

Comunicato Stampa

25 MAGGIO, 2016

CS - RENAULT OLTRE 115 ANNI DI PASSIONE SPORTIVA

Renault ha compreso da tempo l'importanza dello sport per un costruttore automobilistico.

La prima importante vittoria di Renault arriva già nel 1902, con il trionfo di Marcel Renault alla Parigi-Vienna. Tre Type K, leggere, e quattro "voiturettes" sono schierate dalla Marca a fronte di potenti rivali, tra cui la Mercedes del Conte Zborowski e la Panhard di Henry Farman. L'itinerario prevede percorsi impervi e sinuosi, e anche un temibile passo alpino. Il successo di Marcel Renault a una velocità media di 62,5 km/h segna la nascita di un concorrente particolarmente serio in tutte le discipline dello sport automobilistico.

Nel 1906, Renault si iscrive al primissimo Gran Premio della storia, organizzato nei dintorni di Le Mans. Con la Type AK, dotata di un telaio leggero e di un motore quattro cilindri 12,9 litri, l'ungherese Ferenc Szisz si impone dopo una corsa di oltre 12 ore, con un caldo soffocante e su una pista con asfalto quasi fuso. Questa vittoria contribuirà ad aumentare le vendite della Marca francese per molti anni.

Gli anni ruggenti e la conquista di record

Negli anni '20 e '30, Renault si concentra sui record di velocità e sviluppa nel 1926 la spettacolare Renault "40CV Type NM des Records". Equipaggiata con un propulsore 9,0 litri, monoposto, con una carrozzeria coupé aerodinamica e ruote a vista, percorre le 24 ore a una media di 173 km/h: un risultato straordinario per un veicolo di serie di quell'epoca.

La Nervasport

Negli anni '30, Renault produce la gamma Nerva, continuando la sua collezione di record sulle strade europee e africane. Con le sue curve ispirate all'aviazione e l'8 cilindri in linea, la Nervasport si fa sfuggire per due decimi di secondo la vittoria al Rally Monte-Carlo 1932, ma trionferà invece al Rally Monte-Carlo e alla Liegi-Roma-Liegi nel 1935, prima di terminare seconda – dietro Bugatti – al Rally del Marocco 1935.

Sull'anello di Montlhéry l'auto si dimostra ancora più efficace. In aprile 1934, una Nervasport specificamente preparata per l'occasione batte più record di resistenza in tutte le categorie, percorrendo più di 8.000 km in 48 ore, a una media di oltre 160 km/h e con una velocità di punta superiore a 200 km/h. La sua carrozzeria dinamica ispirerà il design delle future Renault.

L'Étoile Filante degli anni '50

Negli anni '50, Renault ritrova lo spirito pionieristico puntando a nuovi record. Progettata dopo due anni di test in galleria del vento, l'Étoile Filante si distinguerà sul lago salato di Bonneville (Utah, Stati Uniti), in settembre 1956. Con una splendida livrea blu, questo modello fuori del comune dispone di un telaio tubolare e di due grandi derive, simili a quelle di un aereo. Sotto la pelle in poliestere si nasconde una turbina ultra potente, che sviluppa 270 cv a 28.000 g/min e una trasmissione Transfluide. Altro punto in comune con l'aeronautica, l'insieme è alimentato con cherosene ed è esente da vibrazioni grazie alla rotazione della turbina. Fin dai primi giri di ruota, il progettista Jean Hébert stabilisce un nuovo record di velocità, con 308,85 km/h, finora imbattuto!

Sulla scia di questo exploit, Renault trionfa nei rally. La Marca con la Losanga schiera in numerose prove l'innovativa Dauphine con motore posteriore, che monopolizza i primi quattro posti alla Mille Miglia e vince il Tour de Corse 1956, imponendosi poi nel leggendario Rally Monte-Carlo due anni dopo.

Gli esordi con Gordini

Creatore delle omonime vetture da corsa, Amédée Gordini sviluppa una versione estrema della Dauphine alla fine degli anni '50. L'associazione Renault-Gordini si rivela fruttuosa e porta alla creazione delle leggendarie R8, R12 e R17 Gordini. La R8 Gordini si

distingue, in particolare, nei rally, nelle corse in salita e sui circuiti. Nel 1966, la sua immensa popolarità spinge la Marca a lanciare la Coppa Renault 8 Gordini, antesignana delle formule promozionali.

Nel 1971, il motore della Renault 12 Gordini è utilizzato nelle monoposto del primo Campionato di Francia di Formula Renault. Numerosi campioni in erba vi effettueranno la propria formazione, tra cui Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Alain Prost, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen e Lewis Hamilton.

Ben presto i capannoni di Gordini a Parigi si rivelano troppo ridotti per le ambizioni sportive della Marca. Il sito prescelto per i nuovi impianti si trova a Viry-Châtillon. Lo stabilimento è inaugurato il 6 febbraio 1969 e diventa il trampolino per i futuri successi.

Renault si concentra in un primo momento su un motore V6 2,0 litri, ufficialmente svelato in gennaio 1973. Il propulsore si rivela subito competitivo nel prestigioso Campionato Europeo per Vetture Sport 2 litri. Renault partecipa poi al Campionato del Mondo FIA per Vetture Sport e lancia una versione turbocompressa del motore.

Renault Sport è fondata nel 1976. Parallelamente, lo stesso anno il Costruttore lancia un programma per monoposto. Prima tappa: il Campionato Europeo di Formula 2 con il V6.

Vittoria a Le Mans e debutto in F1

Le Renault con motore turbo si dimostrano estremamente veloci nel Campionato del Mondo FIA per Vetture Sport, inanellando pole position e migliori giri in corsa. Tutti gli ingredienti sono presenti nel 1978, quando Didier Pironi e Jean-Pierre Jaussaud ottengono una vittoria storica alla 24 Ore di Le Mans, mentre una seconda Renault conclude la prova ai piedi del podio. Dopo questo brillante successo nella Sarthe, Renault può ormai concentrarsi sulla prossima tappa: la Formula 1.

Da anni, l'utilizzo di un motore turbo è autorizzato dal regolamento tecnico della disciplina, ma nessuno ha ancora osato fare questa scelta. Nessuno prima di Renault. Già nel 1976, il costruttore francese realizza con discrezione alcune prove in pista con una versione 1,5 litri del suo V6. Numerose corse sono programmate per la stagione successiva.

Alimentata dal V6 turbo, la RS01 fa il suo debutto al Gran Premio di Gran Bretagna 1977. Affidata a Jean-Pierre Jabouille, la «teiera gialla» non vedrà la bandiera a scacchi, ma si farà notare. Seguono altri quattro Gran Premi alla fine dell'anno, che permetteranno a Renault di accumulare una preziosa esperienza. La fase di apprendimento continua durante tutta la stagione 1978, fino al giorno in cui Jabouille offrirà i primi punti a Renault in F1 — i primi per un motore turbo — conquistando il quarto posto al Gran Premio degli Stati Uniti. Il passaggio al doppio turbo in occasione del Gran Premio di Monaco 1979 rappresenta un progresso tangibile. L'équipe riesce finalmente a superare i problemi di tempi di risposta e Jabouille incassa la prima vittoria storica a domicilio, dopo essere partito dalla pole position a Digione.

Rallying to victory

Parallelamente, Renault continua la sua avventura nei rally, conquistando il titolo Costruttori del Campionato del Mondo dei Rally 1973. Nel 1977, Guy Fréquelin è Campione di Francia dei Rally con Alpine A310 Gruppo 5. La Renault 5 Alpine è altrettanto popolare grazie a Jean Ragnotti, secondo al Rally Monte-Carlo 1978 e poi vincitore della prova nel 1981 e del Tour de Corse 1985 con la Renault 5 Turbo.

Renault si avventura anche in rally-raid con il Parigi-Dakar. Schierata a titolo privato, la Renault 20 dei fratelli Marreau si impone nell'edizione 1982 del celebre safari africano.

Per quanto concerne la Formula 1, l'investimento di Renault comincia a dare i primi frutti. Nel 1983, Renault si classifica seconda nel Campionato del Mondo con Alain Prost, vincitore di quattro Gran Premi, che termina però la stagione due punti dietro Nelson Piquet e i suoi tre successi. Nello stesso anno, Renault diventa per la prima volta motorista di una seconda scuderia, associandosi con Lotus. Saranno poi stipulati altri contratti di fornitura con Ligier e Tyrrell. Al Gran Premio del Portogallo 1985, Ayrton Senna ottiene la prima vittoria in F1 con un V6 Renault, affermandosi, nella stessa stagione, come una delle rivelazioni della disciplina. Alla fine del 1985, l'équipe dello stabilimento interrompe le sue attività per concentrarsi sul ruolo di motorista. Nel 1986, il trio Senna-Lotus- Renault è il più rapido della griglia, e il Brasiliano colleziona otto pole position.

F1, il richiamo della vittoria

Renault ritrova ufficialmente la Formula 1 alla fine degli anni '80, questa volta grazie a una partnership con Williams. Fin dalla prima campagna, la nuova alleanza sfocia in due vittorie in Gran Premio, seguite da altre due nel 1990. Nigel Mansell, che conosce i motori Renault dall'epoca del suo passaggio alla Lotus, ritrova l'équipe alla fine dell'anno.

Inizia così uno straordinario periodo di successi. Alla fine del 1991, Williams-Renault è diventata la coppia da battere. Nel 1992, Mansell domina la stagione e offre a Renault il suo primo titolo mondiale già dal mese di agosto.

Ex pilota Renault, Alain Prost arriva alla Williams nel 1993 e ottiene a sua volta gli allori prima di ritirarsi dalla competizione. Seguiranno altre consacrazioni: nel 1996 con Damon Hill e poi, nel 1997, con Jacques Villeneuve. Williams-Renault è a sua volta Campione Costruttori nel 1992, 1993, 1994, 1996 e 1997.

Nel 1995, Renault rafforza il suo coinvolgimento stipulando una nuova partnership con la scuderia Benetton. Michael Schumacher conquista il titolo Piloti, mentre Benetton si impone tra i Costruttori. Con i due team clienti, Renault si fregia di sei titoli mondiali consecutivi, tra il 1992 e il 1997. Tra il 1995 e il 1997, la Marca con la Losanga trionfa nel 74% delle corse a cui partecipa. Renault lascia ufficialmente la disciplina alla fine della stagione 1997. Williams, Benetton, e più tardi la nuova scuderia BAR, utilizzeranno motori di origine Renault con badge Supertec, Mecachrome e Playlife. A Viry-Châtillon, un'antenna di sviluppo continua a lavorare su un futuro programma F1.

Parallelamente, Renault brilla nei rally per tutto un decennio, segnato, in particolare, dalla vittoria di una Maxi Mégane al Tour de Corse 1997.

Ritorno in F1

Ancora una volta, l'assenza ufficiale di Renault sulle griglie di partenza dura poco. All'inizio del 2001, la Marca con la Losanga annuncia l'acquisto della scuderia Benetton per ritornare come costruttore indipendente. In quella stagione, Renault fornisce motori a Enstone prima che la struttura rinasca, l'anno successivo, con il nome di Renault F1 Team. Il sito telai resta nel Regno Unito, e lavora in stretta collaborazione con il dipartimento motori di Viry-Châtillon.

Nel 2003, Fernando Alonso ottiene in Malesia la prima pole position dell'équipe. Il giovane spagnolo realizza un risultato ancora migliore in Ungheria, firmando il primo successo di Renault F1 Team. L'anno successivo, Jarno Trulli offre a Renault la vittoria nell'appuntamento più prestigioso dell'anno: il Gran Premio di Monaco.

Nel 2005, Alonso è l'uomo da battere: diventa campione del mondo Piloti, mentre Renault s'impone fra i Costruttori con otto vittorie per lo Spagnolo e il suo compagno di squadra Giancarlo Fisichella.

Nonostante l'importante svolta tecnologica rappresentata dal passaggio dal V10 al V8, Renault continua sul suo slancio nel 2006. Con otto successi, Renault si batte contro Ferrari per la conquista dei titoli, ma la capacità d'innovazione della Marca francese prevale ancora una volta con una nuova doppietta.

Abituata a fornire motori a varie scuderie, Renault firma un partenariato con Red Bull Racing nel 2007. Le monoposto blu non tardano a rivelarsi performanti. Nel 2010, Vettel si assicura la vittoria, diventando il più giovane campione del mondo della storia della disciplina. La scuderia Red Bull-Renault conquista il titolo Costruttori.

Mentre Renault focalizza la sua attività sulla fornitura di motori, Sebastian Vettel è imbattibile nel Campionato del Mondo, e brucia tutti i record assicurandosi quattro titoli consecutivi, fino al 2013. Oltre a Red Bull Racing, Renault fornisce motori anche a Lotus F1 Team, Caterham F1 Team e Williams F1 Team. Durante tutto il periodo V8, il propulsore progettato e sviluppato dai 250 ingegneri di Viry-Châtillon ha costantemente dominato la competizione, conquistando la vittoria in più del 40% delle corse e un numero record di pole position.

Oltre la F1

Renault Sport Technologies continua a sviluppare la sua gamma di campionati monomarca con la Formula Renault 2000 e la Clio Cup. Nei rally, la Clio Super 1600 si impone rapidamente, con numerosi titoli internazionali tra il 2003 e il 2005.

Nel 2005, dalla fusione tra l'Eurocup Formula Renault V6 e le World Series by Nissan nascono le World Series by Renault. Eventi accessibili gratuitamente per il pubblico, le World Series by Renault hanno associato, per undici anni, competizioni di alto livello, dimostrazioni di F1 e animazioni destinate alle famiglie. L'evento consente, in particolare, a numerose star della F1 di farsi spazio nel mondo del motorsport.

L'inizio di una nuova avventura

Nel 2014, la Formula 1 cambia pelle con l'introduzione di una tecnologia motoristica d'avanguardia.

Il nuovo gruppo propulsore di Renault in F1 riprende l'architettura della precedente generazione di motori sovralimentati associandola a potenti motori elettrici e a una serie di avanzati sistemi di recupero dell'energia, per ridurre il consumo del 40%, offrendo nello stesso tempo un dinamismo e delle performance analoghe.

Renault continua a fornire motori a Red Bull Racing, scuderia gemella di Scuderia Toro Rosso, nonché a Lotus F1 Team, ma la battaglia è ardua. Dopo un completo riesame della sua strategia, Renault annuncia, alla fine del 2015, il suo ritorno come costruttore indipendente.

Dal 2016, il nome di Renault sarà presente con i colori di Renault Sport Formula One Team

Pur rendendo omaggio ai successi del passato, l'obiettivo dichiarato è rivitalizzare le molteplici piattaforme del Gruppo. Con una storia tanto lunga e ricca, non c'è dubbio che gli exploit di Renault costituiranno una straordinaria fonte d'ispirazione e di motivazione per i team di oggi.

Per Maggiori Informazioni:

Rosa SANGIOVANNI

064156228

Rosa.Sangiovanni@renault.it