

# História

6 DE JUNHO DE 2017

## O LENDÁRIO MÉGANE R.S.

**Reflexões sobre duas gerações de um automóvel desportivo compacto que é uma referência**



**COM LANÇAMENTO PREVISTO PARA 2018, O MÉGANE R.S. ESTÁ PREPARADO PARA UM REGRESSO ESPETACULAR.**

Em 2017, a Renault Sport celebra o 40.º aniversário e mantém a mesma missão: criar um elo claro entre o desporto automóvel e os seus automóveis de produção em série: “Da pista de competição à estrada.”

**“O Mégane R.S. encarna a paixão de todos os homens e mulheres que trabalham para a Renault Sport. É a expressão máxima do know-how que acumulamos através dos nossos inúmeros êxitos no desporto automóvel. Graças à extrema eficiência, é espetacular conduzir o Mégane R.S., mesmo nos cenários mais desafiantes como o Nürburgring Nordschleife.”** *Patrice Ratti, Diretor-geral da Renault Sport Cars*

Nas duas gerações, o Mégane R.S. tem vindo a simbolizar esta filosofia graças à adoção de uma série de tecnologias derivadas da competição, sendo uma referência no segmento dos automóveis de estrada de elevado desempenho.

## 2004-2009: O NASCIMENTO DE UM GRANDE

### Uma iniciativa inovadora da Renault Sport

As tradições desportivas da Renault remontam a um tempo bem anterior à primeira geração do Mégane R.S.. Foi nos anos 1950, sob a influência de Amédée Gordini, que a marca começou a oferecer automóveis desportivos produzidos em massa e com um êxito considerável. O R8 Gordini de 1964 é disso exemplo, um dos mais icónicos automóveis de todos os tempos.

O Mégane R.S. tornou-se o modelo mais recente de uma linha distinta que começou com o R12 Gordini, um modelo que renunciou a mudança para a tração dianteira nos anos 1970. O R11 Turbo fez furor durante a década seguinte, antes de ceder a coroa ao Renault 19 16S nos anos 1990.

O Mégane II R.S. foi a resposta da Renault à necessidade de expandir a sua gama desportiva. Apresentado no Salão Automóvel de Frankfurt, em 2003, o Mégane foi comercializado no ano seguinte com duas opções de carroçaria: com três ou cinco portas, como o próprio Mégane II.

Embora o R.S. pudesse parecer-se, à distância, com um “vulgar” Mégane II, um certo número de características-chave apontavam para a sua predisposição desportiva, como a dupla saída de escape, uma particularidade R.S. tal como se tinha visto, anteriormente, no Clio V6. O design incluía uma saia aerodinâmica personalizada e uma grande grelha de admissão de ar para facilitar o arrefecimento do motor. O Mégane R.S. também tinha um spoiler traseiro distintivo e as suas credenciais desportivas eram realçadas por jantes em alumínio de 18 polegadas personalizadas pelo emblema da Renault Sport.

### Um motor icónico: o F4RT

O êxito do primeiro Mégane R.S. assentava no motor e no chassis. A equipa técnica optou por tecnologia comprovada para equipar o modelo, escolhendo um motor turbocomprimido de quatro cilindros que a Renault tinha anteriormente utilizado no Avantime e no Renault Laguna, bem como sob o capô do Clio RS. Os especialistas da Renault Sport afinaram este bloco de 165 CV para debitar 225 CV no Mégane R.S.

Com 300 Nm de binário disponível logo a partir das 2000 rpm, este motor tinha os ingredientes necessários para atrair aqueles que procuravam um desempenho sensacional. Em paralelo, o turbo incluía uma turbina e um compressor especialmente desenhados, enquanto a cambota e os pistões tinham sido modificados para corresponder à taxa de compressão alterada.

O R.S. acelerava dos 0 aos 100 km/h em 6,5s e percorria o quilómetro inicial em apenas 26,7s a partir de arranque parado.

### Suspensão dianteira com eixo direcional independente, uma inovação arrojada

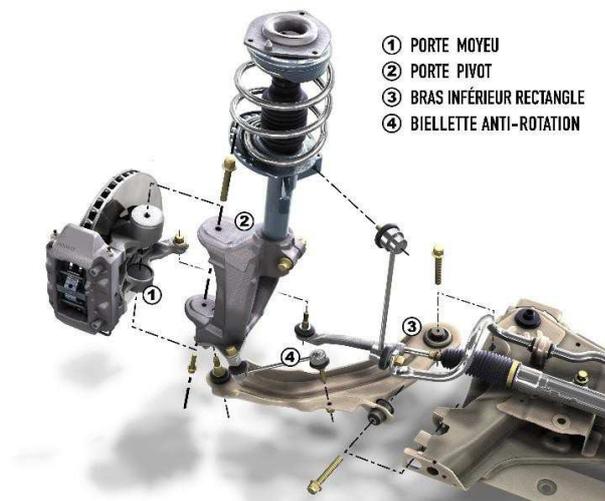
Mas o pioneiro dos Mégane R.S. também se destacava pelo chassis, que incluía uma inovação tecnológica notável: a suspensão dianteira com eixo direcional independente.

Previamente implementada na versão de competição do R21 Turbo, esta tecnologia levou à eliminação – ou pelo menos à contenção – das reações adversas que podem ser causadas pelos elevados níveis de potência e binário. Com este sistema, o eixo de articulação da suspensão dianteira é independente e a rotação da roda no eixo correto é assegurada por uma ligação entre o cubo da roda e o suporte de articulação em alumínio.

---

O desvio é reduzido assim para 32 mm (em comparação com os 60 mm no caso de uma suspensão de tipo McPherson, tal como a do Mégane II).

O suporte de articulação está montado num braço inferior retangular, enquanto a orientação precisa da roda é otimizada por um tirante entre as duas partes.



- 1) Suporte do cubo da roda
- 2) Suporte de articulação
- 3) Braço inferior retangular
- 4) Tirante anti-rotação

Com 5200 unidades vendidas desde 2004, o Mégane R.S. de primeira geração lançou a semente para um êxito duradouro – e esse êxito tem sido reforçado com o lançamento de cada novo modelo.

## 2005-2009: DA PISTA À ESTRADA, O MEGANE R.S. AGITA O MERCADO DOS AUTOMÓVEIS DESPORTIVOS COMPACTOS

Ao longo do ciclo de produção na fábrica Renault de Dieppe, entre 2004 e 2009, o Mégane R.S. reproduziu-se em quatro versões diferentes – duas renovações e uma variante dCi – para satisfazer a ambição determinada da Renault Sport em transmitir os benefícios das tecnologias do desporto automóvel para os automóveis de estrada.

Foi dentro deste espírito que, em 2005, apenas nove meses após a chegada do Mégane R.S. original, apareceu uma edição "Trophy", equipada com o ainda mais radical chassis Sport<sup>2</sup>, molas mais fortes tanto à frente (+25%) como atrás (+77%), uma barra estabilizadora mais pequena de 1 mm, batentes de amortecedores e a possibilidade de desativação do Sistema de Controlo Eletrónico de Estabilidade (ESP).

Com este novo chassis, a Renault Sport dividiu a sua oferta de Mégane R.S. em duas versões distintas – um tema que iria continuar nas gerações seguintes (com os chassis Sport e Cup). O seu novo chassis, a inclusão de jantes mais leves e a tração melhorada do automóvel foram suficientes para otimizar o seu desempenho.

<sup>2</sup> Que iria tornar-se posteriormente no chassis Cup (com o chassis original a conquistar o nome "Sport")



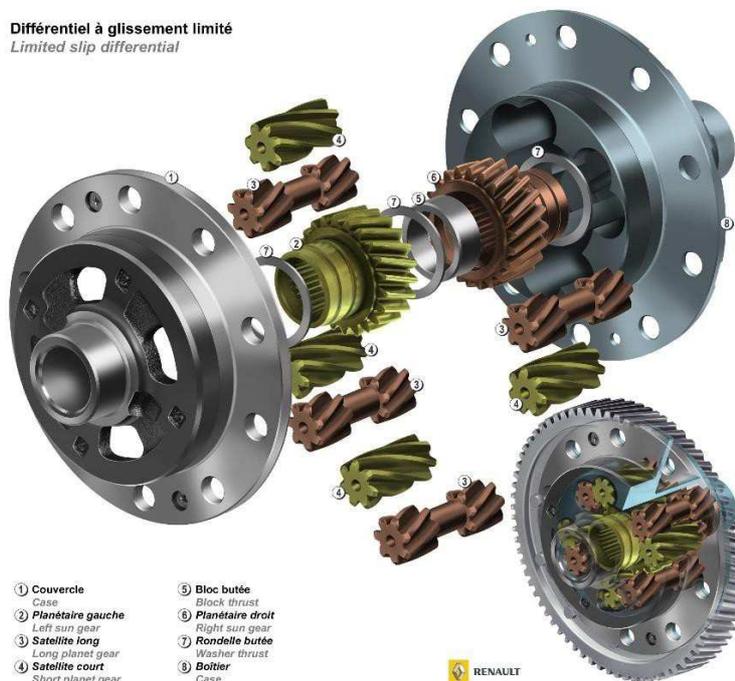
2005 Mégane Trophy – o primeiro Mégane a beneficiar do chassis "Sport" da Renault

## Um chassis ainda mais reativo, com diferencial autoblocante

Em 2006 e 2007, as versões Mégane F1 Team e F1 Team R26 prestaram homenagem ao êxito da Renault no Campeonato Mundial de Fórmula 1, com a primeira a beneficiar da introdução de bacquets Recaro inspiradas na competição.

A última atraiu pela sua oferta inovadora de uma tecnologia largamente usada no mundo do desporto automóvel: o diferencial autoblocante (apenas no chassis cup).

Graças a esta tecnologia, que transfere o binário do motor para a roda com a máxima aderência quando o sistema deteta o risco de patinagem, o que já era um chassis extremamente reativo tornou-se ainda mais afinado.



Dotada de um Sistema de Controlo Eletrónico de Estabilidade que se podia desligar por completo, esta versão foi

rapidamente considerada como a mais interessante da gama Mégane R.S. Além disso, o motor F4RT R.S. oferecia ainda mais potência do que antes, desenvolvendo 230 CV e 310 Nm de binário.

Do ponto de vista de design, o F1 Team R26 foi produzido na cor de assinatura da Renault Sport, o Sirius Yellow.

## O R.S. mais radical – o R26.R

A história do Mégane R.S. de primeira geração culminou na oferta mais radical da Renault Sport até à data – o Mégane R26.R, oficialmente apresentado no Salão Automóvel de Londres em 2008.

Lançada como um modelo de edição limitada e numerada, esta versão foi concebida com o elevado desempenho em mente.

O peso total de 1232 kg marcou uma redução de 123 kg em relação ao F1 Team R26, conseguida graças à estrutura em alumínio, ao capô em fibra de carbono, às janelas e ao para-brisas traseiro em policarbonato, bem como aos bancos em fibra de carbono com cintos de segurança de seis pontos.

O Mégane R26. R conseguia acelerar dos 0 aos 100 km/h em apenas seis segundos e atingir os 1000 m a partir de arranque parado em apenas 25,9 segundos.



Em apenas cinco anos, o Mégane R.S. conseguiu estabelecer-se, solidamente, no segmento dos automóveis desportivos compactos e, quando cessou a produção da primeira geração, quase 22 500 automóveis tinham sido produzidos na fábrica de Dieppe.

### Uma coleção de prémios

Ao longo da sua existência, o Mégane R.S. arrecadou inúmeros prémios de prestígio. A revista francesa *Echappement* reconheceu as suas qualidades, atribuindo-lhe três vezes o prémio "Carro Desportivo do Ano" (para o F1 Team R26 em 2007, o R26.R em 2008 e o Trophy-R em 2014). De igual modo, a publicação britânica *Evo* elogiou o F1 Team R26 em 2008.

Juntamente com os outros modelos da gama Renault Sport, o Mégane R.S. arrecadou um cobiçado prémio *Top Gear* em 2009, na categoria de "Construtor do Ano".

Também conseguiu o prémio de "Melhor Compacto Desportivo" da *What Car?* três anos consecutivos, entre 2010 e 2012.

## 2009-2017: O MEGANE 3 R.S. – UM CARRO DESPORTIVO POTENTE DE UMA PONTA A OUTRA

Em 2009, a geração seguinte do Mégane R.S. foi apresentada com um aspeto coupé dinâmico e arrojado, reforçando ainda mais a sua identidade – a de um automóvel desportivo para todos os dias, que também era capaz de um desempenho excepcional em pista.

Os princípios-chave estabelecidos pelo Mégane II R.S. foram mantidos, com uma escolha de duas opções de chassis diferentes (Sport e Cup), bancos Recaro, suspensão dianteira com eixo direcional independente da Renault e – nas versões "Cup" – um diferencial autoblocante.

### Mais desportivo e dinâmico

A produção do Mégane III R.S. foi transferida de Dieppe para a fábrica Renault de Palencia, em Espanha. A linha de produção principal foi adaptada para receber o R.S., com a sua traseira pronunciada, grelha de admissão de ar larga, lâmina dianteira aerodinâmica ao estilo da F1, saída de escape central e spoiler traseiro. À primeira vista, exibia um charme inconfundivelmente desportivo, especialmente na nova cor Sport Yellow da marca Renault.

A suspensão dianteira foi consideravelmente modificada, com as articulações do eixo direcional, os suportes de articulação e os braços inferiores em alumínio, enquanto uma nova subestrutura do motor reduziu a massa sem molas.

Foi introduzido um novo sistema de direção assistida elétrica, tirando partido das evoluções introduzidas no Mégane III e adaptando-o, especificamente, à variante R.S.

Em termos de travões – já largamente aclamados nas versões anteriores – a Renault Sport prosseguiu a sua colaboração com a Brembo para produzir pinças de quatro pistões e discos ventilados de 340 mm.

As duas opções de chassis (Sport e Cup) distinguiam-se pela calibragem diferente da suspensão e pela rigidez das molas, específica a cada versão. A versão Cup beneficiava de um diferencial autoblocante avançado, em que a taxa nominal entre o binário transferido para a roda com a máxima aderência e aquele com a mínima aumentou de 2,1 para 2,3.

De igual modo, o motor foi renovado com a adição de 20 CV e 30 Nm de binário, aumentando os respetivos totais para 250 CV e 340 Nm.

### O R.S. Monitor: aprender a conduzir como um profissional

Tal como o inovador esquema da suspensão dianteira com eixo direcional independente era sinónimo da primeira geração, o novo Mégane R.S. caracterizou-se pela introdução **do R.S. Monitor**. Exclusiva da Renault Sport, esta tecnologia utiliza sensores e acelerómetros para registar uma série de informações sobre a forma como o veículo está a ser conduzido, de modo a apresentar estes dados no ecrã central. Estas informações incluem as tensões aplicadas em diversas partes do motor (pressão do turbo, temperatura do óleo) e indicadores de desempenho geral, tais como o nível de potência e o binário utilizados, dando uma dimensão extra à experiência de condução. Todos os dados podem ser posteriormente reunidos para uma análise informática, estimulando o estilo do condutor.

### Uma história de sucesso internacional

Esta geração também marcou a expansão do Mégane R.S. no plano internacional, transmitindo a mensagem da Renault Sport além da Europa e especialmente na Austrália, onde cerca de 2360 automóveis foram vendidos entre o fim de 2010 e o fim de 2015. Um ano mais tarde, o Mégane R.S. podia ser encontrado em mais de 40 países.

## Um favorito do desporto automóvel

A história do Mégane R.S. não estaria completa sem mencionar as proezas no desporto automóvel pela mão de concorrentes privados, tanto em circuitos de corridas como em ralis.

Em 2005, o modelo Trophy V6 surgiu como parte do pacote da popular World Series by Renault, com a inauguração do Eurocup Mégane Trophy. Com todas as características distintas do Mégane R.S., destacou-se, contudo, pelo seu motor V6 montado na traseira e pelo chassis tubular. O lançamento do Mégane III foi o catalisador para uma remodelação, que colocou a versão de competição mais em conformidade com o novo aspeto coupé do automóvel de estrada.



Nos ralis, o Mégane R.S. N4 destacou-se nas provas em asfalto. Lançado em 2010, vinha de uma longa tradição de modelos Renault homologados para a competição para o Grupo N. Esta versão herdou todas as qualidades da congénere de estrada, cumprindo os regulamentos técnicos da categoria. Em 2011, o Mégane R.S. N4 venceu o Campeonato de França de Ralis na categoria.



## 2011-2016: DEFINIR O PADRÃO SUPERANDO AS EXPETATIVAS

Continuando com a tendência que tem sido sempre mantida desde a primeira geração do modelo, cada nova versão de edição limitada tem sido progressivamente mais desportiva e radical do que a anterior.

### Uma proposta cada vez mais forte

Em 2011, surgiu uma variante Trophy do Mégane III R.S.. Assente no chassis Cup, um motor mais potente fornecia 265 CV e um binário de 360 Nm, o que o tornou no automóvel de tração dianteira mais rápido do mercado. Embora estivesse inicialmente prevista a produção de apenas 500 unidades, o Mégane III R.S. Trophy demonstrou ter tanto êxito, que acabaram por sair 1068 veículos da linha de montagem.

Os anos seguintes testemunharam a introdução desse motor com 265 cavalos de potência. Em 2012 e 2013, as edições limitadas RB7 e RB8 – assentes no chassis Cup – celebraram a parceria bem-sucedida entre a Renault e a Red Bull Racing com um estilo de Fórmula 1 distinto.

### O R.S. mais recente – concebido para bater recordes

A segunda evolução foi bem mais técnica, produzindo um par de modelos concebidos com o elevado desempenho em mente, como o R26 e o R26.R antes deles – o 275 Trophy e o Trophy-R.

O primeiro, tal como o nome sugere, beneficiou de um aumento na potência do motor para 275 CV, bem como da redução de alguns quilos no peso, distinguindo-se pelo sistema de escape em titânio Akrapovič. Oferecidos como opção, os amortecedores Öhlins afinaram a manobrabilidade e o conforto do automóvel para a máxima experiência de condução.

Entretanto, o Trophy-R teve o mesmo tratamento que o R26.R, também ele com uma redução de peso igual a 101 kg e um chassis Cup montado sobre rodas de 19 polegadas. Desta edição limitada foram produzidos 322 automóveis, dos quais 21 por cento foram vendidos fora da Europa (com 50 automóveis vendidos na Austrália e 60 no Japão, por exemplo).



## **A aventura de Nürburgring!**

Por último, a história do Mégane R.S. não estaria completa sem mencionarmos os seus feitos em Nürburgring, que bateram recordes. Em quase uma década e meia de existência, estabeleceu três novos recordes da volta no Anel Norte do lendário circuito alemão – o temido Nordschleife – composto por nada menos de 154 curvas e adequadamente apelidado de "Inferno Verde".

Em 2008, o R26.R percorreu a distância de 20.832 km em 8m17 s, antes de o R.S. Trophy 265 bater esse recorde, com o tempo de 8m7,97s, três anos depois.

Em maio de 2014, o piloto da Renault Sport, Laurent Hurgon, quebrou de forma famosa a barreira dos oito minutos, completando a volta em apenas 7m54,36s ao volante do 275 Trophy-R. Sendo o primeiro veículo com tração dianteira a completar a volta em menos de oito minutos no circuito de Nürburgring, o Mégane R.S. elevou o nível, como sendo a nova referência indiscutível da categoria.

Entre 2015 e 2016, a Renault Sport completou a produção do Mégane III R.S., disponibilizando toda a gama com o motor de 275 CV – um gesto final antes de lançar uma geração totalmente nova. Este modelo teve a antestreia no Grande Prémio do Mónaco, antes do lançamento oficial no início de 2018, com um objetivo principal: continuar a incrível história de sucesso do automóvel desportivo compacto da Renault que marca o ritmo.

## **A história do Mégane R.S. – marcos**

**2004:** Comercialização do primeiro Mégane R.S.

**2005:** Introdução da versão Trophy

**2007:** Lançamento da variante F1 Team R26 e primeira disponibilização de um diferencial autoblocante

**2008:** O Mégane R26-R bate o recorde de volta do Nürburgring Nordschleife com o tempo de 8m17s

**2010:** Lançamento do Mégane III R.S.

**2015:** Introdução do Mégane R.S. 275 Trophy-R com um ciclo de produção limitada a 322 automóveis

**2017:** Apresentação do novo Mégane R.S. no Salão Automóvel de Frankfurt