renault	• 2 drivers' championships with Alonso (2005 & 2006) • 2 constructors' championships (2005 & 2006) • 18 wins (15 for Alonso, 2 for Fisichella, 1 for Trulli) • 19 pole positions (15 for Alonso, 2 for Fisichella, 2 for Trulli)
1977: First season (5 GPs) 1978: First championship points (Jabouille 4th in US grand prix) 1979: First win (Jabouille in French grand prix), 6 pole positions (4 for Jabouille and 2 for Arnoux) 1980: 3 wins (Arnoux 2, Jabouille 1) and 5 pole positions (2 for Jabouille and 3 for Arnoux) 1981: 3 wins (Prost) and 6 pole positions (4 for Arnoux and 2 for Prost) 1982: 4 wins (Prost 2, Arnoux 2) and 10 pole positions (5 for Prost and 5 for Arnoux) 1983: 4 wins (Prost) and 4 pole positions (3 for Prost, and 1 for De Angelis with Lotus-Renault) 1984: 3 pole positions (1 for Tambay with Renault, 1 for Mansell with Lotus-Renault and 1 for De Angelis with Lotus-Renault) 1985: 3 wins for Lotus-Renault (Senna 2, De Angelis 1) and 8 pole positions (7 for Senna). 1986: 2 wins for Lotus-Renault (Senna) and 8 pole positions (Senna)	1989: 2 wins with Williams (Boutsen) and 1 pole position 1990: 2 wins with Williams (Patrese 1, Boutsen 1) and 1 pole position (Boutsen) 1991: 7 wins with Williams (5 for Mansell, 2 for Patrese) and 6 pole positions (4 for Patrese, 2 for Mansell) 1992: 10 wins with Williams (9 for Mansell, 1 for Patrese) and 15 pole positions (1 for Patrese and 14 for Mansell) 1993: 10 wins with Williams (7 for Prost, 3 for Hill) and 15 pole positions (13 for Prost, 2 for Hill) 1994: 7 wins with Williams (6 for Hill, 1 for Mansell) and 6 pole positions (3 for Senna, 2 for Hill, 1 for Mansell)		<i>The period from 2007 to 2012 will be a new, fourth, period in Formula One for Renault, running as both constructor and engine because supplying the Red-Bull team.</i>

RENAULT EN F1 :

TITRES, VICTOIRES, PÔLE-POSITIONS

1 ^{re} période/1977-1986 :	2 ^e période/1989-1997 :		3 ^e période/2002-2007 :
Constructeur puis motoriste, Renault impose le turbo	Motoriste, Renault impose le V10		Constructeur, Renault s'impose...
• 1 titre de vice-champion des pilotes avec Alain Prost (1983) • 20 victoires : Renault 15, Lotus-Renault 5 • 50 pole-positions : Renault 31, Lotus-Renault 19	• 6 titres constructeurs : Williams-Renault 5 (92, 93, 94, 96, 97), Benetton-Renault 1 (1995) • 5 titres pilotes : Mansell 92, Prost 93, Schumacher 95, Hill 96, Villeneuve 97 • 2 titres de vice-champion des constructeurs avec Williams-Renault en 1989 et 91 • 2 titres de vice-champion des pilotes avec Mansell en 91 et Hill en 94 • 75 victoires : 63 Williams-Renault, 12 Benetton-Renault • 82 pole-positions : 78 Williams-Renault, 4 Benetton-Renault	1995 : 16 victoires : 11 avec Benetton (Schumacher 9, Herbert 2) et 5 avec Williams (Hill 4, Coulthard 1); 16 pole-positions (Williams 12, Benetton 4) 1996 : 12 victoires avec Williams (Hill 8, Villeneuve 4); 12 pole-positions (Hill 9, Villeneuve 3) NB : Au cours de l'intermède entre 97 et 2002, les meilleurs résultats furent les suivants avec les moteurs Mécachrome, Playlife et Supertec. 1997 : 9 victoires : 8 avec Williams (Villeneuve 7, Frentzen 1) et 1 avec Benetton (Berger); 11 pole-positions (Villeneuve 10, Frentzen 1) 1998 : 5 podiums (Williams 3, Benetton 2), 1 pole-position Benetton 1999 : 4 podiums (Williams 3, Benetton 1) 2000 : 3 podiums Benetton 2001 : 1 podium Benetton-Renault	• 2 titres Pilotes avec Alonso (2005 et 2006) • 2 titres constructeurs (2005 et 2006) • 18 victoires (Alonso 15, Fisichella 2, Trulli 1) • 19 pole-positions (Alonso 15, Fisichella 2, Trulli 2)
1977 : Première saison (5 GP) 1978 : Premiers points au championnat : Jabouille 4^e au GP des USA 1979 : 1^{re} victoire (Jabouille GP de France); 6 pole-positions (Jabouille 4, Arnoux 2) 1980 : 3 victoires (Arnoux 2, Jabouille 1); 5 pole-positions (Jabouille 2, Arnoux 3) 1981 : 3 victoires (Prost GP France, Hollande, Italie); 6 pole-positions (Arnoux 4, Prost 2) 1982 : 4 victoires (Prost 2, Arnoux 2); 10 pole-positions (Prost 5, Arnoux 5) 1983 : 4 victoires (Prost); 4 pole-positions (Prost 3, de Angelis Lotus-Renault 1) 1984 : 3 pole-positions (Tambay Renault 1, Mansell Lotus-Renault 1, de Angelis Lotus-Renault 1) 1985 : 3 victoires Lotus-Renault (Senna 2, de Angelis 1); 8 pole-positions dont 7 pour Senna. 1986 : 2 victoires Lotus-Renault (Senna); 8 pole-positions (Senna)	1989 : 2 victoires avec Williams (Boutsen); 1 pole-position 1990 : 2 victoires avec Williams (Patrese 1, Boutsen 1); 1 pole-position (Boutsen) 1991 : 7 victoires avec Williams (Mansell 5, Patrese 2); 6 pole-positions (Patrese 4, Mansell 2) 1992 : 10 victoires avec Williams (Mansell 9, Patrese 1); 15 pole-positions (Patrese 1, Mansell 14) 1993 : 10 victoires avec Williams (Prost 7, Hill 3); 15 pole-positions (Prost 13, Hill 2) 1994 : 7 victoires avec Williams (Hill 6, Mansell 1); 6 pole-positions (Senna 3, Hill 2, Mansell 1)	2002 : meilleurs résultats : 4 places de 4^e (Button 2, Trulli 2) 2003 : 1 victoire (Alonso GP Hongrie); 2 pole-positions (Alonso) 2004 : 1 victoire (Trulli GP Monaco); 3 pole-positions (Trulli 2, Alonso 1) 2005 : 8 victoires (Alonso 7, Fisichella 1); 7 pole-positions (Alonso 6, Fisichella 1) 2006 : 8 victoires (Alonso 7, Fisichella 1); 7 pole-positions (Alonso 6, Fisichella 1)	De 2007 à 2012, c'est une nouvelle et 4^e période qui s'ouvre pour Renault, tout à la fois constructeur et motoriste car fournissant l'équipe Red-Bull à partir de 2007.

RENAULT F1 ENGINES

HAVE BEEN THROTTLED UP BY 45 DRIVERS

Jean Alesi:

Benetton-Renault
in 1996 & 1997

Philippe Alliot:

Ligier-Renault
in 1986 (7 GPs)

Fernando Alonso:

Renault in 2003, 2004, 2005 & 2006

René Arnoux:

Renault in 1979, 1980, 1981, 1982
Ligier-Renault in 1986

Stefan Bellof:

Tyrrell-Renault in 1985 (3 GPs)

Gerhard Berger:

Benetton-Renault in 1996 & 1997

Eric Bernard:

Ligier-Renault in 1994 (13 GPs)

Mark Blundell:

Ligier-Renault in 1993

Thierry Boutsen:

Williams-Renault in 1989 & 1990
Ligier-Renault in 1992

Martin Brundle:

Tyrrell-Renault
in 1985 (8 GPs) & 1986
Ligier-Renault in 1993

Jenson Button:

Benetton-Renault in 2001
Renault in 2002

Ivan Capelli:

Tyrrell-Renault in 1995 (2 GPs)

Eddie Cheever:

Renault in 1983

Erik Comas:

Ligier-Renault in 1992

David Coulthard:

Williams-Renault in 1994 (8 GPs) & 1995
Red Bull-Renault in 2007

Elio de Angelis:

Lotus-Renault in 1983, 1984 & 1985

Pedro de la Rosa:

Arrows-Renault in 2000*

Andrea de Cesaris:

Ligier-Renault in 1984 & 1985 (12 GPs)

Johnny Dumfries:

Lotus-Renault in 1986

Giancarlo Fisichella:

Benetton-Renault in 1998*, 1999*,
2000* & 2001
Renault in 2005, 2006 & 2007

Heinz Harald Frentzen:

Williams-Renault in 1997 & 1998*

Johnny Herbert:

Ligier-Renault in 1994 (1 GP out of 16)
Benetton-Renault in 1995

François Hesnault:

Ligier-Renault in 1984
Renault in 1985 (1 GP out of 16)

Damon Hill:

Williams-Renault in 1993, 1994,
1995 & 1996

Jean-Pierre Jabouille:

Renault in 1977, 1978, 1979 & 1980

Heikki Kovalainen:

Renault in 2007

Jacques Lafitte:

Ligier-Renault in 1985 & 1986 (8 GPs)

Franck Lagorce:

Ligier-Renault in 1994 (2 GPs)

Nigel Mansell:

Lotus-Renault in 1983 & 1984
Williams-Renault in 1991, 1992 & 1994
(4 GPs)

Olivier Panis:

Ligier-Renault in 1994

Ricardo Patrese:

Williams-Renault in 1989, 1990,
1991 & 1992

Alain Prost:

Renault in 1981, 1982 & 1983
Williams-Renault in 1993

Michael Schumacher:

Benetton-Renault in 1995

Ralph Schumacher:

Williams in 1999*

Ayrton Senna:

Lotus-Renault in 1985 & 1986
Williams-Renault in 1994 (3 GPs)

Philippe Streiff:

Renault in 1984 (1 GP)
Ligier (3 GPs) &
Tyrrell (1GP) in 1985
Tyrrell-Renault in 1986

Patrick Tambay:

Renault in 1984 & 1985

Jarno Trulli:

Renault in 2002, 2003 & 2004 (15 GPs)

Jos Verstappen:

Arrows in 2000*

Jacques Villeneuve:

Williams-Renault in 1996, 1997, 1998*
BAR in 99*
Renault in 2004 (3 GPs out of 18)

Derek Warwick:

Renault in 1984 & 1985

Mark Webber:

Red Bull-Renault in 2007

Alexander Wurz:

Benetton-Renault in 1997 (3 GPs),
1998* & 1999*

Alessandro Zanardi:

Williams in 1999*

Ricardo Zonta:

BAR in 1999*

LES 45 PILOTES

AYANT FAIT RUGIR LE MOTEUR RENAULT

Jean Alesi :

Benetton-Renault
en 1996 et 1997

Philippe Alliot :

Ligier-Renault
en 1986 (7 GP)

Fernando Alonso :

Renault en 2003, 2004, 2005 et 2006

René Arnoux :

Renault en 1979, 80, 81, 82
Ligier-Renault en 1986

Stefan Bellof :

Tyrrell-Renault en 1985 (3 GP)

Gerhard Berger :

Benetton-Renault en 1996 et 1997

Eric Bernard :

Ligier-Renault en 1994 (13 GP)

Mark Blundell :

Ligier-Renault en 1993

Thierry Boutsen :

Williams-Renault en 1989 et 1990
Ligier-Renault en 1992

Martin Brundle :

Tyrrell-Renault en 1985 (8 GP) et 1986
Ligier-Renault en 1993

Jenson Button :

Benetton-Renault en 2001
Renault en 2002

Ivan Capelli :

Tyrrell-Renault en 1995 (2 GP)

Eddie Cheever :

Renault en 1983

Eric Comas :

Ligier-Renault en 1992

David Coulthard :

Williams-Renault en 1994 (8 GP)
et 1995
Red Bull-Renault en 2007

Elio de Angelis :

Lotus-Renault en 1983, 84, 85

Pedro de la Rosa :

Arrows-Renault en 2000*

Andrea de Cesaris :

Ligier-Renault en 1984 et 1985 (12 GP)

Johnny Dumfries :

Lotus-Renault en 1986

Giancarlo Fisichella :

Benetton-Renault en 1998*, 1999*,
2000*, 2001
Renault en 2005, 2006 et 2007

Heinz Harald Frentzen :

Williams-Renault en 1997 et 1998*

Johnny Herbert :

Ligier-Renault en 1994 (1 GP sur 16)
Benetton-Renault en 1995

François Hesnault :

Ligier-Renault en 1984
Renault en 1985 (1 GP sur 16)

Damon Hill :

Williams-Renault en 1993, 94, 95, 96

Jean-Pierre Jabouille :

Renault en 1977, 78, 79, 80

Heikki Kovalainen :

Renault en 2007

Jacques Lafitte :

Ligier-Renault en 1985 et 86 (8 GP)

Franck Lagorce :

Ligier-Renault en 1994 (2 GP)

Nigel Mansell :

Lotus-Renault en 1983 et 84
Williams-Renault en 1991, 92, 94
(4 GP)

Olivier Panis :

Ligier-Renault en 1994

Ricardo Patrese :

Williams-Renault en 1989, 90, 91, 92

Alain Prost :

Renault en 1981, 82, 83
Williams-Renault en 1993

Michael Schumacher :

Benetton-Renault en 1995

Ralph Schumacher :

Williams en 1999*

Ayrton Senna :

Lotus-Renault en 1985, 1986
Williams-Renault en 1994 (3GP)

Philippe Streiff :

Renault en 1984 (1 GP)
Ligier (3 GP) et
Tyrrell (1GP) en 1985
Tyrrell-Renault en 1986

Patrick Tambay :

Renault en 1984 et 85

Jarno Trulli :

Renault en 2002, 2003 et 2004 (15 GP)

Jos Verstappen :

Arrows en 2000*

Jacques Villeneuve :

Williams-Renault en 1996, 97, 98*
BAR en 99*
Renault en 2004 (3 GP sur 18)

Derek Warwick :

Renault en 1984 et 85

Mark Webber :

Red Bull-Renault en 2007

Alexander Wurz :

Benetton-Renault en 1997 (3 GP),
98* et 99*

Alessandro Zanardi :

Williams en 1999*

Ricardo Zonta :

BAR en 1999*

* Engines built in partnership with Mécachrome under the following names:

- Playlife with Benetton in 1998, 1999 & 2000 - Mécachrome with Williams in 1998 - Supertec with Williams (1999), BAR (1999) & Arrows (2000).

* Moteurs réalisés en partenariat avec Mécachrome et dénommés :

- Playlife chez Benetton au cours des saisons 98, 99, - Mécachrome chez Williams pour la saison 98 - Supertec chez Williams (99), BAR (99), Arrows (2000).

ING RENAULT, F1 TEAM

Renault's first dedicated motor sports unit, in the nineteen-twenties, went under the name of Workshop 153. A Competitions Department was formed in 1951, followed by the Renault Alpine Racing Department, covering Renault and Alpine motor sports operations, in 1968. Then Renault Sport ran from 1976 to 2001.

In 2002, with the return of 100% Renault racers, Renault Sport gave way to Renault F1 Team. And with the arrival of the ING group as principal sponsor from 2007, this becomes ING Renault F1 team.

While innovation remains an essential factor in Grand Prix racetrack performance, a Formula One team also needs the backing of a major automotive manufacturer, for access to specialist skills, colossal computing power, and up-to-the-minute findings from research in fundamental areas such as electronics and new materials.



Fisichella & Kovalainen

The Renault Technocentre at Guyancourt provides permanent support to the two ING Renault F1 Team units:

- Viry Châtillon site (France), responsible for design, development and production of Formula One engines.
- Enstone site (UK), responsible for design, development and production of Formula One chassis and gearboxes.

This organization, with its two specialist sites, is led by Flavio Briatore. It enjoys access to Technocentre facilities, and has given ample proof of its efficacy with the world championship titles earned in 2005 and 2006.

ING RENAULT, F1 TEAM



Dans le passé il y a eu « l'atelier 153 » à partir des années 1920, le « service compétitions » crée en 1951, le « service courses Alpine Renault » qui a regroupé les activités sportives de Renault et d'Alpine à partir de 1968, enfin Renault Sport qui opéra de 1976 à 2001.

En 2002 avec le retour de monoplaces 100 % Renault, apparaît le Renault F1 Team qui, suite à l'arrivée du groupe ING comme principal sponsor à partir de 2007, prend la dénomination de : ING Renault F1 team.

Si l'innovation demeure essentielle pour réussir en Formule 1, une écurie doit aussi pouvoir s'appuyer sur les immenses possibilités d'un grand constructeur automobile. Elle a ainsi la possibilité d'utiliser aussi bien les compétences de ses spécialistes que ses énormes capacités de calcul ou que ses recherches avancées dans des domaines aussi fondamentaux que l'électronique ou les nouveaux matériaux.

C'est ainsi que le Technocentre Renault de Guyancourt est en permanence capable d'apporter son appui aux deux entités composants l'ING Renault F1 team :

- le site de Viry Châtillon, en France, chargé de la conception, du développement et de la production des moteurs de Formule 1.
- le site d'Enstone, en GB, à qui reviennent les mêmes fonctions en ce qui concerne les châssis de Formule1 et les boîtes de vitesses.

Sous la direction de Flavio Briatore, cette organisation sur deux sites spécialisés pouvant compter à tout moment sur les capacités du Technocentre, a pleinement démontré son efficacité avec les titres obtenus en 2005 et 2006.





(www.renault.com)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX