



Dossier de Presse

Renault, 43 ans de Formule 1

Le 16 juillet 1977, Renault disputait son premier Grand Prix de Formule 1 et ouvrait un nouveau chapitre de son histoire. Une très longue histoire qui remonte aux toutes premières courses, en quelque sorte aux sources de la compétition automobile. Renault a participé à tous les types d'épreuves, en circuits, rallye-raids, records ou encore Endurance... Et Renault s'est imposé partout : dans toutes les disciplines, le nom de Renault s'inscrit à un moment ou à un autre en haut du palmarès. Il était donc inéluctable que dans sa vision de la course, Renault s'intéresse un jour à la F1, la discipline-reine du sport automobile.

Depuis 1977, plus de quatre décennies se sont écoulées, toutes faites d'un engagement déterminé, volontariste, intelligent, et toujours hautement technologique. Car non seulement Renault compte de très nombreuses victoires, mais à chaque fois en apportant son lot d'innovations dans le domaine des châssis, de l'aérodynamique comme dans celui des moteurs. Renault fait aujourd'hui partie intégrante de ce monde magique des Grands Prix et suscite chez tous ses concurrents un sentiment bien ancré : le respect.

Voici la progression détaillée de Renault en Formule 1.

Six dates fondatrices

23 juillet 1975 : le premier moteur V6 1500 cc turbo, appellation 32T (alésage/course 80 x 49,4 mm), tourne au banc d'essais à Viry-Châtillon.

8 août 1975 : le second V6 1500 cc turbo, appellation 33T (alésage/course 86 x 42,8 mm), passe sur les bancs de Viry-Châtillon.

21 novembre 1975 : baptême de piste du 33T, installé secrètement sous le capot d'un prototype Alpine-Renault A441.

19 décembre 1975 : baptême de piste du 32T placé incognito dans le même châssis.

3 janvier 1977 : début de la construction du châssis RS01.

10 mai 1977 : présentation officielle de la RS01 au Pub Renault, aujourd'hui l'Atelier Renault, aux Champs-Élysées à Paris.

1977



L'équipe Renault sélectionne cinq Grands Prix sur lesquels la RS01 peut effectuer ses premiers pas. Renault a choisi de défricher une voie inédite en F1, le moteur turbo, et celui-ci présente un handicap : son temps de réponse à l'accélération. Les cinq courses retenues constituent plutôt des essais grandeur nature sur des circuits où le temps de réponse ne sera pas insurmontable en matière de pilotage. Renault n'engage qu'une seule voiture pour Jean-Pierre Jabouille, pilote officiel de la marque. Les tracés : Silverstone en Grande-Bretagne, Zandvoort aux Pays-Bas, Monza en Italie, Watkins Glen aux États-Unis, et Mosport au Canada. La Renault RS01 fait ses débuts en compétition le 16 juillet 1977 au Grand Prix de Grande-Bretagne.

1978



Renault s'aligne sur quatorze des seize Grands Prix de la saison 1978 et le programme F1 entre désormais de plain-pied dans les ateliers de Viry-Châtillon. La première récompense survient le 1^{er} octobre au Grand Prix des États-Unis : Jean-Pierre Jabouille marque les trois premiers points de Renault en F1 en terminant quatrième le jour de son trente-sixième anniversaire.

1979



Renault devient une équipe à plein temps dans l'élite du sport automobile. Un second pilote, René Arnoux, est aligné aux côtés de Jean-Pierre Jabouille. Les châssis RS01 laissent place aux RS10, puis aux RS11, des voitures à effet de sol bien mieux finies incorporant le moteur V6 1,5 l suralimenté. Début janvier sur le circuit de Dijon, Renault Sport effectue les premiers essais d'un V6 biturbo. Ce dispositif fait son apparition en compétition fin mai à Monaco. Le 1^{er} juillet, Renault entre dans l'histoire puisque Jean-Pierre Jabouille remporte le Grand Prix de France à Dijon avec plus de quatorze secondes d'avance sur la Ferrari de Gilles Villeneuve et la Renault de René Arnoux, engagées dans un duel d'anthologie.

Victoire en France.

Le saviez-vous ?

**Jean-Pierre Jabouille*

Né le 1^{er} octobre 1942, Jean-Pierre Jabouille est proche de Renault depuis le début des années 1970, tant en formules de promotion qu'en courses de voitures de sport. Sacré Champion d'Europe de F2 avec une Elf2-Renault en 1976, il dispute ensuite 49 Grands Prix, dont 46 pour Renault. Il détient six pole positions et deux victoires en F1, toutes acquises avec Renault

1980



Les progrès rapides de Renault continuent et font l'objet de toutes les attentions au sein du paddock. Les Renault à moteur turbo observées avec scepticisme à leurs débuts trois ans plus tôt commencent véritablement à démontrer toutes leurs qualités. Dès cette saison, les châssis reçoivent une nouvelle appellation : le sigle n'est plus RS, mais RE, en hommage au pétrolier Elf pour sa contribution importante aux projets de Renault en F1. L'équipe française remporte trois courses, deux pour René Arnoux au Brésil et en Afrique du Sud, une pour Jean-Pierre Jabouille en Autriche, assorties de la quatrième place au Championnat du Monde des Constructeurs. Jean-Pierre Jabouille est toutefois gravement accidenté au Canada et ne dispute pas le dernier Grand Prix.

Victoires au Brésil, en Afrique du Sud et en Autriche.

Le saviez-vous ?

****René Arnoux***

Né le 4 juillet 1948, René Arnoux a suivi un cursus classique pour atteindre l'élite en commençant par le karting, puis en poursuivant en formules de promotion Renault. Sacré Champion d'Europe de F2 avec une Martini-Renault en 1977, il dispute 149 Grands Prix, dont 58 avec Renault. Entre 1979 et 1982, il signe quatorze pole positions et quatre victoires pour le compte du constructeur français.

1981



La place laissée par Jean-Pierre Jabouille après son accident et son départ vers Ligier est comblée par Alain Prost, Champion d'Europe de F3. Les Renault ont évolué en RE20B. La saison s'avère fructueuse pour le jeune français qui totalise trois victoires à lui seul, dont la première en son pays à Dijon, un an seulement après ses débuts en F1 avec McLaren-Ford. Renault progresse au troisième rang du Championnat du Monde des Constructeurs alors que Ferrari et d'autres ont suivi la voie tracée par Renault en adoptant un moteur turbo. Par ailleurs, l'équipe française introduit l'une de ses innovations, le DPV (dispositif de prérotation variable), qui minimise encore le temps de réponse du turbocompresseur à l'accélération et sera copié par tous les blocs suralimentés. Au mois de mai, les nouveaux châssis RE30 prennent la succession des RE20B.

Victoires en France, aux Pays-Bas et en Italie.

Le saviez-vous ?

**Alain Prost*

Né le 24 février 1955, Alain Prost possède le plus beau palmarès français de la F1 avec 199 Grands Prix et quatre titres mondiaux à son actif : en 1985 et 1986 avec McLaren-Porsche, en 1989 avec McLaren-Honda et en 1993 avec Williams-Renault. Il détient 51 victoires, dont neuf avec Renault et sept avec Williams-Renault. Alain Prost est actuellement ambassadeur et conseiller spécial de Renault.

1982

Une saison en demi-teinte malgré quatre succès, répartis équitablement entre René Arnoux et Alain Prost. Longtemps en lice pour le titre mondial, ce dernier est toutefois victime de soucis de fiabilité l'empêchant de mener à bien sa conquête de la couronne. Renault essaie plusieurs nouveautés tout au long de l'année, du développement d'un diffuseur soufflé à l'injection d'essence à commande électronique en passant par une boîte de vitesses transversale ou encore des suspensions à correction d'assiette.

Victoires en Afrique du Sud, au Brésil, en France et en Italie.

1983



En parallèle de l'équipe officielle, Renault motorise également la Lotus d'Elio de Angelis et celle de Nigel Mansell dès le Grand Prix de Grande-Bretagne. Chez Renault, René Arnoux est remplacé par l'Américain Eddie Cheever, chargé d'épauler Alain Prost. Les deux hommes commencent leur campagne avec des châssis RE30C avant l'arrivée de la nouvelle RE40 pour Alain Prost à Long Beach, la deuxième étape du calendrier. Il s'agit alors de la plus belle saison de Renault, mais Alain Prost manque finalement le titre pour deux points seulement face à Nelson Piquet. De nombreux observateurs estiment que la Brabham-BMW turbo du Brésilien n'utilise pas un carburant conforme, mais Renault refuse de l'emporter sur tapis vert et ne porte pas réclamation.

Victoires en France, en Belgique, en Grande-Bretagne et en Autriche.

1984



Un profond renouvellement a lieu en 1984. Le Français Patrick Tambay et le Britannique Derek Warwick remplacent Alain Prost et Eddie Cheever au volant des nouvelles RE50. Renault continue de motoriser le Team Lotus avec Elio de Angelis et Nigel Mansell, et développe cette activité en y ajoutant les Ligier d'Andrea de Cesaris et de François Hesnault. Au dernier Grand Prix de la saison, Renault aligne une troisième voiture pour Philippe Streiff au Portugal.

1985



Patrick Tambay et Derek Warwick sont prolongés alors que la nouvelle RE60 fait son apparition. Renault Sport continue de fournir des moteurs à Lotus (Elio de Angelis et Ayrton Senna) et Ligier (Jacques Laffite, Andrea de Cesaris et Philippe Streiff), puis à l'équipe Tyrrell (Stefan Bellof et Martin Brundle) à partir du mois de juillet. Deux grands espoirs de la F1 roulent alors avec Renault : Stefan Bellof chez Tyrrell et Ayrton Senna chez Lotus. Le Brésilien marque les esprits à l'orée d'une fabuleuse carrière en signant ses deux premières victoires en F1 avec une Lotus-Renault au Portugal et en Belgique tandis que son équipier Elio de Angelis s'impose à Saint-Marin.

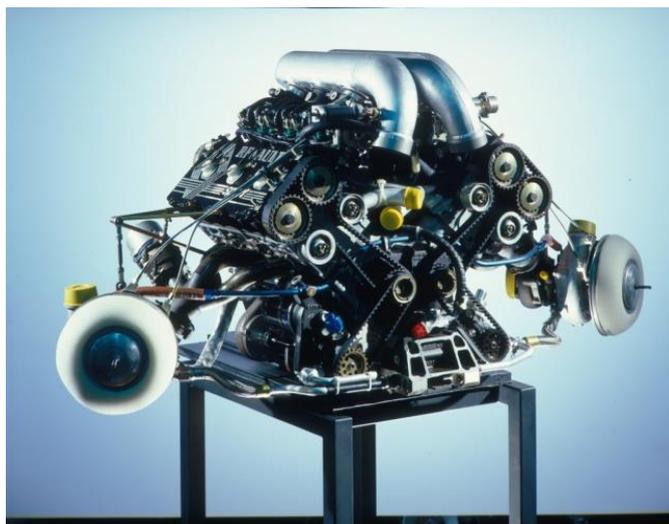
Victoires du moteur Renault avec Lotus au Portugal, à Saint-Marin et en Belgique

Le saviez-vous ?

**Elio de Angelis*

Né le 26 mars 1958, Elio de Angelis a marqué son époque en s'avérant être un excellent pilote d'une élégance rare, à la fois dans son style en piste ainsi que dans son comportement dans le paddock. L'Italien nous a quittés en 1986 alors qu'il effectuait des essais privés pour le compte de Brabham-BMW.

1986



Au mois d'août l'an passé, Renault a annoncé la cessation de ses activités châssis pour se concentrer uniquement sur son rôle de motoriste. Le premier produit de cette approche est le moteur turbo EF15, destiné à répondre au règlement limitant la contenance du réservoir de 220 à 195 litres de carburant. En outre, l'EF15 recèle pour la première fois une nouveauté technique encore employée aujourd'hui par tous les motoristes : le rappel pneumatique des soupapes. Lotus, Ligier et Tyrrell utilisent les blocs Renault. Ayrton Senna remporte deux nouveaux succès à Jerez et à Detroit. En fin d'année, Renault Sport suspend toutes ses activités F1.

Victoires du moteur Renault avec Lotus en Espagne et aux États-Unis.

Le saviez-vous ?

**Ayrton Senna*

Né le 21 mars 1960, Ayrton Senna a perdu la vie au volant d'une Williams-Renault le 1^{er} mai 1994 à Imola lors de son 161^e Grand Prix. Suscitant toujours un véritable culte allant au-delà du sport automobile, son palmarès se compose de 65 pole positions (dont seize avec un moteur turbo Renault), de 41 victoires et de trois titres de Champion du Monde en 1988, 1990 et 1991 avec McLaren-Honda.

1987

Les activités F1 de Renault Sport sont mises en sommeil, mais une cellule de veille créée à Viry-Châtillon est chargée d'étudier différents projets. Ses travaux portent notamment sur un moteur atmosphérique de F1 dans le cadre du nouveau règlement de la discipline qui autorisera ce type de moteur de 3500 cm³ conjointement au turbo 1500 cm³. Renault Sport discute de la faisabilité d'un tel bloc auprès de grandes écuries de F1 dans des configurations V8, V10 et V12. Le consensus penche vers le V10. Renault Sport entame alors la construction d'un V10 dénommé RS1.

1988

Le RS1 tourne pour la première fois au banc d'essais le 30 janvier 1988. Il s'agit d'un moteur avec dix cylindres en V à 67°. Renault Sport concentre ses efforts dans la recherche d'une écurie de pointe à motoriser et un accord est signé avec Williams avant même que les tests du RS1 soient bouclés.

1989



Couplés aux châssis Williams FW12C et FW13, les moteurs Renault RS1 sont loués par les pilotes de l'écurie britannique, l'Italien Riccardo Patrese et le Belge Thierry Boutsen. Dès le premier Grand Prix de la saison au Brésil, une Williams-Renault se qualifie en première ligne. Au terme d'une campagne réussie, Thierry Boutsen compte deux succès et Riccardo Patrese signe sa première pole position depuis près de six ans en Hongrie. L'Italien termine troisième du classement général derrière les dominatrices McLaren-Honda tandis que Thierry Boutsen finit cinquième. Pour Renault Sport, le pari du retour en F1 est gagné avec la deuxième place du Championnat Constructeurs pour Williams-Renault.

Victoires du moteur Renault avec Williams au Canada et en Australie.

Le saviez-vous ?

**Riccardo Patrese*

Né le 17 avril 1954, Riccardo Patrese a longtemps détenu le record de longévité en F1 avec 256 Grands Prix disputés. Il occupe désormais le huitième rang parmi les pilotes comptant le plus grand nombre de départs, la première place revenant à Kimi Räikkönen. L'Italien s'est imposé à six reprises dans sa carrière, dont quatre fois avec Williams-Renault.

1990



Le RS2 s'intègre encore mieux dans le châssis Williams FW13B grâce à une réduction de ses dimensions de 4,8 cm en longueur et de 1,5 cm en hauteur. Il est également plus léger de deux kilos et la distribution passe désormais par une cascade de pignons et non plus des courroies crantées. Malgré ces améliorations, Riccardo Patrese et Thierry Boutsen connaissent une saison difficile puisque McLaren-Honda poursuit son hégémonie alors que Ferrari et Benetton-Ford prennent l'avantage sur Williams-Renault.

Victoires du moteur Renault avec Williams à Saint-Marin et en Hongrie.

Le saviez-vous ?

**Thierry Boutsen*

Né le 13 juillet 1957. Le Belge s'est forgé une réputation de pilote tenace en piste et discret en dehors. Thierry Boutsen a passé deux années de sa carrière dans l'équipe Williams-Renault, avec laquelle il a remporté les trois victoires en F1 figurant à son palmarès.

1991



Chez Williams, Nigel Mansell remplace Thierry Boutsen au volant de la nouvelle FW14. En parallèle, Renault poursuit son développement avec le RS3, qui gagne encore 1,4 cm en hauteur et deux kilos par rapport au RS2. Depuis le RS1, la puissance est passée de 650 à 700 chevaux à 12 500 tr/min. Williams-Renault regagne la deuxième place du Championnat Constructeurs, à quelques encablures de McLaren-Honda. Avec cinq victoires, Nigel Mansell termine vice-champion tandis que Riccardo Patrese s'offre deux nouveaux succès.

Victoires du moteur Renault avec Williams au Mexique, en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Italie, au Portugal et en Espagne.

1992



Un excellent cru pour Williams et Renault avec le mariage parfait du châssis FW14B et des moteurs RS3C et RS4. La Williams est un concentré de technologies avec sa suspension active révolutionnaire et sa boîte de vitesses à commande semi-automatique. Le RS4, inchangé dans ses dimensions par rapport au RS3, développe 750 chevaux à près de 13 000 tr/min. Si Riccardo Patrese s'impose au Japon, Nigel Mansell accumule neuf victoires pour devenir Champion du Monde dès le mois d'août en Hongrie, théâtre du onzième rendez-vous d'une saison qui en compte seize. Williams-Renault signe le doublé en remportant le Championnat Constructeurs. Renault Sport motorise également les Ligier pilotées par Erik Comas et Thierry Boutsen.

Victoires du moteur Renault avec Williams en Afrique du Sud, au Mexique, au Brésil, en Espagne, à Saint-Marin, en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, au Portugal et au Japon.

Double des Williams-Renault au Championnat du Monde des Pilotes, Williams-Renault Champion du Monde des Constructeurs de F1.

Le saviez-vous ?

**Nigel Mansell*

Né le 8 août 1953. Nigel Mansell a fait l'essentiel de sa carrière chez Lotus, Ferrari et Williams. Enzo Ferrari disait de lui qu'il était un « garibaldien », c'est-à-dire un combattant acharné. Le Britannique a remporté trente-et-une victoires en F1, dont vingt-huit avec Williams.

1993



À nouveau une saison mémorable pour Williams-Renault avec l'arrivée du triple Champion du Monde Alain Prost, qui renoue avec Renault dix ans après avoir quitté le constructeur. Très élaboré, le châssis Williams FW15C intègre encore plus de technologies électroniques et informatiques que l'année précédente, au point d'être qualifié de « véritable petit Airbus » par Alain Prost. Le moteur RS5 délivre 770 chevaux à 13 600 tr/min. Il motorise également les Ligier de Martin Brundle et Mark Blundell. Alain Prost s'impose à sept reprises pour s'assurer une quatrième couronne mondiale. En parallèle, son équipier Damon Hill obtient trois succès et les deux hommes cumulent vingt-deux podiums pour Williams-Renault.

Victoires du moteur Renault avec Williams en Afrique du Sud, à Saint-Marin, en Espagne, au Canada, en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Hongrie, en Belgique et en Italie. Williams-Renault conserve les titres de Champions du Monde chez les Pilotes et les Constructeurs.

1994



L'année terrible. Damon Hill termine à un point seulement du titre mondial après un duel homérique l'opposant à Michael Schumacher. Le Britannique totalise six victoires au volant des Williams FW16 et FW16B motorisées par le Renault RS6 tournant à 14 500 tr/min à plein régime. Le monde entier pense toutefois à Ayrton Senna, victime d'un accident fatal à Imola lors du Grand Prix de Saint Marin. Le Brésilien a signé ses trois dernières pole positions avec Williams-Renault. Après une période de deuil, Ayrton Senna est remplacé par David Coulthard, puis Nigel Mansell qui s'impose une dernière fois avec Williams-Renault en Australie. Sans effusion de joie, comme c'est parfois le cas en F1. Avec Ligier-Renault, les Français Éric Bernard et Olivier Panis inscrivent treize unités.

Victoires du moteur Renault avec Williams en Espagne, en Grande-Bretagne, en Belgique, en Italie, au Portugal, au Japon et en Australie.

Le saviez-vous ?

**David Coulthard*

Né le 27 mars 1971. David Coulthard a connu un véritable baptême du feu en devant remplacer Ayrton Senna chez Williams-Renault pour ses débuts dans l'élite en 1994. L'Écossais a relevé le défi tout en devant attendre l'année suivante pour signer sa première victoire en F1 à l'occasion du Grand Prix du Portugal disputé à Estoril.

1995



Le règlement de la F1 change : la cylindrée des moteurs est réduite à 3 litres tandis que les restrictions de consommation et de ravitaillements disparaissent. Le premier bloc 3 litres de Renault tourne au banc à Viry-Châtillon le 25 novembre 1994 et devient vite la référence tant il domine ses concurrents ayant pour nom Ferrari, Mercedes, Honda, Peugeot ou encore Ford. Sa supériorité est telle que le clan Williams doit accepter de le partager avec une autre écurie, et non des moindres puisqu'il s'agit de Benetton, menée par le Champion du Monde en titre Michael Schumacher. Couronné avec Benetton-Ford en 1994, l'Allemand réalise le doublé en 1995 avec la Benetton B195 et le moteur Renault RS7, plus léger, mais aussi puissant que son prédécesseur. Cet exploit permet aux Benetton B195 et aux Williams FW17 et FW17B de survoler la saison. Sur dix-sept Grands Prix, Michael Schumacher en remporte neuf et son équipier Johnny Herbert, un. Du côté des Williams, Damon Hill s'impose à quatre reprises contre une pour David Coulthard. Seul Jean Alesi a brisé cette hégémonie avec une victoire pour Ferrari au Canada. Michael Schumacher, Damon Hill, David Coulthard et Johnny Herbert monopolisent les premiers rangs du Championnat Pilotes tandis que Benetton-Renault devance Williams-Renault chez les Constructeurs.

Victoires du moteur Renault avec Benetton au Brésil, en Espagne, à Monaco, en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Belgique, en Italie, aux Grands Prix d'Europe et du Pacifique ainsi qu'au Japon.

Victoires du moteur Renault avec Williams en Argentine, à Saint-Marin, en Hongrie, au Portugal et en Australie.

Benetton-Renault remporte les Championnats du Monde des Pilotes et des Constructeurs devant Williams-Renault.

Le saviez-vous ?

**Michael Schumacher*

Né le 3 janvier 1969. Michael Schumacher demeure aujourd'hui l'un des pilotes les plus titrés de l'histoire de la F1 : sept titres mondiaux, dont le premier avec Benetton-Ford en 1994, un avec Benetton-Renault en 1995, et cinq autres avec Ferrari de 2000 à 2004. L'Allemand a longtemps détenu le record du nombre de victoires, 91 en 307 départs, avant de voir Lewis Hamilton surpasser son total lors de la saison 2020.

Le saviez-vous ?

**Johnny Herbert*

Né le 25 juin 1964. Le Britannique a piloté pour de nombreuses écuries comme pilote titulaire ou remplaçant de luxe, mais sa plus belle saison est incontestablement 1995, où il a signé deux des trois victoires de son palmarès avec Benetton-Renault.

1996



L'intersaison apporte de nombreux changements parmi les équipes motorisées par Renault. Du côté de Williams, Damon Hill a un nouvel équipier avec le Canadien Jacques Villeneuve alors que Michael Schumacher et Johnny Herbert sont remplacés par deux figures des plus populaires de la F1, Jean Alesi et Gerhard Berger, chez Benetton. Les châssis Williams FW18 et Benetton B196 sont équipés du Renault RS8, un V10 toujours à 67°, allégé de 3,5 kg et développant 760 chevaux à 14 500 tr/min. Les Williams opèrent une véritable razzia en gagnant douze des seize Grands Prix. Damon Hill est sacré Champion du Monde avec huit succès, Jacques Villeneuve signe quatre victoires pour ses débuts en F1. Pour Benetton, Jean Alesi termine quatrième du classement général, Gerhard Berger sixième.

Victoires du moteur Renault avec Williams en Australie, au Brésil, en Argentine, au Grand Prix d'Europe, à Saint-Marin, au Canada, en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Hongrie, au Portugal et au Japon.

Williams-Renault réalise le doublé au Championnat Pilotes tout en remportant le Championnat du Monde des Constructeurs.

Le saviez-vous ?

**Damon Hill*

Né le 17 septembre 1960. Damon est le fils du double Champion du Monde Graham Hill (1962 et 1968). Déterminé et patient, il a démontré toute sa ténacité en prenant les rênes de l'équipe Williams-Renault après l'accident mortel d'Ayrton Senna. Le Britannique a remporté vingt-deux Grands Prix, dont vingt-et-un avec Williams-Renault.

1997



Nouveau changement chez Williams-Renault, où Heinz-Harald Frentzen remplace Damon Hill au côté de Jacques Villeneuve. Benetton conserve Jean Alesi et Gerhard Berger. Les châssis Williams FW19 et Benetton B197 sont désormais motorisés par le RS9. La principale nouveauté vient de l'angle du V des dix cylindres, augmenté à 71°. Le bloc gagne 2,5 cm en hauteur, mais surtout onze kilogrammes pour s'établir à 121 kg. Cette prouesse technique lui permet de développer 760 chevaux à 14 600 tr/min. Jacques Villeneuve est sacré avec sept victoires alors que Heinz-Harald Frentzen gagne également une course. Williams-Renault domine aussi le Championnat Constructeurs, dont Benetton-Renault prend la troisième place.

Victoires du moteur Renault avec Williams au Brésil, en Argentine, à Saint-Marin, en Espagne, en Grande-Bretagne, en Hongrie, en Autriche et au Luxembourg.

Double des pilotes Williams-Renault au Championnat Pilotes, Williams-Renault remporte son cinquième titre Constructeurs en six ans.

Le saviez-vous ?

**Jacques Villeneuve*

Né le 9 avril 1971, Jacques Villeneuve est le fils d'une des légendes de la F1, Gilles Villeneuve, disparu au volant d'une Ferrari en 1982. Comme son père, Jacques a réalisé une carrière peu conventionnelle en étant l'un des très rares pilotes à accéder à la F1 après plusieurs succès outre-Atlantique, dont les 500 Miles d'Indianapolis en 1995. Le Canadien a remporté onze victoires, toutes avec Williams-Renault.

Le saviez-vous ?

**Heinz-Harald Frentzen*

Né le 18 mai 1967. Issu du monde de l'Endurance, Heinz-Harald Frentzen a rapidement attiré l'attention de Williams-Renault avec ses prestations, mais l'Allemand n'a pas réussi à s'imposer comme un véritable rival pour son équipier l'ayant vite éclipsé.

1998

Renault quitte Jerez avec des sentiments partagés au soir du dernier Grand Prix de 1997. Jacques Villeneuve, Williams et Renault sont Champions du Monde, mais Renault a déjà annoncé son retrait de la F1. Cependant, comment laisser au musée un bijou tel que le RS9 ? Partenaire de longue date de Renault, le groupe Mécachrome reprend le RS9 sous le nom GC37-01 pour motoriser les Williams FW20 de Jacques Villeneuve et Heinz-Harald Frentzen. Ce même bloc est renommé Playlife GC37-01 pour les Benetton B198 de Giancarlo Fisichella et Alexander Wurz, mais ces deux expériences n'apportent aucune victoire alors que Renault Sport ouvre une nouvelle cellule de veille.

1999

Le RS9 est rebaptisé Supertec. Cette saison n'offre pas véritablement de résultats malgré l'arrivée d'une troisième équipe, BAR-Supertec (Jacques Villeneuve et Ricardo Zonta) aux côtés des Benetton-Playlife B199 de Giancarlo Fisichella et Alexander Wurz et des Williams-Supertec FW21 de Ralf Schumacher et Alessandro Zanardi.

2000

La voilure se réduit légèrement puisque les Supertec trouvent place dans les Arrows A21 de Pedro de la Rosa et Jos Verstappen, mais aussi dans les Benetton B200 de Giancarlo Fisichella et Alexander Wurz sous le patronyme Playlife. Si cette saison n'apporte pas de victoire, la grande nouvelle de l'année concerne les pourparlers entre Benetton et Renault. Le constructeur français prépare son retour en F1 avec son propre châssis et ses moteurs. Le rachat des installations de l'équipe Benetton se concrétise durant l'été.

2001

En rachetant l'équipe Benetton, Renault obtient une usine de châssis à la pointe de la modernité à Enstone, près d'Oxford (Grande-Bretagne). En parallèle, le moteur Renault F1 retrouve toute sa place à Viry-Châtillon. Le châssis de la saison est siglé B201 et confié à Giancarlo Fisichella et au futur Champion du Monde Jenson Button. Le moteur RS21 est un V10 de 3 litres, mais ne ressemble en rien – hormis le nombre de cylindres – à son prédécesseur. Il propose un abaissement spectaculaire de sa hauteur aux culasses tout en offrant des perspectives de puissance en net accroissement : près de 800 chevaux à 17 200 tr/min.

2002



Renault signe son retour officiel sous le nom de Renault F1 Team en tant que constructeur de F1 à part entière. L'équipe accueille un nouvel équipier au côté de Jenson Button, l'Italien Jarno Trulli. Le châssis Renault produit par Enstone est siglé R202 et reçoit le moteur RS22, toujours plus puissant avec 825 chevaux à 17 500 tr/min. Jenson Button et Jarno Trulli frôlent souvent le podium, sans jamais parvenir à y accéder.

2003



Les graines du succès. Renault revient à une appellation à deux chiffres pour le châssis en le baptisant R23. Le R23B lui succède en cours de saison. Les deux accueillent le moteur dénommé RS23. Le châssis et le moteur innovent dans plusieurs domaines, le bloc étant très allégé pour atteindre un régime maximal de 18 000 tr/min. Jenson Button est remplacé par le pilote-essayeur de l'équipe en 2002, un certain Fernando Alonso. Au Grand Prix de Hongrie, l'Espagnol surprend les observateurs en signant la pole position puis en remportant la course tout en reléguant Michael Schumacher, le maître incontesté de la F1 avec Ferrari depuis plusieurs années, à un tour. Renault termine au quatrième rang du Championnat Constructeurs.

Victoire de Renault en Hongrie.

Le saviez-vous ?

**Fernando Alonso*

Né le 29 juillet 1981. L'Espagnol est rapidement devenu le protégé de Renault. Après une première saison dans la petite équipe Minardi en 2001, il est nommé pilote d'essais pour Renault en 2002 avant d'être titularisé en 2003. Sa première victoire en Hongrie fait de lui le plus jeune vainqueur de l'histoire à 22 ans et 26 jours. Avant son retour en F1 l'an prochain, Fernando Alonso compte trente-deux succès en F1, dont dix-sept avec Renault, et deux titres mondiaux avec le constructeur français en 2005 et 2006. Il était alors devenu le plus jeune Champion du Monde de l'histoire à 24 ans et 59 jours, un record seulement battu par Sebastian Vettel et Lewis Hamilton. Il a également disputé les 500 Miles d'Indianapolis en 2017, où il a pris la tête avant un problème moteur, et gagné les 24 Heures du Mans en 2018 et 2019.

Le saviez-vous ?

**Giancarlo Fisichella*

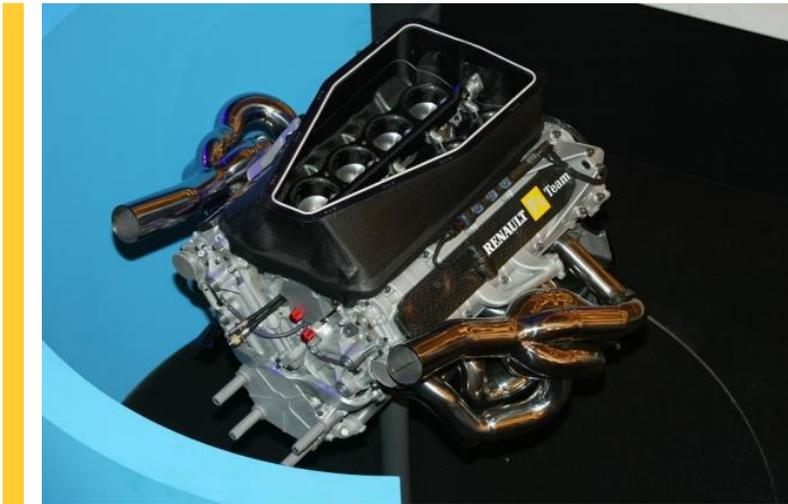
Né le 14 janvier 1973, Giancarlo Fisichella a effectué quatre saisons chez Benetton de 1998 à 2001 avant de retrouver l'équipe sous l'étendard Renault de 2005 à 2007. Très fin pilote, « Fisco » a remporté trois victoires en F1, dont deux avec Renault en 2005 et 2006. L'Italien s'est ensuite converti à l'Endurance avec Ferrari.

Le saviez-vous ?

**Jarno Trulli*

Né le 13 juillet 1974, Jarno Trulli a été fidèle à Renault durant trois saisons de 2002 à 2004. L'Italien compte une victoire à son palmarès, obtenue à Monaco en 2004.

2004



Depuis quelques mois, une réalité se fait jour. Pour obtenir toute la pleine puissance de l'actuel V10 3 litres à 101° de Renault, il faut sacrifier un peu de cette fiabilité qui a toujours fait la réputation des moteurs Renault en F1. À ce constat s'ajoute une nouvelle obligation : dès 2004, un seul bloc devra faire l'intégralité d'un week-end de course. Renault Sport décide alors de revenir à ses fondamentaux en abandonnant le V10 à 101° pour un RS24 plus classique avec son V10 à 72°. Il développe 880 chevaux à 19 000 tr/min. Fernando Alonso et Jarno Trulli progressent au championnat avec plusieurs podiums et une victoire de l'Italien à Monaco. Renault se hisse au troisième rang du Championnat Constructeurs.

Victoire de Renault à Monaco.

2005



Le résultat idéal. Le règlement évolue et se durcit encore. En 2005, un bloc doit tenir deux week-ends de course et cette nouveauté aura son importance dans la lutte pour le titre. Fernando Alonso est conservé et devient de fait le leader de l'équipe tandis que Giancarlo Fisichella remplace Jarno Trulli.

Du point de vue aérodynamique, le châssis R25 est d'une finesse et d'une fiabilité exemplaires. Le moteur RS25 offre le même niveau de raffinement et des performances accrues. Au Grand Prix du Brésil, dix-septième des dix-neuf courses du calendrier, Fernando Alonso est sacré Champion du Monde avant même la fin de la saison. Il s'agit du premier titre en F1 obtenu par une écurie 100 % Renault. Cependant, McLaren-Mercedes et ses pilotes Kimi Räikkönen et Juan Pablo Montoya reviennent au contact avec leurs dix succès et la structure britannique ne compte plus que deux points de retard sur Renault avant la finale en Chine. Jusqu'alors, le plan des motoristes de Viry-Châtillon se déroule comme prévu avec un moteur tous les deux Grands Prix, mais ils développent un bloc unique, destiné à ne durer qu'une course... Une œuvre faisant la fierté de tous ses auteurs. McLaren doit alors ranger le champagne. Avec plus de 900 chevaux sous le capot, Fernando Alonso domine la course et assure le titre constructeurs à Renault.

Victoires de Renault en Australie, en Malaisie, à Bahreïn, à Saint-Marin, en Europe, en France, en Allemagne et en Chine.

Renault remporte le titre mondial chez les pilotes avec Fernando Alonso et devient Champion du Monde des Constructeurs.

2006



Une année magistrale à laquelle Renault s'est préparé au cours de l'année précédente. De nouvelles restrictions apparaissent en 2006. Si le règlement exige toujours un moteur pour deux Grands Prix, ce bloc doit désormais être un V8 2,4 l à 90°. Le premier moteur Renault de ce type tourne au banc à Viry le 9 septembre 2005. Tout au long de la saison, le nouveau RS26 évolue, notamment grâce à la progression de son régime de rotation qui va friser les 20 000 tr/min pour développer 800 chevaux en fin d'année. Le châssis R26 est doté d'une boîte de vitesses à sept rapports, une première pour Renault en F1. En piste, Fernando Alonso et Giancarlo Fisichella ne lâchent pas prise face aux ogres Michael Schumacher et Ferrari. Le duo totalise huit victoires, dont sept pour l'Espagnol qui conquiert un second titre mondial consécutif. La contribution de son équipier est également cruciale pour permettre à Renault de défendre avec succès sa couronne chez les constructeurs.

Victoires de Renault à Bahreïn, en Malaisie, en Australie, en Espagne, à Monaco, en Grande-Bretagne, au Canada, et au Japon.

Renault remporte le titre mondial chez les pilotes avec Fernando Alonso tout en étant à nouveau sacré du côté des Constructeurs.

2007



L'équipe Renault a eu le temps de fêter ses succès, mais la réalité d'une saison 2007 plus complexe s'impose déjà. La R27 et son moteur RS27, étroitement dérivé du bloc de l'an passé, ne permettent ni à Giancarlo Fisichella, ni à Heikki Kovalainen ayant remplacé Fernando Alonso, de briller vraiment. Seul le Finlandais accède au podium au Japon. En parallèle, Renault Sport reprend son activité de fournisseur moteur en équipant Red Bull Racing où pilotent David Coulthard et Mark Webber. Red Bull Renault termine cinquième d'un Championnat Constructeurs, dont Renault se classe troisième.

2008



Cette saison, les châssis Renault R28 et Red Bull RB4 reçoivent un moteur RS27 modifié. Les blocs de F1 ne peuvent plus dépasser 19 000 tr/min. Aucun changement n'est à signaler chez Red Bull, où David Coulthard et Mark Webber sont toujours à l'œuvre, tandis que Renault accueille le retour de Fernando Alonso et un débutant en Nelson Piquet Jr, le fils du triple Champion du Monde de F1 éponyme. Fernando Alonso signe deux victoires, mais Red Bull-Renault manque la plus haute marche du podium.

Victoires de Renault à Singapour et au Japon.

2009



Cette année marque une nouvelle évolution du règlement puisque huit moteurs sont attribués à chaque pilote pour l'ensemble de la saison. Chez Renault, le châssis R29 succède au R28 tandis que le moteur RS27 poursuit son développement. Fernando Alonso reprend son rôle de leader, mais son équipier Nelson Piquet Jr est remplacé par Romain Grosjean après la pause estivale par manque de résultat. La campagne s'avère compliquée avec un seul podium pour Fernando Alonso alors que Red Bull-Renault prend son envol. Nouveau venu dans l'équipe, Sebastian Vettel s'offre quatre victoires au volant de la RB5 et Mark Webber deux pour mener leur écurie au deuxième rang du Championnat Constructeurs. Sebastien Vettel termine vice-Champion, Mark Webber quatrième.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull en Chine, en Grande-Bretagne, en Allemagne, au Japon, au Brésil, et à Abou Dhabi.

Le saviez-vous ?

**Mark Webber*

Né le 27 août 1976, Mark a commencé sa carrière en F1 avec Minardi avant de passer par Jaguar et Williams. C'est toutefois avec Red Bull-Renault que l'Australien obtient ses neuf succès, tous acquis entre 2007 et 2013.

Le saviez-vous ?

**Sebastian Vettel*

Né le 3 juillet 1987, Sebastien Vettel effectue des débuts remarquables en F1 avec BMW au Grand Prix des États-Unis 2007. Sa prestation séduit la filière des jeunes pilotes de Red Bull, qui l'aligne aussitôt chez Toro Rosso, l'équipe cadette de Red Bull, et avec qui il signe sa première victoire. En 2009, l'Allemand est promu vers Red Bull-Renault et s'offre quatre succès, mais le meilleur reste à venir avec une fulgurante ascension lui valant quatre titres mondiaux successifs de 2010 à 2013. Sebastian Vettel obtient alors sa place au firmament du sport. Avec les moteurs Renault, Sebastian Vettel s'est imposé à trente-huit reprises et a établi un nouveau record de précocité en étant sacré à l'âge de 23 ans et 134 jours, devant Lewis Hamilton (23 ans et 301 jours) et Fernando Alonso (24 ans et 59 jours).

2010



Un nouveau règlement sportif entre en vigueur. La victoire ne vaut plus dix points, mais vingt-cinq points. Le barème s'ouvre également des huit aux dix premiers de chaque course. Comme l'an passé, chaque pilote dispose de huit moteurs sur l'ensemble de la saison, mais les ravitaillements sont désormais interdits. Renault F1 Team renouvelle son binôme en engageant l'expérimenté polonais

Robert Kubica et un novice russe en Vitaly Petrov. Le duo bénéficie du châssis R30 et du moteur RS27, toujours en développement. Le même bloc motorise la Red Bull RB6. Malgré une concurrence extrêmement relevée, et notamment celle des Ferrari et McLaren-Mercedes, Red Bull remporte neuf des dix-neuf Grands Prix. Mark Webber s'impose à quatre reprises, Sebastian Vettel par cinq fois. Ces succès associés aux nombreux podiums de l'Allemand lui permettent d'obtenir son premier titre mondial.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull en Malaisie, en Espagne, à Monaco, en Europe, en Grande-Bretagne, en Hongrie, au Japon, au Brésil et à Abou Dhabi.

Red Bull-Renault réalise le doublé en remportant les Championnats Pilotes et Constructeurs.

2011



La fin d'une époque. Renault arrête de courir en son nom propre. Du côté des moteurs, Viry-Châtillon poursuit sa mission. Un châssis R31 paré d'un moteur RS27 est aligné en 2011, mais l'équipe, déjà engagée par Renault, porte désormais le nom de Lotus-Renault GP. Ses pilotes sont Vitaly Petrov et Nick Heidfeld, ce dernier étant remplacé après la trêve estivale par Bruno Senna. Renault équipe aussi le Team Lotus, une structure faisant référence au Team Lotus des années 1970 et confiant ses monoplaces à Jarno Trulli et Heikki Kovalainen. Les tribunaux départageront l'imbroglio des appellations. Enfin, Red Bull continue de faire confiance à Sebastien Vettel et Mark Webber au volant de ses RB7. Au total, Renault fournit donc six moteurs par Grand Prix. Red Bull-Renault éclipse totalement la concurrence puisque l'écurie anglo-française s'offre douze des dix-neuf épreuves du calendrier, dont onze pour Sebastian Vettel, sacré dès le quinzième rendez-vous au Japon. Lors de la course suivante en Corée du Sud, Red Bull-Renault scelle le titre Constructeurs avant que l'équipe Renault ne fasse ses adieux au paddock après avoir disputé son 300^e Grand Prix au Brésil.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull en Australie, en Malaisie, en Turquie, en Espagne, à Monaco, en Europe, en Belgique, en Italie, à Singapour, en Corée du Sud, en Inde et au Brésil.

Red Bull-Renault remporte les Championnats du Monde des Pilotes et des Constructeurs.

2012



Toujours amélioré, le moteur Renault RS27 poursuit sa carrière et Renault Sport devient le motoriste le plus demandé en F1 puisqu'il équipe désormais quatre écuries : les Champions du Monde Red Bull-Renault avec Sebastian Vettel et Mark Webber, la structure Lotus-Renault F1 team installée à Enstone avec Kimi Räikkönen et Romain Grosjean (remplacé par Jérôme d'Ambrosio en Italie), mais aussi Caterham-Renault – anciennement Team Lotus – avec Vitaly Petrov et Heikki Kovalainen ainsi que Williams-Renault avec Pastor Maldonado et Bruno Senna. Une nouvelle fois, Sebastian Vettel frappe fort avec sa Red Bull-Renault, mais la Ferrari de Fernando Alonso lui donne le change. L'Allemand doit attendre le vingtième et dernier Grand Prix de la saison pour être couronné et obtenir son troisième titre mondial grâce à ses cinq succès. Victorieux à Monaco et à Silverstone, Mark Webber ne démérite pas. Deux autres concurrents motorisés par Renault montent sur la plus haute marche du podium : Pastor Maldonado et sa Williams-Renault en Espagne et Kimi Raikkonen et sa Lotus-Renault à Abou Dhabi. Le Finlandais termine d'ailleurs troisième du classement général derrière Sebastian Vettel et Fernando Alonso.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull à Bahreïn, à Monaco, en Grande-Bretagne, à Singapour, au Japon, en Corée du Sud et en Inde. Victoire avec Williams-Renault en Espagne. Victoire avec Lotus-Renault à Abou Dhabi.

Red Bull-Renault remporte les Championnats du Monde des Pilotes et des Constructeurs.

Le saviez-vous ?

**Pastor Maldonado*

Né le 9 mars 1985, Pastor Maldonado a effectué cinq saisons en F1, dont trois avec des moteurs Renault. Le Vénézuélien a disputé 95 Grands Prix et a remporté le Grand Prix d'Espagne 2012 au volant d'une Williams-Renault FW34.

Le saviez-vous ?

**Kimi Räikkönen*

Né le 17 octobre 1979, Kimi Räikkönen fait aujourd'hui figure de vétéran, mais le Finlandais s'est d'abord fait un nom en remportant des courses et des titres en Formule Renault. Il a signé deux victoires pour Lotus-Renault à Abou Dhabi en 2012 et en Australie en 2013. Kimi Räikkönen détient actuellement le record du plus grand nombre de départs en F1.

2013



Renault Sport motorise les mêmes équipes que la saison précédente : Red Bull-Renault avec Sebastian Vettel et Mark Webber ; Williams-Renault avec Pastor Maldonado et le rookie Valtteri Bottas ; Lotus-Renault avec Kimi Räikkönen et Romain Grosjean (Heikki Kovalainen remplacera son compatriote pour les deux derniers Grands Prix de l'année) ; Caterham-Renault avec Charles Pic et Giedo Van der Garde. Sebastian Vettel se montre toujours plus impressionnant avec treize succès, dont neuf consécutifs, un record sur une seule et même saison. L'Allemand conquiert son quatrième titre mondial et rejoint ainsi Alain Prost au palmarès, derrière Michael Schumacher et Juan Manuel Fangio. Kimi Räikkönen signe également l'unique victoire de l'année pour Lotus-Renault en ouverture de saison.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull en Malaisie, à Bahreïn, au Canada, en Allemagne, en Belgique, en Italie, à Singapour, en Corée du Sud, au Japon, en Inde, à Abou Dhabi, aux États-Unis et au Brésil.

Victoire du moteur Renault avec Lotus en Australie.

Red Bull-Renault remporte les Championnats du Monde des Pilotes et des Constructeurs.

2014

Renault Sport a travaillé sans relâche pour poursuivre le développement de son moteur RS27 et aider ses partenaires en F1, mais les motoristes de Viry-Châtillon ont également préparé l'avenir. La saison 2014 ouvre une nouvelle ère, celle du moteur hybride, baptisé Renault Energy F1 chez Renault Sport F1. Conformément au nouveau règlement de la FIA, il se compose d'un moteur à combustion interne, d'un turbocompresseur, de deux unités électriques auxiliaires – l'une pour récupérer l'énergie cinétique au freinage, l'autre la chaleur à l'échappement –, une batterie et un boîtier de contrôle électronique. Renault Sport étudiait depuis plusieurs mois un bloc thermique de quatre cylindres jusqu'à ce que la FIA décide, à la demande de Ferrari, d'une configuration V6. Les sorciers de Viry-Châtillon se focalisent alors sur un projet de ce type. Ce nouveau groupe propulseur équipe quatre écuries : les tenants du titre Red Bull-Renault avec Sebastian Vettel et Daniel Ricciardo ; Lotus F1-Renault avec Romain Grosjean et Pastor Maldonado ; Toro Rosso-Renault avec Jean-Éric Vergne et Daniil Kvyat et enfin Caterham-Renault avec Marcus Ericsson et Kamui Kobayashi ainsi que leurs remplaçants André Lotterer en Belgique et Will Stevens à Abou Dhabi. Six de ces dix pilotes marquent des points, mais seul Daniel Ricciardo monte sur la plus haute marche du podium à trois reprises. L'Australien achève la saison au troisième rang du championnat tandis que Red Bull-Renault se classe deuxième chez les constructeurs de F1.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull au Canada, en Hongrie et en Belgique.

Le saviez-vous ?

**Daniel Ricciardo*

Né le 1^{er} juillet 1989, Daniel Ricciardo est réputé dans le paddock pour ses plaisanteries, son rire et ses multiples facéties. Au volant, l'Australien sait toutefois se montrer extrêmement incisif. Il a fait l'essentiel de sa carrière dans la filière Red Bull, d'abord chez Toro Rosso, puis dans l'équipe principale. Après sept victoires avec Red Bull, Daniel rejoint Renault F1 Team en 2019 et a depuis obtenu deux podiums avec le constructeur français.

2015



Renault Sport concentre ses activités de motoriste envers deux équipes, Red Bull et Toro Rosso. Daniel Ricciardo et Daniil Kvyat prennent le volant des Red Bull RB11 tandis que Max Verstappen et Carlos Sainz, deux rookies aux patronymes bien connus des amateurs de sport automobile, sont alignés sur les Toro Rosso STR10. Quelques podiums émaillent la saison, mais de grandes manœuvres se préparent du côté de l'état-major de Renault et de Renault Sport. Après de longues études, analyses et recherches, le groupe français estime qu'il vaut mieux revenir de plain-pied avec une écurie officielle en F1. La décision se précise durant l'année avant l'annonce du retour d'une structure 100 % Renault le 3 décembre 2015.

2016



Renault Sport continue de fournir des moteurs à Red Bull, qui confie ses RB12 aux mêmes pilotes que l'an passé. Le bloc est alors rebadgé TAG Heuer, en référence au nouveau partenaire de l'écurie. Le retour de Renault dans le paddock est célébré par une livrée jaune et noir rappelant les débuts du constructeur en F1. Red Bull connaît une saison mouvementée. Au Grand Prix d'Espagne, cinquième rendez-vous du calendrier, l'équipe rétrograde Daniil Kvyat chez Toro Rosso pour promouvoir Max Verstappen. Le pari paie et le Néerlandais remporte aussitôt son premier Grand Prix pour établir un nouveau record en devenant le plus jeune vainqueur de l'histoire. Pour sa part, Daniel Ricciardo s'impose en Malaisie. La campagne de Renault s'avère difficile. Renault Sport F1 Team a dû préparer les châssis trouvés à Enstone au moment du rachat. Freinée par ses problèmes financiers, Lotus n'avait pas eu la possibilité d'en construire de nouveaux depuis fin 2014. Les châssis sont siglés R.S.16 et confiés à Jolyon Palmer et Kevin Magnussen, deux fils d'anciens pilotes de F1.

Victoires du moteur Renault avec Red Bull en Espagne et en Malaisie.

Le saviez-vous ?

**Max Verstappen*

Né le 20 septembre 1997, Max est le fils de Jos Verstappen, un pilote ayant pris plus de cent départs en Grand Prix entre 1994 et 2003. Le Néerlandais a rapidement suivi la trajectoire de son père en se lançant en karting jusqu'au titre mondial. Après avoir brûlé toutes les étapes pour accéder à la F1 dès l'âge de dix-sept ans en 2015, il dispute les quatre premiers rendez-vous de 2016 chez Toro Rosso avant de rejoindre Red Bull en Espagne. Max Verstappen profite des faits de course pour s'imposer et devenir le plus jeune vainqueur de tous les temps en F1 à 18 ans et 228 jours, devant Sebastian Vettel et Fernando Alonso.

2017



Renault engage deux voitures dotées du moteur hybride RE17 dans le châssis RS17, considéré comme le premier vrai châssis Renault depuis le retour de la marque en tant que constructeur à part entière. Au côté de Jolyon Palmer, Renault recrute l'Allemand Nico Hülkenberg, qui s'est distingué en F1 et en dehors en remportant les 24 Heures du Mans dès sa première tentative en 2015.

Le 16 juillet 2017 à Silverstone, Renault célèbre le quarantième anniversaire de ses débuts en F1. Pour marquer l'occasion, Nico Hülkenberg exploite un impressionnant package d'améliorations sur la R.S.17 pour obtenir la sixième place et égaler son meilleur résultat de l'année. Il avait déjà réussi cet exploit en Espagne avant de récidiver en Belgique. Malgré sa sixième position à l'arrivée à Singapour, Jolyon Palmer est remplacé par le pilote Toro Rosso Carlos Sainz au Grand Prix des États-Unis, où il finit septième pour sa première en noir et jaune. Nico Hülkenberg conclut la saison en se classant dixième au Brésil et sixième à Abou Dhabi pour mener l'équipe au sixième rang du Championnat Constructeurs.

Le saviez-vous ?

*Nico Hülkenberg

Né le 19 août 1987, Nico Hülkenberg a couru pour la première fois en Formule 1 avec Williams en 2010. Sans volant l'année suivante, l'Allemand devient pilote d'essais et de réserve pour Force India avant de retrouver la compétition en 2012 et de rejoindre Sauber en 2013. Un an plus tard, Nico revient chez Force India pour trois saisons, puis signe avec Renault en 2017. Nico est resté avec Renault jusqu'à fin 2019, totalisant 62 Grands Prix durant cette période et est désormais le deuxième pilote comptant le plus de départs dans les quarante-trois ans d'histoire de l'équipe.

2018



En 2018, Renault conserve son duo Nico Hülkenberg - Carlos Sainz avec l'ambition de se rapprocher des quatre équipes de pointe. L'année s'ouvre avec l'introduction du « halo », une boucle de titane fixée sur la cellule de survie du châssis afin de protéger la tête des pilotes contre les débris ou les chocs. Malgré son esthétique décriée par certains fans et spectateurs lors des essais de présaison à Barcelone, le dispositif fait désormais partie intégrante de la Formule 1.

Nico Hülkenberg et Carlos Sainz forment un binôme dynamique, l'Allemand apportant son expérience et l'Espagnol sa fougue au volant d'une F1. Les bons résultats s'enchaînent au fil de la première moitié de saison et Nico Hülkenberg entre dans le top dix sur six des huit premières courses. Carlos Sainz est aussi en verve, comme en témoigne sa cinquième place en Azerbaïdjan, à l'époque le meilleur résultat de l'équipe depuis son retour.

La dynamique se poursuit avec un top cinq de Nico Hülkenberg à domicile, sa meilleure performance pour ses deux premières campagnes avec l'écurie. Avant la pause estivale, Renault envoie un message fort en annonçant l'arrivée d'un vainqueur de Grand Prix, Daniel Ricciardo, dès 2019.

Engagée dans une fascinante bataille pour la quatrième position du Championnat Constructeurs, Renault doit régulièrement placer ses deux monoplaces dans le top dix. Les points continuent de s'accumuler et l'équipe assure presque son statut de quatrième force du plateau au Grand Prix des États-Unis, où Nico Hülkenberg se classe sixième devant Carlos Sainz. À nouveau sixième au Mexique, Nico Hülkenberg rapproche l'écurie de son objectif. C'est finalement chose faite avec la superbe prestation de Carlos Sainz à Abou Dhabi, l'Espagnol finissant sixième pour sa dernière apparition en noir et jaune avant de céder sa place à Daniel Ricciardo.

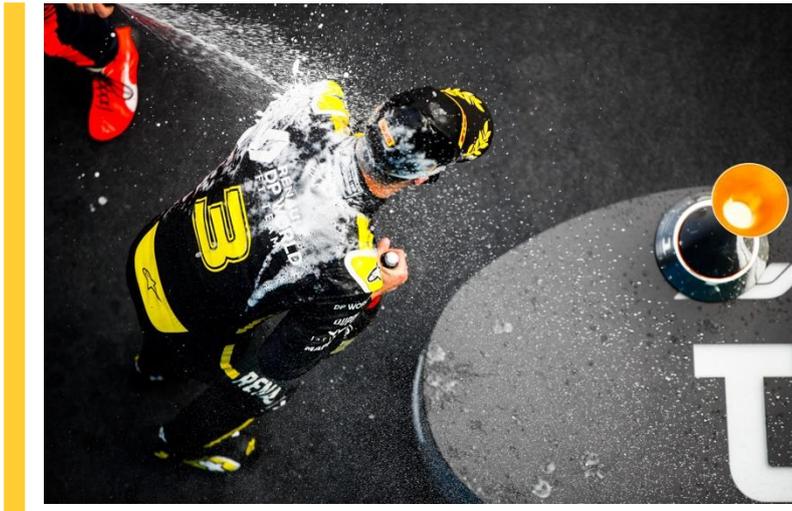
2019



Renault entame l'année 2019 avec l'un des meilleurs duos sur la grille puisque Daniel Ricciardo, sept fois vainqueur en F1, rejoint l'expérimenté Nico Hülkenberg, présent pour une troisième saison avec l'équipe basée à Enstone. Après la décision de Red Bull Racing de mettre fin à douze ans de partenariat de fourniture moteur avec Renault, McLaren demeure la seule écurie cliente. Renault commence discrètement sa campagne, mais la R.S.19 dévoile pleinement son potentiel au Grand Prix du Canada avec la sixième place de Daniel Ricciardo, juste devant Nico Hülkenberg. Un pas en avant est franchi en Italie, où l'Australien finit quatrième et l'Allemand cinquième pour délivrer le meilleur score de Renault depuis son retour en 2016.

L'année est toutefois endeuillée par la disparition tragique d'Anthoine Hubert, le pilote de la Renault Sport Academy perdant la vie dans un accident lors d'une manche du Championnat FIA de Formule 2 à Spa-Francorchamps. Durant l'été, le pilote de réserve Mercedes Esteban Ocon est annoncé pour remplacer Nico Hülkenberg au côté de Daniel Ricciardo à partir de 2020. Malgré de bons résultats en fin de saison, McLaren-Renault termine quatrième chez les constructeurs avec 145 points. Renault perd une place par rapport à l'année précédente en se classant cinquième avec 91 unités. La fin de l'année est également marquée par l'annonce d'un tout nouveau règlement visant à accroître la compétitivité et la parité dans le sport dès 2021.

2020



Le nouveau duo formé par Daniel Ricciardo et Esteban Ocon a pour objectif la reconquête de la quatrième place de l'écurie au Championnat Constructeurs. Les deux pilotes ont beaucoup à prouver après une première campagne mitigée pour l'Australien et une saison vierge de compétition pour le Français. Renault lève également le voile sur son partenariat titre avec l'entreprise logistique DP World juste avant le coup d'envoi d'une saison finalement reporté face à la pandémie mondiale de coronavirus. L'attente pousse la Formule 1 à décaler l'introduction du nouveau règlement à 2022. Alors que les pays se confinent et que le monde de la F1 est mis sur pause, le marché des transferts s'embrase et Daniel annonce qu'il quittera Renault après deux années pour rejoindre McLaren F1 en 2021.

Peu de temps après, Renault dévoile le nom de son successeur, le double Champion du Monde Fernando Alonso, qui avait pris du recul fin 2018. L'Espagnol effectuera son troisième passage dans l'équipe et il y côtoiera Esteban Ocon. La levée des confinements coïncide ensuite avec la reprise de la F1 à travers un calendrier révisé, mais riche en action avec l'apparition de tracés bien connus ou inédits de juillet à décembre. Les premières courses font état d'un peloton extrêmement compétitif et disputé, un fait confirmé par la suite des événements. Daniel Ricciardo prend toutefois de plus en plus confiance au volant de la R.S.20 et tire son épingle du jeu pour garantir deux podiums et le meilleur résultat de Renault depuis dix ans. Esteban Ocon a ensuite signé le meilleur résultat de l'équipe depuis son retour en F1 en 2016 en décrochant la deuxième place au Grand Prix de Sakhir.

ANNEXE : PALMARÈS ÉQUIPE & MOTEURS

PALMARES EQUIPE RENAULT F1

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
1977	4	-	-	NC
1978	14	-	-	12 ^e
1979	14	6	1	6 ^e
1980	14	5	3	4 ^e
1981	15	6	3	3 ^e
1982	16	10	4	3 ^e
1983	15	4	4	2 ^e
1984	16	1	-	5 ^e
1985	15	-	-	7 ^e
2002	17	-	-	4 ^e
2003	16	2	1	4 ^e
2004	18	3	1	3 ^e
2005	18	7	8	1 ^e
2006	18	7	8	1 ^e
2007	17	-	-	3 ^e
2008	18	-	2	4 ^e
2009	17	1	-	8 ^e
2010	19	-	-	5 ^e
2011	19	-	-	5 ^e
2016	21	-	-	9 ^e
2017	20	-	-	6 ^e
2018	21	-	-	4 ^e
2019	21	-	-	5 ^e
2020	17	-	-	*

PALMARÈS MOTEUR

V6 turbo 1,5 l à 90°

<i>Saisons</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
1977	4	-	-	NC
1978	14	-	-	12 ^e
1979	14	6	1	6 ^e
1980	14	5	3	4 ^e
1981	15	6	3	3 ^e
1982	16	10	4	3 ^e
1983	15	3	4	2 ^e
1984	16	3	-	3 ^e (Lotus-Renault)
1985	16	8	3	4 ^e (Lotus-Renault)
1986	16	8	2	3 ^e (Lotus-Renault)

V10 3,5 l à 67°

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
1989	16	1	2	2 ^e (Williams-Renault)
1990	16	1	2	4 ^e (Williams-Renault)
1991	16	6	7	2 ^e (Williams-Renault)
1992	16	15	10	2 ^e (Williams-Renault)
1993	16	15	10	1 ^e (Williams-Renault)
1994	16	6	7	1 ^e (Williams-Renault)

V10 3 l à 67°*

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
1995	17	16	16	1 ^e (Benetton-Renault)
1996	16	12	12	1 ^e (Williams-Renault)
1997	17	13	9	1 ^e (Williams-Renault)

*En 1997, le moteur était un V10 3 l à 71°

V10 3 l à 101°

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
2001	17	-	-	7 ^e (Benetton-Renault)
2002	17	-	-	4 ^e (Renault)
2003	16	2	1	4 ^e (Renault)

V10 3 l à 72°

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
2004	18	3	3	3 ^e (Renault)
2005	19	7	8	1 ^e (Renault)

V8 2,4 l à 90°

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
2006	18	7	8	1 ^e (Renault)
2007	17	-	-	3 ^e (Renault)
2008	18	-	2	4 ^e (Renault)
2009	17	6	6	2 ^e (Red Bull-Renault)
2010	19	15	9	1 ^e (Red Bull-Renault)
2011	19	18	12	1 ^e (Red Bull-Renault)
2012	20	9	9	1 ^e (Red Bull-Renault)
2013	19	11	14	1 ^e (Red Bull-Renault)

V6 1,6 l hybride à 90°

<i>Saison</i>	<i>Grands Prix</i>	<i>Pole Positions</i>	<i>Victoires</i>	<i>Classement</i>
1977	4	-	-	NC
1978	14	-	-	12 ^e
1979	14	6	1	6 ^e
1980	14	5	3	4 ^e
1981	15	6	3	3 ^e
1982	16	10	4	3 ^e
1983	15	4	4	2 ^e
1984	16	1	-	5 ^e
1985	15	-	-	7 ^e
2002	17	-	-	4 ^e
2003	16	2	1	4 ^e
2004	18	3	1	3 ^e
2005	18	7	8	1 ^e
2006	18	7	8	1 ^e
2007	17	-	-	3 ^e
2008	18	-	2	4 ^e
2009	17	1	-	8 ^e
2010	19	-	-	5 ^e
2011	19	-	-	5 ^e
2016	21	-	-	9 ^e
2017	20	-	-	6 ^e
2018	21	-	-	4 ^e
2019	21	-	-	5 ^e
2020	17	-	-	*