



## Spécial Coupe de France des Circuits Définition 2 Moteur suralimenté

# 002

FICHE D'HOMOLOGATION CONFORME AU REGLEMENT TECHNIQUE GROUPE SPECIAL COUPE DE FRANCE  
DES CIRCUITS  
HOMOLOGATION FORM IN ACCORDANCE WITH TECHNICAL REGULATION OF FFSA

Homologation valable à partir du : **28/03/2024**

### I) GENERALITES

#### 1.1 Constructeur

**Renault**

#### 1.2 Modèle et Type

Modèle et type **Renault Megane IV RS**

Numéro de châssis **VF1RFB\*\*\*\*\***

#### 1.3 Cylindrée

Cylindrée Totale **1798,4** cm<sup>3</sup>

Nombre de Cylindres **4**

Cylindrée Corrigée **1798,4 X 1,4 = 2517.7** cm<sup>3</sup>

Disposition des cylindres En ligne  En V  À plat  En W

#### 1.4 Mode de construction

Mode Séparée  Monocoque

Matériau du châssis / coque **Aluminium**

#### 1.5 Longueur hors-tout

**4372** mm

#### 1.6 Position du moteur

**Transversal avant**





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

1.7 Type de Transmission

Traction  Propulsion  Intégral

1.8 Type de suspension

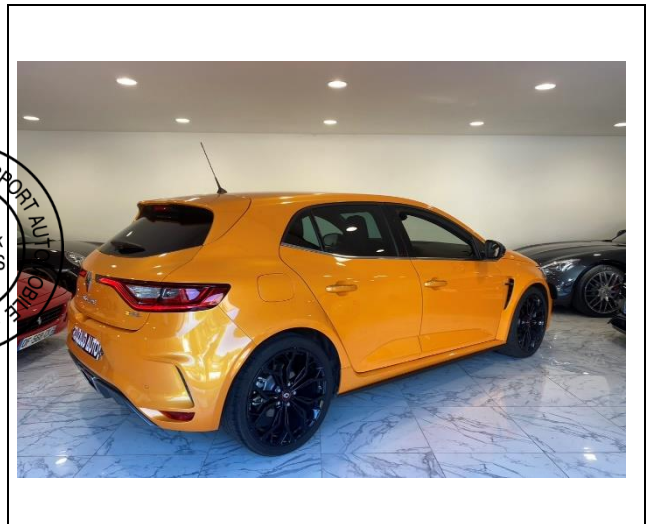
Avant **Pivots indépendants** Arrière **Essieu déformable**

1.9 Visuel de la voiture

a) Photo ¾ avant



b) Photo ¾ arrière





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

**II) DESCRIPTION DU VEHICULE**

**2.1. Tableau de bord d'origine de la voiture de série**



**2.2 Traverse avant supérieure d'origine de la voiture de série**





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

2.3 Traverse avant inférieure d'origine de la voiture de série



2.4 ½ Train avant d'origine de la voiture de série (en position sur la voiture)







**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

2.5. ½ Train arrière d'origine de la voiture de série (en position sur la voiture)



2.6. Berceau d'origine de la voiture de série démonté (vue de dessus)





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

2.7. Berceau d'origine de la voiture de série démonté (vue de dessous)



2.8. Point d'ancrage d'amortisseur avant d'origine de la voiture de série





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

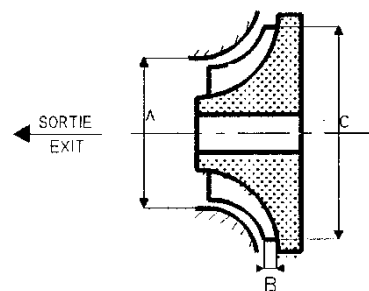
**002**

**2.9. SURALIMENTATION**

Conformément à l'Article « 3.8 » du Règlement Technique Groupe Spécial CFC.

- a) Marque et type du turbocompresseur **BORG WARNER**
- b) Carter de turbine  
*Turbine housing*
  - b1) Nombre d'entrées des gaz d'échappement **2**
  - b2) Matériau **FONTE / CAST IRON**
- c) Roue de turbine  
*Turbine wheel*
  - c1) Matériau **ACIER / STEEL**
  - c2) Nombre d'aubes **10**
  - c3) Hauteur(s) des aubes **19MM** ± 0.5 mm
  - c4) Cotes A, B, C, selon le schéma

A = **43,5** ± 0.4 mm  
 B = **7** ± 0.5 mm  
 C = **47** ± 0.3 mm



Oui / Yes

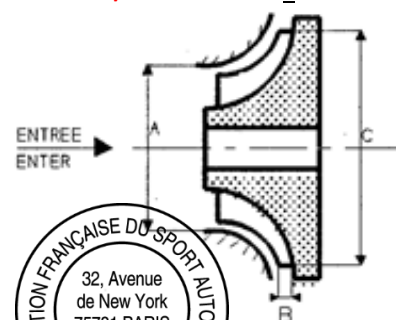
Non / No

- c5) Aubes variables  
*Variable blades*



- d) Carter de compression  
*Impeller housing*
  - d1) Nombre d'entrées d'air (mélange) **1**
  - d2) Matériau **ALUMINIUM**
- e) Roue de compression  
*Impeller wheel*
  - e1) Matériau **ACIER / STEEL**
  - e2) Nombre d'aubes **6/6**
  - e3) Hauteur(s) des aubes **14.1 / 19.6 MM** ± 0.5 mm
  - e4) Cotes A, B, C, selon le schéma

A = **44** ± 0.4 mm  
 B = **3.5** ± 0.5 mm  
 C = **58** ± 0.4mm





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

		Oui / Yes	Non / No	
	e5) Aubes variables	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<i>Variable blades</i>			
f) Régulation de la pression		Soupape de décharge		Autre
	<i>Pressure regulation</i>	By-pass	<i>Relief valve</i>	<i>Other</i>
	f1) Type de régulation de la pression	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Type of pressure adjustment</i>			
	f2) Type de la soupape	<b>WASTEGATE</b>		
g) Système d'échappement	g1) Dimensions intérieures des éventuels tuyaux entre collecteur et turbocompresseur			
	<i>Exhaust system</i>	<b>N/A</b> ± 2mm		
h) Refroidissement de l'air d'admission	h1)	Oui / Yes		Non / No
	<i>Cooling of intake air</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Air/Eau	Simple-passe	Double-passe
		<i>Air/Air</i>	<i>Single-flow</i>	<i>Double-flow</i>
	h2) Système	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>System</i>			
	h3) Diamètre de l'entrée d'air	<b>N/A</b>		± 1mm
	h4) Diamètre de la sortie d'air	<b>N/A</b>		± 1mm
i) Pression absolue de suralimentation maximum	<b>2800</b>	mbar		







**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

III-01) Entrée des gaz d'échappement dans carter de turbine



III-02) Sortie des gaz d'échappement du carter de turbine



III-03) Entrée d'air (mélange) dans carter de compresseur



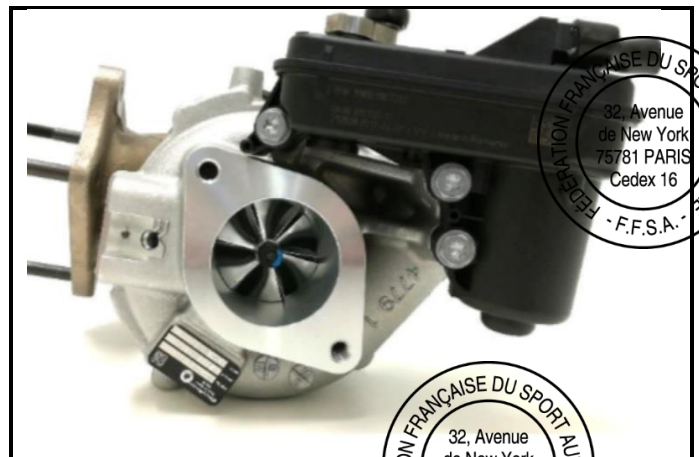
III-04) Sortie d'air (mélange) du carter de compresseur



C15-1) Vue de dessus du turbocompresseur complet assemblé



C15-2) Vue de face du turbocompresseur complet assemblé

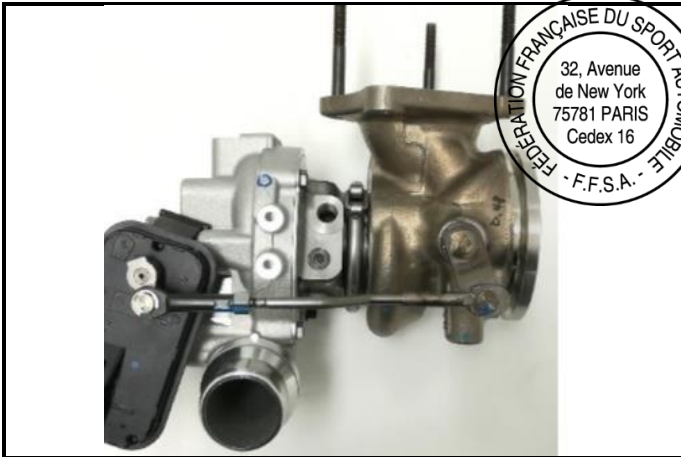




**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

C15-3) Vue de côté du turbocompresseur complet assemblé



C15-4) Soupape et montage du by-pass du turbocompresseur



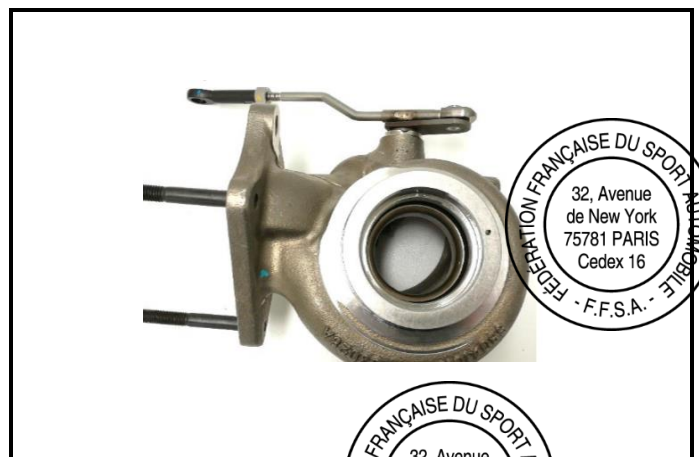
C15-5) Système d'échappement entre collecteur et turbocompresseur



C15-6) Carter de compression du turbocompresseur - démonté



C15-7) Carter de turbine du turbocompresseur - démonté





**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

C15-8) Echangeur intermédiaire - démonté



C15-9) Echangeur intermédiaire - monté dans son emplacement



III-05) Dessin de l'échangeur avec dimensions du faisceau (Largeur x Hauteur x Epaisseur)

HAUTEUR 227

LARGEUR 315

PROFONDEUR 130







**Spécial Coupe de France des  
Circuits Définition 2  
Moteur suralimenté**

**002**

**III-06) DISPOSITIF REGLANT LA PRESSION DE SURALIMENTATION**



Procédure de contrôle de la pression

*Procedure for checking the pressure*

**III-07) SYSTEME DE REFROIDISSEMENT DE L'INTERCOOLER**

**AIR / AIR**

