

Dossier Stampa

26 OTTOBRE 2015

RENAULT E.DAMS

Sommario

1. Introduzione

- i. Preambolo - Alain Prost, Jean-Paul Driot e Cyril Abiteboul

2. L'équipe

- i. Management
- ii. Organigramma
- iii. Piloti

3. Renault

- i. Renault all'avanguardia nello sport automobilistico al 100% elettrico
- ii. Renault e lo sport automobilistico: più di un secolo di sfide e innovazioni
- iii. Commenti di Michael van der Sande, Direttore Marketing del Gruppo Renault

4. Renault e.dams

- i. Cenni
- ii. Medagliere

5. Informazioni tecniche

- i. Regolamento del Campionato FIA di Formula E
- ii. Le competenze tecniche di Renault Sport F1

6. Il Campionato FIA di Formula E

- i. Presentazione del campionato
- ii. Calendario
- iii. 2014/2015: una stagione di successi per Renault e.dams

7. Partner

- i. Richard Mille
- ii. 8JS

8. Contatti Renault e.dams



1. Introduzione

Dopo aver conquistato il titolo Team del primissimo Campionato di Formula E nel 2014/2015, Renault e.dams riparte all'attacco nella 2° stagione 2015/16 con un unico obiettivo: aggiudicarsi entrambi i titoli, Pilota e Team, per celebrare la rinnovata associazione con Renault e la fornitura di un nuovo motore elettrico sviluppato in esclusiva da Renault Sport F1 per l'équipe.



– Preambolo: Alain Prost, Jean-Paul Driot e Cyril Abiteboul

Alain Prost: *«Ritengo che affrontiamo la nuova stagione di Formula E con buone basi. Tutti dovranno comunque continuare a migliorare sul piano delle performance, dell'organizzazione e della disciplina. Logicamente, quella dell'anno scorso è stata una stagione di adattamento per tutte le scuderie, che scoprivano una monoposto inedita. Prevedo una nuova stagione molto competitiva ed esigente, soprattutto con tutte queste tecnologie avanzate. Difficile dire oggi dove saremo più efficienti e dove meno. In queste condizioni, la regolarità svolgerà un ruolo determinante. In ogni caso, il consistente supporto di Renault, con la sua grande esperienza, rappresenterà per noi un notevole vantaggio. Mi auguro che potremo realmente puntare alla vittoria per entrambi i titoli in questa stagione.»*

Jean-Paul Driot: *«Quest'anno dobbiamo necessariamente alzare il nostro livello di gioco, perché i nostri rivali hanno registrato notevoli progressi e sembrano molto competitivi. Tuttavia, sono fiducioso dopo le sessioni di prova a Donington. Il nostro motore elettrico ha beneficiato dell'indiscusso know-how di Renault e della sua grande esperienza nel campo della propulsione elettrica; d'altronde, le performance erano già evidenti durante queste prove di pre-stagione. Dobbiamo però restare molto concentrati. L'anno scorso abbiamo vissuto una stagione di scoperta, anche se*

abbiamo vinto il titolo come miglior team, ma quest'anno dovremo realmente spingere ancora più avanti i limiti delle nostre conoscenze.»

Cyril Abiteboul, Direttore Generale Renault Sport F1: *«Renault ha sempre favorito l'innovazione nello sport automobilistico di alto livello. Il nostro sito di Viry-Châtillon ha prodotto alcune delle tecnologie più memorabili e performanti mai viste sui circuiti, dai primissimi motori turbocompressi in Formula 1, negli anni '70, ai blocchi V10 e V8 che hanno dominato la disciplina negli ultimi due decenni. Alle soglie della seconda stagione di Formula E, l'esperienza e la competenza di Viry saranno dedicate a un unico obiettivo: perpetuare lo spirito pioneristico ed innovativo di Renault, assicurandoci gli stessi successi ottenuti nelle altre categorie.»*

2. L'équipe

– Management



All'annuncio della nascita della Formula E, due dei più illustri protagonisti dello sport automobilistico francese decidono di lanciarsi nell'avventura. Alain Prost, quadruplice campione del mondo di Formula 1 e Jean-Paul Driot, fondatore della celebre scuderia DAMS, si associano per creare a Le Mans una nuova struttura, destinata a correre nel primo campionato al 100% elettrico, il FIA FORMULA E Championship. Il progetto ottiene subito il supporto di Renault, colosso francese dell'industria automobilistica: nasce così Renault e.dams.

Con 51 vittorie e 106 podi, **Alain Prost** è considerato uno dei maggiori piloti di Formula 1 della storia, e il suo leggendario duello con Ayrton Senna è rimasto nella memoria collettiva della disciplina. Le ragioni dei successi del pilota francese vanno ben oltre la sua

indiscutibile velocità al volante: molti dei suoi trionfi sono il risultato della sua incomparabile scienza della corsa. Per l'approccio razionale alla competizione e l'attenzione dedicata ai minimi dettagli è stato soprannominato "Il Professore". Testimonial di Renault, dedica ormai le sue doti e la sua fama al successo di Renault e.dams in Formula E.

Alle redini di DAMS dalla sua creazione, nel 1988, **Jean-Paul Driot** ha guidato la sua scuderia verso numerosi titoli internazionali, in particolare nel campionato delle GP2

Series, quello delle F3000 che lo precedeva, ma anche nella Formula Renault 3.5 Series. Spera di ottenere un successo analogo nelle GP3 Series dopo aver annunciato che DAMS si schiererà in questo difficile campionato nel 2016. Tuttavia, il suo maggiore successo resta forse l'aver scoperto e formato numerosi giovani di talento. Driot ha svolto, infatti, un ruolo cruciale nel percorso di numerosi piloti in erba, assicurando loro, oltre alla sua fiducia, anche il supporto e le competenze di DAMS. In questi ultimi anni, ha accompagnato nell'ascesa alla Formula 1 piloti come Romain Grosjean, Kevin Magnussen e Carlos Sainz.

Quando si è presentata l'occasione di coinvolgersi nel nuovo Campionato FIA Formula E, Prost e Driot hanno immediatamente deciso di unire le proprie forze per schierarsi in questa **rivoluzionaria competizione al 100% elettrica**.

I due cofondatori di Renault e.dams condividono la stessa passione per la corsa, pur essendo pienamente consapevoli delle sfide che la disciplina deve raccogliere in tema di ambiente e di sviluppo sostenibile. Sono d'altronde questi i valori che hanno sedotto anche **Renault**. Leader nel settore della mobilità al 100% elettrica con la sua **gamma Z.E.**, il Costruttore intuisce immediatamente il potenziale della Formula E, vetrina ideale per dimostrare la propria competenza al mondo intero. Già impegnata sui due versanti - tecnico e sportivo - durante la stagione inaugurale, la Marca con la Losanga rafforza quest'anno il suo impegno fornendo un nuovissimo **gruppo motopropulsore Z.E. 15**, sviluppato da Renault Sport F1 a Viry-Châtillon.

Con il coinvolgimento di player di spicco come Prost, Driot e Renault, la Formula E dispone di forti argomenti per promuovere un nuovo tipo di sport automobilistico ed incoraggiare lo sviluppo di soluzioni innovative, applicabili all'automobile del futuro.

Alain Prost

«Vincere il primissimo titolo Team della storia della Formula E ci assicura solide basi per affrontare la nuova stagione. Abbiamo ingegneri competenti e due piloti di talento. Con il crescente coinvolgimento di Renault al nostro fianco quest'anno, intendiamo continuare sulla dinamica del successo in Formula E. Affrontiamo la stagione 2015/2016 con serenità ma senza eccessi di fiducia.»

Jean-Paul Driot

«Vincere il Campionato Team esige una buona conoscenza dello sport automobilistico, un'organizzazione irreprensibile e un'équipe competente. Con il vantaggio di questo primo titolo, siamo molto felici della scelta di Renault di impegnarsi maggiormente al nostro fianco in Formula E. Con il



loro know-how tecnico, e dopo una prima stagione di successi, l'obiettivo è ovviamente ripetere l'exploit nel 2015/2016.»

Cyril Abiteboul, Direttore Generale Renault Sport F1

«Per perpetuare lo spirito pionieristico ed innovativo di Renault ed ottenere lo stesso successo che abbiamo nelle altre categorie, dobbiamo innanzitutto creare sinergie tra i nostri know-how. Sviluppando la nostra Power Unit F1 abbiamo acquisito competenze in materia di sistemi elettrici, che si prestano perfettamente ad essere approfondite in Formula E. In tal modo, potremo esprimere appieno il potenziale di Renault attraverso tutti i nostri programmi di competizione. »

– I PILOTI

Nicolas Prost



Nato in Francia a Saint-Chamond, Nicolas Prost (34 anni) segue una carriera ricca ed eclettica, scandita da esperienze nelle migliori categorie mondiali, dalle monoposto alle sport prototipi.

Privilegiando in un primo momento gli studi, Prost ottiene un diploma universitario al Columbia College di New York prima di lanciarsi nella Formula Campus nella stagione 2003. Ritorna nella stessa categoria nel 2004 e passa poi in Formula Renault 2.0 con la scuderia Graff Racing. Nel 2006, Nicolas entra alla Racing Engineering e si distingue per una vittoria e altri sei podi che gli consentono di ottenere il titolo di miglior "rookie" (esordiente) del campionato spagnolo di Formula 3.

Nel 2008, Prost è promosso in Euroseries 3000 e conquista il titolo dimostrando una regolarità esemplare durante le 16 corse della stagione. Una qualità che si rivelerà essenziale un anno dopo, al momento di passare in Endurance, una disciplina in cui la costanza si rivela altrettanto importante della velocità pura.

Integrato nella scuderia anglo-svizzera Rebellion Racing team, Prost ha partecipato sette volte alla celebre 24 Ore di Le Mans, dove vanta, tra i migliori risultati, una quarta posizione in classifica generale ottenuta due volte, nel 2012 e 2014. Si è anche distinto nel Campionato del Mondo di Endurance FIA, nella Le Mans Series e nella Intercontinental Le Mans Cup.

Tra il 2012 e il 2013 Prost ha associato il suo impegno nei prototipi al ruolo di pilota collaudatore della scuderia Lotus-Renault Formula 1, realizzando un intenso lavoro di sviluppo, in particolare a bordo delle monoposto che hanno trionfato ai Gran Premi di Abu Dhabi 2012 e Australia 2013.

Pilota versatile, Prost entra nella scuderia Renault e.dams per partecipare alla stagione inaugurale del Campionato FIA di Formula E, che prende il via a Pechino il

13 settembre 2014. Autore della primissima pole position nella storia della disciplina, Nicolas ne ottiene una seconda consecutiva un mese dopo in Malesia. Il francese conclude poi al secondo posto a Buenos Aires prima di vincere l'ePrix di Miami e di firmare subito dopo il miglior giro in gara a Long Beach. Unico pilota ad aver segnato punti nelle 11 corse della stagione inaugurale di Formula E, Nicolas affronta il nuovo campionato con la volontà di confermare le belle promesse.

«Sono felice di continuare con Renault e.dams per questa seconda stagione del campionato FIA di Formula E. La stabilità è un elemento essenziale in qualunque scuderia. Tutti si conoscono bene ed è molto più facile lavorare con le stesse persone nella stessa struttura. Sono impaziente di vedere di cosa saremo capaci quest'anno con il nuovo propulsore Renault, soprattutto dopo i primi test così promettenti.»

Sébastien Buemi



Ad appena 26 anni, Sébastien Buemi vanta già una carriera folgorante e si distingue nelle categorie più prestigiose dello sport automobilistico, dalle monoposto ai prototipi. Lo svizzero si avvicina al karting all'età di otto anni, per poi superare rapidamente le tappe della scena europea. Nel 2004, Red Bull inserisce Sebastien nel suo vivaio di giovani piloti, dopo i primi successi in Formula BMW.

Buemi continua questa bella dinamica in Eurocup Formula Renault 2.0 assicurandosi una vittoria, poi in A1GP e Formula 3. Raggiunge poi le GP2 Series, anticamera ufficiale della Formula 1. All'inizio del 2009, la Scuderia Toro Rosso lo conferma pilota ufficiale per la successiva stagione di Formula 1. Il pilota svizzero si farà rapidamente notare ottenendo i suoi primi punti fin dal debutto a Melbourne.

Sébastien parteciperà in definitiva a tre stagioni complete con la scuderia italiana, partecipando a 55 Gran Premi. Quest'anno svolge il ruolo di pilota collaudatore ufficiale della scuderia Red Bull Racing per la quinta stagione consecutiva.

Nel 2012 Sébastien partecipa alla sua prima 24 Ore di Le Mans, spalleggiando Anthony Davidson e Stéphane Sarrazin per Toyota. L'anno successivo continua con la Casa giapponese effettuando una stagione completa nel Campionato del Mondo di Endurance FIA. Nel 2014, Buemi e Davidson firmano quattro vittorie e sette podi in otto corse, conquistando il titolo "Piloti" del WEC.

Particolarmente versatile, Buemi viene poi confermato da Renault e.dams per partecipare al primissimo Campionato FIA di Formula E della storia. Con tre vittorie, altrettante pole position, altri due podi e un miglior giro in corsa, Buemi si impone come uno dei grandi protagonisti della stagione inaugurale, che conclude classificandosi Vicecampione. Quest'anno Sébastien cercherà di accedere alla vetta del podio, aiutando anche Renault e.dams a conservare il titolo al Campionato Team.

«È un gran piacere continuare l'avventura in Formula E con tutta l'équipe Renault e.dams: l'atmosfera è eccellente e andiamo tutti molto d'accordo. La struttura è un po' più estesa quest'anno, ma ricevere l'appoggio di un costruttore non può che

rafforzare la scuderia. Dopo le belle performance ottenute alle prove ufficiali siamo tutti fiduciosi, ma è troppo presto per fare pronostici. Aspettiamo con ansia l'inizio della stagione!».

– Organigramma

PROPRIETARI DELLA SCUDERIA	Alain Prost - Jean-Paul Driot
DIRETTORE DEL PROGRAMMA FORMULA E RENAULT	Vincent Gaillardot
RESPONSABILE SPORTIVO	Caroline Grifnee
RESPONSABILE TECNICO	Sebastien Frere
RESPONSABILI MARKETING	Frederic Garcia / Anne-Charlotte Remy
RESPONSABILE COMUNICAZIONE	Amy Easton
RESPONSABILE AMMINISTRATIVO	Emmanuelle Miceli

Dalla pista alla strada

La partecipazione in Formula E: un efficace acceleratore di sviluppo tecnico per la nostra gamma di veicoli elettrici.

3. Renault raccoglie la sfida della Formula E

– Renault all'avanguardia nello sport automobilistico al 100% elettrico

Pioniere del veicolo al 100% elettrico con la gamma Z.E. e i suoi modelli emblematici ZOE e TWIZY, Renault è anche un protagonista ineludibile dello sport automobilistico, con un medagliere ineguagliabile per un costruttore generalista. Forte di questa duplice competenza, Renault favorisce l'emergere di una nuova forma di corsa automobilistica, più accessibile e sostenibile.

Dopo l'appello per candidature da parte della FIA nel 2011 per l'organizzazione di un campionato al 100% elettrico, la Marca con la Losanga ha immediatamente intuito il potenziale di questa nuova disciplina. Disputato nel cuore delle città del mondo intero, questo campionato contribuisce alla strategia ambientale del Gruppo Renault. In linea con il suo spirito di precursore, il Costruttore francese beneficia così di questa vetrina mondiale, per dimostrare il suo know-how in materia di tecnologia elettrica. L'innovazione e il gusto della sfida sono parte integrante del DNA di Renault, ed era quindi naturale per il costruttore sostenere il progetto di Alain Prost e



Jean-Paul Driot di creare una scuderia francese per il primo campionato del mondo di auto da corsa integralmente elettriche.

Fin dal 2014, Renault contribuiva direttamente alla nascita del Campionato FIA di Formula E, grazie ad un duplice coinvolgimento, tecnico e sportivo:

- Coinvolgimento tecnico, nel ruolo di architetto di tutte le monoposto Spark-Renault SRT_01E da 200 kW, con la supervisione dell'integrazione dei sistemi, della messa in sicurezza e dell'ottimizzazione delle performance affidata agli ingegneri di Renault Sport Technologies.
- Coinvolgimento sportivo, quale partner della scuderia Renault e.dams fondata da Jean-Paul Driot e Alain Prost, che otterrà il primo titolo Team della storia della Formula E, al termine della stagione 2014/2015.

Attraverso questo duplice impegno, Renault manifestava la sua volontà di accelerare i progressi tecnologici del veicolo al 100% elettrico, migliorando le performance dei motori e l'autonomia delle batterie.

In vista della stagione 2015/2016, Renault potenzia il suo impegno sportivo nella scuderia Renault e.dams, campione uscente, sviluppando un suo motopropulsore. Renault mette così la propria competenza tecnica al servizio esclusivo della scuderia Renault e.dams, determinata a svolgere un ruolo di spicco, e punta alla doppietta Team/Piloti per la 2° stagione. Queste tecnologie avanzate, sviluppate dalle équipes di Renault Sport, saranno anche utili, direttamente o indirettamente, ai veicoli di serie della gamma Z.E.

- Renault e lo sport automobilistico: più di un secolo di sfide ed innovazioni



RENAULT 40CV NM TYPE: DEI
RECORD DAL 1926



ETOILE FILANTE SULLA PISTA
DEI RECORD DEL SALT LAKE
(USA) NEL 1956



MOTORE RENAULT
ENERGY F1 DEL
2014

Dalla prima vittoria nella corsa Parigi-Trouville, nel 1899, ai dodici titoli di Campione del Mondo Costruttori in Formula 1, passando per il rally, l'endurance e le formule promozionali, Renault si afferma come protagonista ineludibile dello sport automobilistico da circa 120 anni. Per Renault, lo sport automobilistico si rivela una fantastica opportunità di sviluppare tecnologie avanzate e di costruire, non appena possibile, ponti innovativi tra la competizione e i veicoli di serie. Lo sport automobilistico, inoltre, rappresenta una leva emozionale di notorietà e di immagine, che riunisce pubblico, clienti e collaboratori del Gruppo all'insegna della passione e dell'eccellenza. La Formula 1 coinvolge una ventina di Paesi nei cinque continenti, mentre la Formula E si svolge al centro di città iconiche. Le formule promozionali hanno permesso l'emergere dei grandi piloti di ieri e di oggi, come Jacques Laffite,

Alain Prost, Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Romain Grosjean, Daniel Ricciardo, Carlos Sainz.

Fin dalla creazione dell'azienda, nel 1898, Louis Renault si rende conto dell'importanza dello sport automobilistico per promuovere l'immagine della sua Marca. La competizione diventa così il terreno di espressione delle automobili Renault, che si distinguono all'inizio del XX secolo per una serie di vittorie in Gran Premio. Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale interrompe la competizione automobilistica in Europa ma Renault non resterà a lungo lontana dallo sport automobilistico. Gli anni '20 sono dominati dall'incredibile Renault 40CV, che ottiene la sua prima vittoria al Rally di Montecarlo nel 1925 e si mette in evidenza battendo numerosi record di velocità su circuito.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, Renault focalizza la produzione su modelli più compatti di piccola cilindrata. Ciò nonostante, la Marca continua a distinguersi sulla scena sportiva assicurandosi nuovi riconoscimenti. La 4CV ottiene un vivo successo in competizione, come la Dauphine, che la sostituirà.

Ma è la R8 Gordini che permetterà realmente a Renault di entrare in una nuova dimensione e di porsi ai vertici dello sport automobilistico.

Nel 1958, Amedeo Gordini viene assunto per progettare auto da competizione. Una delle sue creazioni, l'iconica R8 Gordini, diventerà rapidamente il simbolo del successo per tutta una generazione di piloti per i suoi eccellenti risultati nei rally, nelle corse in salita e su pista. Nel 1966, la prima Coppa Renault 8 Gordini annuncia la nascita dei campionati monomarca. Nasce un nuovo stabilimento a Viry-Châtillon, a febbraio del 1969, ed è in questo sito che si prepareranno i successi di Renault nello sport automobilistico nei decenni a venire. Il primo campionato francese di Formula Renault si svolge nel 1971, con le prime auto che utilizzano il motore della Renault R12 Gordini.

Nel 1973, Renault diventa azionista di maggioranza di un piccolo costruttore francese con cui la Marca aveva rapporti da molti anni: Alpine. Il 1973 si rivela un anno fausto per la Marca poiché l'Alpine A110 "Berlinette" vince il primo Campionato del Mondo dei Rally.

Alla stessa epoca, le équipe di Viry-Châtillon si concentrano sullo sviluppo di un motore V6 2.0 litri, ufficialmente presentato a gennaio 1973. Il blocco si rivela rapidamente competitivo nel prestigioso Championnat d'Europe des Voitures de Sport 2.0 litri e Renault lavora alla messa a punto di una versione turbocompressa di tale propulsore.

Renault Sport F1 viene ufficialmente fondata nel 1976, con la missione di sviluppare un programma di competizioni con le monoposto. A quest'epoca, Renault si prefigge un obiettivo incredibile: battere le migliori équipe al mondo in Formula 1 con un motore turbo. Da anni, il suo utilizzo è autorizzato dal regolamento tecnico della disciplina, ma nessuno ha ancora osato compiere questo passo. Con la sua esperienza nella tecnologia dei motori turbocompressi, il motorista francese avvia dei test in pista dal 1976 con una versione 1.5 litri del suo V6 turbo. Nel 1977, Renault entra in Formula 1 come Scuderia.

Parallelamente, Didier Pironi e Jean-Pierre Jaussaud trionfano alle 24 Ore di Le Mans 1978 con la loro Alpine-Renault A442B, con il motore V6 turbo di Renault.

La storia continua... Renault ottiene la sua prima vittoria in Formula 1 nel 1979, al Gran Premio di Francia. All'inizio degli anni '80, Renault si impone 15 volte e si classifica seconda nel campionato Costruttori nel 1983 (Alain Prost è Vicecampione nella stessa stagione), prima di ritirarsi dalla competizione alla fine della stagione 1985. Al termine di questa prima esperienza in Formula 1, Renault ha ampiamente vinto la sfida con il motore turbo, in cui a quell'epoca nessuno credeva. Progressivamente, tutte le altre scuderie adotteranno propulsori turbocompressi, fino alla loro esclusione alla fine della stagione 1988.

Nel 1989, Renault torna in Formula 1, ma questa volta come motorista per le scuderie Williams e Benetton. Tra il 1992 e il 1997, i motori V10 aspirati Renault monopolizzano il podio della Formula 1, con 85 vittorie in Gran Premio, sei titoli Costruttore e cinque titoli Pilota, ottenuti da Nigel Mansell, Alain Prost, Michael Schumacher, Damon Hill e Jacques Villeneuve.

Renault torna in Formula 1 nel 2001 rilevando la scuderia Benetton, di cui cambierà ufficialmente il nome in "Renault F1 Team" nel 2002. L'ascesa della nuova scuderia coincide con quella di Fernando Alonso: insieme, realizzeranno la doppietta Piloti/Costruttori nel 2005 e 2006.

Ritornato motorista, Renault consente a Red Bull Racing di vincere il titolo Costruttori per quattro stagioni di fila: 2010, 2011, 2012 e 2013, e a Sebastian Vettel di affermarsi come il più giovane quadruplice campione del mondo della storia.

In sintesi, Renault vanta un medagliere ineguagliato in Formula 1. In 38 anni di presenza, la Marca è all'altezza dei migliori specialisti della disciplina:

- 12 TITOLI COSTRUTTORE
- 11 TITOLI PILOTA
- 165 VITTORIE IN GRAN PREMIO
- RECORD DEL NUMERO DI POLE POSITION



Sempre alla ricerca di nuove sfide, Renault si lancia in Formula E fin dall'inizio della competizione al 100% elettrica della FIA. Strettamente associato alla scuderia Renault e.dams, il Costruttore contribuisce pienamente alla conquista del primo titolo Team della storia della disciplina. Per la seconda stagione di Formula E, il cui inizio è ormai alle porte, la scuderia di Alain Prost e Jean-Paul Driot beneficia ancor più della competenza di Renault Sport poiché il gruppo di trazione elettrica della loro Spark-Renault SRT_01E è stata sviluppata a Viry-Châtillon.

Michael van der Sande,
Direttore Marketing Gruppo Renault:

«Lo sport automobilistico rappresenta una componente essenziale del DNA di Renault. È naturale che Renault sia un protagonista di spicco di questo nuovo campionato al 100% elettrico, tenuto conto del suo palmarès unico nello sport automobilistico e della sua competenza nel campo dei veicoli elettrici. Dopo aver conquistato il primo titolo della Formula E, siamo convinti che il nostro impegno sarà ancora, in questa stagione, un autentico acceleratore di sviluppo per i nostri veicoli elettrici di serie.»

4. Renault e.dams

- Renault e.dams

Renault e.dams è la versione elettrica della celebre scuderia DAMS, creata nel 1988 da Jean-Paul Driot e vincitrice di numerosi titoli. Negli anni, la struttura basata a Le Mans si è costituita un palmarès di tutto rispetto, imponendosi come una delle formazioni più prestigiose d'Europa.

Insignita del titolo Squadre in F3000 già nella stagione 1989, DAMS ha conquistato altri nove titoli.

La scuderia corre con successo nella GP2 Series, anticamera ufficiale della F1 e figlia della F3000, sin dalla prima edizione della competizione nel 2005, e ha portato Romain Grosjean (2011), Davide Valsecchi (2012) e Jolyon Palmer (2014) a vincere il titolo Piloti.

DAMS gareggia anche in Formula Renault 3.5 da quattro anni e ha conquistato per ben due volte sia il titolo Piloti che il titolo Squadre, con Kevin Magnussen (2013) e Carlos Sainz (2014). Nel 2016, la struttura di Le Mans partirà dai suoi numerosi successi per aprire un nuovo capitolo della sua storia gareggiando anche nel selezionatissimo campionato delle GP3 Series.



Oltre ai successi con la monoposto, DAMS vanta già una bella esperienza in Endurance poiché gestiva i programmi di fabbrica dei costruttori americani General Motors e Panoz alle 24 Ore di Le Mans. Il team ha, inoltre, vinto due titoli consecutivi in Formula Le Mans Cup (2009/2010).

All'annuncio del nuovo Campionato FIA di Formula E per il 2014, Driot si associa subito a Prost, quattro volte campione del mondo in F1 e testimonial Renault. I due partner creano Renault e.dams per partecipare alla stagione inaugurale di questa competizione 100% elettrica con Nicolas Prost e Sébastien Buemi come piloti. Al pari della Formula E, anche il team ottiene subito un vivo successo. Con quattro vittorie, cinque pole position

e due migliori giri di pista, Renault e.dams conquista il titolo Squadre al primo tentativo. Ritorna nella stagione 2015/2016 con il supporto tecnologico di Renault, la stessa coppia di piloti al volante e l'ambizione di realizzare la doppietta in campionato.

MEDAGLIERE – Renault e.dams

- Campionato Team in 1 Formula E FIA (2014/2015)
- Vittorie in corsa in Formula E FIA

MEDAGLIERE – DAMS

- Campionati Pilota in GP2 Series con Romain Grosjean (2011), Davide Valsecchi (2012) e Jolyon Palmer (2014)
- Campionati Team in GP2 Series (2012, 2014)
- Vittorie in corse GP2 Series
- Campionati Pilota in Formula Renault 3.5 con Kevin Magnussen (2013) e Carlos Sainz (2014)
- Campionati Team in Formula Renault 3.5 (2013, 2014)
- Vittorie in gare Formula Renault 3.5
- Campionati Pilota in FIA F3000 (1990, 1993, 1994)
- Campionati Team in FIA F3000 (1989, 1990, 1993, 1994)
- Vittorie nel FIA F3000

5. Informazioni Tecniche

- Regolamento del Campionato

PROPULSORE



La seconda stagione del Campionato FIA di Formula E vedrà di nuovo 10 scuderie affrontarsi per la vittoria. Le squadre sono praticamente le stesse dell'anno scorso. La differenza principale è l'apertura a otto costruttori, tutti rigorosamente selezionati dalla FIA e autorizzati a sviluppare il proprio propulsore, più precisamente il motore elettrico, l'inverter, la trasmissione e il sistema di raffreddamento. Tra loro troviamo Renault, che mette al servizio esclusivo di Renault e.dams il nuovissimo gruppo motopropulsore Z.E.15 sviluppato da Renault Sport a Viry-Châtillon, frutto della competenza tecnica acquisita negli anni dai diversi team.

BATTERIA

Williams Advanced Engineering resta il fornitore ufficiale unico di batterie del Campionato FIA di Formula E. Questa stagione, la potenza massima erogata in gara aumenta per raggiungere i 170 kW, il 30% in più del valore inizialmente previsto.

TELAIO

Dallara, azienda italiana con un'esperienza quarantennale nel settore dell'automobilismo sportivo, ha costruito la monoscocca della Spark SRT_01E. Realizzato in fibra di carbonio e nido d'ape di alluminio, il telaio è leggerissimo e al tempo stesso estremamente resistente, per soddisfare i nuovi requisiti di sicurezza FIA, gli stessi attualmente in vigore in Formula 1.

DIMENSIONI

Lunghezza: 5000 mm (max)

Larghezza: 1800 mm (max)

Altezza: 1250 mm (max)

Carreggiata: 1300 mm (min)

Altezza da terra: 75 mm (max)

Massa minima (compreso il pilota): 888 kg // Batteria: 360 kg.

RUOTE E PNEUMATICI

Pneumatici Michelin 18 pollici, realizzati su misura e utilizzabili sia sull'asciutto che sul bagnato.

L'idea di base è avvicinare le gomme da corsa ai pneumatici di serie, che non hanno bisogno di essere sostituiti in caso di pioggia. Il formato 18 pollici offre una maggiore superficie di contatto e una deformazione minima. Per ogni week-end di gara, tutti i piloti ricevono quattro treni di gomme nuove. Possono, inoltre, utilizzare uno pneumatico anteriore e uno posteriore della manche precedente.

Dimensioni delle ruote:

Cerchi in magnesio realizzati da O.Z. Racing.

Larghezza massima:

anteriore 260 mm / posteriore 305 mm.

Diametro massimo:

anteriore 650 mm / posteriore 690 mm.

CAMPIONATO

Il Campionato FIA di Formula E comporta due classifiche: Piloti e Team. La prima si stabilisce dopo avere sommato i punti ottenuti su tutte le gare da ogni pilota. Per la seconda si sommano i punti di ogni scuderia.

PILOTI

Il numero di sostituzioni dei piloti è limitato a due per gara tra i presenti sull'elenco ufficiale dei convocati. I cambi di pilota devono essere annunciati almeno due settimane prima della gara e non possono verificarsi sostituzioni negli ultimi tre appuntamenti della stagione, tranne casi di forza maggiore.

Super Pole

La potenza massima consentita nelle qualifiche è di 200 kW (o 270 cv). I cinque piloti più veloci si affronteranno, quindi, in un unico giro di pista in una Super Pole che determinerà la griglia di partenza.

FanBoost

Esclusivo del Campionato FIA di Formula E, il FanBoost ritorna con una nuova formula che promette di vivacizzare ulteriormente il dibattito. Le votazioni si aprono sempre 12 giorni prima della gara ma ora i fan potranno depositare la scheda di voto in tempo reale fino al sesto minuto di gara. Oltre che dal sito internet e dalla app

ufficiali, si potrà votare anche attraverso un semplice hashtag su Facebook, Twitter e Instagram. I tre piloti più votati otterranno una potenza supplementare di 100 kJ, utilizzabile unicamente dopo la sostituzione della monoposto a metà gara.

PIT STOP / SOSTITUZIONE DELLA VETTURA

Durante la gara, ogni pilota deve osservare una sosta obbligatoria ai box per la sostituzione della monoposto. Il cambio avviene direttamente nel box della propria scuderia e sotto il controllo di un commissario della FIA che verifica il rispetto dei requisiti di sicurezza in materia di equipaggiamento. Deve, inoltre, essere rispettato un tempo minimo (determinato ai box). La sostituzione dei pneumatici è vietata, tranne casi di foratura.

NEUTRALIZZAZIONE DELLA GARA CON BANDIERE GIALLE - "FULL COURSE YELLOW"

Simile alla Safety Car virtuale utilizzata in Formula 1 e ai sistemi già in uso negli altri campionati FIA, viene adottata in Formula E la neutralizzazione della gara con due bandiere gialle. In caso di "full course yellow", tutti i piloti dovranno rispettare una velocità massima di 50 km/h e uno scarto minimo con la vettura che precede. La via dei box rimarrà aperta durante la neutralizzazione, ma sempre con l'applicazione del limite di velocità.

PUNTEGGIO

L'attribuzione del punteggio della Formula E è la stessa di quella in vigore in tutti i campionati certificati FIA:

- 1° = 25pt
- 2° = 18pt
- 3° = 15pt
- 4° = 12pt
- 5° = 10pt
- 6° = 8pt
- 7° = 6pt
- 8° = 4pt
- 9° = 2pt
- 10° = 1pt.

Vengono, inoltre, assegnati tre punti al pilota che conquista la pole position, mentre il pilota che segna il miglior giro di pista riceve due punti supplementari.

PROVE

Le scuderie e i piloti hanno potuto beneficiare di sei giornate di prove ufficiali in pre-stagione, tutte organizzate a Donington Park. Una seduta di prove avrà luogo anche durante la stagione, su un circuito che sarà annunciato prossimamente.



E-LICENCE

Alla vigilia del campionato 2015/2016, l'e-Licence, indispensabile per gareggiare in Formula E, ha subito alcune modifiche. I piloti devono soddisfare i seguenti requisiti:

- Seguire una formazione FIA che passa in rassegna i punti più importanti in materia di sicurezza elettrica e approfondisce i regolamenti tecnici e sportivi della gara.
- Aver conseguito almeno 20 punti secondo la classifica FIA della Super Licenza F1 nelle ultime tre stagioni; oppure essere un ex detentore della Super Licenza; oppure aver conquistato la pole position in almeno tre corse del precedente Campionato FIA di Formula E.
- Un pilota che non soddisfa i requisiti precedenti ma ha dimostrato di avere le capacità necessarie distinguendosi nelle formule promozionali, potrà ricevere dalla FIA l'autorizzazione per gareggiare in Formula E.

RICARICA DELLA BATTERIA

È vietato ricaricare il veicolo durante le sessioni di qualifiche e durante i relativi periodi di Parco Chiuso.

- La competenza tecnica di Renault Sport F1

Vincent Gaillardot, Direttore del programma Formula E in Renault Sport, spiega alcuni elementi chiave che contraddistinguono il nuovissimo propulsore Renault Z.E.15.

Sospensione posteriore

«Il regolamento tecnico della FIA impone un'architettura di sospensione posteriore push rod e a triangoli sovrapposti che permette di posizionare la coppia molle-ammortizzatori sulla scatola del cambio, la soluzione più diffusa nelle monoposto. Il regolamento vieta qualsiasi sofisticazione del gruppo ammortizzatori, contrariamente a quanto si è visto in F1. Oltre a risparmiare, questa misura permette anche di focalizzare la Formula E sullo sviluppo del gruppo di trazione elettrica e non del telaio.»



Motore

«Utilizziamo un solo motore abbinato a una trasmissione il cui numero di rapporti rimane segreto. È parte integrante della sfida che ci riserva questa nuova competizione, dove l'ottimizzazione del rendimento è un elemento prestazionale preponderante.»

Velocità massima e accelerazione

«Le velocità di punta sono determinate dal regolamento ufficiale, che assegna una potenza massima ma definisce anche l'aerodinamica del veicolo e la configurazione dei circuiti. Oggi sfiorano i 215 km/h. Nella specifica di gara, ossia con i 170 kW regolamentari, la Spark-Renault SRT_01E accelera da 0 a 100 km/h in 4 secondi.»

Temperature e impianto di raffreddamento

«La vettura contiene in realtà due circuiti di raffreddamento distinti: uno per la batteria, l'altro per il motore. Entrambe le componenti necessitano, infatti, di temperature diverse per poter funzionare in maniera ottimale.

La temperatura ha una considerevole influenza sul rendimento del gruppo di trazione elettrica. Il dimensionamento del sistema di raffreddamento è, quindi, un fattore chiave per le prestazioni di questo tipo di veicolo.»

Consumo di energia per circuito

«Poiché l'energia necessaria per la gara è imposta dal regolamento (28kWh + la quantità recuperata in frenata), è essenziale procedere a un lavoro di simulazione prima di affrontare i diversi circuiti del campionato.

Possiamo stimare i consumi su un giro e tradurli in termini di accelerazione e recupero in frenata. Questi dati ci permettono di ottimizzare le seguenti messe a punto:

- 1. Il livello di carico aerodinamico, poiché il coefficiente di resistenza del veicolo (Cx) influisce sui consumi proprio come avviene per le monoposto a motore termico.*
- 2. La gestione dell'energia, più comunemente chiamata "Lift off", ossia la riduzione di potenza sul rettilineo. Anche in questo caso, il concetto è simile a quello presente in un motore termico o ibrido, quando si dispone di una quantità di energia limitata, sia essa fossile (carburante) o elettrica (batteria).»*

Batteria

«È stato sviluppato un apposito apparecchio che permette di ricaricare la batteria in un'ora, ossia la durata che separa la conclusione delle qualifiche dall'inizio della fase di allineamento in pre-griglia per la gara. Questo nuovo caricatore richiede una rete elettrica industriale trifase di 128 Amp.»

6. Il Campionato FIA di Formula E

Presentazione della competizione

Primiissima competizione al mondo 100% elettrica, la Formula E è un rivoluzionario campionato di monoposto FIA che vede affrontarsi 10 team di due piloti ciascuno su tracciati disegnati nel cuore delle più grandi città del pianeta. Il via alla stagione inaugurale è stato dato a Pechino a settembre 2014.

La Formula E rappresenta una visione innovativa dello sport automobilistico, oltre a presentare una piattaforma di Ricerca e Sviluppo molto ricca nell'ambito dei veicoli elettrici e delle tecnologie di punta associate. La categoria è, inoltre, ideata per attirare una nuova generazione di appassionati, proponendo gare spettacolari in contesti maestosi.



La stagione 2014/2015 ha ottenuto un vivo successo popolare e tenuto i fan con il fiato sospeso fino alla fine, perché i titoli Piloti e Team sono stati assegnati soltanto

durante la grande finale londinese. Il secondo anno promette di offrire uno spettacolo ancora più appassionante, con la possibilità per i diversi protagonisti di dimostrare tutta la loro bravura e know-how. Con l'intento di aprire il regolamento tecnico, il Campionato FIA di Formula E da questa stagione autorizzerà gli otto costruttori selezionati a sviluppare il proprio gruppo motopulsore.

– Calendario della stagione 2015/2016

24 Ottobre 2015 – Pechino, Cina

Risultati Stagione 1

Vincitore: Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)

Pole position: Nicolas Prost (Renault e.dams)

Piazzamento di Sébastien: DNF

Piazzamento di Nicolas: 12°

Miglior giro di pista: Takuma Sato (Team Aguri), 1'45"101



7 Novembre 2015 – Putrajaya, Malesia

Risultati Stagione 1

Vincitore: Sam Bird (DS Virgin Racing)

Pole position: Oriol Servià (Dragon Racing)

Piazzamento di Sébastien: 3°

Piazzamento di Nicolas: 4°

Miglior giro di pista: Jaime Alguersuari (DS Virgin Racing), 1'24"429

19 Dicembre 2015 – Punta del Este, Uruguay

Risultati Stagione 1

Vincitore: Sébastien Buemi (Renault e.dams)

Pole position: Jean-Eric Vergne (Andretti)

Piazzamento di Sébastien: 1°

Piazzamento di Nicolas: 7°

Miglior giro di pista: Daniel Abt (ABT Schaeffler Audi Sport), 1'18"451

6 Febbraio 2016 – Buenos Aires, Argentina

Risultati Stagione 1

Vincitore: Antonio Felix da Costa (Team Aguri)

Pole position: Sébastien Buemi (Renault e.dams)

Piazzamento di Sébastien: DNF

Piazzamento di Nicolas: 2°

Miglior giro di pista: Sam Bird (DS Virgin Racing), 1'11"540

**12 Marzo 2016 @ da confermare
Nuovo e-premio**

2 Aprile 2016 – Long Beach, USA

Risultati Stagione 1

Vincitore: Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)

Pole position: Daniel Abt (ABT Schaeffler Audi Sport)

Piazzamento di Sébastien: 4°

Piazzamento di Nicolas: 14°

Miglior giro di pista: Nicolas Prost (Renault e.dams), 58"973

23 Aprile 2016 – Parigi, Francia

21 Maggio 2016 – Berlino, Germania

Risultati Stagione 1

Vincitore: Jérôme D'Ambrosio (Dragon Racing)

Pole position: Jarno Trulli (Trulli)

Piazzamento di Sébastien: 2°

Piazzamento di Nicolas: 10°

Miglior giro di pista: Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR),
1'24"435

4 Giugno 2016 – Mosca, Russia

Risultati Stagione 1

Vincitore: Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)

Pole position: Jean-Eric Vergne (Andretti)

Piazzamento di Sébastien: 9°

Piazzamento di Nicolas: 8°

Miglior giro di pista: Sébastien Buemi (Renault e.dams),
1'11"679

2/3 Luglio 2016 – Londra, Regno Unito

Risultati Stagione 1

Vincitori:

- Manche 10: Sébastien Buemi (Renault e.dams)
- Manche 11: Sam Bird (DS Virgin Racing)

Pole position:

- Manche 10: Sébastien Buemi (Renault e.dams)
- Manche 11: Stephane Sarrazin (Venturi)

Piazzamento di Sébastien:

- Manche 10: 1°
- Manche 11: 5°

Piazzamento di Nicolas:

- Manche 10: 7°
- Manche 11: 10°

Miglior giro di pista:

- Manche 10: Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport),
1'28"229
- Manche 11: Sam Bird (DS Virgin Racing), 1'26"790

– 2014/2015: STAGIONE VITTORIOSA PER RENAULT E.DAMS

Il pensiero già rivolto al domani...

Renault e.dams affronta la seconda stagione di Formula E FIA da vincitrice del titolo Team.

Nicolas, Sébastien e tutti i membri della scuderia si impegneranno ancora più a fondo per assicurare una maggiore regolarità, ottenere numerosi successi e puntare ancora una volta ai due titoli.

Campionato FIA di Formula E 2014/2015 – Classifica Piloti

POS	PILOTES	ÉQUIPES	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
1	Nelson Piquet Jr.	NEXTEV TCR	4	DNF	18	15	12	25	15	14	25	10	6	144
2	Sébastien Buemi	Renault e.dams	DNF	15	25	DNF	0	12	28	18	4	28	10	143
3	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT	25	18	15	DNF	2	15	18	EXC	18	14	8	133
4	Jerôme D'Ambrosio	Dragon Racing	8	10	4	0	12	8	10	25	0	18	18	113
5	Sam Bird	DS Virgin Racing	15	25	DNF	8	4	DNF	12	4	DNF	8	27	103
6	Nicolas Prost	Renault e.dams	3	15	6	18	25	2	8	1	4	6	1	88
7	Jean-Eric Vergne	Amlin Andretti	-	-	3	8	3	18	2	6	15	15	0	70
8	Antonio Felix da Costa	Team Aguri	-	4	DNF	25	8	6	2	0	6	-	-	51
9	Loïc Duval	Dragon Racing	-	-	-	-	6	2	DNF	15	0	4	15	42
10	Bruno Senna	Mahindra Racing	DNF	0	8	10	DNF	10	DNF	0	0	0	12	40

Campionato FIA di Formula E 2014/2015 – Classifica Team

POS	ÉQUIPES	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
1	Renault e.dams	3	30	31	21	25	14	36	19	8	34	11	232
2	Dragon Racing	14	16	6	2	18	10	10	40	0	22	33	171
3	Audi Sport ABT	26	19	17	0	17	18	18	0	28	14	8	165
4	NEXTEV TCR	4	0	18	15	12	25	19	14	25	12	8	152
5	DS Virgin Racing	15	29	10	20	4	4	12	4	0	8	27	133
6	Amlin Andretti	30	0	3	8	21	18	2	6	16	15	0	119
7	Team Aguri	2	4	0	25	9	6	2	0	14	0	4	66
8	Mahindra Racing	10	8	8	10	0	10	0	0	0	0	12	58
9	Venturi	2	0	1	5	0	1	7	18	15	1	3	53
10	Trulli	0	0	12	0	0	0	0	5	0	0	0	17

7. Partner

– Richard Mille

Fondata nel 1999, Richard Mille lancia il primo orologio nel 2001, affermandosi subito come uno dei più prestigiosi orologiai di lusso del mondo. Con sede nella regione svizzera del massiccio del Jura, Richard Mille è orgoglioso di essere un brand tecnologicamente avanzato, capace di oltrepassare costantemente i limiti della performance in condizioni estreme. La sua tradizione premium attira alcuni dei più grandi atleti del pianeta e li porta ad indossare un orologio Richard Mille in piena azione.

Tra questi Felipe Massa, vincitore di 11 Gran Premi in Formula 1, Rafael Nadal, leggenda del tennis 14 volte consacrato al Grande Slam, e Yohan Blake, campione mondiale dei 100 m di atletica nel 2011.

Con un simile DNA sportivo, era logico per Richard Mille associarsi a Renault e.dams: i due partner condividono la stessa passione per l'eccellenza e l'innovazione in ambiti tecnologicamente avanzati.

– 8JS

Marchio di prêt-à-porter per l'uomo di oggi, 8Js trae la sua ispirazione dall'età dell'oro dell'automobilismo sportivo degli anni '70.

Fondato da Sacha Prost – fratello di Nicolas e figlio di Alain – e sua cognata Delphine, 8Js è un'azienda a conduzione familiare saldamente ancorata alle sue radici storiche e desiderosa di preservare lo spirito di un'epoca gloriosa attraverso le linee delle sue collezioni. 8Js è orgogliosa di essere partner della scuderia di Formula E Renault e.dams e di poter stabilire un legame atemporale tra le icone del passato e le star di domani.



CREDITI FOTOGRAFICI

© Bernard ASSET

© Hadrien PICARD

© Renault Communication

Facebook – facebook.com/RENAULTedams

Twitter – twitter.com/RENAULTedams

Instagram – instagram.com/renault_e.dams

CONTATTO STAMPA RENAULT ITALIA:

Paola REPACI–Corporate Communication Manager

paola.repaci@renault.it Cell: +39 335 1254592

Tel. +39 06 4156965

Siti web: www.media.renault.it; www.renault.it

Seguici suTwitter: @renaultitalia