**PREMESSA**

Noi di Renault siamo appassionati di motorsport. La nostra storia in F1 continua ininterrottamente da più di quarant’anni. La Formula 1 è spettacolo, intrattenimento, ma anche e soprattutto la disciplina per eccellenza del motorsport. La passione per la Formula 1 è simbolo di combattività, determinazione, resilienza, ma anche progresso tramite l’innovazione illimitata che ispira questo sport.

Questa passione deve tuttavia essere mitigata da una buona dose di realismo, stando attenti che cuore e testa siano in perfetta armonia. È tuttora così. La Formula 1 ha un senso per Renault. È un laboratorio per le tecnologie delle future auto di serie, come sottolinea la nuova denominazione del motore Renault E-Tech 19. La Formula 1 tocca anche mercati chiave sulla scena internazionale, come la Cina e il Brasile, continuando nel contempo a diffondersi in altri, emergenti o in via di consolidamento, come il Medio Oriente e la Russia. Sotto la direzione di Liberty, la Formula 1 è ancora più rilevante in quanto attira un nuovo pubblico che porta una boccata d’aria fresca.

È un’era entusiasmante per essere presenti in Formula 1. Negli ultimi tre anni abbiamo dimostrato chi siamo in questa disciplina. Vi abbiamo contribuito in pista, con belle battaglie e buone performance. Abbiamo, inoltre, portato a termine attività innovative a livello di relazioni pubbliche e marketing per contribuire ad aumentare l’audience e l’impegno dei fan.

Il 2019 promette di essere un anno affascinante dentro e fuori i circuiti. Non vediamo l’ora di cominciare.

**Jérôme Stoll, Presidente di Renault Sport Racing**

**DOMANDE A Cyril Abiteboul**

*Direttore Generale Renault Sport Racing*

Il Direttore Generale di Renault Sport Racing Cyril Abiteboul si assicura che tutta l’organizzazione sia ben strutturata, dotata di sufficienti risorse e capace di sfruttare pienamente il suo potenziale per ottenere performance ottimali. Stabilisce anche gli obiettivi commerciali, di marketing e comunicazione necessari per consentire al Gruppo Renault di trarre pieno vantaggio dalle proprie attività in Formula 1.

Cyril conosce tutti i meccanismi del team anglo-francese e di Renault. Dopo essersi laureato presso l’*Institut National Polytechnique* di Grenoble, entra a far parte di Renault nel 2001 dove occupa diverse funzioni, presso la sede francese e ad Enstone. Il suo spiccato senso degli affari gli è valso la nomina di Direttore dello Sviluppo di Renault F1 Team nel 2007, responsabile degli aspetti commerciali, delle partnership e della ricerca degli sponsor. Diventato Direttore Esecutivo nel 2010, torna a Viry un anno dopo, quando Renault riporta il focus delle sue attività di Formula 1 sulla fornitura dei motori. Come Vicedirettore Generale, Cyril è a capo di tutte le relazioni contrattuali nonché delle attività di marketing e comunicazione con le scuderie partner, creando così una solida piattaforma per Renault nel suo nuovo impegno.

Il successo di Cyril in questo ruolo induce il Caterham F1 Team a proporgli la posizione di Direttore del Team nel 2012. Tornato in Renault a settembre 2014, viene nominato Direttore Generale di Renault Sport F1 dove effettua un’analisi con lo scopo di riacquisire una struttura dal 2016, per consentire alla marca Renault di sfruttare appieno la sua ricca storia in Formula 1.

Da allora Renault F1 Team si è sviluppata a tal punto da diventare la scuderia più dinamica sulla griglia di partenza.

**Intervista**

**Il 2019 sarà la quarta stagione per Renault F1 Team. Fino a che punto il team ha fatto progressi dal suo ritorno nel 2016?**

Sono davvero orgoglioso di Enstone e Viry. Abbiamo creato Renault F1 Team tre anni fa con un progetto ambizioso, ma speranze realistiche. Sapevamo che avremmo dovuto ricostruire in tanti settori della Società, dagli impianti tecnici all’assunzione di nuovi talenti, ma anche infondere nuova fiducia nel team. Abbiamo lanciato un grande programma di ristrutturazione ad Enstone, con nuovi edifici e nuovi strumenti di produzione, ammodernamento della galleria del vento, creazione di una sala operativa ultramoderna, nuove macchine utensili per i telai, etc. Una massiccia campagna di assunzioni ci ha permesso di aumentare l’organico del 50%. Sono stati compiuti sforzi anche a Viry, con nuovi investimenti nei banchi prova motori per esempio, ma anche nella costruzione di un nuovo edificio che sarà pronto l’anno prossimo ed è destinato ad accogliere tutte le officine.

Lanciare tutti questi progetti partecipando al tempo stesso al Campionato, è stata una grandissima sfida, ma portare a termine gli obiettivi prioritari lo è stato ancora di più. La realizzazione di tutti questi progetti è stato un successo incredibile e sono impressionato da come tutti si siano messi alacremente all’opera. Tutto ciò si traduce anche nella nostra dinamica: noni con 8 punti nel 2016, sesti con 57 punti nel 2017 e quarti con 122 punti l’anno scorso.

Affrontiamo la nuova stagione con l’obiettivo di continuare sulla scia di questa ascesa regolare e controllata. Non ci prefiggiamo l’obiettivo di raggiungere una determinata posizione o numero di punti. Voglio che la scuderia prosegua nella sua traiettoria ascendente. La collaborazione tra Daniel e Nico ci dà ulteriore slancio e infonde fiducia in tutto il team.

**Non vede l’ora che i piloti si mettano al volante della R.S.19?**

Sono impaziente e so che tutto il team si sente così. Credo che possiamo contare su una delle migliori coppie di piloti della griglia, se non la migliore. Daniel apporta la sua esperienza vincente e la conoscenza dei meccanismi di una scuderia di altissimo livello. D’altro canto, Nico è affamato. È assolutamente sottostimato mentre è veloce e determinato, un fattore di motivazione per il team. Presi singolarmente sono molto forti e ritengo che messi insieme si completeranno perfettamente.

Sono anche fattori di motivazione per il team. L’energia che trasmettono è concreta e spero che potremo dar loro un’auto in grado di esprimere tutto il loro talento.

**MARCIN BUDKOWSKI**

*Direttore Esecutivo Renault F1 Team*

Marcin è entrato a far parte di Renault F1 Team come Direttore Esecutivo nell’aprile 2018 dopo un’esperienza con Prost GP, Ferrari, McLaren e la FIA (Federazione Internazionale dell’Automobile).

Laureatosi presso l’*École Polytechnique* di Parigi nel 1999, dopo tre anni di matematica, fisica e meccanica dei fluidi, ha proseguito gli studi presso l’*Institut Supérieur de l’Aéronautique et de l’Espace* (ISAE SUPAERO) e l’*Imperial College London* dove si è specializzato in aeronautica e aerodinamica fino al 2001.

La sua carriera comincia come esperto di aerodinamica per Prost GP nel 2001 prima di prendere la strada di Maranello e lavorare per Ferrari tra il 2002 e il 2007, periodo contraddistinto dalla conquista di diversi titoli mondiali.

Nel 2007 entra in McLaren, dove svolge diversi ruoli tecnici nello stabilimento e in pista, in particolare nel 2008, l’anno del titolo iridato. Quattro anni dopo viene nominato Capo dell’aerodinamica. Dopo aver trascorso sette anni a Woking, si ritrova a capo del gruppo di lavoro della FIA diventando successivamente Coordinatore Tecnico e Sportivo della F1 e infine responsabile del Dipartimento Tecnico della FIA per la Formula 1 nel 2017.

Come Direttore Esecutivo, Marcin lavora nella sede di Enstone sovraintendendo il funzionamento quotidiano del team, in stretta collaborazione con la Direzione e i manager per assicurarsi che la scuderia continui a raggiungere gli obiettivi previsti.

Marcin parla fluentemente quattro lingue: polacco, inglese, francese e italiano.

**Intervista**

**Qual è la portata dei cambiamenti che si sono registrati in Renault F1 Team dall’anno scorso?**

La trasformazione ad Enstone è stata impressionante e corrisponde alle nostre ambizioni. Stiamo realizzando gli strumenti giusti per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati. Le infrastrutture sono cambiate con la realizzazione di nuovi edifici, la ristrutturazione delle vecchie aree e l’installazione di nuovi macchinari. La progettazione dei nuovi uffici e officine si è concentrata sui singoli elementi che possono fare la differenza e tutto è stato realizzato per rendere i processi fluidi. Possiamo contare su nuovi strumenti di misurazione e analisi nella galleria del vento, nonché di un banco prove nuovissimo che è appena entrato in servizio per le trasmissioni. Tutto ciò contribuisce a migliorare la nostra capacità di sviluppare le auto. Nella Formula 1 di oggi si sommano tutti i piccoli dettagli e ciò comprende anche un miglior ambiente di lavoro per il Personale che trascorre lunghe ore in sede.

**Quali sono i principali punti di miglioramento di Enstone?**

Abbiamo registrato una forte crescita grazie all’arrivo di un centinaio di nuovi collaboratori lo scorso anno. Il che significa un aumento di ben 250 talenti dal 2016. La sfida consiste nell’integrarli nel team, ma anche nel far evolvere la nostra organizzazione e metodi di lavoro per poter trarre il massimo vantaggio in termini di performance ed efficacia dall’aumento dell’organico.

**In quali ambiti eccelle Renault F1 Team?**

C’è uno zoccolo duro di persone presenti ad Enstone da tanto tempo che ha creato uno spirito di squadra e una certa etica del lavoro. Questo è chiaramente un asso nella manica! Anche la partnership Enstone-Viry è un’ottima cosa in quanto sono più di vent’anni che si lavora insieme. Per una scuderia ufficiale è un vantaggio avere il controllo completo sia sul telaio che sul motore. Spingeremo ancora oltre questa integrazione assicurandoci che entrambe le entità siano coinvolte nei futuri progetti fin dagli esordi.

**NICK CHESTER**

*Direttore Tecnico Telaio Renault F1 Team*

Nick ha cominciato a lavorare ad Enstone nel 2000. Ha occupato diverse posizioni prima di diventare Direttore Tecnico Telaio nel 2013.

Laureatosi a Cambridge nel 1991, **Nick** entra a far parte di Simtek Research lavorando nell’area simulazione veicoli, prima di essere integrato nel 1994 nell’esordiente scuderia di Formula 1. Passato ad Arrows Grand Prix l’anno successivo, va dalla simulazione alla progettazione delle sospensioni, prima di essere nominato ingegnere responsabile della performance per Damon Hill e Pedro Diniz (1997) e successivamente ingegnere di pista per Mika Salo e Pedro de la Rosa (1998-1999).

Nel 2000 Nick viene promosso responsabile collaudi per Alexander Wurz, Giancarlo Fisichella e Mark Webber in Benetton. Diventato ingegnere responsabile della performance prima per Giancarlo Fisichella (2001) e poi Jarno Trulli (2002-2004), contribuisce alla prima e unica vittoria di quest’ultimo nel Gran Premio di Monaco nel 2004.

Dal 2005 Nick assume la posizione di Responsabile del Gruppo Performance Veicolo e svolge un ruolo di fondamentale importanza nel conseguimento dei titoli iridati del 2005 e 2006, soprattutto grazie all’introduzione degli assorbitori armonici, meglio noti come “*tuned mass damper*”, una grandissima innovazione per quel periodo.

Responsabile dei Sistemi di Performance nel 2010 e Responsabile dell’Ingegneria l’anno successivo, Nick contribuisce allo sviluppo delle E20 ed E21, entrambe vincenti nei Gran Premi. Dal 2013 Nick è Direttore Tecnico Telaio responsabile della progettazione e dello sviluppo di tutte le monoposto prodotte ad Enstone, tra cui la R.S.19 della stagione 2019.

**Intervista**

**Ci parli della Renault R.S.19, la monoposto di Renault F1 Team per la stagione 2019…**

Il regolamento è cambiato in modo significativo. L’anno scorso le auto non potevano stare troppo vicine a causa delle importanti perdite di deportanza dovute alle turbolenze aerodinamiche. Le discussioni tra scuderie e FIA hanno introdotto cambiamenti come l’ala anteriore più semplice e più larga di 200 mm, le prese dinamiche e i condotti dei freni modificati anteriormente, i deflettori abbassati e l’alettone posteriore più grande, largo e alto dotato di un DRS più potente. Non si tratta di un regolamento di facile interpretazione. Abbiamo perso un pò di deportanza all’inizio del processo di sviluppo. Il nostro obiettivo è quello di migliorare la monoposto nel suo complesso e, in particolare, renderla quanto più leggera possibile, come sempre. Abbiamo anche più zavorra su cui giocare, grazie all’aumento del peso minimo del pilota che è ormai stato fissato a 80 kg.

**Che nuove risorse il team ha potuto sfruttare per la creazione della R.S.19?**

Tutti i mezzi a nostra disposizione hanno fatto un passo avanti. Oggi possiamo contare su infrastrutture di altissimo livello che dispongono dei migliori strumenti di produzione per i telai. Questo ci consente di lavorare con range di tolleranza molto stretti. Abbiamo introdotto migliorie nella galleria del vento e disponiamo di un reparto di verniciatura in loco. Possiamo così avanzare fino all’ultimo momento mantenendo finiture impeccabili. La nuova camera bianca è fantastica. Due volte più grande di quella precedente, una qualità che rende più efficace l’assemblaggio dei composti e ci aiuta a preparare meglio la monoposto. Sono stati implementati altri cambiamenti in tutto il sito e parallelamente sviluppiamo le capacità tecniche del team. Continuiamo ad assumere e migliorare i processi di lavoro per consolidare costantemente la nostra organizzazione.

**In che misura i piloti hanno influenzato lo sviluppo dell’auto?**

È molto piacevole lavorare con Nico, perché esprime chiaramente ciò che si aspetta dal veicolo. Sa quali sono le soluzioni che gli possiamo offrire per essere più veloce. Il confronto è molto produttivo anche con Daniel. È appena arrivato, ma è molto aperto e i suoi primi feedback sono piuttosto simili a quelli di Nico. Quello che cerchiamo di mettere nella R.S.19 dovrebbe andar bene per entrambi. Più hanno reazioni simili, più diventa facile sviluppare la monoposto. È una coppia incredibilmente forte ed entrambi sono veloci, gran lavoratori e danno ottimi feedback.

**RÉMI TAFFIN**

*Direttore Tecnico Motore Renault F1 Team*

Rémi partecipa all’impegno di Renault nella Formula 1 dal 1999. È attualmente responsabile dei gruppi propulsori sviluppati nello stabilimento di Viry-Châtillon e si assicura che i suoi team producano gruppi ottimizzati che funzionino in perfetta armonia con il telaio.

Dopo aver studiato come ingegnere meccanico presso l’ESTACA, realtà parigina specializzata in questa materia, Rémi fa le sue prime esperienze nel motorsport diventando ingegnere di pista per Signature in Formula 3, nella stagione 1998. L’anno successivo entra a far parte di Renault e collabora con i clienti della Casa automobilistica, in particolare come ingegnere di pista di Ricardo Zonta per British American Racing, Jos Verstappen per Arrows, ma anche per Benetton e Renault F1 Team.

Lavora a stretto contatto con due Campioni del Mondo, Jenson Button e Fernando Alonso, peraltro accompagnando lo spagnolo alla conquista dei suoi due titoli iridati. Rémi prosegue con il ruolo di ingegnere di pista per Heikki Kovalainen nel 2007, prima di ritrovare Fernando Alonso nel 2008 e 2009.

Rémi assume la direzione delle attività su pista di Renault nel 2009, prima di prendere su di sé la responsabilità della performance del motore su pista delle scuderie partner con la creazione di Renault Sport F1 nel 2011. Presente a tutte le gare e sessioni di prova, Rémi supervisiona il supporto offerto ai team motorizzati da Renault, contribuendo così ai quattro titoli mondiali conseguiti da Red Bull Racing nell’era del V8.

Nel 2014 viene nominato Direttore delle Operazioni, responsabile della gestione dei team di tecnici e ingegneri nei reparti banchi di prova e assemblaggio di Viry. Garantendo anche la transizione alla pista, supervisiona i tecnici integrati nei team partner di Renault. Dal 2016 Rémi gestisce lo sviluppo dei gruppi propulsori di Renault in veste di Direttore Tecnico Motore.

**Intervista**

**Che cosa ha imparato il team con lo sviluppo del gruppo propulsore l’anno scorso?**

L’anno scorso abbiamo avuto conferma che la strada intrapresa per lo sviluppo era quella giusta e che potevamo continuare gli sforzi nel 2019 andando nella stessa direzione. A Viry l’inverno è stato intenso perché abbiamo deciso di lavorare fino all’ultimo minuto per ottenere il massimo a livello di performance e affidabilità. Ora abbiamo assemblato i gruppi per il collaudo e siamo sul punto di terminare i motori destinati alle gare. Siamo soddisfatti di quello che siamo riusciti a produrre. Abbiamo posto l’accento sulla pura performance senza però dimenticare l’affidabilità.

**Dopo i grandi cambiamenti di Enstone, ci sono progetti importanti per Viry. Ci può dire qualcosa di più?**

Stiamo costruendo un nuovo edificio per tutte le attività operative allo scopo di migliorare la fluidità dell’organizzazione. Continuiamo a lavorare con i nostri mezzi di collaudo accertandoci di poter sempre contare sulle tecnologie più adatte e moderne. Il nuovo banco prove entrerà in funzione tra breve e sarà multifunzionale, perché potremo testare la trasmissione insieme al motore oppure il motore e/o l’ERS singolarmente oppure il motore con la parte posteriore della monoposto. Dobbiamo tener sempre presente il futuro per essere pronti per il 2021.

**Che ambiente si respira nel team prima della stagione?**

Cominciamo a trarre vantaggio dalla collaborazione tra Enstone e Viry. Se in superficie sono sorti nuovi edifici e strumenti, non possiamo dimenticare le persone che stanno al cuore del progetto. Abbiamo la sensazione sempre più forte di poter ricominciare a lottare per aggiudicarci i primi posti e anche i collaboratori lo sentono. Non abbiamo timori perché sappiamo di esserne capaci. I nostri uomini non si tirano indietro davanti a nessuna sfida per competere al top. Sappiamo cosa fare per essere performanti e la presenza di piloti come Nico e Daniel non fa che accrescere ulteriormente la motivazione. I membri del team sono convinti di poter fare un ottimo lavoro e questo dà loro idee che sviluppano per integrarle quanto più velocemente possibile nel veicolo.

**RENAULT R.S.19 – SPECIFICHE TECNICHE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Telaio** | Monoscocca composito stampato in fibra di carbonio e alluminio a nido d’ape, prodotto da Renault F1 Team e progettato per la massima resistenza e il minimo peso. Integra il gruppo propulsore Renault E Tech 19 come elemento autoportante. |
| **Sospensioni anteriori** | Triangoli superiori e inferiori in fibra di carbonio, che azionano un bilanciere interno mediante un sistema push-rod. L’insieme è collegato a una barra di torsione e a una coppia di ammortizzatori montati all’interno della sezione anteriore del monoscocca. Perni in alluminio e ruote OZ lavorate in magnesio. |
| **Sospensioni posteriori** | Triangoli superiori e inferiori in fibra di carbonio, che azionano le molle di torsione e gli ammortizzatori montati orizzontalmente sopra la scatola del cambio tramite un sistema di tiranti. Perni in alluminio e ruote OZ lavorate in magnesio. |
| **Trasmissione** | Cambio semiautomatico in carbonio a otto rapporti + retromarcia. Sistema “Quickshift” per massimizzare la velocità di cambiata. |
| **Sistema per il carburante** | Serbatoio carburante in gomma con rinforzo in kevlar, progettato da ATL. |
| **Elettronica** | Centralina elettronica standard MES-Microsoft. |
| **Impianto frenante** | Dischi e pastiglie in carbonio. Pinze Brembo S.p.A.Master. Pompe freni AP Racing. |
| **Cockpit** | Sedile del pilota rimovibile realizzato in composito di carbonio stampato in forma anatomica dotato di cintura di sicurezza a sei punti. Nel volante sono integrati i comandi del cambio marcia, della frizione e il comando di regolazione del flap dell’alettone posteriore (DRS). |

**Dimensioni e peso**

**Carreggiata anteriore:** 1.600 mm

**Carreggiata posteriore:** 1.550 mm

**Lunghezza:** 5.480 mm

**Altezza:** 950 mm

**Larghezza:** 2.000 mm

**Massa totale:** 743 kg con pilota, telecamera e zavorra

**Renault e-tech 19 – SPecifiche tecniche**

|  |  |
| --- | --- |
| Motore | |
| Cilindrata | V6 1,6 l |
| Numero di cilindri | 6 |
| Regime motore massimo | 15.000 g/min. |
| Sovralimentazione | Turbocompressore unico, pressione illimitata (stimata a 5 bar assoluti) |
| Limite flusso carburante | 100 kg/h |
| Quantità di carburante autorizzata in corsa | 110 kg |
| Architettura | V6 a 90° |
| Alesaggio | 80 mm |
| Corsa | 53 mm |
| Altezza asse albero motore | 90 mm |
| Numero di valvole | 4 per cilindro, pari a 24 |
| Carburante | Iniezione diretta |
| Sistemi di recupero energetico | |
| Velocità di rotazione MGU-K | 50.000 g/min. massimo |
| Potenza MGU-K | 120 kW massimo |
| Energia recuperata da MGU-K | 2 MJ/giro massimo |
| Energia rilasciata da MGU-K | 4 MJ/giro massimo |
| Velocità di rotazione MGU-H | > 100.000 g/min. |
| Energia recuperata da MGU-H | Illimitata |
|  | |
| Caratteristiche generali | |
| Massa | 145 kg minimo |
| Numero di propulsori autorizzati per pilota nel 2019 | 3 motori a combustione interna, 3 turbocompressori e 3 MGU-H  2 MGU-K, 2 batterie e 2 centraline di comando elettronico |
| Potenza totale | Oltre 950 cv |

**I NOSTRI PILOTI**

**NICO HÜLKENBERG**

Pilota #27

Nico Hülkenberg comincia la sua terza stagione con Renault F1 Team dopo aver ottenuto l’anno scorso la migliore performance della sua carriera, classificandosi settimo nel campionato.

Nico ha esordito in Formula 1 nel 2010 e da allora ha partecipato a tutte le stagioni, tranne per l’assenza del 2011. Già detentore di cinque titoli, tra cui quello della GP2 Series fin dal primo tentativo nel 2009, Nico ha anche vinto la 24 Ore di Le Mans imponendosi in questa gara mitica nel 2015.

**Dati salienti**

Data di nascita: 19 agosto 1987

Luogo di nascita: Emmerich am Rhein, Germania

Nazionalità: tedesca

Sito Web: [www.nicohulkenberg.net](http://www.nicohulkenberg.net)

Twitter: [www.twitter.com/HulkHulkenberg](http://www.twitter.com/HulkHulkenberg)

Facebook: [www.facebook.com/NicoHulkenberg.official](http://www.facebook.com/NicoHulkenberg.official)

Instagram: [www.instagram.com/hulkhulkenberg](http://www.instagram.com/hulkhulkenberg)

**Date principali**

**2018**

Nico registra la sua migliore performance nel Campionato, classificandosi settimo con 69 punti. Consegue il miglior risultato dell’anno concludendo al quinto posto “in casa” a Hockenheim. Si attesta inoltre per ben altre dieci volte nella top 10, dimostrando così una straordinaria regolarità.

**2017**

Nell’ottobre del 2016, Nico entra ufficialmente a far parte del Renault Sport Formula One Team per il 2017. Esordisce con il team fin dall’inizio della stagione nel Gran Premio d’Australia, a Melbourne.

**2014-2016**

Nico torna a Force India per tre anni. Dopo le prime tre gare nel 2014, si attesta al terzo posto in classifica generale dietro alle Mercedes di Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Quinto per quattro volte, conclude infine al nono posto ed è decimo l’anno successivo. Contemporaneamente, Nico scopre il Campionato del Mondo FIA di Endurance con Porsche. Insieme a Nick Tandy ed Earl Bamber, arriva sesto alla 6 Ore di Spa, prima di aggiudicarsi la vittoria a Le Mans già dalla prima volta in cui si presenta nella Sarthe. Nell’ultima stagione con Force India, Nico si classifica nono e contribuisce a portare il team al quarto posto del Campionato Costruttori.

**2013**

Nico corre per Sauber nel 2013 e fa colpo su tutti riuscendo a portare la sua C32 motorizzata da Ferrari in terza fila sulla griglia di partenza del Gran Premio d’Italia. Giunge quinto al traguardo, ma fa ancora meglio in Corea del Sud dove conclude in quarta posizione. Termina la stagione con un decimo posto in classifica generale.

**2011-2012**

Quando Williams sceglie Pastor Maldonado, Nico passa a Force India come pilota di riserva per il 2011. Partecipa ad alcune prove libere il venerdì, prima di essere promosso titolare l’anno successivo. Subito si qualifica sei posizioni prima del compagno di scuderia Paul di Resta in Australia. Quello stesso anno consegue il miglior risultato della sua carriera, classificandosi quarto nel Gran Premio del Belgio. A fine stagione Nico ha il suo momento di gloria in Brasile prima che l’intervento della safety car gli faccia perdere un vantaggio di ben quarantacinque secondi. Si accontenta infine del quinto posto, che gli garantisce l’undicesima posizione nella classifica generale finale.

**2010**

Nel 2010 Nico fa il suo debutto in Formula 1 con la Williams a fianco di un pilota di grande esperienza come Rubens Barrichello. Già dal terzo weekend, nel Gran Premio della Malesia, supera il brasiliano in qualifica e conquista il suo primo punto in Formula 1. Dopo un bel sesto posto in Ungheria, Nico si aggiudica la pole position a Interlagos, su una pista inondata dall’acqua. I due giri effettuati con gomme slick gli consentono di ottenere la prima posizione, con un secondo di vantaggio sul concorrente più vicino, Sebastian Vettel. Nico conclude la stagione al quattordicesimo posto.

**Prima della Formula 1**

Dopo una brillante carriera nel karting, Nico passa alle monoposto con la Formula BMW tedesca dove domina la stagione 2005 succedendo al connazionale Sebastian Vettel. Nel 2006 passa alla Formula 3 tedesca e si aggiudica una vittoria, ma la disciplina in cui si fa notare veramente è la serie A1GP. La categoria monoposto monotipo dotata di telaio Lola e motore V8 Zytek in grado di produrre una potenza di 500 cavalli era allora nel suo secondo anno. Leader dell’A1GP Team Germany, Nico conquista nove vittorie sulle ventidue gare a cui partecipa, con sei successi consecutivi. Le sue incredibili performance fanno guadagnare il titolo alla Germania e lo rendono il pilota più vincente nella storia della disciplina.

Dal 2007 seguono due stagioni nella F3 Euro Series. Terzo con quattro vittorie nel primo anno, raddoppia il risultato nel secondo aggiudicandosi il titolo con sette successi al suo attivo. Nel 2009 Nico vince la GP2 Series fin dal primo tentativo. Solo Lewis Hamilton e Nico Rosberg ci erano riusciti prima di lui. Vince cinque gare e sale altre cinque volte sul podio.

**Statistiche**

Gran Premi disputati: 156

Pole Position: 1

Piazzamenti sul podio: 0

Vittorie: 0

Punti: 474

Media punti: 3,03 (dopo Abu Dhabi 2018)

Giri più veloci: 2

Miglior risultato: 4° (Belgio 2012 e 2016, Corea del Sud 2013)

Migliore qualifica: 1° (Brasile 2010)

**Intervista**

**Come ha preparato la sua nona stagione in Formula 1 quest’inverno?**

Ho lavorato più che mai per tutto l’inverno per prepararmi nel miglior modo possibile. Ho preso i tradizionali giorni di festa per Natale e Capodanno prima di riprendere la preparazione fisica con un allenamento intensivo per risincronizzare corpo e mente.

**Che cosa si aspetta dalla sua terza stagione con Renault F1 Team?**

Siamo cresciuti molto come team dall’inizio del 2017 e tutto questo fa parte di un processo necessario se vogliamo raggiungere gli obiettivi che ci prefiggiamo a lungo termine. Quando sono arrivato io, le infrastrutture erano ancora giovani, abbiamo fatto tanta strada, ma ci sono ancora margini di progresso.

**È stato colpito da quello che ha visto della Renault R.S.19?**

Ho visto i componenti del telaio ad Enstone. Il Personale proveniente da entrambi i lati della Manica ci ha messo tanta energia per progettare un buon prodotto. So quello che stiamo facendo e cosa è stato cambiato. Per cui sono impaziente di vederla e di prendere il volante. I piloti chiedono sempre più potenza, più aderenza e più equilibrio alla propria auto!

**Conosce bene il Suo nuovo compagno di squadra, Daniel Ricciardo?**

Daniel è una brava persona, lo conosco da diversi anni. Anche lui vive nel Principato di Monaco per cui di in tanto in tanto lo incrocio da quelle parti. A entrambi piace giocare a tennis e ci siamo già scontrati in qualche partita. Andiamo d’accordo e abbiamo sempre avuto buoni rapporti. Formiamo una bella coppia per una bella squadra. Il nostro obiettivo è creare una certa alchimia affinché tutto vada liscio e ci consenta di realizzare una buona stagione.

**Quali sono i Suoi obiettivi personali per la stagione 2019?**

Cerco sempre di dare il meglio di me stesso. Voglio tirar fuori ciò che di meglio c’è in me e sviluppare al massimo il potenziale della scuderia e dell’auto. L’importante è che facciamo un gran salto in avanti e che come team registriamo performance più regolari. Vogliamo che la nostra curva di crescita continui e gli sviluppi non smettano.

**DANIEL RICCIARDO**

Pilota #3

Daniel Ricciardo entra in Renault F1 Team con una bella carriera alle spalle in cui finora ha conseguito ben sette Gran Premi, ventinove piazzamenti sul podio e tre pole position. Il suo percorso per arrivare in Formula 1 gli ha permesso di correre per quattro anni con motori Renault nella Formula Renault 2.0 e Formula Renault 3.5, prima di esordire in Formula 1 a metà del 2011.

**Dati salienti**

Data di nascita: 1° luglio 1989

Luogo di nascita: Perth (Australia)

Nazionalità: australiana

Sito Web: danielricciardo.com

Twitter: [www.twitter.com/danielricciardo](http://www.twitter.com/danielricciardo)

Facebook: [www.facebook.com/DanielRicciardo](http://www.facebook.com/DanielRicciardo)

Instagram: [www.instagram.com/danielricciardo](http://www.instagram.com/danielricciardo)

**Date principali**

**2018**

Daniel diventa ufficialmente pilota di Renault F1 Team nel mese di agosto. Esordirà nel team con una gara “in casa”, il Gran Premio d’Australia a Melbourne, il mese di marzo. Conclude la stagione al sesto posto del Campionato grazie a due vittorie: la prima in Cina e la seconda tra le famose strade del Principato di Monaco.

**2017**

Si stabilisce un nuovo regolamento per i telai prima dell’inizio della stagione. Daniel finisce quinto nel Campionato e vince una gara folle in Azerbaijan, nonostante sia decimo sulla griglia di partenza e a un certo punto finisca in diciassettesima posizione per una collisione al primo giro. Conquista altri otto piazzamenti sul podio e termina a soli cinque punti dal quarto posto in classifica generale.

**2016**

Dopo una stagione frustrante, Daniele ritrova il ritmo giusto concludendo il Campionato al terzo posto. Consegue la quarta vittoria della sua carriera in Malesia e si guadagna la prima pole position a Montecarlo, dove si piazza secondo. L’australiano sale sul podio anche in Ungheria, Germania, Belgio, Singapore, Stati Uniti e Messico.

**2015**

Daniel conclude la stagione all’ottavo posto con due piazzamenti sul podio all’attivo: terzo in Ungheria e secondo a Singapore.

**2014**

Daniel passa a Red Bull Racing, che nella stagione 2014 era motorizzata da Renault. Sesto sulla griglia di partenza a Montreal, consegue la sua prima vittoria in Formula 1 in Canada, prima di replicare l’exploit in Ungheria e Belgio. Daniel ottiene altri cinque piazzamenti sul podio e conclude il Campionato al terzo posto.

**2011 – 2013**

Verso la metà del 2011 Daniel entra a far parte di HRT ed esordisce in Formula 1 in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna disputato a Silverstone.

Pilota del Red Bull Junior Team, Daniel entra in Toro Rosso l’anno successivo e si aggiudica i primi punti fin dalla prima gara della stagione disputata “in casa” in Australia. Conclude l’anno con dieci punti prima di ritrovare Toro Rosso nel 2013. Il suo miglior risultato è un settimo posto conquistato sia in Cina che in Italia. L’australiano raddoppia il capitale di punti accumulato l’anno precedente.

**Prima della Formula 1**

Dopo aver cominciato nel karting, Daniel scopre le monoposto nella Formula BMW nella stagione 2005. Terzo della categoria asiatica con due vittorie al suo attivo, gareggia successivamente per la prima volta con un motore Renault, essendo stato invitato alla Formula Renault Italia e Formula Renault Eurocup.

Nel 2008 conquista il suo primo titolo vincendo la Formula Renault WEC con ben otto successi in quindici gare disputate. Quello stesso anno arriva secondo nell’Eurocup con sei vittorie su diciotto gare. Un anno dopo vince il campionato britannico di Formula 3 e nel 2010 si classifica secondo nella Formula Renault 3.5 Series lavorando nel contempo come pilota collaudatore di Formula 1 per Toro Rosso.

Pur avendo mancato alcuni appuntamenti, Daniel ottiene il quinto posto nella Formula Renault 3.5 Series nel 2011, anno in cui si guadagna il biglietto di accesso alla Formula 1.

**Statistiche**

Gran Premi disputati: 150

Pole Position: 3

Piazzamenti sul podio: 29

Vittorie: 7

Punti: 986

Media punti: 6,57 (dopo Abu Dhabi 2018)

Giri più veloci: 13

Miglior risultato: 1° (sette volte)

Migliore qualifica: 1° (tre volte)

**Intervista**

**È impaziente di mettersi al volante della Renault R.S.19?**

È sempre appassionante scoprire una nuova monoposto e cominciare una nuova stagione. Il 2019 sarà un anno davvero diverso. Avrò un’auto nuova in una nuova scuderia. Ci sarà tanto da imparare: capire un nuovo volante, sedermi su un nuovo sedile con nuovi meccanici che mi mettono le cinture e un nuovo ingegnere con cui confrontarmi. Tutto questo si preannuncia appassionante. Naturalmente mi piacerebbe che la R.S.19 fosse l’auto più veloce sulla griglia di partenza, ma per il momento vorrei vedere i progressi realizzati sul motore dall’anno scorso e assicurarmi che il team continui ad essere determinato.

**Quale sarà il Suo contributo al team?**

Il mio compito consiste nel fare il mio lavoro in pista e guidare il più velocemente possibile. Vorrei infondere ancora più energia. Vorrei “mettere le molle” sotto ai piedi di tutti perché anche questo fa parte del mio lavoro, ma soprattutto del mio carattere. Vorrei creare unione per spingere il team a lavorare ancora un pò di più e fare ancora più sforzi. Voglio essere un catalizzatore di energia positiva!

**Non vede l’ora di incarnare il famoso “*racing spirit*” di Renault?**

Mi piacciono le corse automobilistiche e vi ho dedicato tutta la mia vita. Renault vanta una ricca storia in questo sport. È quindi una sfida appassionante partecipare alla prossima fase del loro percorso in Formula 1. Sono tutti impazienti di avermi con loro e penso che io e Nico formeremo un’ottima coppia per portare la scuderia a un livello superiore. Sono ottimista, perché questo team continuerà a crescere dopo aver fatto progressi impressionanti dal 2016. Voglio far parte di tutto questo per salire su tanti podi vestito di giallo.

**Cosa sa del Suo nuovo compagno di squadra, Nico Hülkenberg?**

Lo conosco relativamente bene per le gare e perché entrambi viviamo nel Principato di Monaco. Abbiamo più o meno la stessa età e, quando eravamo più giovani, abbiamo frequentato le stesse categorie di gare. Ho sempre avuto una buona opinione di lui. Ha praticamente sempre vinto nelle formule di promozione, cosa che rivela il suo talento. Ho sempre avuto grande stima quando lo affrontavo, per cui non vedo l’ora di crescere insieme a lui!

**Quest’anno Lei sarà in qualche modo diverso?**

L’anno scorso abbiamo vissuto momenti forti, ma ci sono anche stati momenti di frustrazione. Non vedevo l’ora di cambiare e tutto ciò che ho imparato nel 2018 mi permetterà di diventare una migliore versione di me stesso nel 2019. La principale differenza starà probabilmente nella mia maturità. So con maggiore certezza dove sto andando e spero di poterlo dimostrare con i risultati in pista. Sento su di me molta pressione positiva e aspettative, ma sono impaziente di scendere in campo.

**GUANYU ZHOU**

Pilota di sviluppo

Guanyu Zhou entra in Renault F1 Team per svolgere il ruolo di pilota di sviluppo e per diventare un membro della Renault Sport Academy dal 2019. Nato a Shanghai, è uno dei giovani piloti cinesi più promettenti che, a soli diciannove anni, disputerà la sua prima stagione in Formula 2 – l’anticamera della Formula 1 – con UNI-Virtuosi Racing. Sarà presente ai dodici appuntamenti dei Gran Premi assistendo la scuderia dal simulatore di Enstone.

**Dati salienti**

Data di nascita: 30 maggio 1999

Luogo di nascita: Shanghai (Cina)

Nazionalità: cinese

Instagram: <https://www.instagram.com/gyzhou_33/>

Weibo: @车手周冠宇

**Date principali**

**2019**

Pilota di sviluppo per Renault F1 Team, membro della Renault Sport Academy, impegnato nel Campionato FIA di Formula 2 con UNI-Virtuosi Racing.

**2018**

Ottavo nel Campionato Europeo FIA di Formula 3 con 203 punti, Guanyu contribuisce attivamente al nuovo titolo a squadre vinto da Prema Theodore Racing. L’anno comincia egregiamente in quanto si aggiudica la prima gara del calendario a Pau e si conclude allo stesso modo, con una seconda vittoria in occasione della finale a Hockenheim. Il suo miglior weekend è a Zandvoort, quarto appuntamento della stagione, dove ottiene due secondi posti e un terzo posto nelle tre gare.

**2017**

Guanyu conclude il secondo anno del Campionato Europeo FIA di Formula 3 all’ottavo posto della classifica generale, con cinque piazzamenti sul podio al suo attivo. Il primo lo conquista finendo terzo in Ungheria, seguito da altri terzi posti nella gara successiva del Norisring, a Spa, e in due corse consecutive a Hockenheim nell’ultimo weekend della stagione.

**2016**

Dopo aver conseguito il secondo posto nella F4 Italia, Guanyu disputa la prima delle sue tre stagioni nel Campionato Europeo FIA ​​di Formula 3. Impressiona tutti guadagnandosi il primo podio fin dal weekend di apertura sul Circuito Paul Ricard. Si riconferma all’appuntamento successivo arrivando terzo nella seconda gara organizzata in Ungheria. Continua ad accumulare punti fino a portare il contatore a 103 unità, a un soffio dalla top 10 della classifica generale. Precedentemente, Guanyu si era classificato sesto nella Toyota Racing Series in Nuova Zelanda, con quattro piazzamenti sul podio in quindici gare.

**2015**

Guanyu diventa vicecampione d’Italia di Formula 4 già dalla sua prima stagione in monoposto. Colpisce per le performance impressionanti per tutto l’anno, soprattutto per la clamorosa tripletta registrata sul leggendario Autodromo di Monza. Il cinese sale anche altre sei volte sul podio finendo per classificarsi secondo nella categoria.

**2007-2014**

Guanyu avvia la sua carriera nei kart nella Cina natale alla tenera età di otto anni. Nel 2012 si stabilisce a Londra per conciliare studio e motorsport. Un anno dopo vince l’European Junior Rotax e l’ABKC S1 Rotax Junior, per poi classificarsi secondo nella Rotax Euro Challenge e nella Rotax Max Wintercup. Smette di praticare il karting a fine 2014.

**Intervista**

**Come si sente nell’entrare a far parte di Renault F1 Team?**

È stupendo essere pilota di sviluppo per Renault F1 Team. È come un sogno che diventa realtà. Quando ero piccolo, volevo far parte del mondo della Formula 1, quindi è fantastico vedere che Renault mi offre questa immensa opportunità. Sono davvero felice di entrare in una scuderia tanto professionale.

**Quali sono le Sue prime impressioni di Enstone?**

Fantastiche. Qui ho incontrato tante persone incredibili. Sono tutti gentili e pieni di attenzioni e tutto è organizzato talmente bene. Farò tutto il possibile in stabilimento, utilizzerò gli impianti e mi assicurerò di essere pronto non appena si presenta la benché minima occasione.

**Qual è il Suo ruolo come pilota di sviluppo del team?**

La mia responsabilità principale sarà quella di stare al simulatore di Enstone. Farò molto lavoro di sviluppo, collaborerò con gli ingegneri e condividerò con loro i miei dati e feedback per sviluppare ulteriormente il veicolo. Farò anche prove in pista con la R.S.17. Sarà la mia prima esperienza in Formula 1. Quando ho annunciato la notizia in Cina, è stata accolta con molto entusiasmo. Non vedo l’ora di cominciare!

**È fiero di rappresentare la Cina in Formula 1?**

Sono onorato di diventare un pilota di sviluppo e molti cinesi ne sono entusiasti. Lavoro sempre di buona lena per raggiungere i miei obiettivi ed essere l’orgoglio di Renault e del mio Paese. Devo anche concentrarmi sulla campagna in Formula 2. Non è una sfida da poco, dato che è la prima stagione a cui partecipo, ma farò del mio meglio perché questo sia un anno di successo su tutti i fronti.

**Personale chiave di Renault F1 Team**

**Bob Bell, Consulente Tecnico**

Consulente Tecnico del team, Bob partecipa in questa veste a progetti strategici destinati a sostenere la crescita e lo sviluppo della scuderia a lungo termine. Laureatosi in ingegneria aereonautica presso la *Queen’s University* di Belfast, comincia a lavorare come esperto di aerodinamica per McLaren nel 1982. Diventato Direttore dell’Aerodinamica, Ricerca e Sviluppo, Bob collabora a svariati progetti fino al 1999, anno in cui entra in Benetton. Inizialmente esperto di aerodinamica, passa per breve tempo da Jordan prima di ritornare ad Enstone in veste di Vicedirettore Tecnico e, in un secondo momento, di Direttore Tecnico. Svolge così un ruolo determinante nei due titoli mondiali di Renault. Nominato a capo del team nel 2009 e Direttore Generale l’anno successivo, prende la strada della Mercedes dove è Direttore Tecnico dal 2011 al 2014. La sua ultima stagione è un vero e proprio successo per la Casa tedesca. A fine anno, si mette in proprio. Bob comincia allora a lavorare come consulente per Renault che prepara il proprio rientro come costruttore, diventando Direttore della Tecnologia F1 dal 2016.

**Alan Permane, Direttore Sportivo**

Alan ha ricoperto vari ruoli ad Enstone. L’attuale Direttore Sportivo, che aveva inizialmente lavorato come ingegnere esperto di elettronica per Benetton, contribuisce al primo titolo mondiale di Michael Schumacher nel 1994. Collabora successivamente con Jean Alesi negli anni 1996 e 1997, prima di diventare ingegnere di pista per Giancarlo Fisichella. Nel 2002 Alan accompagna prima Jarno Trulli e poi Giancarlo Fisichella alla conquista dei due titoli conseguiti dal team rispettivamente nel 2005 e 2006. Dal 2007 al 2011 viene nominato capo ingegnere di pista da Renault F1 Team e da Lotus Renault GP. Alan diventa successivamente Direttore delle Operazioni su pista per il Lotus F1 Team fino al ritorno della Renault nel 2016.

**Ciaron Pilbeam, Capo Ingegnere di pista**

Attivo in Formula 1 dal 1998, Ciaron è Capo Ingegnere di pista per Renault F1 Team. La sua carriera comincia con British American Racing nel campo della dinamica dei veicoli. L’anno successivo collabora a stretto contatto con Jock Clear come Vice Ingegnere di pista per Jacques Villeneuve, Campione del Mondo di Formula 1 nel 1997. Diventa poi ingegnere di pista per Takuma Sato, prima di passare a Red Bull Racing con Christian Klien nel 2006. Dal 2007 per i sei anni successivi continua a svolgere questo ruolo a fianco di Mark Webber. Contribuisce in questo modo alle nove vittorie dell’australiano e ai tre titoli iridati della scuderia austriaca. Nel 2013 Ciaron entra a far parte del Lotus F1 Team come Capo Ingegnere di pista. Svolgerà questo ruolo anche da McLaren, ma nel 2017 torna ad Enstone e a Renault F1 Team. Qui lavora in stretta collaborazione con Alan Permane e tutto il team tecnico.

**Ricardo Penteado, Responsabile delle Operazioni su Pista**

Esperto di performance dei motori, Ricardo lavora dal 2001 per Renault in Formula 1. Laureatosi presso l’*Institut Français du Pétrole* con specializzazione nei motori a combustione, il brasiliano comincia a lavorare per il costruttore francese nella duplice veste di ingegnere specializzato nei banchi prove e nei collaudi. Nel 2007 diventa ingegnere dedicato ai motori da gara prima di essere nominato Capo Ingegnere Motore per Lotus Renault GP nel 2011. Nel 2012 e 2013 diventa Ingegnere Motore per Kimi Räikkönen. Si avvicina in seguito a Toro Rosso che in quel periodo era motorizzata da Renault. Nel 2015 dirige la sala operativa per conto di Renault e Red Bull e successivamente assume la responsabilità delle operazioni su pista per i gruppi propulsori del team e dei suoi clienti prima della stagione 2016. Durante la sua carriera con Renault, Ricardo ha già partecipato a più di 200 Gran Premi.

**Matthieu Dubois, Responsabile della strategia di gara**

Impegnato da oltre vent’anni con Renault nella Formula 1, Matthieu è responsabile della strategia di gara del team. Laureatosi in ingegneria meccanica all’*École Centrale* di Nantes nel 1997, esordisce come ingegnere alla Stena Offshore Limited. L’anno successivo entra in Renault nella Formula 1 come ingegnere, dapprima ai banchi prova e poi nei collaudi su pista. Dal 2003 al 2006 svolge il ruolo di Capo Ingegnere responsabile dei collaudi dei motori continuando nel contempo le sue attività iniziali fino al 2007. Poi si concentra sulla strategia e diventa ingegnere esperto in strategie dal 2008 al 2012, prima di tornare a concentrarsi sui gruppi propulsori nel 2013. Viene promosso Direttore delle Operazioni su pista dal 2015 al 2017, prima di assumere le attuali funzioni nel 2018.

**Mark Slade, Ingegnere di pista (Nico Hülkenberg)**

Essendo stato ingegnere di pista per ben quattro Campioni del Mondo, Mark vanta una ricca e lunga carriera nella Formula 1 che ora mette al servizio di Nico Hülkenberg. Laureatosi in ingegneria meccanica presso l’Università Heriot-Watt, comincia la sua carriera come ingegnere-progettista per Reynard Racing Cars nel 1989. Passa successivamente a Ralt Racing e a McLaren nel 1991. È qui che tre anni dopo Mark diventa Vice Ingegnere di pista per Martin Brundle e poi per Mika Hakkinen, quando il finlandese conquista i suoi due titoli iridati. In seguito, collabora con Kimi Räikkönen, Fernando Alonso e Heikki Kovalainen, prima di stabilirsi ad Enstone per lavorare con Vitaly Petrov nel 2010. L’anno successivo svolgerà lo stesso ruolo per Michael Schumacher e Mercedes. Di ritorno nel 2012, affianca Kimi Räikkönen per due anni, prima di passare a Pastor Maldonado. Nel 2016 Mark viene nominato Capo Ingegnere e dal 2017 lavora con Nico.

**Nico Cuturello – Ingegnere di pista Gruppo motopropulsore**

Lavorando per Renault Sport Racing dal 2012, Nico svolge il suo ruolo su pista con specializzazione nel gruppo motopropulsore. Inizialmente ingegnere responsabile dei test per la marca, ha lavorato su un progetto destinato a soddisfare i requisiti del nuovo regolamento sui motori introdotto nel 2014. Quello stesso anno ha cominciato a lavorare sui circuiti diventando Ingegnere della Performance specializzato nel gruppo motopropulsore per uno dei clienti di Renault, la scuderia Toro Rosso. Nel 2015 è diventato ingegnere di pista per il gruppo motopropulsore di Max Verstappen, prima di tornare in Renault per affiancare prima Kevin Magnussen e successivamente Nico Hülkenberg. Nel 2019 Nico sarà Responsabile operativo del team pista di Viry continuando il lavoro di supervisione del gruppo motopropulsore di Nico Hülkenberg.

**Karel Loos, Ingegnere di pista (Daniel Ricciardo)**

Dopo essere stato ingegnere di pista per Carlos Sainz e Jolyon Palmer negli ultimi due anni, ora Karel lavora con Daniel Ricciardo. Dopo cinque anni di studi in varie università di ingegneria del suo Belgio natale, ottiene un master in ingegneria e gestione del motorsport all’Università di Cranfield. Contemporaneamente al suo percorso di studi superiori, muove i primi passi nel mondo professionale come ingegnere dei dati per PK Carsport e poi come ingegnere di pista per SRT nel Campionato FIA GT. Nel 2011 entra a far parte del Lotus F1 Team come ingegnere della performance del veicolo. Karel svolge successivamente diversi ruoli operativi su pistaad Enstone, prima di diventare ingegnere di pista per Jolyon Palmer, Carlos Sainz e infine Daniel Ricciardo nel 2019.

**Yannick Rohrbacher – Ingegnere di pista Gruppo Motopropulsore**

Ingegnere di pista dedicato al gruppo motopropulsore, Yannick arriva in Renault nel 2014. Yannick, che lavora nella sede di Viry-Châtillon ed è presente a tutte le gare, è responsabile delle performance del motore in pista. Ingegnere specializzato nell’industria automobilistica dal 2007, comincia a formarsi presso l’IFP-PSA School prima di entrare a tempo pieno in PSA (Peugeot-Citroën) come ingegnere esperto nel calibrare i motori e successivamente direttore del team e capo progetto. Sei anni dopo,Yannick decide di passare a Renault Sport Racing.

**Rob Cherry, Capo Meccanico**

Rob è il capo meccanico della scuderia dal 2016. Esordisce nel motorsport con Arden International nel 2004. Due anni dopo entra nel mondo della Formula 1 diventando meccanico dedicato al retrotreno per il team di collaudo di Renault. Nel 2008 Rob viene promosso primo meccanico del team di collaudo. L’anno successivo occupa questa stessa posizione nel team, rimanendo ad Enstone in varie vesti fino al 2016, anno in cui viene nominato Capo Meccanico.

**Rob White, Direttore delle Operazioni**

Dopo aver svolto varie funzioni nelle attività di Formula 1 di Renault, ora Rob è Direttore delle Operazioni e supervisiona in particolare lo sviluppo delle infrastrutture ad Enstone. Forte di una ricca esperienza in Formula 1, si è specializzato velocemente nella produzione di motori cominciando da Cosworth. Inizialmente assegnato all’IndyCar con palese successo, passa in seguito alla Formula 1 come Capo Ingegnere. Nel 2004 viene nominato Direttore Tecnico Motore di Renault F1 Team, di cui diventa Vicedirettore Generale un anno dopo. Rob ha svolto un ruolo di primo piano nel periodo più proficuo della marca con i titoli conseguiti nel 2005 e nel 2006 e le quattro corone consecutive vinte da Red Bull Racing con il V8 Renault tra il 2010 e il 2013.

**Vincent Hubert – Vicedirettore Tecnico Motore**

Presente a Viry-Châtillon dal 2000, dal 2016 Vincent è Vicedirettore Tecnico Motore e lavora in stretta collaborazione con Rémi Taffin. Dopo aver compiuto studi di fisica, matematica e tecnologia, si è laureato in ingegneria meccanica presso l’Università di Orléans nel 1994, facendo uno stage da Mecachrome. Quattro anni dopo completa la sua formazione in ingegneria meccanica prima di entrare in Renault a Viry-Châtillon come ingegnere nel 2000.

**Chris Cooney, Direttore dell’Ingegneria**

Chris è Direttore dell’Ingegneria ad Enstone dal 2013. Laureatosi all’*Imperial College* di Londra nel 1985, comincia a lavorare come ingegnere-consulente per Ricardo. McLaren gli offre il suo primo posto in Formula 1 nella stagione 1988. Inizialmente ingegnere specializzato in progettazione, trascorre un pò di tempo con il team preposto alle gare prima di tornare allo stabilimento. Promosso ingegnere di progetto, ricerca e sviluppo, comincia a lavorare per Tyrrell nel 1997, seguita da Honda e Jordan. Nel 2002 entra nel Gruppo Progetti Avanzati di Renault, in cui in seguito diventa Capo Progetto KERS. In questa veste realizza i primi lavori di integrazione del gruppo motopropulsore ibrido di Viry-Châtillon in previsione del 2014. Assume il suo attuale ruolo nella scuderia Lotus nel 2013, che sarà acquisita da Renault a fine 2015.

**Naoki Tokunaga, Responsabile della Trasformazione**

Presente ad Enstone dal 2000, Naoki è responsabile della trasformazione del team. Dopo aver lasciato Nissan, entra in Benetton come ingegnere specializzato nella dinamica dei veicoli alla soglia del nuovo millennio. Nel 2001 viene promosso responsabile dei sistemi di controllo per Renault F1 Team, in particolare di quelli dedicati ai dispositivi antislittamento, partenze e cambiata. Svolge un ruolo fondamentale nella conquista dei titoli da parte della marca nel 2005 e nel 2006. Nel 2007 Naoki rivede il sistema di recupero dell’energia cinetica (KERS), il primo sistema ibrido che verrà utilizzato in Formula 1 dal costruttore francese due anni dopo. Vicedirettore tecnico di Renault nel 2010, poi di Lotus Renault GP l’anno successivo, diventa Direttore Tecnico della scuderia nel 2012. Supervisiona la messa a punto del nuovo gruppo motopropulsore di Viry-Châtillon prima del suo lancio nel 2014. Naoki occupa in seguito la posizione di Direttore dei Programmi e si concentra sullo sviluppo delle attività e l’impegno di Renault nella Formula E prima di assumere l’attuale incarico nel 2017.

**Pierre d’Imbleval, Direttore Sistemi Informativi**

Ingegnere meccanico ed elettronico formatosi presso l’ESTP di Parigi e l’Università del Michigan, Pierre ha acquisito una conoscenza perfetta e trasversale dei modelli di gestione, grazie alla sua esperienza di Direttore dei Sistemi Informativi in vari settori: industria automobilistica, servizi petroliferi, distribuzione, consulenza e arredi. Come DSI di Renault F1 Team, si concentra più sulla creazione di valore aggiunto che sulle realizzazioni squisitamente tecnologiche. È peraltro responsabile dell’offerta di servizi informatici a più di un migliaio di collaboratori. Proprio per questo Pierre si preoccupa che il team sia assistito da partner in grado di aiutarlo dalla progettazione fino all’implementazione di applicazioni connesse alle performance per continuare a mantenere un vantaggio competitivo nell’era della trasformazione digitale.

**Martin Tolliday, Capo Progettista**

Come Capo Progettista, Martin è responsabile del processo di progettazione della monoposto della scuderia. Dopo essersi messo in tasca la laurea in ingegneria, progetta gru mobili, simulatori di volo e auto da corsa del Gruppo C prima di attestarsi come progettista junior da Benetton nel 1992. Mantiene questo ruolo anche quando Michael Schumacher vince i due titoli nel 1994 e nel 1995. Promosso Vicecapo progettista, svolge questo incarico quando Fernando Alonso si guadagna il suo primo titolo con Renault nel 2005. Ora che è diventato Capo Progettista, Martin si confronta regolarmente con il team responsabile della progettazione del telaio, ma anche con il Gruppo di Performance del Veicolo, il reparto aerodinamica e i progettisti di motori di Viry.

**Simon Virrill, Capo Progettista della R.S.19**

Presente in Renault dal 2003, Simon è Capo Progettista della monoposto attuale. Svolge il suo ruolo lavorando in stretta collaborazione con i vari team di progettazione e reparti per sviluppare un telaio competitivo. Sponsorizzato da Benetton Formula, studia ingegneria automobilistica presso l’Università Oxford Brookes ed effettua un anno di stage ad Enstone. Nel 2005 e 2006, gli anni in cui vengono vinti due titoli iridati, fa parte del team in veste di progettista della trasmissione. In seguito, nel 2009, passa alla progettazione meccanica, prima di essere nominato Vice Capo Progettista negli anni della Lotus, ma anche in seguito all’acquisizione della struttura da parte di Renault, fino alla metà del 2018, dove sovraintende alla progettazione della monoposto che quest’anno difenderà i colori della marca.

**Matthew Harman, Vice Capo Progettista**

Dal settembre del 2018, Matthew dà un contributo a Renault F1 Team con i suoi diciotto anni di esperienza nella progettazione e integrazione di gruppi motopropulsori come Vice Capo Progettista. A tale scopo lavora in stretta collaborazione con i team di progettazione di Enstone e Viry per sviluppare nuovi concept. La sua carriera come ingegnere è cominciata da Ricardo, una Casa automobilistica specializzata in diversi segmenti del settore (auto di serie, veicoli commerciali, ferrovia ed energie pulite). È stato successivamente a capo del team di ingegneria del reparto *High Performance Powertrains* di Mercedes AMG, prima di assumersi la responsabilità di integrare il gruppo motopropulsore e progettare la trasmissione per Mercedes-AMG Petronas Formula One Team dal 2011 al 2018.

**Pete Machin, Responsabile dell’aerodinamica**

Come responsabile dell’aerodinamica, ora Pete sovraintende il reparto e il team dedicati allo studio dei flussi d’aria che passano intorno ai veicoli prodotti ad Enstone. La sua carriera come esperto di aerodinamica è cominciata lavorando per Bombardier Aerospace, prima di passare alla Formula 1 come ingegnere CFD per Arrows nel 1997. Cinque anni dopo, viene assunto da Jaguar e resta fedele alla scuderia dopo che questa viene acquisita da Red Bull Racing alla fine del 2004. Svolge allora un ruolo determinante nella galleria del vento e contribuisce al lavoro che porta a quadruplicare la struttura austriaca tra il 2010 e il 2013. Nell’estate del 2017 imbocca la strada dell’aerodinamica di Renault.

**Pierre Genon, Responsabile dei sistemi di performance**

Responsabile dei sistemi di performance, Pierre collabora a stretto contatto con l’ufficio studi, i reparti aerodinamica e trasmissione nonché il team di gara per migliorare le performance generali del veicolo. Laureatosi in ingegneria meccanica all’Università di Liège e in ingegneria aeronautica all’Università di Cranfield, comincia la carriera lavorando per AP Racing a Coventry. Dopo essersi unito al Subaru World Rally Team, collabora con Colin McRae, Richard Burns, Tommi Makinen e Petter Solberg. Nel 2002 viene nominato Capo Ingegnere e un anno dopo conquista il titolo iridato con il norvegese. Pierre riscuote gli stessi successi anche nell’Endurance con Peugeot e contribuisce alla vittoria del costruttore francese alla 24 Ore di Le Mans nel 2009. Pierre entra successivamente a far parte del Lotus F1 Team, prima di assumere l’attuale incarico in Renault dal momento dell’annuncio del rientro della marca in F1.

**Stéphane Rodriguez – Capo Progetto Gruppo Motopropulsore**

In più di diciotto anni Stéphane ha svolto diversi ruoli a Viry-Châtillon, dove ora è Capo Progetto addetto al Gruppo Motopropulsore. Forte di una grande esperienza nello sviluppo dei motori, a livello di affidabilità e performance, comincia la sua carriera in Formula 1 come responsabile della qualità e poi Direttore della Produzione per Prost GP tra il 1998 e il 2001. Nell’aprile del 2001 entra in Renault come responsabile dell’affidabilità del motore e del team collaudo motori. In questa veste partecipa attivamente alla conquista dei titoli mondiali nel 2005 e 2006. Nel 2010 diventa Capo Progetto Motore F1 sui V8 e contribuisce ai quattro titoli mondiali di Red Bull Racing prima di proseguire come Capo Progetto con l’introduzione dei gruppi motopropulsori ibridi V6 nel 2014.

**Audrey Vastroux – Capo Reparto Supporto Progetto**

Titolare di un master in ingegneria meccanica con specializzazione nei motori, Audrey entra in Renault nel 2006. Inizialmente assegnata al collaudo motori, diventa in seguito responsabile del calcolo del rapporto aria/combustibile. Nel 2011 viene nominata responsabile dei servizi di test sviluppo motore e successivamente Capo Reparto Collaudi. Dal 2016 al 2018, Audrey ha continuato a occupare posizioni direttive sovraintendendo la pianificazione e la strategia dello sviluppo del gruppo motopropulsore prima di assumere l’attuale incarico come Capo Reparto Supporto Progetto a Viry-Châtillon.

**Antoine Magnan, Direttore delle Partnership**

In veste di Direttore delle Partnership, Antoine è responsabile dell’acquisizione e della gestione dei rapporti con gli sponsor del team. Dipendente di Renault F1 dal 2012, Antoine ha cominciato la sua carriera lavorando per HP. Inizialmente assegnato al mercato francese dei computer aziendali, è stato successivamente promosso alla divisione Prodotti Consumer e infine Workstation prima di passare alla Formula 1. Se inizialmente è stato responsabile commerciale per le scuderie clienti di Renault, nel 2015 viene messo a capo dell’ufficio personale del Direttore Generale. Dal rientro di Renault in Formula 1, Antoine dirige l’ufficio che si occupa di merchandising e dell’acquisizione delle partnership.

**Louis Bordes, Direttore Marketing e Comunicazione**

Louis dirige l’Ufficio Marketing e Comunicazione di Renault Sport Racing. Si assicura che il team riceva la giusta visibilità nei mass media di tutto il mondo e mette in atto la strategia marketing di Renault Sport Racing e Renault in Formula 1. Verifica altresì che siano rispettati i diritti di marketing dei partner della scuderia. Analista e responsabile delle strategie per Aerospatiale dal 1995, assume la direzione del dipartimento multimedia dal 1999 al 2000. Nei cinque anni successivi, lavora come responsabile della comunicazione esterna per MBDA. Dal 2007 al 2010 Louis diventa responsabile media del Presidente di Airbus France e poi direttore dell’ufficio personale dal 2010 al 2016. La sua carriera ha una svolta quando passa al motorsport diventando Direttore Marketing e Comunicazione di Renault Sport Racing nel 2016. Il suo ruolo copre Formula 1, Formula E e gare dei clienti.

**Marie Jourdain, Avvocato Generale**

Presente in Renault Sport Racing dal 2012, Marie vanta una ricca esperienza nel mondo sportivo avendo lavorato come avvocato per grandi studi legali, soprattutto in occasione della Coppa del Mondo di Rugby nel 2007. Il suo percorso l’ha portata ad assistere Renault nella creazione dell’ufficio legale di Renault Sport Racing nel 2009, di cui Marie è stata responsabile dal 2012 al 2014 e, nei due anni successivi, segretario generale. Promossa Direttore Legale, Marie è l’avvocato generale di Renault Sport Racing dalla fine del 2018.

**Renault Sport Academy**

Nel 2019 la Renault Sport Academy entra nel suo quarto anno di attività e avvia la seconda fase del suo sviluppo sulla scia di una stagione 2018 molto promettente.

Lanciata nel 2016, l’Academy si prefigge lo scopo di individuare e formare le giovani speranze del motorsport facendole crescere fino alla Formula 1, passando attraverso le varie categorie delle formule di promozione. Lo scopo di Renault è semplice: portare un membro della Renault Sport Academy alla Formula 1 facendo in modo che diventi Campione del Mondo con il team.

I soggetti vengono selezionati dall’Academy per il talento e il potenziale che hanno dimostrato di avere nei campionati di karting e nelle categorie junior. Renault può contare sulle filiali internazionali e sulle sue competenze nel motorsport per individuare i giovani che si distinguono. Nel 2019 l’Academy trarrà vantaggio pienamente dallo sviluppo della scuderia di F1 consolidando sempre più i legami tra i due programmi.

Tre sono i volti familiari che si rivedono nell’Academy: Max Fewtrell, vincitore della Formula Renault Eurocup nel 2018, Christian Lundgaard, il secondo arrivato dopo Max, e Victor Martins. Campione della GP3 Series, il Pilota Affiliato Anthoine Hubert diventa membro dell’Academy dal 2019.

La promozione è completata da due nuovi arrivi: Guanyu Zhou, il pilota cinese che ha partecipato al Campionato Europeo FIA di Formula 3 negli ultimi anni, e Caio Collet, il brasiliano Campione di Francia di F4 l’anno scorso.

In questa stagione Anthoine (Arden) e Guanyu (UNI-Virtuosi) si affronteranno nel Campionato FIA di Formula 2. Max e Christian (ART Grand Prix) disputeranno il nuovo Campionato FIA di Formula 3 mentre Victor (MP Motorsport) e Caio (R-ace GP) parteciperanno alla Formula Renault Eurocup.

**Cyril Abiteboul, Direttore Generale di Renault Sport Racing:** *«Questi sei piloti si sono rivelati talenti promettenti delle rispettive categorie. Non vediamo l’ora di lavorare con loro per facilitare lo sviluppo delle loro carriere aiutando nel contempo il team di Formula 1. Renault può fare affidamento sulle sue filiali in tutto il mondo per scoprire questi talenti e il loro potenziale e la promozione 2019 ne è la conseguenza.»*

*«In questi ultimi tre anni l’Academy è stata un’ottima risorsa e continuerà ad esserlo anche per le prossime stagioni. Per Max, Christian, Victor e Anthoine, che conoscono già bene la famiglia Renault, si tratta di proseguire il lavoro già intrapreso dietro le quinte e raggiungere i loro obiettivi. Siamo particolarmente lieti di accogliere Guanyu e Caio nel team e faremo tutto il possibile per aiutarli ad ottenere un successo immediato, come facciamo per tutti i nostri piloti.»*

**Mia Sharizman, Direttore di Renault Sport Academy**

**Qual è il programma a grandi linee della seconda fase di Renault Sport Academy?**

Più i piloti si avvicinano alla Formula 1, più i requisiti diventano stringenti ed esigenti. Diventa anche più importante integrarli nel team di Formula 1. È un processo progressivo, ma vogliamo che approfittino della scuderia e viceversa, tramite il lavoro che fanno al simulatore e la loro presenza nei weekend delle gare. Devono eccellere al loro livello. Questo è il primo obiettivo da raggiungere per ogni soggetto che rientra nel programma.

**Quanto è forte la promozione 2019?**

Sono fiducioso, perché i nostri piloti possono combattere per ottenere vittorie e titoli. Victor e Caio puntano in alto e aspirano al titolo della Formula Renault. Possiamo contare su una coppia solida nella F3 con Max e Christian, che sono finiti nei primi due posti della Formula Renault Eurocup nel 2018 e vogliono ancora distinguersi in una categoria molto competitiva. Infine, Anthoine e Guanyu esordiranno in Formula 2, ma hanno già abbastanza esperienza per poter svolgere un ruolo di primo piano tra i rookie.

**Nel 2019 quale sarà l’approccio di Renault per lo sviluppo dei piloti?**

L’approccio è sempre lo stesso fin dal lancio dell’Academy. Vogliamo individuare, selezionare e formare i piloti tramite le formule di promozione e assicurarci che in futuro possano entrare a far parte del team di Formula 1. Ci sono sempre nuove idee da considerare, individualmente e collettivamente, e sappiamo che ci sono aspetti dell’Academy che si possono rivedere. Siamo convinti che il nostro metodo porterà i suoi frutti a fine anno, da qui al 2020, ma anche oltre.

**Max Fewtrell**

**Championato FIA di Formula 3 con ART Grand Prix**

**Twitter:** @Max\_Fewtrell

**Instagram:** maxfewtrell

**Età**: 19 anni

**Nazionalità**: britannica

**Statistiche 2018**

Vittorie: 6

Piazzamenti sul podio: 11

Pole position: 6

Miglior giro in gara: 5

Punti: 275,5

**Stagioni precedenti**

**2018:** Formula Renault Eurocup (1°)

**2017:** Formula Renault Eurocup (6°, miglior rookie)

**2016:** Campionato MSA di Gran Bretagna di F4 (1°)

**2015:** MRF ChallengeFormula 2000 (11°)

Inserito nel programma sulla scia del titolo di Campione di Gran Bretagna di F4 conquistato nel 2016, Max si appresta a vivere il suo terzo anno consecutivo nella Renault Sport Academy.

Nel 2018 il britannico si è regalato il secondo titolo aggiudicandosi lo scettro della Formula Renault Eurocup con l’ultima gara. Le sue performance non hanno fatto altro che eguagliare l’impressionante stagione dell’anno prima, in cui aveva vinto il titolo dei rookie ottenendo nel contempo un sesto posto in classifica generale.

Contando le vittorie conseguite sul Circuito Paul Ricard, a Silverstone, al Red Bull Ring nonché l’incredibile tripletta del Nürburgring e Hockenheim, Max ha ottenuto ben sei vittorie facendo un primo passo verso il titolo anche prima dell’ultimo appuntamento.

Quest’anno Max parteciperà al nuovo Campionato FIA di Formula 3 con lo schieramento francese ART Grand Prix.

**Intervista**

**Che effetto fa essere il decano della Renault Sport Academy?**

Più a lungo si rientra in un programma, meglio è! Questo dimostra che si è sempre performanti. Ho trascorso due anni proprio belli nell’Academy. Mi è stato davvero utile e senza di loro ora non sarei dove mi trovo. Avere più anzianità non cambia in alcun modo il mio approccio. Affronto sempre gli altri piloti e la gara sarà ancora serrata.

**Che insegnamenti trae dal titolo conseguito nell’Eurocup prima di passare alla Formula 3?**

L’anno scorso è stato positivo per me dal punto di vista dell’apprendimento. Non è stata esattamente una passeggiata e ne abbiamo dovuta fare di strada per farcela. Questa esperienza mi ha insegnato a non mollare mai. Conto di utilizzarla a mio vantaggio. Ci saranno molte cose da imparare, come le gomme Pirelli, il DRS, la maggiore deportanza, il fatto di dare supporto nei Gran Premi e di doversi confrontare con concorrenti forti sulla griglia di partenza.

**Quali sono i Suoi obiettivi nel 2019?**

Voglio cominciare la stagione puntando al titolo. Il team ha già provato di essere in grado di conseguirlo, per cui non potrei essere meglio posizionato in Formula 3. Ho fiducia in loro e nelle mie capacità.

**Lo sapevate?** Max ha vissuto a Singapore, vicino al Marina Bay Street Circuit, per otto anni, dai tre agli undici anni.

**Christian Lundgaard**

**Campionato FIA di Formula 3 con ART Grand Prix**

**Twitter:** @Clundgaard5

**Instagram:** lundgaardofficial

**Età:** 17 anni

**Nazionalità:** danese

**Statistiche 2018**

Vittorie: 4

Piazzamenti sul podio: 9

Pole position: 4

Miglior giro in gara: 3

Punti: 258

**Stagioni precedenti**

**2018:** Formula Renault Eurocup (2°, miglior rookie)

**2017:** Campionato SMP F4 NEZ (1°), Campionato di Spagna di F4 (1°)

Con un esordio impressionante nella Formula Renault Eurocup, Christian rimane nel programma per il terzo anno consecutivo.

Dopo aver vinto due titoli dal suo primo anno in monoposto nel 2017, Christian ha dovuto fare i conti con la forte concorrenza della Formula Renault Eurocup, dove ha finito per classificarsi secondo dietro al compagno dell’Academy Max Fewtrell.

Vincitore del titolo rookie, Christian ha spopolato a Monza, Spa-Francorchamps, all’Hungaroring e a Barcellona, aggiudicandosi anche altri cinque piazzamenti sul podio.

Proprio come Max, anche il danese parteciperà al Campionato FIA di Formula 3 con ART Grand Prix nel 2019.

**Intervista**

**È contento di cominciare il Suo terzo anno nell’Academy?**

Sono felicissimo di cominciare la mia terza stagione nell’Academy. Quando ci sono arrivato nel 2017, per me è stato un grande salto. La riconferma di questa terza stagione dimostra che sto lavorando seriamente e mi motiva a fare ancor meglio quest’anno.

**Finora ha fatto rapidi progressi. Qual è stato il contributo dell’Academy?**

L’Academy ha aiutato tantissimo la mia carriera. Mi hanno portato grande beneficio da ogni punto di vista, come pilota, ma anche al di fuori della pista. I vantaggi sono tanti, possiamo contare sullo stesso sostegno che viene dato alla coppia di piloti schierati in Formula 1. Un’esperienza estremamente preziosa, molti hanno ottenuto un volante in Formula 1 entrando in un programma di giovani piloti. Mi trovo quindi nel posto giusto.

**Non vede l’ora di guidare una Formula 3?**

Non manca più molto a Magny-Cours. Il tempo su pista è limitato, bisognerà imparare in fretta ed essere performanti da subito. È una buona cosa poter fare tre giorni di prove ad Abu Dhabi con la GP3. La sfida consisterà nell’imparare a conoscere le gomme e nell’adottare un nuovo stile di guida rispetto alla monoposto che avevamo nella Formula Renault. Dovrò adattarmi in fretta.

**Quali sono i Suoi obiettivi nel 2019?**

Il mio scopo è sempre quello di fare del mio meglio. Voglio vincere e sono consapevole che devo essere performante quest’anno. Sarà una stagione difficile. Dobbiamo essere realisti e segnare sempre tanti punti, in ogni weekend di gara.

**Lo sapevate?** Henrik, il padre di Christian, ha vinto il titolo di Campione Europeo Rally nel 2000. Inoltre ha partecipato a diciassette gare del Campionato del Mondo tra il 1995 e il 2001.

**Victor Martins**

**Formula Renault Eurocup con MP Motorsport**

**Twitter:** @VictorMartinsFR

**Instagram:** victormartinsfr

**Età:** 17 anni

**Nazionalità:** francese

**Statistiche 2018**

Vittorie: 2

Piazzamenti sul podio: 6

Pole position: 2

Miglior giro in gara: 2

Punti: 186

**Stagioni precedenti**

**2018:** Formula Renault Eurocup (5°, 3° rookie)

**2017:** Campionato di Francia di F4 (2°, 1° junior)

Victor rimane membro dell’Academy per la seconda stagione dopo la prima campagna nella Formula Renault Eurocup nel 2018.

Il francese è stato ammesso all’Academy dopo essersi classificato Vice Campione di Francia di F4 nel 2017. La sua prima stagione nell’Eurocup si è rivelata fruttuosa in quanto ha concluso con un quinto posto in classifica generale e il terzo posto tra i rookie. Si è aggiudicato la vittoria sul Red Bull Ring e a Spa-Francorchamps conseguendo altri quattro piazzamenti sul podio, tra cui due terzi posti nelle strade di Montecarlo.

Nel 2019 Victor rimarrà nella Formula Renault Eurocup entrando in MP Motorsport.

**Intervista**

**È soddisfatto di essere stato ammesso per la seconda stagione all’Academy?**

Stare nell’Academy è una fortuna più unica che rara. Il loro sostegno è stato prezioso e penso che mi aiuterà ancora molto quest’anno nell’Eurocup. L’anno scorso eravamo forti, quindi sono molto riconoscente del fatto di poter stare ancora con Renault. È bello essere un francese in una scuderia francese e posso sognare che un giorno potrò essere uno dei loro piloti di Formula 1.

**La Sua esperienza nell’Eurocup Le sarà utile per la seconda stagione?**

Non vedo l’ora di ritrovare la Formula Renault. Ora ho più esperienza di altri concorrenti, dato che comincio il mio secondo anno, ma deve rimanere concentrato sul lavoro che faccio. Non vedo l’ora di ritornare a Montecarlo. Ho ottenuto due piazzamenti e avevo il ritmo giusto per la pole position e la vittoria. Questa volta ci vado per vincere entrambe le gare. Anche Abu Dhabi sarà molto divertente.

**Quali sono i Suoi obiettivi con un nuovo team e una nuova auto, ma nella stessa categoria?**

Ho un solo obiettivo: aggiudicarmi il titolo. Voglio fare del mio meglio, far colpo per tutto l’anno e aggiungere una riga al mio CV.

**Lo sapevate?** A dieci anni Victor è stato Campione di Francia di ginnastica.

**Anthoine Hubert**

**Campionato FIA di Formula 2 con Arden**

**Twitter:** @AnthoineH

**Instagram:** anthoineh

**Età:** 22 anni

**Nazionalità:** francese

**Statistiche 2018**

Vittorie: 2

Piazzamenti sul podio: 11

Pole position: 2

Miglior giro in gara: 4

Punti: 214

**Stagioni precedenti**

**2018:** GP3 Series (1°)

**2017:** GP3 Series (4°)

**2016:** Campionato Europeo FIA di Formula 3 (8°)

**2015:** Formula Renault Eurocup (5°)

**2014:** Formula Renault Eurocup (15°)

**2013:** Campionato di Francia di F4 (1°)

Passando dal ruolo di Pilota Affiliato a quello di membro dell’Academy, Anthoine sale un gradino in Renault Sport Racing nel 2019.

Il francese è stato promosso grazie al titolo conseguito nella GP3 Series lo scorso anno. La sua regolarità si è rivelata determinante con undici piazzamenti sul podio, di cui due sul gradino più altro, per mettersi in tasca il titolo già dalla penultima gara della stagione ad Abu Dhabi.

Questo successo gli ha permesso di aggiungere un secondo titolo al suo “medagliere” dopo che era stato consacrato Campione di Francia di F4 nel 2013.

Nel 2019 Anthoine parteciperà al Campionato FIA di Formula 2 con il team britannico Arden.

**Intervista**

**È contento di essere stato promosso da Pilota Affiliato a membro dell’Academy a tutti gli effetti?**

Sono davvero felicissimo di continuare con Renault. L’anno scorso era già stato un bel passo avanti per la mia carriera, ma il mio obiettivo era quello di essere perfettamente integrato in Renault F1 Team e nell’Academy. Puntavo anche al titolo nella GP3. È questo che mi ha dato l’opportunità di entrare a far parte dell’Academy, ma come sempre ora mi aspetta più lavoro.

**Che cosa ha imparato come pilota Renault l’anno scorso?**

Lavorare con gli altri giovani piloti e il Personale di Renault mi ha dato veramente tanto. Ho imparato tantissime cose e sono molto riconoscente a Renault per il sostegno che ho ricevuto in questo primo anno. Ci sono sempre cose da imparare e io posso sempre migliorare sotto molti aspetti.

**Quali saranno le principali sfide nella Formula 2?**

Dovrò adattarmi a un’auto più grossa, ci sono tre appuntamenti in più nel calendario e le gare sono più lunghe. Le gomme sono diverse e devo anche esercitarmi nei pit stop. Sono tante le cose in cui bisogna prepararsi, più di quante ce ne siano in qualsiasi altra categoria, ma sto lavorando moltissimo per essere pronto. Non vedo l’ora che arrivi marzo per affrontare la prima gara della stagione.

**Lo sapevate?** Anthoine ha cominciato a fare karting a tre anni allenandosi con il padre sul parcheggio del supermercato.

**Guanyu Zhou**

**Campionato FIA di Formula 2 con UNI-Virtuosi Racing**

**Weibo:** @车手周冠宇

**Instagram:** gyzhou\_33

**Età:** 19 anni

**Nazionalità:** cinese

**Statistiche 2018**

Vittorie: 2

Piazzamenti sul podio: 6

Pole position: 3

Miglior giro in gara: 1

Punti: 203

**Stagioni precedenti**

**2018:** Campionato Europeo FIA di Formula 3 (8°)

**2017:** Campionato Europeo FIA di Formula 3 (8°)

**2016:** Campionato Europeo FIA di Formula 3 (13°), Toyota Racing Series (6°)

**2015:** Campionato d’Italia di F4 (2°)

Guanyu Zhou è uno dei due nuovi membri della Renault Sport Academy nel 2019.

Originario di Shanghai, Guanyu vanta grandi referenze nelle categorie europee da quando ha conseguito il secondo posto nel Campionato d’Italia di F4 nel 2015.

Guanyu, che ora ha diciannove anni, ha mosso i primi passi nel karting all’età di otto anni prima di trasferirsi a Londra per motivi di studio nel 2012. Proseguendo parallelamente la sua carriera di pilota, l’anno successivo ha vinto i titoli dell’European Junior Rotax e dell’ABKC S1 Rotax Junior.

Vice-Campione d’Italia di F4 fin dal suo primo anno in monoposto, Guanyu è passato al Campionato Europeo FIA di F3. Terzo nel 2016, si è classificato ottavo nel 2017 e nel 2018.

Nel 2019 Guanyu parteciperà al Campionato FIA di Formula 2 con UNI-Virtuosi.

**Intervista**

**Come si sente ad entrare a far parte di Renault Sport Academy?**

È un grandissimo onore per me entrare in Renault F1 Team tramite l’Academy. Sono assolutamente entusiasta e impaziente di vedere cosa accadrà.

**Quali sono le principali sfide del Campionato di Formula 2 nel 2019?**

Dato che si tratta della mia prima stagione in F2, la prima consiste nello scoprire nuovi circuiti e un’auto con maggiore deportanza e più potenza. Non sarà facile, ma i tre giorni di prove ad Abu Dhabi nello scorso mese di novembre sono stati molto positivi e mi sento pronto a conseguire buoni risultati.

**Quali saranno i suoi obiettivi per quest’anno?**

Il mio scopo è ottenere piazzamenti sul podio e vittorie per tutta la stagione. Sono consapevole del fatto che sarà difficile per un principiante su una griglia di partenza con tanti validi concorrenti, ma mi sento pronto e non vedo l’ora di cominciare.

**Lo sapevate?** Nel suo tempo libero a Guanyu piace fare rap in cinese.

**Caio Collet**

**Formula Renault Eurocup con R-ace GP**

**Twitter:** @caio\_collet

**Instagram:** caiocollet

**Età:** 16 anni

**Nazionalità:** brasiliano

**Statistiche 2018**

Vittorie: 7

Piazzamenti sul podio: 13

Pole position: 7

Miglior giro in gara: 7

Punti: 303,5

**Stagioni precedenti**

**2018:** Campionato di Francia di F4 (1°)

Caio diventa membro di Renault Sport Academy in virtù del titolo di Campione di Francia di F4 conseguito nel 2018.

Nato a San Paolo, Caio ha cominciato la sua carriera sulle piste brasiliane di karting nel 2009 prima di affacciarsi sulla scena europea nel 2015, anno in cui è stato nominato Rookie CIK-FIA dell’Anno.

A gennaio 2018, Caio ha esordito in monoposto nel Campionato degli Emirati Arabi Uniti di F4. Forte dei sei piazzamenti sul podio conseguiti nel giro di sette gare, tra cui la vittoria di Yas Marina, ha dominato la categoria francese di questa disciplina.

Nel 2019 il brasiliano parteciperà alla Formula Renault Eurocup con il team vincitore dell’anno scorso, R-ace GP.

**Intervista**

**Come si sente ad entrare in Renault Sport Academy?**

Sono davvero felicissimo di entrare in Renault Sport Academy, soprattutto con tutta la storia della marca nel motorsport. Mi dà la straordinaria opportunità di lavorare con il supporto di un team di Formula 1 e di poter utilizzare i loro mezzi per trarre il meglio da me stesso.

**Ci parli della Sua stagione nel Campionato di Francia di F4 l’anno scorso ...**

È stato un bel successo, tanto più che si trattava della mia prima stagione in una monoposto. Concluderla con un titolo dimostra che siamo sulla buona strada.

**Quanto ci tiene a correre nella Formula Renault?**

Non vedo l’ora! Quest’anno la Formula Renault Eurocup sarà molto competitiva con la nuova auto e io darò tutto me stesso per raggiungere i miei obiettivi. Il calendario comprende nove circuiti su cui si corre in Formula 1, fatto che sottolinea il livello della categoria ed è un grande passo avanti per la mia carriera.

**Lo sapevate?** Caio ha fatto parte della struttura All Road Management di Nicolas Todt nel 2017.

**INFINITI**

La marca di auto premium INFINITI è uno dei partner tecnici di Renault F1® Team dall’inizio della stagione 2016, momento in cui il suo impegno in Formula 1™ è entrato in una nuova fase.

Nell’ambito dell’Alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi e cinque anni dopo in veste di principale sponsor di Red Bull Racing, la creazione di Renault F1® Team ha permesso a INFINITI di accrescere il suo coinvolgimento per diventare un vero protagonista della Formula 1™.

La partnership tecnica che lega INFINITI a Renault F1® Team si articola su tre grandi progetti: lo sviluppo congiunto della seconda generazione del Sistema di Recupero dell’Energia del team, l’INFINITI Engineering Academy e l’INFINITI Project Black S.

**Sviluppo congiunto del Sistema di Recupero dell'Energia (ERS)**

Il Sistema di Recupero dell'Energia (Energy Recovery System) alla base del gruppo motopropulsore di Renault F1® Team è stato sviluppato da INFINITI in collaborazione con Renault Sport Racing.

Un team di specialisti dell'ibrido provenienti dal Centro Tecnico INFINITI di Atsugi (Giappone) si è trasferito a Viry-Châtillon (Francia), sede del motore di Renault F1® Team, per sviluppare congiuntamente il sistema di recupero dell'energia che integra due componenti dei gruppi motopropulsori (MGU-H e MGU-K) e una batteria.

INFINITI deve la sua fama nel settore delle sportive ibride al suo motore ibrido da 3.5 litri. La berlina Q70, equipaggiata con questo motore, è stata riconosciuta dal Guinness dei Primati come l’auto ibrida dall'accelerazione più veloce. Lo stesso sistema ibrido è proposto anche sulla berlina Q50.

Se la competenza di INFINITI a livello di performance ibrida viene sfruttata da Renault F1® Team, questa collaborazione sarà utile anche per INFINITI che potrà accrescere le prestazioni dei gruppi motopropulsori ibridi destinati alle auto di serie.

**INFINITI Engineering Academy**

La INFINITI Engineering Academy è un programma internazionale di selezione talenti lanciato da INFINITI per individuare i migliori ingegneri in erba che intendono lavorare nel settore automobilistico e in Formula 1. In gioco c’è uno straordinario stage di dodici mesi.

La sesta edizione del programma si svolgerà nel 2019 e offrirà un'opportunità inestimabile a sette tra i migliori studenti del pianeta, uno per regione partecipante (Stati Uniti, Canada, Messico, Europa, Medio Oriente, Cina e Asia-Oceania).

I sette fortunati vincitori beneficeranno di un ventaglio completo di esperienze in ingegneria automobilistica e Formula 1, grazie all’affiancamento degli ingegneri di punta di INFINITI Motor Company e Renault F1® Team, reso possibile dalla partnership tecnica e dalla stretta collaborazione tra le due entità.

Uno dei pilastri dell'INFINITI Engineering Academy è esplorare le convergenze, le sinergie e la condivisione delle tecnologie tra i veicoli di serie INFINITI e i progetti sportivi di Renault F1® Team. Questo importante trasferimento di know-how e l’eccellenza degli scambi di best practice all’interno dell'Alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi permettono all'Academy di offrire un’opportunità unica ai sette vincitori.

Per saperne di più sull’INFINITI Engineering Academy o per iscrivervi nella speranza di essere scelti per la promozione 2019: [academy.infiniti.com](http://academy.infiniti.com/).

**INFINITI Project Black S**

Project Black S è il frutto della collaborazione tra INFINITI e il suo partner nell’Alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi, Renault F1® Team. Questo progetto innovativo esalta i rapporti tra le due entità esplorando nel contempo tutti i vantaggi di una nuova gamma di performance INFINITI dotata di una tecnologia unica ispirata dalla Formula 1TM

Basato sulla coupé sportiva INFINITI Q60, Project Black S è un banco di prova per soluzioni e idee innovative che possono trasferire il potenziale tecnologico del gruppo motopropulsore doppio ibrido di Renault F1® Team sulle auto di serie. Lo sviluppo del prototipo Q60 Project Black S mette in evidenza la quintessenza della performance, delle doti dinamiche, dell’efficienza aerodinamica e della gestione intelligente dell’energia offerta da INFINITI.

Questo primo sistema doppio ibrido derivato dalla Formula 1™ e progettato specificatamente per la strada è una prima mondiale e ha portato alla creazione di un nuovo prodotto di punta in fatto di performance. Dimostra peraltro l’impegno d’INFINITI nello sviluppo dei gruppi motopropulsori elettrici ad alte performance.

Per ulteriori informazioni, immagini e video sul contributo di INFINITI alla Formula 1™: [infiniti-gp.com](file:///C:\Users\Andy\Dropbox\2017\RSR\infiniti-gp.com).

**PARTNER DI RENAULT F1 TEAM**

**Bell & Ross**

La storia di Bell & Ross è iniziata alla fine del XX secolo. Caratterizzato da una cultura franco-elvetica, questo marchio di orologeria è diventato un riferimento nel mondo degli orologi professionali da aviatore. Bell & Ross ha sfidato le regole disegnando un'icona, il BR 01, ispirato dagli orologi che si trovano nelle cabine di pilotaggio degli aeroplani: un cerchio inserito in un quadrato.

Marchio internazionale noto e apprezzato in tutto il mondo, Bell & Ross e le sue dieci filiali sono presenti in più di 75 paesi, con una rete selezionata di 800 rivenditori e 13 boutique esclusive.

**BP**

BP è un'azienda mondiale del settore dell'energia, attiva in ogni settore energetico in tutto il mondo. Con più di 70.000 dipendenti e attività in oltre 70 Paesi, BP trova, produce e trasporta petrolio e gas naturale; commercia in petrolio, gas, prodotti derivati ed energia elettrica; produce e commercializza carburanti, lubrificanti e prodotti petrolchimici; e genera energie rinnovabili con le proprie attività specializzate in energia eolica, energia da biomasse e biocarburanti.

**Castrol**

Castrol, uno dei principali marchi mondiali di lubrificanti, è orgogliosa della propria storia di innovazione e di sostegno ai sogni dei pionieri. La passione di Castrol per le prestazioni, associata alla sua filosofia della collaborazione, le ha permesso di sviluppare lubrificanti e grassi che si trovano al cuore di numerose conquiste tecnologiche su terra, aria, mare e spazio da più di un secolo.

Castrol fa parte del gruppo BP e lavora con clienti e consumatori nei settori automobilistico, navale, industriale ed energetico in più di 120 Paesi. I suoi prodotti sono conosciuti in tutto il mondo per l’innovazione e le alte prestazioni acquisite grazie al grande impegno qualitativo e tecnologico.

**EURODATACAR**

EURODATACAR, leader nel campo delle marchiature antifurto, protegge i veicoli di oltre tre milioni di automobilisti. EURODATACAR offre i propri servizi attraverso le concessionarie dei costruttori. Il numero identificativo inciso sui finestrini del veicolo è indelebile. In questo modo vendere veicoli rubati e falsificarne i documenti diventa molto costoso e rischioso per i ricettatori. Per facilitare l'identificazione dei veicoli da parte dei servizi autorizzati (compagnie di assicurazione, dogane, polizia), EURODATACAR tiene i veicoli marcati nella propria base dati per sei anni. Gli automobilisti registrati EURODATACAR dispongono di assistenza tecnica e finanziaria in caso di furto del veicolo.

**Genii**

Genii Capital è una Società di consulenza istituzionale e finanziaria con sede in Lussemburgo. Detiene una quota di minoranza di Renault F1 Team, dopo aver posseduto e gestito la scuderia dal 2010 al 2015. In questo periodo il team ha conseguito risultati eccezionali, battendo rispettivamente Mercedes e McLaren nel 2012 e 2013 e guadagnandosi la reputazione di miglior scuderia privata.

Oggi Genii Capital continua a contare sul rapporto con il team per interagire con leader di mercato, opinionisti, influencer, protagonisti della finanza mondiale e operatori del mondo della Formula 1. Sfruttando questo ambiente dinamico, Genii Capital sostiene la scuderia avviando nel contempo un dialogo positivo con i giusti interlocutori in settori come: investimenti a impatto sociale, tecnologie rivoluzionarie, strategie di branding, immobiliare e urbanistica, entertainment e sport.

**INFINITI**

Con sede a Hong Kong, INFINITI Motor Company Ltd è presente da un punto di vista commerciale in più di una cinquantina di Paesi in tutto il mondo. La marca INFINITI è stata lanciata nel 1989. La sua gamma di veicoli premium è attualmente assemblata in Giappone, Nord America, Regno Unito e Cina. Gli uffici stile INFINITI hanno sede ad Atsugi, nei pressi di Yokohama, ma anche a Londra, San Diego e Pechino. Universalmente lodata per lo stile emblematico e le tecnologie di assistenza alla guida particolarmente innovative, INFINITI sta portando avanti una grande offensiva immettendo nuovi modelli sul mercato. Dalla stagione 2016, INFINITI è uno dei partner tecnici di Renault F1 Team a cui contribuisce con le sue competenze nelle performance ibride.

**le coq sportif**

LE COQ SPORTIF. SORGE UN NUOVO GIORNO.

Dal 1882 Le Coq Sportif ha trovato la sua ragion d’essere nella prossimità che ha saputo creare con gli sportivi, che siano campioni o principianti appassionati, singoli atleti o membri di squadre intere.

È così che Le coq sportif oggi immagina e realizza le tenute che accompagnano le prove e gli exploit dei giocatori del team francese di rugby, dell’A.S. Saint-Étienne, dell’A.C.F. Fiorentina, di Renault F1 Team o dei leader del Tour de France. Ma anche di diverse squadre amatoriali e icone delle rispettive discipline: Yannick AGNEL, Richard GASQUET, Frédéric MICHALAK, Yannick NOAH, Pauline PARMENTIER, Tony YOKA…

Questo rapporto di fiducia si fonda su un’esigenza di qualità ed eleganza, entrambe garantite dal know-how unico e dalla produzione tutta francese: nel dipartimento dell’Aube, nei pressi di Romilly-sur-Seine, culla storica di Le coq sportif, per i tessuti e le tinture, e in Lorena per le scarpe rigorosamente “Made in France”.

La sua storia, che si intreccia con quella delle epopee sportive d’oltralpe da oltre 130 anni, la rende un must, una marca indispensabile ora scesa nelle strade e adottata nell’uso quotidiano per esprimere un lifestyle.

Oggi Le coq sportif si è imposto in una sessantina di Paesi di tutto il mondo. Questa presenza internazionale fa parte della sua storia: quando il calciatore argentino Diego MARADONA solleva la Coppa nel 1986, indossa capi di Le coq sportif.

Con il suo simbolo - un gallo che canta per salutare il nuovo giorno che sorge - la marca trasmette valori positivi e universali: ogni giorno, la vittoria è possibile!

**MAPFRE**

MAPFRE è una compagnia di assicurazione presente in tutto il mondo. Assicuratore di riferimento del mercato iberico, MAPFRE è il più grande gruppo multinazionale di assicurazione spagnolo, il principale assicuratore multinazionale in America Latina e uno dei cinque maggiori gruppi europei del settore dal punto di vista del volume dei premi, ad eccezione dell’assicurazione vita. MAPFRE vanta un organico di oltre 36.000 dipendenti. Nel 2017 il suo fatturato ha registrato quasi 28 miliardi di euro, per un risultato netto di 701 milioni di euro.

Per saperne di più su MAPFRE: <https://www.mapfre.com/corporate/>

**Microsoft**

Microsoft (Nasdaq: MSFT, @microsoft) promuove la trasformazione digitale in un’era caratterizzata dall’innovazione strategica. La sua missione consiste nell’offrire a ogni singola persona e struttura i mezzi per migliorarsi e fare ancora di più.

Microsoft punta sull’utilizzo delle tecnologie e sui suoi collaboratori per aiutare le aziende e gli enti sportivi a raccogliere anche le sfide più difficili. Sfruttando i tool di analisi predittiva e le soluzioni di produttività di Microsoft, i team di tutto il mondo dialogano con i loro fan, ottimizzano le proprie performance, ma anche quelle dei singoli sportivi gestendo nel contempo le operazioni con tecnologie all’avanguardia.

**Pirelli**

Fondata nel 1872, Pirelli è uno dei principali produttori mondiali di pneumatici. È l'unica azienda manifatturiera destinata al grande pubblico che propone prodotti per auto, moto, biciclette e altri servizi associati.

Pirelli si è posizionata sui pneumatici di alta e altissima gamma, caratterizzati da tecnologie di punta con più di 1.900 omologazioni ottenute grazie a partnership con i costruttori del settore automobilistico più prestigiosi del mondo. Per raggiungere i massimi livelli di performance, sicurezza e controllo dell’impatto ambientale, Pirelli si è sempre fortemente impegnata nelle attività di ricerca e sviluppo, ambito in cui la Società ha investito il 6,5% del suo fatturato generato dai prodotti ad alto valore nel 2017.

Protagonista del mondo delle gare dal 1907, Pirelli è il fornitore esclusivo del Campionato del Mondo di Formula 1™ dal 2011 e ha appena rinnovato l’accordo fino al 2023.

**RCI Banque**

Creata e detenuta al 100% dal Gruppo Renault, RCI Banque S.A. è una banca francese specializzata nei finanziamenti e nei servizi per il settore automobilistico destinati ai clienti e alle reti del Gruppo Renault (Renault, Renault Samsung Motors, Dacia) in tutto il mondo, del Gruppo Nissan (Nissan, Infiniti, Datsun), soprattutto in Europa, Brasile, Argentina, Corea del Sud e, sotto forma di joint-venture, Russia e India, e di Mitsubishi Motors nei Paesi Bassi.

RCI Bank and Services è la nuova identità commerciale di RCI Banque da febbraio 2016. Con più di 3.400 dipendenti in 36 Paesi, RCI Bank and Services ha finanziato oltre 1,77 milioni di contratti (veicoli nuovi e usati) nel 2017 e ha venduto più di 4,4 milioni di prodotti. Gli attivi produttivi medi ammontavano a 39,6 miliardi di euro a dicembre 2017, con un utile ante-imposte pari a 1.077 milioni di euro.

Dal 2012 RCI Bank and Services ha sviluppato un’attività di raccolta depositi in quattro Paesi. Alla fine del 2017,la raccolta netta ammontava a 14,9 miliardi di euro, ossia il 34% delle attività nette della Società.

*Per saperne di più su RCI Bank and Services:* [***www.rcibs.com***](https://emea01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.rcibs.com%2F&data=02%7C01%7CAndy.Stobart%40uk.renaultsportracing.com%7Cd8c2d426ab6a40387f7708d65e8410eb%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C636800318635594218&sdata=wKUaKeSAUTkk0wx4Xjsj93BYzCdyckuIYimpinohNjg%3D&reserved=0)

*Seguiteci su Twitter:* *@RCIBS*

**Tmall**

Lanciata nel 2008, Tmall ([www.tmall.com](http://www.tmall.com)) si rivolge ai consumatori che vanno alla ricerca di articoli ed esperienze di acquisto premium. Sono numerose le marche e i distributori internazionali e cinesi che vi hanno aperto i loro store. Secondo iResearch, nel 2016 Tmall si attestava come la terza piattaforma per le marche e i distributori in Cina in base al valore lordo delle merci. Tmall è una Società del Gruppo Alibaba.

**PARTNER TECNICI**

**3D Systems**

3D Systems offre una gamma completa di prodotti e servizi 3D, tra cui stampanti 3D, materiale di stampa, servizi di produzione personalizzata on-demand e strumenti digitali di design. Il suo ecosistema supporta applicazioni avanzate, dalla progettazione alla produzione in stabilimento. Tra le capacità di 3D Systems in ambito medico vi sono la simulazione, il Virtual Surgical Planning e la stampa di dispositivi medici e dentali, oltre a strumenti chirurgici su misura.

Pioniere della stampa 3D e artefice delle soluzioni 3D del futuro, 3D Systems ha trascorso i 30 anni della propria storia a fornire a professionisti e aziende soluzioni destinate a ottimizzare i loro progetti, trasformare i flussi di lavoro, introdurre sul mercato prodotti innovativi e sviluppare nuovi modelli economici.

Dal 1998, con l’avvento della prima SLA 5000 ad Enstone dedicata alla prototipazione rapida, 3D Systems ha stabilito una partnership tecnica con Renault F1 Team. L’impiego dell'Additive Manufacturing si è sviluppato rapidamente per soddisfare le esigenze di produzione del team a livello di componenti della galleria del vento. Il suo utilizzo si è ormai esteso a diversi campi, tra cui la produzione di stampi e componenti per la monoposto.

**Alpinestars**

Oltre cinquant’anni di attività nel campo della sicurezza e delle performance innovative nelle gare hanno fruttato ad Alpinestars un primato ineguagliato di altissimo livello. Gli instancabili sforzi di ricerca condotti da Alpinestars nel campo delle calzature, dei dispositivi di protezione e dell’abbigliamento utilizzati in Formula 1 gli conferiscono un innegabile vantaggio tecnologico.

Grazie al suo instancabile impegno nell’innovazione, progettazione e messa a punto, grazie a strutture all’avanguardia negli Stati Uniti e in Europa, Alpinestars è protagonista di tutte le grandi discipline del motorsport: Formula 1, NASCAR, Mondiale Endurance FIA, ma anche Formula E, MotoGP, motocross e il Rally Dakar.

I suoi prodotti assicurano comfort e traspirazione in un ambiente soggetto a stress elevato come il cockpit, riducendo la stanchezza e aiutando il pilota a concentrarsi. Abbinate a materiali ultraleggeri e a metodi di produzione avanzati, le tecnologie adottate da Alpinestars nel settore automobilistico sono testate in Formula 1 per garantirne le performance negli ambienti in assoluto più impegnativi.

Grazie al suo supporto tecnico a bordo pista e alla politica di continuo sviluppo del prodotto, Alpinestars propone equipaggiamenti impeccabili ai piloti di Renault F1 Team, Nico Hülkenberg e Daniel Ricciardo.

Alpinestars. Un obiettivo. Una vision.

**DANIEL HECHTER**

Dal 1962 DANIEL HECHTER è una Società francese indipendente, conquistatrice, appassionata, attiva nel mondo internazionale del prêt-a-porter, che ha reso accessibile il lusso. Diversificando i propri prodotti (uomo, donna e bambino, accessori, prodotti per la casa, profumi), DANIEL HECHTER si è imposta con il passare degli anni come una griffe in grado di promuovere lo stile cittadino e cool. Nel 1998, Miltenberger Otto Aulbach GmbH ha acquisito la Società dal fondatore. Rivedendo le collezioni, i nuovi proprietari hanno ulteriormente consolidato il successo della società nel mondo. Oggi DANIEL HECHTER esporta il proprio savoir-faire in oltre 65 Paesi con 600 boutique di proprietà e 2500 punti vendita.

**Elysium**

Elysium fornisce soluzioni di interoperabilità estremamente performanti e sofisticate che consentono di realizzare diverse attività: conversioni multi-CAD, migrazioni, ottimizzazione e convalida di dati di progettazione, analisi della qualità dei dati, monitoraggio delle modifiche tecniche e utilizzo di altri tool che garantiscono una cooperazione efficace e qualitativa tra i modelli digitali 3D. Da oltre 30 anni Elysium è un leader di settore che spinge sempre più in là i limiti del possibile nel mondo della collaborazione e della qualità dei dati CAD. In Renault F1 Team, c’è un’enorme pressione per ottenere simulazioni avanzate nei cicli di progettazione e conseguire miglioramenti in tempi estremamente brevi collaborando nel contempo con molteplici divisioni e fornitori che fanno uso di sistemi CAD, CAM e CAE per raggiungere i risultati desiderati prima della scadenza rappresentata dalle singole gare. È esattamente in questo campo e per raccogliere ogni giorno la sfida tecnologica estrema posta dalla F1 che Elysium è da oltre un decennio un partner affidabile di Renault F1 Team.

**GF Machining Solutions**

GF Machining Solutions è leader dei fornitori di macchine utensili, soluzioni di automazione ad alta produttività e servizi di supporto post-vendita di punta. Le soluzioni proposte dalla Società, associate al grande dinamismo ed esperienza del suo personale, la rendono il partner tecnico di riferimento per la progettazione di utensili, stampi e matrici di precisione che vengono utilizzati in diversi settori tecnologici a forte valore aggiunto.

GF Machining Solutions offre un’ampia gamma di macchine utensili che continua ad arricchirsi e a diversificarsi grazie ad acquisizioni strategiche e joint-venture dinamiche. Tra queste ricordiamo le macchine di testurizzazione AgieCharmilles EDM e LASER, i centri di lavoro Mikron e Leichti, i laser per microlavorazioni e le soluzioni di Additive Manufacturing (AM).

Le macchine per elettroerosione (EDM) e le macchine di fresatura a cinque assi di GF Machining Solutions consentono ai tecnici di Renault F1 Team di spingere oltre il limite nel loro settore grazie a un approccio radicale a livello di progettazione, produzione e scelta strategica dei materiali per i componenti delle monoposto.

**Ixell**

Fondata come Renault Sport nel 1976, Ixell è la marca di vernici automobilistiche premium del Gruppo Renault e leader di mercato per le rifiniture automobilistiche in Francia.

Oggi presente in diciotto Paesi, Ixell si è rivelata un preziosissimo partner in tutti i settori della riparazione dei veicoli. Ixell propone un sistema integrato di prodotti e servizi che coprono tutte le esigenze di carrozzieri e specialisti di riparazione auto.

Grazie alla Formula 1, Ixell può sviluppare le tecnologie migliori nel settore delle vernici automobilistiche. Le soluzioni e le tecnologie Ixell sono studiate da e per i professionisti del colore. Dal metallo nudo alla vernice, Ixell propone una gamma unica di prodotti e una competenza a tutto tondo.

Team dedicati di Ixell sono formati specificamente sul campo per accompagnare e offrire consulenza sui migliori strumenti e metodi di lavoro per aumentare la qualità e migliorare la produttività.

**Matrix Fitness**

Matrix Fitness, fornitore di soluzioni integrali, è la divisione commerciale di Johnson Health Tech. Matrix offre una gamma completa di attrezzature premium per l’esercizio cardiovascolare e la muscolatura per palestre e strutture di fitness.

Quasi dodici anni fa, Renault Sport è stato il primo partner commerciale di Matrix. Questo rapporto è continuato e si è consolidato nel corso degli anni, dato che Matrix fornisce le attrezzature di fitness del Centro Tecnico dell’Human Performance Center (HPC), struttura dedicata alle scienze sportive.

**OZ Racing**

OZ è presente nel motorsport da oltre trent’anni come partner delle scuderie più prestigiose in tutte le tipologie di competizioni mondiali (F1, Rally, Le Mans, DTM, IndyCar). L’incredibile numero di vittorie e di titoli mondiali conseguiti nella storia di OZ rappresenta l’essenza dell’eccellenza e la dimostrazione dell’alto livello di qualità e performance dei prodotti OZ.

OZ è partner di Renault F1 Team da molti anni, associando le tecnologie di produzione e i materiali più avanzati per ottenere l'equilibrio ottimale tra resistenza ed elasticità, robustezza e leggerezza. Il risultato: cerchi in magnesio forgiato estremamente performanti per Renault F1 Team.

**PerkinElmer**

PerkinElmer è uno dei leader mondiali dell’innovazione per un pianeta più sano. Il nostro team dedicato comprende più di 8000 dipendenti attivi in tutto il mondo che operano con passione per offrire un’esperienza senza eguali per affrontare situazioni critiche e diagnosi, scoperte e soluzioni analitiche. Le nostre competenze innovative nel campo del rilevamento, dell’imaging, dell’informatica e dei servizi, abbinate alle nostre competenze e conoscenza del mercato, ci consentono di acquisire informazioni più precise e rapide per migliorare la vita quotidiana dei nostri clienti e il mondo che ci circonda. Insieme facciamo la differenza per:

• Farmaci più efficaci: le tecnologie e la competenza di PerkinElmer hanno contribuito allo sviluppo di 22 nuove cure terapeutiche.

• Neonati più sani: le nostre tecnologie per lo screening prenatale e neonatale hanno contribuito alla diagnosi di più di 520 milioni di portatori di patologie gravi aiutandoli ad affrontare meglio la vita nelle sue fasi iniziali.

• Cure migliori: ogni anno incontriamo più di un milione di persone che devono affrontare patologie tumorali grazie ai progressi compiuti nelle tecnologie di imaging digitale.

• Un ambiente più pulito e sicuro: i nostri strumenti e le nostre soluzioni testano più di 1000 miliardi di litri di acqua all’anno per fornire acqua potabile a un miliardo di persone.

• Un’alimentazione più sana: nel 2016 abbiamo analizzato la qualità di 220 milioni di tonnellate di frumento nella supply chain mondiale.

• Decisioni più informate: l’installazione di Spotfire in oltre 300 aziende offre agli scienziati la possibilità di acquisire e visualizzare informazioni in modo migliore.

• Essere più efficaci: il nostro team di servizi OneSource gestisce i beni in più di 8000 laboratori.

Da oltre vent’anni, Enstone si avvale delle tecnologie di PerkinElmer per garantire la sicurezza, la qualità e l’integrità dei componenti. La nostra partnership tecnica con Renault F1 Team ha permesso di creare un laboratorio scientifico PerkinElmer all’interno dello stabilimento. Le soluzioni all’avanguardia di PerkinElmer in fatto di analisi termica, spettroscopia a infrarossi e tecnologie di imaging vengono utilizzate per garantire il monitoraggio attivo, la prevenzione, l’affidabilità e la performance dei componenti delle monoposto della scuderia.

**Siemens**

Siemens PLM Software, divisione di Siemens Digital Factory Division, è uno dei principali fornitori mondiali di software, sistemi e servizi negli ambiti della gestione del ciclo di vita dei prodotti e delle attività industriali. Con più di 140.000 clienti in tutto il mondo, Siemens PLM Software fa innovazione lavorando con società di tutte le dimensioni per trasformare il modo in cui le idee diventano realtà e i prodotti vengono progettati, senza dimenticare il buon utilizzo e la comprensione degli strumenti operativi.

Da oltre un decennio, Renault F1 Team si avvale delle soluzioni di Siemens per la progettazione e la produzione di componenti in materiali compositi avanzati, tra cui la fibra di carbonio. Gli ingegneri di Enstone utilizzano il software Fibersim per ridurre considerevolmente i tempi di progettazione e produzione migliorando contemporaneamente anche la precisione delle parti in composito, che rappresentano ben l’85% delle monoposto della scuderia, ma solo il 20% del loro peso.

Per maggiori informazioni sui prodotti e i servizi Siemens PLM Software: [www.siemens.com/plm](http://www.siemens.com/plm).

**Volume Graphics**

Con una quota di mercato prossima all’80%, Volume Graphics è leader di mercato nei software di tomografia industriale, come riconosciuto dalla società internazionale di consulenza e studi di mercato Frost & Sullivan che le ha assegnato il Premio Market Leadership del settore nel 2018. Oggi un gran numero di clienti provenienti dall’industria automobilistica, aerospaziale ed elettronica si affida ai software di Volume Graphics per una garanzia di qualità in fase di sviluppo o produzione. Quando si scelgono i software di Volume Graphics, si può contare su un’esperienza di oltre vent’anni nello sviluppo di software per i test non distruttivi basati sulla tomografia computerizzata per il settore industriale.

**YXLON**

YXLON International, società facente parte del gruppo elvetico Comet Group, progetta e produce sistemi di indagine radiografica e tomografia computerizzata destinati ai più svariati settori di applicazione. Che siano attivi nel settore dell’aviazione o aerospaziale, nell’industria automobilistica o nell’elettronica, i nostri clienti sono tra i più grandi nomi del comparto industriale e ripongono fiducia nelle nostre soluzioni in tutto il mondo.

YXLON è sinonimo di sicurezza e qualità per i componenti stampati di qualsiasi tipo: cerchi in alluminio, componenti elettrici ed elettronici, pale per turbine, giunti saldati e così via. Il nostro catalogo propone sistemi a raggi X da installare in ambienti di indagine radiologica, sistemi di indagine a raggi X su dispositivi completamente schermati e soluzioni specifiche per i clienti. In modalità manuale, semiautomatica o automatica, i nostri sistemi di indagine sono ideali per il settore della ricerca e sviluppo potendo essere integrati in qualsiasi processo di produzione.

I tomografi fanno parte integrante della nostra gamma prodotti dal lontano 2003. La tomografia computerizzata offre una vista tridimensionale degli oggetti da esaminare, consentendo così di analizzarne le strutture interne, di misurarle con applicazioni di metrologia e di effettuare confronti con i dati CAD. Offrendo referti più precisi della radiografia, la tomografia computerizzata fornisce anche preziose informazioni sui processi di produzione. Oltre a questi vantaggi, i nostri sistemi di micro-focalizzazione permettono lo studio dettagliato delle strutture più complesse e dei componenti più minuscoli.

Con sede ad Amburgo, uffici vendita e assistenza ad Hudson (Ohio), San José (California), Yokohama, Pechino, Shanghai e Hattingen, e una rete in più di 50 paesi, YXLON è un partner locale per i clienti di tutto il mondo.

**Renault e i suoi partner in pista**

Renault ha una lunga esperienza nel ruolo di motorista, con team di spicco come Benetton, Williams e Red Bull Racing, che hanno tutti beneficiato della gloriosa eredità Renault nella loro attività.

Nel 2019, Renault E Tech 19, sviluppato a Viry-Châtillon, sarà fornito a McLaren Racing. La partnership, inaugurata lo scorso anno, ha portato a un totale di sessantadue unità per il suo primo anno. Questa stagione, l'ex pilota Renault Carlos Sainz e l'esordiente Lando Norris punteranno ad ottenere più punti per tutta la campagna.

Per McLaren Racing, la ragione di questa associazione è ovvia: Renault ha costantemente dimostrato la sua capacità di costruire motori capaci di vincere titoli. Allo stesso modo, Renault Sport Racing può lavorare con un secondo team di grande qualità, in grado di offrire un eccellente feedback nell'ambito dello sviluppo del suo motopropulsore.

**2019, GLI STREPITOSI QUARANT’ANNI DI RENAULT**

Quest'anno, Renault festeggerà un'importante pietra miliare nella sua avventura in F1, celebrando il quarantesimo anniversario della sua prima vittoria e di un’auto con motore turbo in Formula 1, con la Renault RS10 di Jean-Pierre Jabouille al Gran Premio di Francia del 1979.

La storia è ancor più notevole se si considera che Renault era entrata a far parte dell'élite solo due anni prima con la RS01, una monoposto equipaggiata con l'innovativo motore che avrebbe rivoluzionato il motorsport.

Renault scende in pista per la prima volta in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna del 1977. Soprannominata la "teiera gialla", la RS01 di Jean-Pierre Jabouille si fa notare e Renault continua a fare progressi nei successivi due anni.

Nel 1979, il Gran Premio di Francia è organizzato sul circuito di Dijon-Prenois. Jean-Pierre Jabouille e il suo compagno di squadra René Arnoux giocano quindi in casa, dopo aver ottenuto buoni risultati dall'inizio della stagione in Argentina. Gli sforzi fatti per questo round in terra Renault si traducono in uno spettacolare miglioramento delle prestazioni in pista e consentono a Jean-Pierre Jabouille di conquistare la seconda pole position della Renault nell'anno, con René Arnoux che lo accompagna in prima fila.

Allo spegnimento dei semafori, la Ferrari di Gilles Villeneuve scatta dalla terza posizione portandosi al comando della gara. Jean-Pierre Jabouille resta in contatto e coglie l'occasione per riconquistare il vantaggio al quarantaseiesimo giro. Il Canadese è poi tallonato dalla Renault di René Arnoux. All’avvicinamento alla bandiera a scacchi, i due uomini si battono accanitamente in un duello che è considerato il più bello della storia della F1.

Al termine di una splendida prestazione, Jean-Pierre Jabouille si impone per quasi quindici secondi su Gilles Villeneuve, che precede di un quarto di secondo René Arnoux, dopo che i due piloti si erano soffiati il secondo posto per ben sei volte soltanto nell'ultimo giro!

*All'epoca, il motore turbocompresso rappresentava un’autentica innovazione, non solo in Francia, ma anche nel motorsport in generale. C'era molto scetticismo, ma l'intero team ha iniziato a vederne il potenziale poco a poco.*

*Il suo sviluppo non è stato facile. La Formula 1 è una disciplina notoriamente complessa ed entrarvi con questa soluzione non ha fatto che aumentare la sfida. All'inizio, molti si sono ritirati, con un pennacchio di fumo che usciva dall'auto. Tuttavia, questi problemi erano generalmente dovuti ad un guasto del turbocompressore piuttosto che del motore stesso. A quel tempo, il turbo emetteva un caratteristico odore di olio bruciato ogni volta che si guastava. Così capivo immediatamente cosa era successo e potevo vedere solo un'enorme nuvola nei retrovisori.*

*Vincere questo Gran Premio è stato un risultato straordinario, un passo avanti essenziale di cui tutti erano felici ma anche sorpresi.*

*Ricordo sempre quella giornata, anche se non ero riuscito a godermela appieno in quel momento. Penso ancora a tutti gli spettatori e a coloro che aspettavano questa vittoria da tanto tempo.... Ma nessuno più di me! Sono stati in tanti a congratularsi con me. Mi sono sentito realmente travolto da questo entusiasmo. È stato incredibile, ma mi sarebbe piaciuto poterlo gustare maggiormente, perché non abbiamo mai più vissuto le stesse sensazioni.*

*Alle mie spalle c'erano Gilles Villeneuve e René Arnoux. Pensavo che la loro gara fosse abbastanza normale, ma la realtà era completamente diversa. Si erano battuti come disperati, toccandosi a più di 250 km/h, e fortunatamente senza conseguenze. Gilles e René possono aver finito secondo e terzo, ma il loro duello ha monopolizzato le discussioni al traguardo. È stato davvero pazzesco. Una battaglia come questa, dove ciascuno rischia la vita, è davvero incredibile! Tutti ne parlavano. Da allora, sono passati quarant'anni, ma non è mai più accaduto niente di simile... E li ringrazio ancora per questo!*

Jean-Pierre Jabouille

**RENAULT SPORT CAR - DALLA PISTA ALLA STRADA: COMPETENZA E KNOW-HOW UNICI**

**Domande a Patrice Ratti, Direttore Generale Renault Sport Cars**

**Come si manifesta la collaborazione tra Renault Sport Cars e Renault Sport Racing?**

I team Renault Sport Cars e Renault Sport Racing mantengono legami molto forti per continuare a proporre tecnologie al servizio delle performance, direttamente derivate dalla competizione. Lo dimostra Mégane R.S.: dalla testata del motore 1,8 litri turbo, sviluppata congiuntamente, alla turbina montata su un cuscinetto a sfere in ceramica - una tecnologia direttamente ispirata alla Formula 1 - la collaborazione è costante.

D'altra parte, è importante per noi mantenere questo rapporto anche con i piloti, sia per il loro ruolo di ambasciatori in tutto il mondo, sia per la preziosa expertise che condividono con noi durante lo sviluppo delle auto.

**Quali sono le notizie di attualità per Renault Sport Cars nel 2019?**

Il 2019, anno del 15° anniversario di Mégane R.S., sarà ricco di passione e sfide per Renault Sport Cars. Quest'anno sarà caratterizzato, infatti, dall'arrivo nelle concessionarie di Nuova Mégane R.S. Trophy, ma anche dalla nascita della nuova griffe "R.S. Line" in occasione del lancio di Nuova Clio. La nostra nuova offerta di prodotti derivati e accessori "R.S. Performance", lanciata alla fine del 2018, sarà ampliata ed estesa ad altri modelli per soddisfare la forte domanda espressa dalla nostra community. Per evitare di svelare tutto fin d’ora, abbiamo anche alcune sorprese in serbo per il 2019, che promette, quindi, di essere un anno molto emozionante.

**Quali sono le sfide future per Renault Sport Cars?**

Per noi è importante continuare a far vivere a tutti i nostri clienti l'esperienza Renault Sport e coltivare l'eredità della Marca nel motorsport nella loro guida quotidiana. Dovremo conservare il nostro know-how in termini di sportività e piacere di guida, adattandoci al contempo all’inasprimento delle norme ambientali, che ci imporranno soluzioni di tipo elettrico o ibrido. Lavoriamo attivamente per affrontare tutte queste sfide, come abbiamo sempre fatto da vent'anni a questa parte.

**GAMMA SPORTIVA: A CIASCUNO LA SUA RENAULT SPORT**

La gamma Renault Sport si basa su una struttura a tre livelli per coprire tutte le esigenze della clientela.

La nuova griffe **R.S. Line** corrisponde a una sportività più assertiva, per rispondere alle aspettative del crescente numero di clienti che aspirano ad una forte differenziazione attraverso un design dinamico. All'esterno, **R.S. Line** monta la lamina F1, firma del design R.S., ed è dotata all'interno di elementi distintivi, come l'ambiente nero e rosso o il volante identificato dalla doppia losanga R.S.

La linea **GT**, caratterizzata da prestazioni ottimizzate del motore e del telaio, mantiene un livello di comfort coerente con l'utilizzo quotidiano.

Le **R.S.** offrono, a loro volta, le migliori performance e un piacere di guida senza compromessi: il meglio di Renault Sport.

Beneficiando delle tecnologie sviluppate per la pista, i modelli R.S., GT e R.S. Line sono considerati gli ambasciatori della gamma Renault. Al volante, centinaia di migliaia di automobilisti formano una comunità senza frontiere, che coltiva la passione Renault Sport sulle strade del pianeta.

**ZOOM SU NUOVA RENAULT MÉGANE R.S.**

Con un **supplemento di performance e sportività,** soprattutto per gli appassionati della guida sportiva, Nuova Renault Mégane R.S. Trophy rafforza la gamma Renault Sport **perpetuando la stirpe delle versioni Trophy**, disponibili fin dalla prima generazione di Mégane R.S.

Nuova Renault Mégane R.S. Trophy inaugura una **nuova iterazione del motore** 1.8L turbo, portato a 300 cv e 420 Nm[[1]](#footnote-1) grazie all'utilizzo di **tecnologie all'avanguardia, in** particolare per il turbocompressore e lo scarico. Questo motore può essere associato a una **trasmissione** manuale o EDC.

Dotato delle **più recenti innovazioni di Renault Sport** in materia di collegamenti al suolo, tra cui il sistema 4CONTROL a quattro ruote sterzanti e i quattro ammortizzatori con arresto idraulico a compressione, Nuova Renault Mégane R.S. Trophy dispone di serie del **telaio Cup**, che si distingue per le sospensioni irrigidite e per il differenziale meccanico a slittamento limitato Torsen®. Anche questa versione è arricchita da **freni a disco anteriori in doppio materiale**, cerchi specifici 19''' e pneumatici **Bridgestone** ad altissime prestazioni, che possono essere abbinati ai nuovi ed esclusivi cerchi alleggeriti.

Per offrire le migliori sensazioni, Nuova Renault Mégane R.S. Trophy può essere equipaggiata con una nuova generazione di **sedili anteriori Recaro rivestiti in Alcantara®**.

Rispondendo alle esigenze degli intenditori alla **ricerca dell'esclusività**, la versione Trophy rimane **perfettamente utilizzabile nella vita quotidiana,** sfruttando tutti i vantaggi di Mégane R.S., in particolare:

* Possibilità di scegliere tra diverse modalità di guida grazie al **Multi-Sense**;
* Eccezionali prestazioni del sistema di illuminazione **R.S. Vision**;
* Sistema di telemetria e acquisizione dati **R.S. Monitor**.

|  |
| --- |
| *«Associato al processo di sviluppo di Mégane R.S. dal 2017, sono molto felice di vedere la famiglia crescere con una versione ancora più sportiva! Ognuna delle novità introdotte su Nuova Renault Mégane R.S. Trophy è orientata ad una maggiore sportività. È ovviamente positivo poter disporre di più potenza, di migliore aderenza grazie ai pneumatici, e poter contare su una maggiore resistenza in frenata. Ho apprezzato molto anche la sensazione dei nuovi sedili: il sostegno nell’utilizzo sportivo è eccellente.»*  **Nico Hülkenberg, pilota Renault F1 Team e ambasciatore Renault Sport** |

**R.S. Performance: la nuova linea di accessori e prodotti derivati destinati alla community Renault Sport**

I clienti Renault Sport acquistano molto più delle auto: abbracciano la **passione per il motorsport presente nel DNA di Renault fin dalle origini.** Per questo, Renault Sport ha deciso di sostenerli ulteriormente nel loro fervore con una nuova gamma di prodotti che permetterà loro di viverla al 100%.

In pista, su strada o in officina, dal design alle prestazioni, dagli accessori ai sedili avvolgenti, **tutto il mondo Renault Sport** sarà accessibile agli appassionati.

Per tutti i possessori di R.S. che desiderano esaltare la loro esperienza in *track day*, Renault Sport lancia R.S. Performance. La proposta, un vero e proprio anello mancante tra la serie sportiva e la competizione risponde alle attese degli appassionati alla ricerca di **un supplemento di design, di performance o addirittura** di **alte** **prestazioni**: **lo spirito *track day* per eccellenza!**

Questa proposta è esclusivamente riservata **alla guida in pista.**

**Lanciata oggi su Clio IV R.S.,** R.S. Performance **sarà disponibile a lungo termine sulla maggior parte dei modelli R.S.:**

* **Componenti design:** prodotti premium e molto esclusivi, come il kit carrozzeria R.S. Performance, ispirato alla concept-car Clio R.S.16 e limitato a 250 unità, o i cerchi Turini, disponibili nelle tinte Brilliant Nero e Rosso.
* **Componenti prestazionali:** sedile avvolgente in carbonio, collettore di scarico, freni o sospensioni ad alte prestazioni, barra antiavvicinamento... destinati ai *track day*, assicurano performance o maggiore accessibilità alle prestazioni in pista.

**R.S. Performance è distribuito esclusivamente dalla boutique online Renault Sport, sul sito renaultsport.com.**

**L'ECCELLENZA TECNOLOGICA DI RENAULT IN F1 A VANTAGGIO DI TUTTI**

L'eccellenza dimostrata da Renault in pista viene già applicata ai motori di serie. Sfruttando il contributo di specialisti del mondo della F1, l'ultima generazione dei propulsori Energy ne è un esempio lampante.

**TRAVASO DI TECNOLOGIE**

Negli ultimi anni, sono stati creati forti legami tra Viry-Châtillon, il sito di progettazione e sviluppo dei propulsori Renault F1, e il Technocentre di Guyancourt, centro nevralgico dei motori per autoveicoli. D'ora in poi, altri ponti saranno creati con Les Ulis, dove ha sede Renault Sport Cars. Questa stretta collaborazione tra gli esperti del motorsport e i loro omologhi di produzione, associata agli specifici progetti comuni, permette ai propulsori di serie di beneficiare delle innovazioni della F1 e viceversa.

La velocità delle evoluzioni in Formula 1 e le capacità analitiche degli specialisti di motori da corsa Renault facilitano lo studio di nuove soluzioni tecniche in condizioni estreme. D’altra parte, la competizione con specialisti su pista offre a Renault, costruttore generalista, l'opportunità di avere una visione unica di architetture innovative dei motori.

Grazie a questo approccio, Renault può migliorare costantemente l'efficienza energetica dei suoi motori utilizzando metodologie quali:

* Sovralimentazione e downsizing
* Iniezione diretta
* Riduzione degli attriti
* Condivisione delle metodologie

In questo modo, i clienti di Renault beneficiano dell'eccellenza acquisita nel motorsport.

**Tecnologie elettriche**

Renault contribuisce direttamente all’emergere delle tecnologie elettriche tramite il suo duplice impegno sportivo e tecnico. I motopropulsori utilizzati in F1 integrano potenti motori elettrici, capaci di sfruttare l’energia dissipata durante la frenata e dall’impianto di scarico. L’energia recuperata viene stoccata in una batteria e liberata a richiesta, per accrescere la potenza.

Questo impegno illustra la volontà di Renault di accelerare i progressi tecnologici delle auto elettriche e ibride. Le soluzioni sviluppate in tale ambito contribuiranno non soltanto al miglioramento delle performance dei motori elettrici, ma anche di quelle relative all’autonomia della batteria.

**Sovralimentazione**

La sovralimentazione consente ai motori di piccola cilindrata di produrre maggiori potenze, nonostante velocità di rotazione inferiori. L’energia dissipata sotto forma di calore nei gas di scarico viene recuperata per alimentare il turbo, e poi utilizzata per comprimere l’aria aspirata (compressore) e accrescere la pressione all’interno dei cilindri.

Renault è stata pioniere di tale tecnologia al momento del suo ingresso in F1 con il motore turbo R.S.01 nel 1977. Nel decennio successivo, Renault l’ha progressivamente democratizzata nei suoi veicoli di serie, tra cui R5 Turbo, R18 Turbo, R11 e R21 2 l Turbo.

Oggi, tutti i propulsori della gamma Renault Energy sono sovralimentati, per conciliare performance e consumo, con blocchi motore più piccoli e più leggeri. E Tech 19, ad esempio, è un V6 turbo in grado di assicurare una potenza sorprendente rispetto alle normali capacità corrispondenti alla sua cilindrata.

**Iniezione diretta**

L’iniezione diretta consente un controllo preciso della forma e del flusso di nebulizzazione della benzina nei cilindri, e non all’interno dei collettori di aspirazione, come nel caso dell’iniezione indiretta.

L’iniezione diretta delle Renault di serie è frutto del dialogo bilaterale tra Viry et Guyancourt, teso a cercare incessantemente sistemi efficienti, associando ottimizzazione dell’efficienza energetica e riduzione dei consumi, che sono stati ridotti del 40% con l’ultima generazione di motori F1 e del 25% sui motori Energy commerciali.

**Riduzione degli attriti**

La gamma Energy beneficia dell’esperienza di Renault F1 Team in tema di tecnologie di riduzione degli attriti, tramite:

• Trattamento superficiale DLC (Diamond Like Carbon) sulle punterie,

• Procedimento PVD (Pressure Vapour Deposit) sui mantelli dei pistoni,

• Raschiaolio U-FLEX, utilizzato in F1 da oltre un decennio. La geometria a U consente un adattamento del segmento alla deformazione del cilindro, al fine di ottenere la migliore sintesi tra efficacia (raschiamento dell’olio dal mantello per limitare i consumi) e attriti.

**Consumo**

In F1, il peso è il nemico numero uno. I bassi consumi costituiscono un innegabile vantaggio, perché consentono di imbarcare meno carburante, di essere più leggeri e, di conseguenza, più veloci.

**Sistemi elettronici di controllo**

I sistemi elettronici di controllo svolgono un ruolo sempre più importante nel miglioramento delle prestazioni del motopropulsore dei veicoli di serie. Dispositivi quali le centraline ad alte prestazioni, gli algoritmi che integrano un numero sempre crescente di modelli fisici, i sensori virtuali, si rivelano fondamentali per ridurre i consumi energetici.

I motori di F1 sono dotati di sofisticate centraline elettroniche, capaci di elaborare 5 Gb di dati all'ora per tenere sotto controllo i consumi di carburante, la mappatura del motore e gli impianti idraulici.

**Motori “compound”**

Il principio del recupero di energia tramite una turbina disposta nell’impianto di scarico di un motore termico, che viene poi trasmessa all'albero motore non è una novità: è stato già utilizzato prima della Seconda Guerra Mondiale su alcuni motori aeronautici e addirittura sviluppato in forma meccanica su automezzi pesanti. Questo principio è alla base del funzionamento del motore ‘compound’.

Il vantaggio di una soluzione turbo-compound elettrica è che consente di gestire in tempo reale il rilascio dell'energia, per utilizzarla quando e dove è realmente necessaria. In funzione delle necessità, potrà essere trasmessa all'albero motore, per mantenere la velocità della turbina (riducendo così l'inerzia durante le fasi transitorie), o essere semplicemente accumulata nella batteria aspettando il momento più opportuno.

Questa tecnologia dimostra ancora una volta i progressi compiuti dai motopropulsori utilizzati in F1.

**Condivisione delle metodologie**

Oltre alla condivisione di tecnologie, la F1 e la produzione di serie hanno stabilito un rapporto molto stretto, che si concretizza nella condivisione di metodologie e competenze. Il know-how e gli strumenti di dimensionamento vengono scambiati e condivisi, per ottimizzare i motori delle due famiglie.

L'esperienza di Renault F1 Team nei motori ad alte prestazioni si è dimostrata estremamente utile per il dimensionamento dell’architettura di raffreddamento dei motori turbocompressi. Ne costituisce un esempio il sistema a circolazione trasversale di acqua, utilizzato nei motori Energy.

Un altro atout fondamentale di Renault consiste nei metodi di validazione basati sulla conoscenza fisica dei fenomeni motoristici. Assicurare l’affidabilità in ogni gara rappresenta una delle chiavi del successo in F1, e le qualità dei motori Energy in termini di resistenza sono particolarmente apprezzate nelle inchieste di soddisfazione.

Infine, per condividere queste competenze avanzate, è indispensabile assicurare il trasferimento dei talenti, per garantire l’efficacia degli scambi e il mantenimento di uno spirito d’innovazione. Philippe Coblence, architetto dell’Energy dCi 130, e Jean-Philippe Mercier, architetto dei blocchi Energy TCe, sono entrambi ex direttori di uffici studi Renault Sport F1 e artefici della progettazione dei V10 e dei V8 vittoriosi negli anni ’90 e 2000.

Le loro competenze personali e il loro rigore, applicati alla gestione di questi progetti di serie, hanno permesso al downsizing di spingere ancora più avanti i suoi limiti, grazie alle soluzioni tecniche e alle metodologie importate dalla F1. I propulsori Energy dispongono ormai di un insieme ineguagliato di tecnologie nelle rispettive categorie, assicurando nello stesso tempo un risparmio di carburante del 25% rispetto alla generazione precedente.

La grande varietà di talenti presenti nell’ambito di Renault rappresenta una carta vincente al servizio di Renault F1 Team. L’équipe di Viry-Châtillon ha accesso al laboratorio dei materiali della Marca e utilizza strumenti quali il microscopio elettronico a scansione.

**Tecnologia all'avanguardia per sviluppare i veicoli di domani**

La Formula 1 è un laboratorio di innovazioni per il Gruppo Renault. Sebbene lo sport sia in continua evoluzione, ha sempre dato priorità al know-how e alle tecnologie d'avanguardia come la realtà virtuale, la simulazione, l'intelligenza artificiale, l’utilizzo e la protezione dei dati o ancora l'ibridazione. Grazie all'eccellenza tecnica di Viry-Châtillon ed Enstone, lo sviluppo di queste soluzioni andrà a vantaggio dei modelli di serie sviluppati per i clienti di domani.

**CAMPIONATO DEL MONDO FIA DI FORMULA 1 2019**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 17 marzo | Melbourne | Australia |
| 31 marzo | Sakhir | Bahrain |
| 14 aprile | Shanghai | Cina |
| 28 aprile | Baku | Azerbaigian |
| 12 maggio | Barcellona | Spagna |
| 26 maggio | Monaco | Monaco |
| 9 giugno | Montréal | Canada |
| 23 giugno | Le Castellet | Francia |
| 30 giugno | Spielberg | Austria |
| 14 luglio | Silverstone | Regno Unito |
| 28 luglio | Hockenheim | Germania |
| 4 agosto | Budapest | Ungheria |
| 1° settembre | Spa-Francorchamps | Belgio |
| 8 settembre | Monza | Italia |
| 22 settembre | Singapore | Singapore |
| 29 settembre | Sotchi | Russia |
| 13 ottobre | Suzuka | Giappone |
| 27 ottobre | Mexico City | Messico |
| 3 novembre | Austin | Stati Uniti |
| 17 novembre | São Paulo | Brasile |
| 1° dicembre | Yas Marina | Abu Dhabi |

**SOCIAL NETWORK**

**SEGUICI SU**

Facebook @RenaultSportFormulaOneTeam

Twitter @RenaultF1Team

Instagram @RenaultSportF1

YouTube @RenaultSport

Sito internet www.renaultsport.com

**Contatto stampa Renault Italia:**

**Paola Rèpaci**–Corporate Communication Manager

[paola.repaci@renault.it](mailto:paola.repaci@renault.it) Cell: +39 335 1254592

Tel.+39 06 4156965

Siti web: [www.media.renault.it](http://www.media.renault.it); [www.renault.it](http://www.renault.it)

Seguici su twitter: @renaultitalia

1. Con trasmissione EDC [↑](#footnote-ref-1)