**premessa**

Anche quest’anno Renault prosegue la sua lunga e fiera storia nella Formula 1, entrando in un nuovo decennio, il sesto in questo sport. Un periodo affascinante, in cui continuiamo a crescere su mercati già consolidati, sviluppando allo stesso tempo la nostra Marca e la sua notorietà anche in regioni più vaste, come la Cina e l’India, in un contesto in cui il ritmo di trasformazione dell’industria automobilistica sta accelerando. Il nostro coinvolgimento nella Formula 1 ci ha permesso di compiere belle operazioni di marketing per incrementare la notorietà della Marca e il nostro impegno nei suoi confronti. Non vedo l’ora di assistere all’avvio di nuove attività con il Gruppo Renault e sui suoi mercati in questa stagione, in particolare, a sostegno del lancio di prodotti basati sulla tecnologia E-TECH che trae ispirazione da soluzioni che esistono in Formula 1 già da parecchi anni. La nostra presenza nel motorsport offre anche a tutti i partner e sponsor della scuderia un’occasione unica per stabilire rapporti con uno dei più importanti costruttori mondiali e a Renault dà l’opportunità di avvalersi delle loro competenze nei rispettivi settori d’attività.

Per la scuderia, il 2020 è un anno di transizione. Vogliamo riprendere la dinamica positiva dei primi tre anni successivi al nostro rientro in Formula 1 e prepararci al meglio per la prossima stagione che, per tutti i team, segnerà l’inizio di un nuovo ciclo. Dopo aver concluso la nostra fase di ricostruzione, siamo più determinati che mai a essere pronti, fin dall’inizio, a trarre il meglio dal regolamento tecnico del 2021.

Il 2020 è anche l’ultimo anno degli accordi sui diritti commerciali della Formula 1. I nuovi accordi e regolamenti, ora in fase di negoziazione avanzata, dovranno offrire a Renault Sport Racing e Renault una nuova opportunità di partecipare a gare più ragionevoli.

Ho piena fiducia nei team di Enstone e Viry affinché questa nuova stagione sia l’anno che ci permetterà di riconquistare il 4° posto nel Campionato Costruttori, ma soprattutto di fare del nuovo capitolo normativo che sta per cominciare quest’anno una storia di successo per la scuderia e la Marca Renault.

Questa è un’epoca esaltante per la Formula 1. Sta a noi trarne il meglio.

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

**Renault Sport Racing**

Da oltre 115 anni, il motorsport è parte integrante del DNA di Renault. Nel mondo della Formula 1, Renault ha partecipato a circa 700 gare, vinto undici Campionati Piloti e dodici Campionati Costruttori aggiudicandosi ben 177 vittorie nei Gran Premi. Forte di questo glorioso passato e volendo rafforzare il suo impegno nel motorsport, Renault ha creato, nel 2016, un’entità interamente dedicata al mondo delle gare, Renault Sport Racing, e un’entità dedicata ai veicoli sportivi della sua gamma, Renault Sport Cars. L’obiettivo è di condividere la sua passione per lo sport con il maggior numero di persone e sfruttare al massimo le sinergie tecniche tra il mondo delle gare e la produzione di serie.

**INTERVISTA A Cyril Abiteboul**

*Direttore Generale di Renault Sport Racing & Team Principal di Renault F1 Team*

**Con quale spirito affronta questa quinta stagione?**

Negli ultimi anni, ci siamo concentrati sulla ricostruzione degli impianti e la ricerca di talenti da assumere. La fase di ricostruzione è terminata. Ora dobbiamo trarre il meglio da tutti per dimostrare di essere all’altezza delle nostre ambizioni e della nostra tabella di marcia. La stagione 2019 è stata difficile, ma molto utile. Innanzitutto, ha ricordato a tutti noi fino a che punto questo sport sia impegnativo e quanto sia alto il livello di competitività. Ma soprattutto ci ha permesso di prendere coscienza dei nostri punti di forza e debolezza alla fine del nostro periodo di costruzione iniziale e di decidere quali provvedimenti prendere per raggiungere i nostri futuri obiettivi sportivi.

Affrontiamo la nuova stagione con umiltà ed ambizione. Umiltà, perché quest’anno la sfida è grande per tutte le scuderie e noi non facciamo eccezione. Esprimere l’obiettivo ambizioso di diventare campioni del mondo al nostro rientro in Formula 1 nel 2016, in un campionato che è cambiato e si è inasprito, doveva dare una rotta a tutti i membri della scuderia. Dobbiamo restare fedeli a questo spirito iniziale, senza cedere alla pressione del breve termine che, in seguito, ci farebbe perdere scadenze importanti.

**Che cosa si aspetta dal team nel 2020?**

Il 2020 è, innanzitutto, un anno di svolta, che segna la fine di un ciclo e la preparazione di un altro. Quest’anno ci deve permettere di far fronte alla rivoluzione dei regolamenti del 2021 nelle migliori condizioni possibili. Gli sviluppi organizzativi del secondo semestre del 2019 rispondono a questo obiettivo. Con lo sconvolgimento dei regolamenti tecnici e sportivi si prospetta all’orizzonte una grande opportunità. Dobbiamo saperla anticipare e accertarci di essere assolutamente pronti a coglierla. Una sfida di questo tipo è motivante, anche perché si tratta della prima opportunità dal 2016 di costruire una monoposto perfettamente integrata facendo tabula rasa.

Per la stagione che comincia la settimana prossima a Barcellona, dobbiamo rispettare le 3 priorità che ci eravamo dati nell’interstagione: essere affidabili fin dall’inizio, garantire un alto livello di sviluppo fin dalle prime battute della stagione e avere un buon tasso di conversione in pista.

Dobbiamo anche riacquistare fiducia e rafforzare lo spirito di squadra per trarre il meglio da tutti e massimizzare le nostre possibilità in ogni weekend di gara in una stagione che si prospetta storicamente lunga e impegnativa.

Riconquistare il 4° posto nel Campionato Costruttori resta l’obiettivo sportivo di una stagione in cui i concorrenti saranno più agguerriti che mai.

**Con una nuova coppia di piloti nel 2020, cosa vi aspettate da Daniel ed Esteban?**

Questa nuova stagione sarà sostenuta da una coppia di piloti che hanno ritrovato dinamicità con l’arrivo di Esteban, che incarna questa nuova energia. Sono entrambi molto motivati. Esteban riprende il volante dopo un anno di assenza e vorrà dimostrare di avere il posto che gli spetta in F1, cosa di cui siamo convinti. Si vede dallo sguardo la sua fame di successo. Daniel ormai ha alle spalle un anno di esperienza con la scuderia e sente tutta la motivazione che lo circonda. Abbiamo bisogno di tutto questo entusiasmo. La F1 richiede a tutti di essere al top e il fatto di disporre di due piloti di questo livello è un incredibile strumento di motivazione per il team e di orgoglio per tutto il Gruppo Renault.

**INTERVISTA A MARCIN BUDKOWSKI**

*Direttore Esecutivo di Enstone*

**Quali sono stati i principali cambiamenti introdotti a Enstone nel 2019?**

Il 2019 è stato un anno di trasformazione per Enstone. Alcuni cambiamenti sono stati molto evidenti e pubblici, in particolare, da un punto di vista tecnico, ma ne abbiamo fatti molti anche più in profondità, nelle Direzioni Operative. Stiamo parlando della fase di consolidamento del progetto, dopo un intenso periodo di assunzioni e crescita negli ultimi tre anni. Ci sono ancora punti su cui dobbiamo rafforzarci e proseguiremo lo sviluppo in modo mirato. Nel frattempo, abbiamo fatto crescere le nostre infrastrutture, in particolare con le migliorie alla galleria del vento e il rinnovo completo dei mezzi di produzione. In questi campi, seguiamo il ritmo dei migliori e continuiamo a investire nelle tecnologie per raggiungerli e superarli!

**Tra i nuovi acquisti di spicco c’è Pat Fry. Quale sarà il suo contributo al team?**

Pat è arrivato con la sua ricca esperienza di ingegneria, acquisita lavorando con diverse scuderie prestigiose. Ha avuto un percorso molto vario, che va dall’ingegneria di gara in pista alla supervisione della progettazione delle auto, passando per la gestione dei team tecnici. Per quanto riguarda la personalità, è molto dinamico, pur avendo un’ottima propensione a concentrarsi sulle cose che contano veramente per rendere le monoposto più veloci.

Le sue competenze saranno strategiche per continuare ed accelerare lo sviluppo della monoposto del 2021 più che della RS20, i cui principi sono stati stabiliti già diversi mesi fa.

La monoposto di quest’anno è un’evoluzione della RS19, dove già si sapeva che i margini di miglioramento del telaio erano limitati. È una scelta consapevole nel pacchetto di risorse di cui disponiamo e coerente con il nostro obiettivo a medio termine.

**Fino a che punto sarà difficile gestire la stagione 2020 senza perdere di vista il 2021?**

Trovare il giusto equilibrio tra i progetti 2020 e 2021 è una grande sfida, probabilmente di una portata senza precedenti in Formula 1. Si cerca sempre di cominciare a lavorare il prima possibile sulle nuove auto, ma questo discorso vale ancora di più quando il regolamento viene modificato in profondità e quella del 2021 è una vera e propria rivoluzione. Certo, vorremmo una buona stagione per il 2020, ma il nostro obiettivo è quello di passare quanto prima al 2021, dato che prevediamo un’impennata della curva di sviluppo per la nuova monoposto.

**Pat Fry**

*Pat è entrato a far parte di Renault F1 Team a febbraio 2020 in qualità di Direttore Tecnico Telaio.*

Nato nel Surrey nel Regno Unito, Pat vanta una ricca esperienza in Formula 1 avendo lavorato per McLaren, Ferrari, Manor e Benetton fin dai suoi esordi nel motorsport nel 1987.

Comincia la sua carriera presso il Dipartimento Ricerca e Sviluppo di Benetton a Witney, dove lavora sui sistemi di sospensioni attive. Dopo un breve periodo trascorso nel team collaudi, ottiene il suo primo incarico in gara diventando l’ingegnere di pista di Martin Brundle nel 1992.

Nel 1993, entra a far parte di McLaren, dove resterà per diciassette anni, contribuendo a ben sessantasei vittorie, un titolo costruttori e tre titoli piloti. Pat occupa diverse posizioni a Woking, cominciando dal team collaudi, prima di diventare ingegnere di pista di Mika Häkkinen e David Coulthard. In seguito, effettua la supervisione delle due monoposto della scuderia, prima di essere promosso Capo Ingegnere dello Sviluppo. In questa veste, svolge un ruolo determinante nel successo delle MP4-20, MP4-22 ed MP4-24.

Dopo diciassette anni con McLaren, a luglio 2010, passa a Ferrari. A Pat, che inizialmente è Vicedirettore Tecnico e poi Responsabile Ingegneria di Pista, vengono affidati incarichi direttivi a Maranello, in particolare quelli di Direttore Telaio e Direttore Ingegneria.

Lascia Ferrari nel 2014, ma ritorna alla Formula 1 come ingegnere consulente per Manor Racing dal 2016. Torna a McLaren nel 2018 come Direttore Tecnico ad interim, aiutando così il team a conseguire la miglior posizione mai acquisita nel Campionato dal 2012, visto che la scorsa stagione la casa britannica si è piazzata al quarto posto. A novembre 2019, viene confermato l’arrivo di Pat ad Enstone che, a febbraio, assume le sue funzioni presso Renault.

In veste di Direttore Tecnico Telaio, Pat effettuerà la supervisione del design, della progettazione e dello sviluppo di tutte le F1 concepite e prodotte ad Enstone.

**Rémi Taffin, Direttore Tecnico Motore**

*Rémi contribuisce all’impegno di Renault in Formula 1 dal 1999. È attualmente responsabile dei gruppi propulsori sviluppati presso lo stabilimento di Viry-Châtillon, dove si adopera per verificare che i team di ingegneri producano power unit ottimizzate, in grado di funzionare in perfetta armonia con il telaio.*

**Quali sono gli obiettivi che vi siete prefissati per il gruppo propulsore nel 2020?**

L’anno scorso era importante fare un grande passo avanti a livello di performance, ma ora dobbiamo essere in grado di mantenere questo livello in ogni gara. L’abbiamo fatto per tutta la fine stagione. Il risultato di Monza è un esempio dei progressi ottenuti a livello di gruppo propulsore. Poco è cambiato per il 2020, ma miriamo alla migliore integrazione possibile del motore nella monoposto in modo da rendere tutto il sistema più efficace.

**I nuovi impianti di Viry come hanno contribuito al suo sviluppo?**

Per avere successo in Formula 1, è chiaro che ci vogliono le risorse necessarie. Ad Enstone ci sono stati profondi cambiamenti e ora stiamo costruendo un grande edificio a Viry per rispondere al crescente bisogno di nuove tecnologie. Cerchiamo di migliorare la fluidità dei nostri processi di progettazione e sviluppo. I nostri banchi sono tecnologicamente all’avanguardia e siamo ben posizionati per entrare nella nuova stagione.

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

C’è energia nell’aria a Viry. La scorsa stagione è stata al di sotto delle nostre aspettative, ma è importante trarre le dovute lezioni e metterle in pratica quest’anno. Abbiamo registrato buone performance e la potenza del motore è indiscutibile. C’è una nuova dinamica nella scuderia con l’arrivo di Esteban accanto a Daniel. È motivante per il personale, che vuole ottenere buone performance e lavorare sodo per registrare la migliore stagione possibile.

**RENAULT R.S.20 – SPECIFICHE TECNICHE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Telaio** | Monoscocca in composito di alluminio a nido d’ape e fibra di carbonio stampato, realizzato da Renault F1 Team e progettato per offrire massima robustezza con un peso minimo. Gruppo propulsore Renault R-Tech 20 installato come elemento strutturale attivo.  |
| **Sospensione anteriore** | I bracci oscillanti superiori e inferiori in fibra di carbonio azionano un bilanciere interno attraverso un sistema push-rod. Questo è collegato a una barra di torsione e a una coppia di ammortizzatori montati all’interno della sezione anteriore del monoscocca. Montanti in alluminio e ruote OZ lavorate in magnesio.  |
| **Sospensione posteriore**  | I bracci oscillanti superiori e inferiori in fibra di carbonio azionano le barre di torsione e gli ammortizzatori montati orizzontalmente sulla trasmissione mediante un sistema di tiranti. Montanti in alluminio e ruote OZ lavorate in magnesio.  |
| **Trasmissione**  | Trasmissione semiautomatica in carbonio otto rapporti con retromarcia. Sistema “Quickshift” per massimizzare la velocità di cambio marce.  |
| **Sistema di alimentazione**  | Serbatoio in gomma con rinforzo in kevlar, progettato con ATL. |
| **Centralina** | Centralina elettronica standard Microsoft MES. |
| **Impianto frenante** | Dischi e pastiglie in carbonio. Pinze e pompa del freno Brembo S.p.A. |
| **Posto guida**  | Sedile pilota rimovibile realizzato in composito di carbonio di forma anatomica, con cintura di sicurezza a sei punti. Nel volante sono integrati i comandi dei cambi marce, la leva della frizione e il comando di regolazione dell’alettone posteriore.  |

**Dimensioni e peso**

**Carreggiata anteriore:** 1.600 mm

**Carreggiata posteriore:** 1.550 mm

**Lunghezza:** 5.425 mm

**Altezza:** 950 mm

**Larghezza:** 2.000 mm

**Peso:** 746 kg con pilota, telecamere e zavorra

**Renault E-TECH 20 – SPECIFICHE TECNICHE**

|  |
| --- |
| Motore  |
| Cilindrata  | V6 1,6 l |
| Numero cilindri  | 6 |
| Massimo numero giri  | 15.000 giri/min  |
| Pressione di sovralimentazione | Turbocompressore unico, pressione di sovralimentazione illimitata (stimata a 5 bar ass.) |
| Massimo flusso carburante  | 100 kg/ora |
| Quantità carburante consentita per gara  | 110 kg  |
| Configurazione  | V6 90° |
| Alesaggio  | 80 mm |
| Corsa  | 53 mm |
| Altezza albero motore  | 90 mm |
| Numero valvole  | 4 per cilindro, ossia 24 |
| Alimentazione  | Iniezione diretta  |
| Sistemi di Recupero Energetico  |
| Giri MGU-K | Max 50.000 giri/min  |
| Potenza MGU-K | Max 120 kW  |
| Energia recuperata dalla MGU-K | Max 2 MJ/giro  |
| Energia rilasciata dalla MGU-K | Max 4 MJ/giro  |
| Giri MGU-H | > 100.000 giri/min  |
| Energia recuperata dalla MGU-H | Illimitata  |
| Dati generali  |
| Peso  | Min 145 kg  |
| Numero di gruppi propulsori consentiti per pilota nel 2020 | 3 motori a combustione interna, 3 turbocompressori, 3 MGU-H, 3 MGU-K, 2 batterie e 2 centraline elettroniche  |
| Potenza complessiva  | Più di 950 cv |

**i nostri piloti**

**DANIEL RICCIARDO**

Pilota ufficiale n. 3

Daniel Ricciardo comincia la sua seconda stagione come pilota Renault F1 Team. Piazzatosi per ben otto volte in zona punti nel suo primo anno con il team, l’australiano ha ottenuto il suo miglior risultato arrivando quarto al Gran Premio d’Italia e classificandosi nono nel Campionato nel 2019.

Daniel vanta un cv straordinario in Formula 1 con sette vittorie, ventinove piazzamenti sul podio e tre pole position al suo attivo. Il percorso che ha intrapreso per arrivare in F1 l’ha visto correre per quattro anni con motori Renault in Formula Renault 2.0 e Formula Renault 3.5, prima di esordire nell’elite a metà 2011.

**Dati salienti**

Data di nascita: 1° luglio 1989

Luogo di nascita: Perth (Australia)

Nazionalità: Australiano

Sito Web ufficiale: <https://danielricciardo.com/>

Twitter: <https://twitter.com/danielricciardo>

Facebook: <https://www.facebook.com/DanielRicciardo/>

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

**Date principali**

**2019**

Daniel conquista il nono posto nel Campionato nella sua prima stagione con Renault F1 Team. Ottiene il miglior risultato attestandosi al quarto posto nel Gran Premio d’Italia e si piazza in zona punti per ben otto volte nel corso dell’anno.

**2018**

Daniel conclude al sesto posto il Campionato grazie a due vittorie: la prima in Cina e la seconda, che ha il sapore della rivincita, nelle famose strade del Principato di Monaco.

Daniel diventa ufficialmente pilota di Renault F1 Team nel mese di agosto ed esordisce con il team in occasione della gara in cui corre “in casa”, il Gran Premio d’Australia, disputato a Melbourne all’inizio della stagione 2019.

**2017**

Prima dell’inizio della stagione, viene introdotto un nuovo regolamento telaio. Daniel conclude il Campionato in quinta posizione, imponendosi durante una corsa folle in Azerbaigian e conquistando, successivamente, altri otto piazzamenti sul podio. Conclude a soli cinque punti di distanza dal quarto in classifica generale.

**2016**

Dopo una stagione frustrante, Daniel ritrova il ritmo giusto concludendo il Campionato al terzo posto. Ottiene la quarta vittoria della sua carriera in Malesia e si aggiudica la prima pole position nel Principato di Monaco, dove arriva secondo. L’australiano sale sul podio anche altre sei volte.

**2015**

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

**2014**

Daniel passa a Red Bull Racing, motorizzata da Renault nella stagione 2014. Consegue la sua prima vittoria in F1 a Montreal in Canada, prima di riproporre l’exploit in Ungheria e Belgio. Daniel si aggiudica altri cinque piazzamenti sul podio e conclude il Campionato con un bel terzo posto.

**2011-2013**

Verso metà 2011, Daniel esordisce in Formula 1 con HRT in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna sul circuito di Silverstone.

Pilota di Red Bull Junior Team, Daniel entra a far parte di Toro Rosso l’anno successivo e ottiene i suoi primi punti fin dalla prima gara della stagione correndo “in casa” in Australia. Conclude l’anno con dieci punti in classifica, prima di tornare a Toro Rosso nel 2013. Il suo miglior risultato è il settimo posto, ottenuto in Cina e in Italia, con cui il pilota australiano raddoppia il capitale acquisito l’anno precedente.

**Prima della F1**

Dopo aver cominciato con il karting, Daniel scopre le monoposto in Formula BMW nelle stagioni 2005 e 2006. L’anno successivo corre per la prima volta con un motore Renault, essendo stato invitato a partecipare alla Formula Renault Italia e Formula Renault Eurocup.

Nel 2008, ottiene il suo primo titolo aggiudicandosi il campionato di Formula Renault WEC con ben otto successi su quindici gare. Quello stesso anno, conclude l’Eurocup al secondo posto con sei vittorie su diciotto gare. Un anno dopo, vince il campionato britannico di F3, prima di classificarsi secondo nella Formula Renault 3.5 Series, lavorando nel contempo come pilota collaudatore per Toro Rosso in F1.

**Statistiche**

Gran Premi disputati: 171

Pole Position: 3

Piazzamenti sul podio: 29

Vittorie: 7

Punti: 1040

Media punti: 6,09

Giri più veloci in gara: 13

Miglior risultato: 1° (sette volte)

Migliore qualifica: 1° (tre volte)

**Intervista**

**Cosa si aspetta dalla sua seconda stagione con Renault F1 Team?**

Non vedo l’ora di integrarmi sempre di più nel team, grazie all’anno intero che abbiamo trascorso insieme. Da questo punto di vista, le cose saranno più semplici. Immagino che tutto andrà bene non appena prenderò in mano il volante nelle prove pre-stagionali a Barcellona. Conosco già il mio ingegnere di pista, gli obiettivi, le caratteristiche generali dell’auto e so su cosa lavorare. Dovremmo quindi essere immediatamente operativi. Ciò significa che posso dare feedback più immediati e che sarà più facile fare confronti tra la R.S.19 e la R.S.20.

**Quante cose ha imparato l’anno scorso nella sua prima stagione con Renault?**

Ho imparato molte cose su me stesso e sulla scuderia, chiaramente. Per quanto mi riguarda, una delle lezioni più importanti è stata quella di rendermi conto che non si tratta solo di poter contare sulle persone più intelligenti ai box. È necessario anche che ogni singolo individuo del team dia il meglio di sé stesso. L’essenziale è cercare di trovare il modo di lavorare nel miglior modo possibile con le persone che si frequentano di più, aiutarle a essere la miglior versione di sé e sapere come si possa essere i più performanti quel giorno. Finora ho apprezzato l’esperienza e sto costruendo qualcosa con Renault.

**Come si è svolta la preparazione nella pre-stagione?**

Mi sono allenato bene quest’inverno. Ho ripreso prima del previsto, cosa che non è da me, perché mi piace prendere un pò le distanze dallo sport. Dopo un breve periodo di recupero, non riuscivo più a resistere e volevo solo rimettermi al lavoro per essere pronto. Dentro di me c’era qualcosa che non aspettava altro. Così ho alternato le mie routine, dentro e fuori dalla palestra, mentre il mio allenatore Michael mi ha dato nuovi esercizi.

**Quali obiettivi si è fissato per il Campionato del Mondo FIA ​​di Formula 1 nel 2020?**

Ho qualche obiettivo personale, ma in definitiva, voglio concludere i weekend delle gare con la sensazione di aver fatto il mio dovere e l’impressione di aver dato tutto il possibile. L’importante sarà metterci tutta la mia attenzione e il mio talento, senza imboccare facili scorciatoie.

**Ha un nuovo compagno di squadra questa stagione, Esteban Ocon. Non vede l’ora di lavorare con lui?**

Sono impaziente di lavorare con Esteban. È sempre entusiasmante cominciare l’anno con un nuovo compagno di squadra. È l’occasione di collaborare con un nuovo pilota e di sviluppare una sorta di osmosi spingendoci reciprocamente a essere i migliori possibili. Penso che Esteban porti una dinamica positiva con la sua giovinezza e la sua fame di successo. Ha anche perso una stagione in Formula 1, per cui credo che avrà una gran voglia di fare le cose per bene.

**ESTEBAN OCON**

Pilota ufficiale n. 31

Esteban Ocon torna a Renault F1 Team in una stagione 2020 che segna il suo ritorno alle griglie di partenza dopo un anno di assenza nel 2019. Esteban conosce bene Renault essendo stato pilota di riserva della scuderia nel 2016 e, precedentemente, anche membro del Lotus Junior Team con sede a Enstone, con cui ha conquistato il titolo di Campione d’Europa FIA di Formula 3 nel 2014, prima di vincere la GP3 Series l’anno successivo. A soli ventitré anni, Esteban può già contare su cinquanta Gran Premi al suo attivo, con due quinti posti ottenuti in Spagna e Messico nel 2017 come miglior risultato. In quella stagione ha ottenuto la miglior posizione della sua carriera in F1 finendo all’ottavo posto in classifica generale.

**Dati salienti**

Data di nascita: 17 settembre 1996

Luogo di nascita: Évreux (Francia)

Nazionalità: Francese

Twitter: [https://twitter.com/OconEsteban](https://twitter.com/OconEsteban?lang=en)

Instagram: [https://www.instagram.com/estebanocon/](https://www.instagram.com/estebanocon/?hl=en)

**Date principali**

**2019**

Esteban è pilota di riserva per Mercedes-AMG Petronas F1 Team nel Campionato del Mondo FIA di Formula 1. A dicembre, torna ufficialmente a Renault con due giorni di prove al volante della Renault R.S.19 ad Abu Dhabi.

**2018**

Esteban conclude la sua seconda stagione completa nell’élite con Force India (ora Racing Point) al dodicesimo posto in classifica generale. In Belgio, Esteban registra la sua migliore performance nelle qualifiche conquistando il terzo posto sulla griglia di partenza dietro a Lewis Hamilton e Sebastian Vettel su una pista asciutta e piena di insidie.

**2017**

Nella sua prima stagione completa in Formula 1 con Force India nel 2017, Esteban conclude il Campionato all’ottavo posto, il miglior posizionamento della sua carriera.

**2016**

Esteban comincia l’anno come pilota di riserva di Renault Sport Formula One Team. In questa veste, partecipa a quattro sessioni di prove libere il venerdì. In seguito, sostituisce Rio Haryanto da Manor Racing partecipando alla sua prima gara in F1 all’età di diciannove anni nel Gran Premio del Belgio. Dopo questa stagione parziale, ottiene un ingaggio per l’intera stagione con Force India.

Tra il suo esordio in Belgio e il Gran Premio del Messico nel 2017, Esteban stabilisce il record assoluto del numero di arrivi consecutivi in F1 senza ritirarsi: ventisette gare.

**2015**

Passato alla GP3 Series, Esteban cresce e funge da supporto per i Gran Premi. Si aggiudica il titolo fin dalla sua prima stagione.

**2014**

Esteban si fa notare con un’ottima stagione fin dai suoi esordi nel Campionato d’Europa FIA di Formula 3. Vince il titolo nonostante una concorrenza accanita, che annovera nomi come Max Verstappen ed Antonio Giovinazzi, ora suoi avversari in F1. Dopo aver trionfato, Esteban, all’epoca pilota del Lotus Junior Team, si presenta con il Lotus F1 Team nella prima sessione di prove libere dell’ultimo appuntamento della stagione ad Abu Dhabi.

**2012-2013**

Dopo i successi conseguiti nel karting, nel 2012, Esteban muove i primi passi nel mondo delle monoposto nella Formula Renault Eurocup e Formula Renault Alps.

**Karting**

Nel 2006, Esteban partecipa al Campionato Francese di Kart nella categoria Minime. Iridato nel 2007, batte i compatrioti Anthoine Hubert e Pierre Gasly nella categoria Cadet l’anno successivo, prima di passare tre anni in KF3. Vince nel 2010, prima di concludere al secondo posto la WSK Euro Series nel 2011.

**Statistiche**

Gran Premi disputati: 50

Pole Position: 0

Piazzamenti sul podio: 0

Vittorie: 0

Punti: 136

Media punti: 2,72

Giri più veloci in gara: 0

Miglior risultato: 5° (Spagna 2017 e Messico 2017)

Migliore qualifica: 3° (Belgio 2018)

**Intervista**

**È impaziente di rimettersi al volante di una F1 per tutta la stagione?**

Sono entusiasta e non vedo l’ora di provare la nuova auto a Barcellona. Abbiamo avuto molto tempo per prepararci e mi sento pronto a raccogliere la sfida. Le prove d’Abu Dhabi sono state fruttuose, in quanto mi hanno permesso di ambientarmi con tutti e di scoprire la monoposto che era stata utilizzata da Renault F1 Team l’anno scorso e che è il punto di partenza dell’auto per il 2020. Dopo un anno di attesa, non vedo l’ora di tornare nel mondo delle gare. È lì che voglio stare. Conosco già una parte del team, ma è molto cambiato da quando ne facevo parte nel 2016. Le cose cambiano in fretta in Formula 1 e tutto si è incredibilmente sviluppato da Renault. Penso che questo mi aiuterà a trovare il mio posto e a essere pronto per la prima gara.

**È impressionato dai cambiamenti avvenuti ad Enstone?**

Tantissimo. Quand’ero più giovane, sono cresciuto ad Enstone e ci sono stati molti cambiamenti. La prima volta che sono tornato allo stabilimento nel 2019 non ritrovavo più la strada! Con molte novità e sempre più persone, c’è la situazione perfetta per darci una bella spinta quest’anno.

**Sarà la sua terza stagione completa in F1. Cosa ha imparato in cinquanta gare?**

Ho avuto la fortuna di trovarmi in F1 da quando avevo diciannove anni e ho già disputato molti Gran Premi. Si imparano sempre cose nuove e più si collabora con scuderie diverse, più si acquisisce maturità come pilota. In ogni gara, ogni stagione, c’è sempre da imparare. Voglio continuare a crescere e sono sicuro che il team e Daniel mi daranno un grande contributo in questo senso.

**È impaziente di lavorare con Daniel?**

Non vedo l’ora di fare squadra con Daniel, sembra facile lavorare con lui. Darsi reciprocamente una spinta è sempre una buona cosa, è qualcosa che si aggiunge alle performance dell’auto e tira la scuderia verso l’alto. È quello che cercheremo di fare. Puntiamo a ottimi risultati per il team e dovremo tirar fuori il meglio l’uno dall’altro nel rispetto dei limiti.

**Cosa sa della Renault R.S.20?**

Ci sono molti nuovi elementi nella monoposto quest’anno e tutti hanno lavorato sodo per incrementarne le performance. È tutta una questione di dettagli in F1 e ne ho notati parecchi nella Renault R.S.20. Il design è entusiasmante da vedere, ma vogliamo metterci immediatamente al volante per renderci conto di tutto ciò che ha da offrire.

**Il suo inverno è stato intenso?**

Mi alleno intensamente nei Pirenei dal 2 Gennaio. Voglio lavorare quanto più possibile su me stesso tra le due stagioni per accertarmi di essere pronto alla sfida fisica imposta dalla Formula 1. Inoltre, mi reco spesso al simulatore nello stabilimento ed incontro il personale di tutti i dipartimenti per seguire lo sviluppo dell’auto. L’anno scorso pensavo di avere molto più tempo per allenarmi, ma non è stato così. Tra le mie presenze ai Gran Premi, le sessioni al simulatore e i test con Pirelli, ero impegnato come se stessi guidando. È anche per questo che quest’anno ho ripreso gli allenamenti presto, per sfruttare il tempo al massimo e infondere questa dinamica nella nostra stagione.

**GUANYU ZHOU**

Pilota collaudatore di Renault F1 Team

Dopo un anno promettente come pilota di sviluppo, nel 2020, Guanyu Zhou vede il suo ruolo assumere maggiore importanza diventando pilota collaudatore di Renault F1 Team. In questa veste, il pilota, che è stato confermato come membro di Renault Sport Academy, collaborerà sempre più a stretto contatto con la scuderia di F1 con la sua presenza alle gare, alle giornate di prova e alle sessioni al simulatore ad Enstone per migliorare le performance su pista. Nato a Shanghai, il pilota cinese è entrato a far parte di Renault all’inizio del 2019, prima di essersi classificato settimo al Campionato FIA di Formula 2 nonché miglior rooker. In questa stagione, Zhou correrà ancora anche in F2 con l’obiettivo di conquistare il titolo.

**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**

Nel 2019, Zhou entra nella Renault Sport Academy ed è nominato pilota di sviluppo per Renault F1 Team. Con un ottimo primo anno in Formula 2, vince nella categoria rooker conquistando cinque piazzamenti sul podio e una pole position.

Zhou conquista l’ottavo posto nel Campionato d’Europa FIA di Formula 3, contribuendo con 203 punti al titolo conseguito da Prema Theodore Racing a livello di team.

**2017**

Con cinque piazzamenti sul podio conseguiti nel corso dell’anno, Zhou conclude in ottava posizione la sua seconda stagione nel Campionato d’Europa FIA di Formula 3.

**2016**

Vicecampione d’Italia di F4 un anno prima, Zhou partecipa alla prima delle sue tre stagioni nel Campionato d’Europa FIA ​​di Formula 3. Ma prima si reca in Nuova Zelanda per correre nella Toyota Racing Series, dove si piazza al sesto posto in classifica generale.

**2015**

Al suo esordio su una monoposto, Zhou conclude il Campionato d’Italia di Formula 4 in seconda posizione grazie a una bella stagione che l’ha visto realizzare un’incredibile tripletta sul mitico Autodromo di Monza.

**2007-2014**

Zhou comincia a fare karting in Cina all’età di otto anni. Nel 2012, si trasferisce a Londra (Regno Unito) per proseguire gli studi parallelamente alla carriera. Vince l’European Junior Rotax Series e l’ABKC S1 Rotax Junior Series l’anno successivo.

**Intervista**

**Cosa pensa della sua promozione a pilota collaudatore nel 2020?**

In primo luogo, non vedo l’ora di diventare pilota collaudatore di Renault F1 Team. È una nuova fase della mia carriera, dopo essere stato allo sviluppo l’anno scorso, con tanto lavoro al simulatore e prove con la R.S.17. La qualità dei miei feedback sta migliorando, proprio come la mia esperienza al volante delle F1. Finora il team è contento dei miei progressi e del mio contributo. Mi danno un’enorme fiducia ed è reciproco, per cui abbiamo un ottimo rapporto. Quest’anno mi viene offerta un’opportunità ancora più grande. Dovrò lavorare sempre più sodo e ottenere il massimo delle informazioni per la Formula 1 progredendo nel contempo nei campi su cui la scuderia deve ancora lavorare per accompagnarla al raggiungimento dei suoi obiettivi futuri.

**Fino a che punto le sarà utile lavorare con Daniel ed Esteban quest’anno?**

Sarà bello, dato che Daniel è il mio pilota preferito. Una vera occasione di affiancarlo. Conosco un po’ anche Esteban e non vedo l’ora di scoprirlo veramente. Sarà divertente lavorare con loro due. L’anno scorso, ho già avuto un primo assaggio di questa collaborazione, dato che ero vicino al team di F1. Quest’anno, come pilota collaudatore, sarò ancora più presente sui circuiti per imparare nel corso dei debriefing ascoltando i loro feedback. Avere più informazioni con Daniel ed Esteban mi sarà molto utile, non solo per la Formula 1, ma anche per la mia stagione in F2.

**Pensa di poter utilizzare le competenze acquisite in F1 per la sua stagione in Formula 2?**

Già l’anno scorso, Renault F1 Team mi dava molte informazioni utili quando correvo. Prima di ogni appuntamento, mi davano le previsioni meteo e informazioni sulle condizioni della pista, ma anche durante il weekend, con dati sugli sviluppi della pista, per esempio tra le prove e le qualifiche in F2. Il loro aiuto è estremamente prezioso, è un’ottima risorsa che non vedo l’ora di approfondire nuovamente quest’anno.

**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 numerosi progetti connessi o meno alla F1 fino al 1998, anno in cui entra in Benetton come esperto di aerodinamica. Passa per breve tempo a Jordan prima di ritornare a 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, Bob si mette in proprio e comincia a lavorare come consulente per Renault che prepara il proprio rientro in F1 come costruttore, diventando poi Direttore della Tecnologia nel 2016.

**Alan Permane, Direttore Sportivo**

Dal suo arrivo come ingegnere-esperto di elettronica da Benetton, Alan ha ricoperto vari ruoli a Enstone. L’attuale Direttore Sportivo ha pertanto contribuito 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 di nuovo Giancarlo Fisichella alla conquista dei due titoli conseguiti dal team nel 2005 e 2006. Dal 2007 al 2011 è nominato Capo Ingegnere di pista da Renault F1 Team e da Lotus Renault GP. Alan diventa successivamente Direttore delle Operazioni Pista per il Lotus F1 Team fino al ritorno di 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 a Enstone e a Renault F1 Team. Qui lavora in stretta collaborazione con Alan Permane e tutto il team tecnico.

**Nico Cuturello, Responsabile delle Operazioni su Pista**

Nico, che lavora per Renault Sport Racing dal 2012, effettua la supervisione di tutti i gruppi propulsori Renault in pista, ivi compresi quelli forniti a McLaren. Inizialmente ingegnere collaudatore per la Marca, lavora sul progetto destinato a soddisfare il nuovo regolamento motori introdotto nel 2014, anno in cui si è avvicinato ai circuiti per diventare l’ingegnere responsabile delle performance dedicato ai blocchi motori della scuderia Toro Rosso, all’epoca cliente di Renault. Nel 2015, diventa ingegnere di pista motore di Max Verstappen, prima di tornare a Renault per affiancare Kevin Magnussen e Nico Hülkenberg. Nel 2019, continua a svolgere questo ruolo per il pilota tedesco, diventando nel contempo Responsabile delle Operazioni su Pista di Viry. In tale veste, è responsabile di tutti i gruppi propulsori Renault in tutte le gare.

**Matthieu Dubois, Responsabile della Strategia di Gara**

Impegnato da oltre vent’anni su vari fronti 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 dapprima come ingegnere ai banchi prova e poi come ingegnere responsabile dei 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. Matthieu è promosso Direttore delle Operazioni su Pista dal 2015 al 2017, prima di assumere le attuali funzioni nel 2018.

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

Dopo essere stato ingegnere di pista per Jolyon Palmer e Carlos Sainz nel 2017 e 2018, ora Karel lavora con Daniel Ricciardo. Dopo cinque anni di studi in varie università di ingegneria del suo Belgio natale, consegue 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 pista a Enstone, prima di diventare ingegnere di pista per Jolyon Palmer, Carlos Sainz nel corso del 2018 e infine Daniel Ricciardo dal suo arrivo in Renault.

**Mark Slade, Ingegnere di pista (Esteban Ocon)**

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 Esteban Ocon. 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 ingegnere di pista per Mika Hakkinen, quando il finlandese conquista i suoi due titoli iridati. Sempre con McLaren, collabora poi con Kimi Räikkönen, Fernando Alonso e Heikki Kovalainen, prima di stabilirsi a Enstone per lavorare con Vitaly Petrov nel 2010. L’anno successivo, passa a Mercedes per svolgere lo stesso ruolo con Michael Schumacher. Di ritorno ad Enstone, nel 2012, affianca Kimi Räikkönen per due anni, prima di passare a Pastor Maldonado. Nel 2016, Mark è nominato Capo Ingegnere. Dal 2017 al 2019, lavora con Nico Hülkenberg e, d’ora in poi, con Esteban Ocon.

**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 di gara, rimanendo a 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 a 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 tante vittorie e titoli al suo attivo, passa in seguito alla Formula 1 come Capo Ingegnere. Nel 2004, è 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.

**Matthew Harman, Direttore dell’Ingegneria**

Arrivato a settembre 2018 come Vicecapo del Design di Renault F1 Team, Matthew vanta diciotto anni di esperienza nella progettazione e integrazione dei gruppi motopropulsori. In quest’ambito, lavora in stretta collaborazione con i team di progettazione di Enstone e Viry per sviluppare nuovi concept. La sua carriera nell’ingegneria è cominciata con Ricardo, costruttore specializzato in diversi segmenti del settore (auto di serie, veicoli commerciali, ferrovie ed energie pulite). In seguito, per ben undici anni, è stato a capo del team di ingegneri del Dipartimento High Performance Powertrains di Mercedes AMG, prima di assumere la responsabilità dell’integrazione dei gruppi propulsori e della progettazione della trasmissione per Mercedes-AMG Petronas Formula One Team dal 2011 al 2018.

**Dirk de Beer, Responsabile dell’aerodinamica**

Già membro del team tra il 2007 e il 2010, Dirk è tornato a Renault F1 Team come Responsabile dell’aerodinamica nel 2019. Durante la sua infanzia, il sudafricano scopre la Formula 1 andando a vedere le gare nel suo paese natale. Affascinato dai dettagli tecnici della F1, studia aeronautica all’Imperial College di Londra, prima di entrare a far parte di Swift Engineering negli Stati Uniti. Poi si trasferisce in Europa per lavorare con il Sauber F1 Team, dove diventa responsabile dell’aerodinamica. Nel 2007, quando Sauber passa sotto il controllo di BMW, trascorre il suo primo periodo ad Enstone come Responsabile dell’aerodinamica, un ruolo che mantiene fino al 2013, anche dopo l’acquisizione di Enstone da parte di Lotus. Dirk collabora allora con Ferrari e Williams, prima di tornare a Renault in previsione della stagione 2020.

**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 essere entrato nel Subaru World Rally Team, collabora con Colin McRae, Richard Burns, Tommi Makinen e Petter Solberg. Nel 2002, è nominato Capo Ingegnere e, un anno dopo, conquista il titolo iridato con quest’ultimo. 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.

**Renault Sport Academy**

Nel 2020, Renault Sport Academy (RSA) entra nel suo quinto anno, dopo una stagione promettente che ha visto proprio un membro dell’Academy aggiudicarsi il titolo di miglior rooker in Formula 2 (F2), Formula3 (F3) e Formula Renault Eurocup.

Lanciata nel 2016, Renault Sport Academy si prefigge lo scopo di individuare e formare le giovani speranze del motorsport facendole nel contempo crescere fino alla F1 tramite le formule di promozione. Lo scopo di Renault è semplice: portare un membro di Renault Sport Academy alla Formula 1 facendo in modo che diventi Campione del Mondo con Renault F1 Team.

I piloti dell’Academy sono selezionati 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 candidati che si distinguono. Nel 2020, come negli anni precedenti, l’Academy trarrà pienamente vantaggio dallo sviluppo della scuderia di F1, consolidando sempre più i legami tra i due programmi.

Quattro sono i volti familiari che si rivedono nell’Academy nel 2020: il cinese Guanyu Zhou, il rookie meglio classificato in F2 l’anno scorso, il danese Christian Lundgaard, sesto e miglior esordiente in F3, il britannico Max Fewtrell e il brasiliano Caio Collet, quinto e primo rookie in Formula Renault Eurocup.

Due nuovi arrivi si aggiungono nel 2020: Oscar Piastri e Hadrien David, che diventano così gli ultimi due piloti a entrare nell’Academy da quando è stata creata nel 2016.

L’australiano Oscar Piastri, diciotto anni, si guadagna un posto nella promozione, dopo aver vinto la Formula Renault Eurocup, mentre il francese Hadrien David, quindici anni, vi accede come Campione di Francia di F4.

Guanyu Zhou proseguirà con UNI-Virtuosi nel Campionato FIA di Formula 2, dove incrocerà Christian Lundgaard, promosso all’anticamera della F1 con ART Grand Prix. Max Fewtrell disputerà il Campionato FIA di Formula 3 per il secondo anno con il team britannico Hitech Grand Prix, mentre Oscar Piastri farà il suo esordio nella stessa disciplina con Prema Racing, il team detentore del titolo. Infine, Caio Collet ritroverà R-ace GP in Formula Renault Eurocup, dove Hadrien David effettuerà i suoi primi giri con MP Motorsport.

**Cyril Abiteboul, Direttore Generale di Renault Sport Racing:**

*«La nostra Academy diventa più forte anno dopo anno e la scorsa stagione non ha fatto eccezione con nove vittorie in tre categorie diverse. Ora vogliamo che l’Academy faccia un ulteriore passo avanti e che, nel 2020, si aggiudichi dei titoli.»*

*«L’Academy è stata inizialmente creata nel 2016 con l’obiettivo a lungo termine di far crescere un pilota di Renault Sport Academy che potesse prendere il volante nella nostra scuderia di Formula 1. Abbiamo grandi speranze di farcela con i talenti che si trovano nell’Academy. Tutti vedono il potenziale che racchiude.»*

*«Per il 2020, siamo contenti di ritrovare quattro piloti che erano già presenti l’anno scorso: Zhou, Christian, Max e Caio. Siamo anche molto felici di accoglierne due nuovi: Oscar e Hadrien. Faremo tutto il possibile per aiutare i nostri piloti a crescere, esprimere pienamente le loro potenzialità e avere successo.»*

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

**Cosa pensa della promozione 2020?**

Crediamo che si tratti della promozione più forte mai avuta da quando abbiamo creato l’Academy quattro anni fa. Abbiamo trovato il giusto equilibrio a livello di esperienza e riteniamo di poter aspirare al titolo in tutte le categorie. Eravamo consapevoli che il 2019, più o meno composto esclusivamente da rookie, sarebbe stato un anno di apprendimento, prima di raggiungere il top nel 2020. Già sappiamo di cosa sono capaci Max e Christian, per cui è positivo continuare con loro per il quarto anno. Eravamo pienamente soddisfatti anche delle performance di Zhou e Caio nella loro prima stagione con l’Academy.

**Quale sarà il contributo di Oscar e Hadrien, i nuovi arrivati nell’Academy?**

L’arrivo di nuovi piloti è sempre una buona cosa, indipendentemente dal livello che hanno nel momento in cui vengono inseriti. Le referenze che possono avere nell’Academy e la concorrenza tra di loro li aiutano davvero a crescere. Hanno i loro compagni, ma competono anche con i partner dell’Academy dentro e fuori dalla pista, che si tratti di sessioni al simulatore o di prove in F1. Tutto questo contribuisce alla loro crescita come giovani talenti e li spinge a dare il massimo.

**Qual è l’obiettivo dell’Academy nel 2020?**

Il nostro approccio ha sempre avuto due obiettivi. Vogliamo innanzitutto aggiudicarci i titoli nelle formule di promozione, ma, oltre a questo, desideriamo anche cercare di individuare e contribuire allo sviluppo di piloti che in futuro potrebbero essere promossi nel team di F1.

**E qual è l’obiettivo a lungo termine dell’Academy?**

L’obiettivo è, naturalmente, quello di avere un pilota dell’Academy al volante di una Renault in F1. Era importante porsi questo obiettivo e fare il bilancio dei risultati ottenuti dalla creazione dell’Academy nel 2016. Ci siamo messi sotto pressione, ma pensiamo di poter contare sugli elementi giusti da portare nelle categorie superiori nei prossimi anni. Comunque, può succedere di tutto e siamo ottimisti sul fatto che forse uno di loro potrebbe anche emergere fin da questa stagione.

**Max Fewtrell**

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

**Twitter:** @Max\_Fewtrell

**Instagram:** maxfewtrell

**Età**: 20 anni

**Nazionalità**: britannica

**Statistiche 2019**

Miglior risultato: 2°

Migliore qualifica: 2°

Piazzamenti sul podio: 2

Punti: 57

**Stagioni precedenti**

**2019:** Campionato FIA di Formula 3 (10°)

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

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

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

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

Max si appresta a vivere il suo quarto anno consecutivo con Renault Sport Academy. Entrerà nel team Hitech Grand Prix per la sua seconda stagione nel Campionato FIA di Formula 3.

Il pilota britannico è entrato nell’Academy sulla scia del titolo conseguito come Campione di Gran Bretagna di Formula 4 nel 2016. Miglior rookie in Formula Renault Eurocup nel 2017, nel giro di dodici mesi si aggiudica il titolo. Max continua la sua crescita partecipando al nuovo Campionato FIA di Formula 3 con il team francese ART Grand Prix. Insieme concludono la stagione in decima posizione con due piazzamenti sul podio.

**Intervista**

**Non vede l’ora di cominciare per il secondo anno il Campionato FIA di Formula 3?**

Ho molte ambizioni, perché lo scorso anno non è stato davvero rappresentativo delle mie potenzialità e ci sono rimasto un po’ male. Ora voglio provare a tutti ciò di cui sono capace, ossia che so ottenere ottimi risultati e essere in lizza per il titolo. La corona è il mio solo obiettivo quest’anno. Correrò con una casa britannica e, l’ultima volta che mi sono trovato in questa situazione, ho vinto un titolo. Finora il team è stato straordinario, ho già lavorato con loro a Macao e il fatto che abbiano sede nel Regno Unito rende le cose un po’ più facili. C’è una buona intesa e non vediamo l’ora che cominci la stagione. Dobbiamo essere pronti fisicamente per la prima gara nel Bahrain, per cui quest’inverno il nostro programma di allenamento sarà intenso.

**Che livello di esperienza ha acquisito in questi quattro anni nell’Academy?**

Renault Sport Academy mi ha aiutato tantissimo e oggi non sarei dove sono senza di loro. È fantastico poter continuare quest’anno ed è davvero motivante vedere che hanno sempre fiducia in me, nonostante il fatto che il 2019 sia stato un anno un po’ difficile. Detto questo, penso che sia stata dura per tutti noi, tra i risultati e la perdita d’Anthoine. Comunque, è una buona cosa poter voltare pagina. Ho imparato tante cose e possiamo cominciare questa stagione puntando sul nostro ritorno in prima linea.

**Che cosa prova avvicinandosi al team di Formula 1?**

È fantastico sostenere la scuderia e aver avuto l’occasione di mettermi al volante di una F1 l’anno scorso. È un sogno diventato realtà e tutto questo mi dà voglia di farne la mia professione, ma in modo serio. Vorrei che tutto questo continuasse, aiutando il team per quanto possibile ed essendo una delle loro risorse fuori pista durante i Gran Premi.

**Christian Lundgaard**

**Campionato FIA di Formula 2 con ART Grand Prix**

**Twitter:** @Clundgaard5

**Instagram:** lundgaardofficial

**Età:** 18 anni

**Nazionalità:** danese

**Statistiche 2019**

Vittorie: 1

Piazzamenti sul podio: 2

Pole position: 2

Miglior giro in gara: 3

Punti: 97

**Stagioni precedenti**

**2019:** CampionatoFIA di Formula 3 (6°)

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

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

Con un esordio impressionante nel Campionato FIA di Formula 3, Christian vive il suo quarto anno nel programma. Nel 2020, parteciperà al Campionato FIA di Formula 2 con ART Grand Prix.

Il pilota danese è entrato nell’Academy dopo aver dimostrato quanto sapesse essere veloce nei Campionati Europeo e Mondiale di Kart. Fin dalla sua prima stagione in monoposto nel 2017, si aggiudica due titoli in Formula 4, prima di trovarsi a competere con Max Fewtrell, uno dei suoi compagni dell’Academy, in Formula Renault Eurocup. Nel 2019, Christian si piazza al sesto posto in Formula 3 tra concorrenti estremamente competitivi spuntando una vittoria, due piazzamenti sul podio e due pole position.

Christian scopre anche la Formula 2 con Trident nella finale d’Abu Dhabi, prima di effettuare le prove con ART Grand Prix, il team di cui porterà i colori quest’anno.

**Intervista**

**Quest’anno parteciperà al Campionato FIA di Formula 2. È impaziente?**

Non vedo l’ora di raccogliere questa grandissima sfida. Quest’anno dovrebbe essere determinante per il futuro, per cui, per il momento, è la stagione più importante della mia carriera. Questo mi mette pressione in un certo senso, ma voglio concentrarmi su quello che devo fare. È positivo fare un secondo anno con ART Grand Prix. Già conosco la loro struttura e funzionamento. Così mi posso concentrare sul mio lavoro per trarne pienamente vantaggio. Il nostro obiettivo è il titolo.

**Quali sono i vantaggi di essere un pilota dell’Academy?**

Non sarei dove sono oggi senza Renault. Direi che nell’anno scorso sono stati messi in evidenza i vantaggi del loro programma e sono loro grato per tutto il sostegno che mi hanno dato. Un aiuto enorme e lo scopo è quello di giungere un giorno in Formula 1 e dimostrare che hanno fatto un buon investimento.

**A che livello sosterrà il team di F1 nel 2020?**

L’anno scorso avevamo trascorso alcuni giorni al simulatore e fatto prove in Formula 1 con la R.S.17. Spero che potremo farne anche quest’anno. È molto utile imparare più cose sulla scuderia, il suo funzionamento e la F1. Ci saranno altre sessioni al simulatore contemporaneamente alla mia stagione, quindi mi aspetta un programma intenso e devo accertarmi che tutto sia ben pianificato.

**Com’è stato il suo programma di allenamento nell’interstagione?**

Quest’inverno mi sono allenato molto per raccogliere questa nuova sfida in Formula 2. Dopo il weekend della gara e le prove ad Abu Dhabi, ho avuto la sensazione che la F3 e la F2 non richiedessero modalità di guida molto diverse. Ho trovato la F2 un po’ più leggera e forse più facile da guidare. Bisogna comunque tener conto del fattore resistenza, dato che le gare sono più lunghe. Dobbiamo anche essere al top per la fase successiva, per cui già mi preparo mentalmente e fisicamente per la Formula 1.

**Guanyu Zhou**

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

**Weibo:** @车手周冠宇

**Instagram:** gyzhou\_33

**Età:** 20 anni

**Nazionalità:** cinese

**Statistiche 2019**

Miglior risultato: 3°

Piazzamenti sul podio: 5

Pole position: 1

Miglior giro in gara: 2

Punti: 149

**Stagioni precedenti**

**2019:** Campionato FIA di Formula 2 (7°)

**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°)

Dopo una prima stagione di successo nel Campionato FIA di Formula 2, Guanyu Zhou si appresta a vivere il suo secondo anno con Renault Sport Academy.

L’anno scorso, Zhou si è imposto come il miglior esordiente della categoria concludendo in settima posizione in classifica generale grazie a cinque piazzamenti sul podio e a una bella serie di arrivi in zona punti. Il pilota cinese ha brillato, in particolare, quando si è aggiudicato il terzo posto nella Sprint Race di Montecarlo, ha conquistato una bellissima pole position a Silverstone e un piazzamento sul podio in grande stile alla finale d’Abu Dhabi.

Dopo il suo percorso nel karting, contraddistinto dal trasferimento in Europa nel 2012 per continuare gli studi, nel 2015, Zhou, esordiente in monoposto, ha concluso il Campionato d’Italia di Formula 4 al secondo posto. Ha poi corso tre stagioni nel Campionato Europeo FIA di Formula 3.

Il suo ruolo in Renault F1 Team è destinato a crescere, in quanto quello che era il pilota di sviluppo della scuderia nel 2019 è stato promosso a pilota collaudatore nel 2020. Nel frattempo, si farà una seconda stagione in F2 con UNI-Virtuosi.

**Intervista**

**Cosa si aspetta dal Campionato FIA di Formula 2 nel 2020?**

Non vedo l’ora che cominci la stagione. Sono molto soddisfatto di come sono andate le cose l’anno scorso, quando ero rookie. C’era tanto da imparare, con un nuovo livello di guida, un nuovo team, ma anche un calendario più ricco di gare. Credo che tutto sia andato piuttosto bene. Ho fatto del mio meglio, ma so che, in certi campi, posso ancora crescere. Sono anche molto contento di restare nel programma Renault per poter contare sul loro prezioso sostegno.

**Che vantaggio ricaverà dal fatto di continuare con un team che già conosce?**

È positivo stare ancora un anno con UNI-Virtuosi. Li conosco bene ed è reciproco, perché i miei ingegneri conoscono il mio stile di guida e i miei settaggi preferiti per l’auto. Tutto questo sarà positivo per me quest’anno. Inoltre, capisco molto meglio la Formula 2 e le gomme Pirelli. Questo mi aiuterà tantissimo in questa seconda stagione. Non vedo l’ora di cominciare per dare il massimo e puntare alle prime tre posizioni.

**Cosa si prova a stare con Renault Sport Academy?**

Sono estremamente orgoglioso di far parte dell’Academy. Andiamo ad Enstone a inizio anno e abbiamo un programma personalizzato da seguire per crescere man mano nel corso della stagione. L’anno scorso ho fatto grandi progressi da quando ho firmato con Renault a fine stagione, sia a livello fisico che di potenzialità. Cerchiamo di metterci nelle migliori condizioni per essere pronti ad affrontare la gara, per cui sono proprio contento e impressionato dal modo di lavorare di Renault.

**Caio Collet**

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

**Twitter:** @caio\_collet

**Instagram:** caiocollet

**Età:** 17 anni

**Nazionalità:** brasiliano

**Statistiche 2019**

Miglior risultato: 2°

Migliore qualifica: 3°

Piazzamenti sul podio: 6

Punti: 207

**Stagioni precedenti**

**2019:** Formula Renault Eurocup (5°, miglior rookie)

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

Caio affronta il suo secondo anno con Renault Sport Academy con l’obiettivo di far tesoro del suo promettente esordio in Formula Renault Eurocup, dove si è piazzato al quinto posto in classifica generale e si è distinto come miglior rookie. Nel 2020, punterà al titolo rinnovando la sua fiducia in R-ace GP.

Il pilota brasiliano era entrato nell’Academy come Campione di Francia di F4 prima della stagione 2019. Nato a San Paolo, ha cominciato la sua carriera sulle piste di karting del suo paese nel 2009, prima di affacciarsi sulla scena europea nel 2015, anno in cui è stato nominato Rookie CIK-FIA dell’Anno.

Nel 2018, Caio esordisce in monoposto nel Campionato degli Emirati Arabi Uniti di Formula 4, prima di partecipare a una stagione coronata da successo nella categoria francese.

Nel 2019, Caio guida una E20 F1, dotata di motore Renault, nelle strade della sua città natale nell’ambito del Senna Tribute F1 Fan Festival.

**Intervista**

**È contento di continuare il suo percorso con Renault Sport Academy nel 2020?**

Sono molto felice di vivere il mio secondo anno con Renault Sport Academy. Quella dell’anno scorso è stata una stagione di apprendimento e sono molto cresciuto come pilota. Non vedo l’ora di ricominciare e il mio obiettivo è piuttosto chiaro quest’anno: conquistare il titolo in Formula Renault Eurocup. Tutto il sostegno che mi viene dato da Renault è prezioso e fondamentale, per cui farò tutto il possibile per ottenere i risultati desiderati.

**Come affronta il suo ritorno in Formula Renault Eurocup?**

L’anno scorso si è rivelato un ottimo campionato, molto competitivo. Credo che anche quest’anno sarà dello stesso calibro. Ma ho un obiettivo diverso per questo secondo anno, perché voglio battermi per il titolo. Sono convinto che ce la possiamo fare. È fantastico poter continuare con R-ace GP. Abbiamo stabilito buoni rapporti che vorrei approfondire per essere sicuro di raggiungere l’obiettivo.

**Quali sono i vantaggi dell’essere membro dell’Academy?**

Essere nell’Academy offre tanti vantaggi. Non si diventa solo piloti migliori, ma anche persone migliori. L’anno scorso sono molto cresciuto, soprattutto grazie agli stage di allenamento e alle valutazioni effettuate. Per esempio, il viaggio nei Pirenei ha rappresentato una grande sfida psicologica per me. Me ne ricorderò per tutta la vita, sia a livello di carriera che di vita quotidiana. Esperienze di questo tipo sono di fondamentale importanza e possono fare la differenza.

**Che cosa prova a contatto con un team di Formula 1?**

È veramente importante avere contatti con una scuderia di F1, considerato quanto questo mondo è diverso da tutto il resto. Abbiamo un’incredibile fortuna a imparare vedendo come si confrontano, osservandoli durante i weekend di gara e altre cose di questo tipo. Posso già cominciare a riflettere su questi aspetti della Formula 1 e capisco perché è tanto difficile avervi accesso. È illuminante e questo legame mi aiuta molto nella mia carriera.

**Come si svolge l’allenamento invernale?**

Ho festeggiato il Capodanno in Brasile seguendo il mio programma fisico e rilassandomi in famiglia. Ora sono in Nuova Zelanda per cinque settimane di gare per prepararmi per l’Eurocup. Questa categoria utilizza lo stesso telaio e le stesse gomme dell’Eurocup, per cui mi sarà utile. Ho anche partecipato alla 500 Miglia di Karting di San Paolo, una grande corsa che si tiene in Brasile. È stata una bellissima esperienza con Felipe Massa e Lucas di Grassi nel mio stesso team!

**Oscar Piastri**

**Campionato FIA di Formula 3 con Prema Racing**

**Twitter:** @OscarPiastri

**Instagram:** oscarpiastri

**Età:** 18 anni

**Nazionalità:** australiano

**Statistiche 2019**

Vittorie: 7

Piazzamenti sul podio: 11

Pole position: 5

Miglior giro in gara: 5

Punti: 320

**Stagioni precedenti**

**2019:** Formula Renault Eurocup (1°)

**2018:** Formula Renault Eurocup (8°)

**2017:** Campionato di Gran Bretagna di F4 (2°)

Oscar entra in Renault Sport Academy in virtù del titolo vinto l’anno scorso in Formula Renault Eurocup. Nel 2020, parteciperà al Campionato FIA di Formula 3 con Prema Racing.

Nato a Melbourne, Oscar vanta una ricca esperienza nel motor sport, dato che ha cominciato a praticare karting nel 2011, prima di fare il salto e passare alle monoposto nel 2016 con un programma parziale nel Campionato degli Emirati Arabi Uniti di Formula 4.

Il pilota australiano è poi entrato in Arden per il Campionato di Gran Bretagna di Formula 4, dove si è classificato secondo grazie alle sei vittorie conseguite e ad altri nove piazzamenti sul podio. In un 2018 caratterizzato dagli esami scolastici, Oscar si è aggiudicato l’ottavo posto in Formula Renault Eurocup con tre piazzamenti sul podio al suo attivo, prima di vincere il titolo la stagione successiva con sette vittorie su venti gare nel 2019.

**Intervista**

**È contento di entrare a far parte di Renault Sport Academy?**

Entrare in Renault Sport Academy è una fantastica opportunità, se si considera quanti talenti sono stati accolti da questo programma in questi ultimi anni. Mi ci è voluto molto lavoro per arrivare fino a questo punto, soprattutto per vincere la Formula Renault Eurocup, ma sono molto felice di cominciare questa avventura. Visto che sono australiano, per me è fantastico trovarmi nella stessa scuderia di Daniel [Ricciardo], un pilota di grande esperienza, e non vedo l’ora di incontrarlo e imparare tutto il possibile al suo fianco.

**Ci parli della Sua stagione vittoriosa in Formula Renault Eurocup ...**

Questo titolo è stato davvero particolare. Mi ci è voluto un po’ di tempo per rendermi conto di quello che siamo riusciti a fare l’anno scorso. Abbiamo conseguito sette vittorie e ottenuto cinque pole position. È stato bellissimo vincere il titolo ad Abu Dhabi. Abbiamo dovuto essere costanti nelle venti gare, dalle prove invernali fino alla finale d’Abu Dhabi, ma non ci siamo mai arresi e i nostri sforzi alla fine sono stati ricompensati.

**È impaziente di esordire nel Campionato FIA di Formula 3?**

Non vedo l’ora di partecipare al Campionato FIA di Formula 3 con un team del calibro di Prema Racing e voglio davvero proseguire sulla scia della stagione 2019. Scoprire questa nuova categoria sarà chiaramente una sfida, ma il mio obiettivo è quello di cominciare l’anno alla grande con Prema e, alla fine, puntare al titolo.

**Hadrien David**

**Formula Renault Eurocup con MP Motorsport**

**Twitter:** @HadrienDavid

**Instagram:** @hadriendavidofficial

**Età:** 15 anni

**Nazionalità:** francese

**Statistiche 2019**

Vittorie: 7

Piazzamenti sul podio: 14

Pole position: 10

Miglior giro in gara: 8

Punti: 280

**Stagioni precedenti**

**2019:** Campionato di Francia di F4 (1°)

Hadrien entra a far parte di Renault Sport Academy dopo una trionfale stagione nel Campionato di Francia di F4, scandita da sette vittorie e sette altri piazzamenti sul podio. Nel 2020, correrà in Formula Renault Eurocup con MP Motorsport.

Il pilota francese ha scoperto il karting all’età di otto anni, prima di conseguire diversi titoli a più livelli della piramide del motorsport a mano a mano che cresceva.

Nel 2019, per la sua prima stagione in monoposto, Hadrien è diventato, a soli quindici anni, il pilota più giovane della storia a conseguire il titolo di Campione di Francia di F4.

**Intervista**

**È contento di entrare a far parte di Renault Sport Academy?**

È un sogno che diventa realtà! Sono stati fatti molti sacrifici per raggiungere questa fase importante della mia carriera. Il mio principale obiettivo è sempre stato quello di stare in Renault Sport Academy e provo una sensazione meravigliosa all’idea di entrare in questa leggendaria scuderia francese.

**Ci parli della stagione vittoriosa del Campionato di Francia di F4 dell’anno scorso ...**

Non è stata una stagione facile. Il mio obiettivo, come esordiente, era quello di vincere il titolo per essere promosso in Formula Renault Eurocup nel 2020. Abbiamo lavorato sodo fisicamente e in pista durante l’inverno. Diventare il campione più giovane della storia del Campionato FIA F4 è stata una bella soddisfazione a fine anno.

**Non vede l’ora di correre in Formula Renault Eurocup?**

Seguo tutte le gare di Formula Renault Eurocup da quando avevo nove anni! Non mi rendo ancora conto che vi parteciperò come pilota e non più come spettatore! Portare i colori di Renault in una categoria tanto importante è di gran lunga la miglior cosa che potesse capitarmi e darò tutto quello che posso per trovarmi sul podio e vincere le gare.

**Quali saranno gli obiettivi di quest’anno?**

Lo scopo è chiaro: vincere il titolo dei rookie, fare un massimo di punti e forse di più. So che non sarà facile, tanto più che sarò il più giovane sulla griglia di partenza in questa stagione. Lavoriamo tutti sodo per raggiungere i nostri obiettivi, ma non vedo l’ora che si cominci.

**Ha un aneddoto da raccontare che La riguardi?**

Prima di cominciare il karting, facevo motocross. Un giorno l’acceleratore si è bloccato e ho fatto un piccolo incidente in giardino. È allora che ho deciso di smettere con le moto e di optare per le quattro ruote!

**PARTNER UFFICIALI DI RENAULT F1 TEAM**

**Bell & Ross**

La storia di Bell & Ross comincia alla fine del XX secolo. Questa marca di orologeria, intrisa di duplice cultura franco-svizzera, è diventata un’indiscutibile referenza nel mondo degli orologi d’aviazione professionali. Bell & Ross è una maison creativa che ha saputo rivoluzionare i codici imponendo un’icona, il BR 01, declinazione di un orologio di bordo da portare al polso: un cerchio in un quadrato. Marca internazionale nota e riconosciuta in tutto il mondo, Bell & Ross è presente in più di 75 paesi con 800 punti di vendita e 13 boutique di proprietà.

Gli orologi strumentali Bell & Ross sono utilizzati e approvati dai professionisti di tre mondi dell’estremo: cielo, terra e mare. Per questi professionisti, l’orologio non è solo uno strumento al servizio di una missione, ma anche un prezioso alleato in ogni singolo momento.

**BP**

BP è uno dei primi gruppi energetici del mondo grazie alle numerose attività che svolge nei sistemi energetici mondiali. L’energia che produciamo contribuisce ad aumentare la crescita economica e a combattere la povertà. Il modo di garantire calore, luce e mobilità sta cambiando. Il nostro obiettivo è quello di radicare le nostre attività in questi nuovi schemi e requisiti piuttosto che cercare fonti di approvvigionamento. Possiamo dare il nostro contributo concreto all’ambizioso obiettivo mondiale di un futuro con poco carbonio. Siamo presenti in Europa, Nord America e Sud America, Australasia, Asia e Africa con i nostri 74.000 collaboratori.

**Castrol**

Castrol è uno dei maggiori marchi di lubrificanti del mondo. Castrol va fiera dell’immenso patrimonio di innovazioni che accompagnano i sogni dei pionieri. La passione di Castrol per la performance e la sua filosofia del lavoro collaborativo le hanno consentito di sviluppare grassi e lubrificanti che si pongono al centro delle grandi imprese compiute in terra, mare, aria e spazio da oltre un secolo.

Oggi, Castrol favorisce la sostenibilità e la transizione verso la decarbonizzazione per forgiare i prossimi cent’anni.

Castrol, che fa parte del Gruppo BP, si rivolge ai clienti e ai consumatori dei settori automobilistico, marittimo, industriale ed energetico. I nostri prodotti sono riconosciuti a livello mondiale per la loro innovazione ed alte performance acquisite grazie al nostro impegno a livello di tecnologia e qualità.

Per saperne di più su Castrol: [**www.castrol.com**](http://www.castrol.com)

**DuPont**

DuPont è leader mondiale dell’innovazione con materiali, componenti e soluzioni tecnologiche che contribuiscono a trasformare le industrie e la vita quotidiana di tutti noi. I nostri collaboratori si avvalgono di conoscenze scientifiche e competenze per aiutare i nostri clienti a portare avanti le loro migliori idee e proporre soluzioni innovative in settori chiave come l’elettronica, i trasporti, l’edilizia, l’acqua, la sanità e il benessere, la nutrizione e la sicurezza dei lavoratori. Per maggiori informazioni: [www.dupont.com](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.dupont.com%2F&data=02|01|luca.mazzocco%40uk.renaultsportracing.com|47b5c961ac174e61813608d799f1bd28|a8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79|1|0|637147136461506982&sdata=dE3cMmaI1N7sgYpbuHJqjPl5p9VtL%2FKfJj6LoQP6Lu0%3D&reserved=0).

**EURODATACAR**

Eurodatacar è il leader della marchiatura antifurto per auto, certificato dalle compagnie d’assicurazione per la protezione antifurto dal 1978.

Eurodatacar, che è distribuito dalle principali case automobilistiche e dai loro concessionari, gestisce più di tre milioni di veicoli. Gli automobilisti che si iscrivono ad Eurodatacar possono contare su un’assistenza tecnica e finanziaria in caso di furto del veicolo o incidente.

**Genii**

Genii Capital è una società di consulenza istituzionale e finanziaria con sede in Lussemburgo. Detiene una quota di minoranza in Renault F1 Team, di cui aveva la proprietà e il controllo tra il 2010 e il 2015. In quel periodo, il team aveva conseguito ottimi risultati, battendo Mercedes e McLaren rispettivamente nel 2012 e 2013, guadagnandosi così la reputazione di miglior scuderia privata.

Oggi, Genii Capital continua a sfruttare i suoi rapporti con il team per interagire con i leader di mercato, gli opinion leader, gli influencer, i personaggi che contano nella finanza mondiale e i protagonisti della Formula 1. In questo ambiente di business dinamico, Genii Capital sostiene la scuderia, aprendo un dialogo positivo con i giusti interlocutori in settori come gli investimenti ad impatto sociale, le innovazioni tecnologiche, la strategia di marca, l’immobiliare e l’urbanistica, l’entertainment e lo sport.

**INFINITI**

Presente in vari mercati in tutto il mondo, INFINITI Motor Company Ltd. intende elettrificare la propria gamma nei prossimi anni. INFINITI ha sede sociale a Yokohama (Giappone). I suoi veicoli alto di gamma sono attualmente assemblati in Giappone, Nord America e Cina. Gli studi di design INFINITI si trovano ad Atsugi-Shi vicino a Yokohama, Londra, San Diego e Shanghai. La marca è unanimemente apprezzata per lo stile iconico e le tecnologie di assistenza alla guida particolarmente innovative. Dalla stagione 2016, INFINITI è partner tecnico di Renault F1 Team a cui dà un valido contributo grazie alle sue competenze nelle performance ibride.

Per maggiori informazioni su INFINITI e le sue tecnologie all’avanguardia: [www.INFINITI.com](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.infiniti.com%2F&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7Cfe46ad7717a44924b36f08d799976185%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637146747769526345&sdata=4NlnEaxrBI76CIBRs2uN%2FJxaDrUhQRDcNHwULwBj39w%3D&reserved=0). Si può seguire INFINITI anche su [Facebook](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.facebook.com%2Finfiniti&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7Cfe46ad7717a44924b36f08d799976185%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637146747769536337&sdata=c7jV990opPxX3ylwmVq22bOXiwaYUp9%2Fqdvu4iSFgOg%3D&reserved=0), [Instagram](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.instagram.com%2Finfiniti&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7Cfe46ad7717a44924b36f08d799976185%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637146747769536337&sdata=zG5K6B17aVVmXbFOMlbWd390CCvVy40IACFA4%2FcWEwk%3D&reserved=0), [Twitter](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Ftwitter.com%2Finfinitimotor&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7Cfe46ad7717a44924b36f08d799976185%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637146747769546339&sdata=PXjk1ryPqqIVGQWwmmU6ZtIpEzd%2Fd3AgHTMIYaV4A8Q%3D&reserved=0), [LinkedIn](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.linkedin.com%2Fcompany%2Finfinitimotor%2F&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7Cfe46ad7717a44924b36f08d799976185%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637146747769546339&sdata=pDK2bLthHb9zQuqqIrcHi8JciGi1zoX3aomwyHRARhA%3D&reserved=0) o guardare gli ultimi video su [YouTube](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Finfiniti&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7Cfe46ad7717a44924b36f08d799976185%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637146747769546339&sdata=qx16X4ucMSI6z1ZgcV5E1A24EasK%2B98sXqQaQ6WJeIM%3D&reserved=0).

**Le coq sportif**

Dal 1882, le coq sportif ha trovato la sua ragione d’essere nell’intesa che la marca blu-bianca-rossa ha saputo creare con gli sportivi, che siano campioni o fan appassionati, atleti singoli o membri di un team.

È così che le coq sportif immagina e produce oggi le tenute che accompagnano le gare e gli exploit dei giocatori della nazionale francese di rugby a 15, dell’A.S. Saint-Étienne, dell’A.C.F. Fiorentina, di Renault F1 Team e dei campioni del Tour de France, ma anche di tante squadre amatoriali ed icone delle rispettive discipline: Yannick AGNEL, Richard GASQUET, Frédéric MICHALAK, Yannick NOAH, Pauline PARMENTIER, Tony YOKA, ecc.

Questo rapporto di fiducia si basa su requisiti di qualità ed eleganza, entrambi garantiti dal know-how unico e dalla produzione francese: nel bacino dell’Aube, vicino a Romilly-sur-Seine, culla storica di le coq sportif, per tutti i tessuti e le rispettive tinture, e in Lorena, per le calzature “made in France”.

Questa storia, che si annovera tra quelle delle epopee sportive d’oltralpe da oltre 130 anni, l’ha resa una marca apprezzata, ora scesa in strada e adottata per un uso quotidiano più lifestyle.

Oggi le coq sportif si è diffuso in una sessantina di paesi in tutto il mondo. Questa presenza internazionale fa parte della sua storia: quando il giocatore di calcio argentino Diego MARADONA solleva la Coppa nel 1986, veste le coq sportif.

Questa marca, il cui simbolo rappresenta un gallo che canta per celebrare il sorgere di un nuovo giorno, trasmette valori positivi e universali: ogni giorno la vittoria è possibile!

**MAPFRE**

MAPFRE è una compagnia di assicurazioni presente in tutto il mondo. Assicuratore di riferimento sul mercato spagnolo, MAPFRE è il più grande gruppo multinazionale di assicurazioni spagnolo, il principale assicuratore multinazionale in America Latina e uno dei maggiori gruppi europei del settore in base al volume dei premi, ramo vita escluso. MAPFRE vanta più di 35.000 dipendenti. Nel 2018, il suo fatturato ammontava a circa 27 miliardi di euro per un risultato netto pari a 529 milioni di euro.

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

**Microsoft**

Microsoft (Nasdaq: MSFT, @microsoft) promuove la trasformazione digitale nell’era dell’innovazione strategica. La sua missione è quella di offrire a ogni singolo individuo e struttura i mezzi per superarsi e fare sempre meglio.

Microsoft punta sull’utilizzo delle proprie tecnologie e collaboratori per aiutare le aziende e le società sportive a raccogliere le sfide più difficili. Adoperando gli strumenti di analisi predittiva e le soluzioni di produttività di Microsoft, i team del mondo intero possono dialogare con i fan, ottimizzano le proprie performance e quelle dei loro giocatori gestendo le operazioni con tecnologie all’avanguardia dell’innovazione.

**Pirelli**

Fondata nel 1872, Pirelli è uno dei principali produttori di pneumatici del mondo. Pirelli è l’unica società manifatturiera che si rivolge al pubblico proponendo prodotti per auto, moto, biciclette e altri servizi associati.

Pirelli si è posizionata sul mercato dei pneumatici alto e altissimo di gamma, caratterizzati da tecnologie all’avanguardia, con oltre 2.700 omologazioni che le hanno permesso di stringere partnership con i costruttori automobilistici più prestigiosi del mondo. Per raggiungere i massimi livelli in fatto di performance, sicurezza e controllo sull’impatto ambientale, Pirelli si è sempre fortemente impegnata nelle attività di ricerca e sviluppo, ambito in cui l’azienda ha investito, nel 2018, il 6,1% del fatturato in prodotti qualificati.

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

**RCI Bank and Services**

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

RCI Bank and Services è la nuova identità commerciale di RCI Banque da febbraio 2016.

Con oltre 3.600 collaboratori presenti in 36 Paesi, RCI Bank and Services ha finanziato più di 1,8 milioni di pratiche (veicoli nuovi e usati) nel 2018 e gestito più di 4,8 milioni di prodotti. Gli attivi produttivi medi ammontano a 44,4 miliardi di euro per un risultato lordo pari a 1.215 milioni di euro al 31 dicembre 2018.

Dal 2012, RCI Bank and Services ha sviluppato un’attività di raccolta di depositi in quattro Paesi. A fine 2018, l’importo netto dei depositi raccolti era pari a 15,9 miliardi di euro, ossia il 34% dell’attivo netto dell’azienda.

Per saperne di più su RCI Bank and Services: [**www.rcibs.com**](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.rcibs.com&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7C989e765148f4422e0e2308d798269e90%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637145163948116539&sdata=31v1Zm1lniZHNzPpUAvVI9dYO2v9dPNU7zEtvtUrSGI%3D&reserved=0)

Seguiteci su Twitter: [@RCIBS](https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Ftwitter.com%2FRCIBS&data=02%7C01%7CJames.Lloyd%40uk.renaultsportracing.com%7C989e765148f4422e0e2308d798269e90%7Ca8395fbc08f24e338fcb41022f1cdc79%7C1%7C0%7C637145163948116539&sdata=x7Tb1HSKRLA5Es%2FQaVBaTdn6FAkeJFg99zEVTVC1hIA%3D&reserved=0)

**PARTNER TECNICI DI RENAULT F1 TEAM**

**3D Systems**

Oltre trent’anni fa, 3D Systems ha introdotto l’innovazione della stampa 3D nell’industria manifatturiera. Oggi, leader delle soluzioni di produzione additiva, consente di creare prodotti e modelli mai visti prima grazie alla trasformazione dei flussi di lavoro. Tutto questo è reso possibile dall’ecosistema di produzione digitale all’avanguardia dell’azienda, composto da stampanti 3D per plastica e metallo, materiali di stampa, servizi di produzione on demand e un portafoglio di software di progettazione integrale. Tutte le soluzioni si avvalgono delle competenze dei tecnici applicativi di 3D Systems che collaborano con i clienti per trasformare i loro ambienti di produzione. Le soluzioni di 3D Systems sono pensate per tutta una gamma di applicazioni avanzate per la prototipazione tramite la produzione su mercati come quello aerospaziale, automobilistico, medico, odontoiatrico e dei beni di consumo.

Per maggiori informazioni sull’azienda: www.3dsystems.com.

3D Systems ha stretto una partnership tecnica con Renault F1 Team dall’arrivo ad Enstone del primo SLA 5000 dedicato alla prototipazione rapida nel 1998. L’uso della produzione additiva si è presto democratizzato per soddisfare le esigenze di produzione del team per i componenti della galleria del vento. Il suo utilizzo si è ora esteso a tutta una serie di applicazioni, tra cui i modelli degli stampi e dei componenti della monoposto.

**Alpinestars**

Leader mondiale della produzione di protezioni performanti, Alpinestars si è attestata ai più alti livelli del motorsport da oltre cinquantacinque anni collaborando con i migliori nomi in F1, Formula E, WEC, NASCAR e WRC nonché in eventi come la Dakar. Questa esperienza offre al suo personale tecnico accesso illimitato a un programma di testing che spinge sempre più in là i limiti della tecnologia su pista, ma non solo. Alpinestars non riposa mai sugli allori nella sua incessante ricerca dell’eccellenza. L’infallibile impegno nell’innovazione, progettazione e messa a punto che porta avanti dai suoi impianti ultramoderni di R&S negli Stati Uniti ed Europa le consente di realizzare un programma internazionale di sviluppo che le garantisce la pole position in tutte le principali discipline.

Alpinestars propone prodotti dal peso ridotto, ma con maggiore traspirabilità e comfort per una protezione e performance ottimali nella corsa alla perfezione tecnologica. Con un supporto tecnico in loco e un approccio proattivo allo sviluppo, Alpinestars fornisce equipaggiamenti a tutta prova ai piloti di Renault F1 Team, Esteban Ocon e Daniel Ricciardo.

Un obiettivo. Una visione.

Per saperne di più: [www.alpinestars.com](http://www.alpinestars.com)

**Boeing**

Boeing Research & Technology (BR&T), a capo della strategia di innovazione di The Boeing Company, crea le tecnologie che sono alla base delle soluzioni aerospaziali di domani, migliorando nel contempo i tempi dei cicli, i costi, la qualità e le performance dei prodotti e servizi Boeing esistenti.

I dipendenti di Boeing Research & Technology lavorano in piccoli team a tutti i livelli di Boeing e dei suoi partner tecnologici, tra cui venti consorzi internazionali di R&S, per offrire un’ampia gamma di soluzioni innovative: sistemi autonomi più intelligenti, tecnologie avanzate per strutture e materiali, tecnologie più rispettose dell’ambiente, tecnologie di avionica, sistemi aerei senza pilota, processi di produzione avanzati e altro ancora.

Grazie alla fruttuosa collaborazione che hanno cominciato sette anni fa, BR&T ed Enstone hanno condiviso e sviluppato tecnologie in campi come la meccanica dei fluidi digitale, la produzione additiva e i materiali all’avanguardia.

Creata nel 2006, BR&T può contare su circa 4000 tecnici, tecnologi, ingegneri e scienziati in tutto il mondo. Nella loro ricerca di innovazione insieme ai partner, cercano di dare risposte alle sfide più complesse dell’industria aerospaziale portando avanti attività di ricerca e sviluppo tecnologico in particolare in dodici centri di ricerca Boeing in Australia, Brasile, Cina, Europa, India, Russia, Corea e Stati Uniti (Alabama, California, Missouri, South Carolina e Stato di Washington).

**Elysium**

Elysium offre soluzioni di interoperabilità estremamente performanti e sofisticate che rendono possibile la conversione multi-CAD, la migrazione, l’ottimizzazione e la convalida nonché l’analisi qualitativa dei dati di progettazione, il monitoraggio delle modifiche tecniche e altri strumenti che garantiscono una collaborazione efficace e qualitativa tra modelli digitali 3D. Elysium è leader del suo settore da oltre trentacinque anni e spinge sempre oltre i limiti del possibile nel mondo della collaborazione e della qualità dei dati CAD. In Renault F1 Team, la pressione è enorme per ottenere simulazioni allo stato dell’arte nei cicli di produzione e ottenere miglioramenti estremamente veloci, collaborando con molte divisioni e fornitori che utilizzano CAD, CAM e CAE, prima della prossima scadenza che è rappresentata dalle varie gare. È proprio a questo livello, e per affrontare ogni giorno la sfida tecnologica estrema della F1, che Elysium è, da oltre un decennio, un partner affidabile di Renault F1 Team.

**GF Machining Solutions**

GF Machining Solutions è il leader dei fornitori di macchine utensili, soluzioni di automazione ad alta produttività e servizi di supporto post-vendita all’avanguardia. Le soluzioni che questa azienda offre, unite al dinamismo e all’esperienza del suo personale, la rendono il partner tecnico di riferimento per la progettazione di strumenti, lo stampaggio e le matrici di precisione utilizzate in diversi settori tecnologici a forte valore aggiunto.

GF Machining Solutions offre un’ampia gamma di macchine utensili, che si arricchiscono e si diversificano grazie ad acquisizioni strategiche e joint-venture dinamiche. Tra queste ci sono le macchine di testurizzazione AgieCharmilles EDM e LASER, i centri di lavorazione Mikron e Leichti, i laser per processi di microlavorazione, ma anche soluzioni di produzione additiva (AM).

Le macchine per elettroerosione (EDM) e le fresatrici a cinque assi di GF Machining Solutions permettono agli ingegneri di Renault F1 Team di spingere sempre oltre i limiti nel loro campo, grazie a un approccio radicale a livello di progettazione, produzione e scelta strategica dei materiali dei componenti destinati alle monoposto.

**ixell**

Fondata come Renault Sport nel 1976, ixell è la marca di vernici per auto premium del Gruppo Renault nonché leader di mercato degli allestimenti automobilistici in Francia.

ixell, che oggi è presente in diciotto paesi, si è rivelata un partner fondamentale per tutte le attività di riparazione. ixell offre un sistema integrato di prodotti e servizi che coprono tutte le esigenze di allestitori e riparatori del settore automobilistico.

Grazie alla F1, ixell può sviluppare le migliori tecnologie per tutte le vernici per auto. Le soluzioni e le tecnologie applicate al colore di ixell sono progettate da e per i professionisti del colore. Dalla lamiera grezza alla vernice, ixell propone una gamma unica di prodotti e competenze a 360°.

I team ixell dedicati sono appositamente formati sul campo per accompagnare e offrire consulenza sui migliori strumenti e metodi di lavoro allo scopo di migliorare la qualità e la produttività.

**PerkinElmer**

PerkinElmer consente a scienziati, ricercatori e medici di affrontare le sfide più importanti nel campo della scienza e della sanità. Focalizzati sull’innovazione per un mondo più sano, proponiamo soluzioni uniche per la diagnostica, le scienze della vita, l’alimentazione e la ricerca applicata. Le nostre partnership strategiche, abbinate alle nostre conoscenze approfondite del mercato e competenze tecniche, aprono la strada a informazioni più rapide e precise. Il nostro team dedicato è composto da 13.000 dipendenti in tutto il mondo, accomunati dalla voglia di aiutare i nostri clienti ad avere famiglie più sane, migliorare la qualità della vita e sostenere il benessere e la longevità dell’umanità con:

* Farmaci più efficaci: le tecnologie e le competenze di PerkinElmer hanno contribuito allo sviluppo di ben 22 nuovi farmaci terapeutici.
* Bambini più sani: le nostre tecnologie di screening prenatale e neonatale hanno contribuito a diagnosticare più di 650 milioni di portatori di gravi patologie aiutandoli a cominciare la vita sul piede giusto.
* Migliori trattamenti: ogni anno, incontriamo più di un milione di persone che fanno fronte a patologie tumorali grazie ai nostri progressi nella diagnostica per immagini digitali.
* Un ambiente più pulito e sicuro: i nostri strumenti e soluzioni testano oltre 1000 miliardi di litri d’acqua all’anno per dare acqua potabile a un miliardo di persone.
* Un’alimentazione più sana: 220 milioni di tonnellate di frumento vengono analizzate ogni anno nella supply chain mondiale.
* Decisioni più consapevoli: l’installazione di Spotfire in più di 300 aziende offre agli scienziati migliori mezzi di acquisizione e visualizzazione delle informazioni.
* Maggiore efficacia: il nostro team di assistenza OneSource gestisce gli asset di oltre 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 sviluppare un laboratorio scientifico PerkinElmer nello stabilimento stesso. Le soluzioni all'avanguardia di PerkinElmer a livello di analisi termica, spettroscopia infrarossa ed imaging vengono utilizzate per sostenere il monitoraggio proattivo, la prevenzione, l’affidabilità e la performance dei componenti delle monoposto della scuderia.

**Siemens**

Siemens Digital Industries Software è un motore della trasformazione che opera per incrementare il potenziale delle aziende digitali orientate all’ingegneria, produzione e progettazione elettronica del futuro. La gamma Xcelerator aiuta le aziende di tutte le dimensioni a creare e sfruttare i cosiddetti “gemelli digitali” per offrire loro nuove prospettive, opportunità e livelli di automazione per stimolare l’innovazione.

Da oltre un decennio, Renault F1 Team si avvale delle soluzioni di Siemens per la progettazione e la produzione dei componenti in materiali compositi d’avanguardia, in particolare, quelli in fibra di carbonio. Gli ingegneri di Enstone utilizzano il software Fibersim per ridurre fortemente i tempi di progettazione e produzione, migliorando nel contempo la precisione degli elementi in materiali compositi. Questi ultimi rappresentano l’85% delle monoposto della scuderia, ma solo il 20% del loro peso.

Per maggiori informazioni sui prodotti e sui servizi di Siemens Digital Industries Software, appuntamento su www.sw.siemens.com oppure seguiteci su LinkedIn, Twitter, Facebook e Instagram. Siemens Digital Industries Software – dove il presente incontra il futuro.

**Verizon Media**

Grazie a marche come Yahoo, HuffPost e TechCrunch, Verizon Media trasforma il modo in cui la gente si informa, si diverte, comunica e si relaziona con gli altri. Creiamo nuovi modi di connettersi per i nostri partner in tutto il mondo.

**FORNITORI UFFICIALI DI RENAULT F1 TEAM**

**GCAPS**

Il Global Center for Automotive Performance Simulation offre modelli precisi e accessibili risultato dello sviluppo virtuale per l’industria dei trasporti. Il nostro gruppo esperto in simulazioni, la cui esperienza va dallo sviluppo di modelli matematici alla progettazione grafica, passando per la meccanica dei pneumatici, è fondamentale per il successo dei nostri modelli. Questi, che si tratti di pneumatici, veicoli o ambienti, vengono creati a partire dalle basi dati dei clienti e dai test fisici che effettuiamo nei nostri impianti dotati dell’Indoor Flat Track più performante del mondo. La nostra esperienza in test fisici ha portato alla ricerca e alla scoperta di nuovi metodi di modellizzazione dei prodotti finiti per i nostri clienti, che comprendono i principali costruttori automobilistici, i produttori di pneumatici e i team impegnati nel motorsport. Questi hanno utilizzato i nostri modelli e servizi di testing per migliorare le performance a livello di comportamento dei veicoli, le tecnologie dei veicoli autonomi e tanti altri aspetti delle simulazioni dei trasporti. La nostra vasta esperienza a livello di controllo dello sviluppo, simulazione dei veicoli, creazione dei modelli ed interpretazione dei dati fisici può condurre all’eccellenza tutte le aziende del settore.

.

**Cannondale**

Dal 1971, Cannondale progetta le biciclette più iconiche e tecnologicamente avanzate del mondo per uso su strada, montagna, città e altro.

Riconosciuto come uno dei pionieri dell’innovazione con le sue tecnologie rivoluzionarie, Cannondale e i suoi cicli continuano a essere premiati da diverse organizzazioni del settore e non solo.

Noi spingiamo i nostri dipendenti, rivenditori e tutti i soggetti dell’industria delle biciclette a mettersi nei panni del ciclista. Molte delle idee che pongono i prodotti Cannondale al top vengono proprio dagli atleti che gareggiano nei team di ciclismo professionistico che sponsorizziamo. Queste migliorie non si limitano alle gare su strada e fuoristrada, in quanto le nostre conoscenze, abbinate all’incessante ricerca del progresso, vanno a vantaggio anche della nostra ampia gamma di biciclette per il tempo libero, parti e accessori. Oggi, Cannondale è anche leader di mercato delle bici elettriche e collabora con diversi partner tecnologici per promuovere questo settore in piena espansione.

«*Grazie alla nostra intrinseca determinazione nel voler progettare le migliori biciclette del mondo, perseguiamo sempre la ricerca del prodotto perfetto da lanciare sul mercato*» — Cannondale

**Hexis**

Se per HEXIS il settore della marcatura continua a essere molto importante, con il passare degli anni, siamo stati in grado di evolverci ponendo la nostra capacità di innovazione al servizio di mercati tecnici come quello dei trasporti pubblici, dell’industria automobilistica, del tessile e dell’interior design. La partnership con HEXIS permette a Renault F1 Team di rispondere efficacemente al costante bisogno di “vestire” la propria flotta nonché aggiornare le livree e la segnaletica per i ventidue circuiti e i cinque continenti previsti in calendario.

**Jabil**

Jabil (NYSE: JBL) propone soluzioni di produzione che comprendono servizi completi di progettazione, fabbricazione, approvvigionamento e gestione dei prodotti. Unendo la potenza di oltre 200.000 addetti in 100 siti distribuiti strategicamente in tutto il mondo, Jabil semplifica la complessità e crea valore in un’ampia gamma di settori per favorire l’innovazione, la crescita e il successo dei suoi clienti. Per maggiori informazioni: jabil.com.

**Johnson Health Tech (Matrix)**

Matrix Fitness, fornitore di soluzioni integrali, è la divisione commerciale di Johnson Health Tech. Matrix crea una gamma completa di apparecchi cardiomuscolari e sistemi di muscolazione premium destinati alle palestre e club sportivi.

Circa dodici anni fa, Renault Sport è stato il primo partner commerciale di Matrix. Questo rapporto si è mantenuto e consolidato con il passare degli anni, visto che Matrix fornisce le attrezzature di fitness del centro tecnico del team all’Human Performance Center (HPC), spazio dedicato alle scienze dello sport ad Enstone.

**Linde**

Material Handling GmbH, azienda del KION Group, è tra i leader mondiali dei carrelli elevatori e attrezzature di immagazzinamento nonché fornitore di soluzioni e servizi di automazione per l’intralogistica. Vanta una gamma completa che comprende carrelli elevatori diesel ed elettrici nonché sistemi di immagazzinamento. Per le esigenze stagionali e i picchi di domanda inaspettati, Linde (UK) Forklift Hire può contare su una flotta di oltre diecimila camion estremamente moderni.

La divisione britannica di movimentazione dei materiali di Linde, con sede a Basingstoke, vanta nove filiali nazionali e diciotto centri di assistenza clienti. Il personale, che consta di cento venditori senior e più di un migliaio di ingegneri qualificati, copre le esigenze di più di 50.000 clienti nel Regno Unito.

**Volume Graphics**

Con una quota di mercato prossima all’80%, Volume Graphics è leader nel campo della tomografia industriale computerizzata 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 dell’industria automobilistica, aerospaziale ed elettronica ripone fiducia nelle soluzioni di Volume Graphics per l’assicurazione qualità in fase di sviluppo prodotto e produzione. Chi sceglie Volume Graphics può fare affidamento su un’esperienza ultraventennale nello sviluppo di software per i test non distruttivi (NDT *Non-Destructive Testing*) basati sulla tomodensitometria industriale.

**OZ Racing**

OZ è presente nel motorsport da oltre trentacinque anni come partner dei team più prestigiosi di tutte le gare di livello mondiale (F1, Rally, Le Mans, DTM, IndyCar, Formula E). L’incredibile numero di vittorie e i titoli mondiali conquistati in tutta la storia di OZ costituiscono l’essenza dell’eccellenza e danno prova dell’alto livello di qualità e performance dei prodotti OZ.

**Roland**

L’azienda giapponese Roland DG rivoluziona la stampa digitale e le tecnologie delle macchine utensili da oltre trentacinque anni. Oggi, leader delle stampanti con funzioni di taglio, Roland DG offre un’ampia gamma di macchinari affidabili e versatili che rispondono alle esigenze di migliaia di aziende nel mondo, in settori disparati come la stampa commerciale, la progettazione grafica e il motorsport, per citarne solo alcuni.

Oltre a una ricca scelta di stampanti e plotter da taglio, Roland propone un’ampia gamma di incisori e modellatori / fresatrici 3D noti per l’affidabilità nonché stampanti UV, incisori laser e dispositivi di stampa sublimatica. Tutti questi prodotti vantano un impareggiabile servizio di garanzia, motivo di più per fare affidamento su Roland DG.

**RENAULT IN FORMULA 1**

Prima gara: Gran Premio di Gran Bretagna 1977

Vittorie: 177

Pole position: 217

Piazzamenti sul podio: 508

Miglior giro in gara: 186

Titoli Piloti: 11

Titoli Costruttori: 12

**I primi passi negli anni 1970**

Renault esordisce sulla griglia di partenza di una gara di Formula 1 in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna nel 1977. Jean-Pierre Jabouille è al volante della RS01, la prima F1 dotata di motore turbo. Nel 1979, il team schiera due piloti quando René Arnoux si aggiunge al connazionale. Un po’ più tardi quello stesso anno, Renault si aggiudica la sua prima vittoria con Jean-Pierre Jabouille al Gran Premio di Francia a Digione.

**La crescita negli anni 1980**

All’inizio del nuovo decennio, il progetto F1 di Renault si consolida e la Marca si ritrova in prima linea. René Arnoux e Jean-Pierre Jabouille condividono tre vittorie nella stagione 1980, prima che Renault inserisca Alain Prost per affiancare René Arnoux nel 1981. Renault conclude al terzo posto il Campionato Costruttori nel 1981 e 1982. Nel 1983, Renault perde per un soffio il titolo contro Ferrari, mentre Alain Prost non si aggiudica il Campionato Piloti per soli due punti. Assente sul gradino più alto del podio nel 1984 e 1985, Renault sospende le proprie attività sul telaio per concentrarsi sulla fornitura di motori a Tyrrell, Lotus e Ligier.

**Un motorista di successo negli anni 1990**

Dato che il regolamento impone l’uso di motori aspirati, nel 1989, Renault conclude un accordo con Williams. Questa partnership dominerà la scena nel successivo decennio. Williams, giunta seconda nel 1991, si aggiudica il titolo nella stagione 1992 a quattro corse dalla fine. Nigel Mansell fa la stessa cosa nel Campionato Piloti, anche se mancano ancora cinque gare da disputare. Nei cinque anni successivi, le motorizzazioni Renault totalizzano ben 53 vittorie e cinque titoli costruttori consecutivi. Il Campionato 1995 è vinto da Benetton, con sede ad Enstone, e da Michael Schumacher, che conquista il secondo dei suoi sette titoli iridati. A fine 1997, Renault lascia la Formula 1, pur continuando a lavorare con Mecachrome per la fornitura dei motori.

**Un ritorno vittorioso negli anni 2000**

Dopo l’acquisizione di Benetton nel 2000, Renault torna ufficialmente in gara come costruttore nel 2002. Jenson Button e Jarno Trulli formano il duo della scuderia di Enstone portandola al quarto posto del Campionato. Fernando Alonso, che l’anno prima era pilota collaudatore, si affianca a Jarno Trulli nel 2003 e si aggiudica la sua prima vittoria – che è anche la prima vittoria di Renault come team dal 1983 – nel Gran Premio di Ungheria. Come agli inizi degli anni 1980, Renault torna a essere una forza inarrestabile in F1. Jarno Trulli vince il Gran Premio di Montecarlo nel 2004, anno in cui il team sale al terzo posto della classifica generale. Nel 2005, Renault si aggiudica i primi titoli mondiali. Se l’esordiente Giancarlo Fisichella vince la prima gara, Fernando Alonso ne porta a casa altre sette ottenendo così il suo primo titolo iridato. Nel frattempo, la scuderia vince il Campionato Costruttori per nove punti. L’anno successivo torna a trionfare con sette successi per Fernando Alonso, uno per Giancarlo Fisichella e un’altra doppietta nei Campionati Piloti e Costruttori.

**Un successo crescente negli anni 2010**

Renault, costruttore fino al 2011, conclude anche un accordo con Red Bull Racing per la fornitura di motori. Proprio come era accaduto con Williams negli anni 1990, anche questa partnership ha un enorme successo. Red Bull si aggiudica ben 40 vittorie, ma anche quattro doppiette consecutive nei Campionati dal 2010 al 2013. Ad Enstone, il Lotus F1 Team vince per ben due volte nel 2012 e 2013 con la motorizzazione Renault. Prima della stagione 2016, Renault annuncia il suo ritorno in Formula 1 come costruttore al 100%. Da allora, il team è passato dalla nona posizione nel 2016 alla quarta nel 2018 e quinta nel 2019, con l’ambizione di tornare al top.

**La riconquista degli anni 2020**

Si apre un nuovo decennio per Renault con una dinamica coppia costituita da Daniel Ricciardo e Esteban Ocon nella stagione 2020 del Campionato Mondiale FIA di Formula 1.

**RENAULT SPORT CARS – DALLA PISTA ALLA STRADA: ESPERIENZA E KNOW-HOW INCOMPARABILI**

**Intervista a Patrice Ratti, Direttore Generale di Renault Sport Cars**

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

I team di Renault Sport Cars e Renault Sport Racing mantengono rapporti molto stretti per continuare a proporre tecnologie al servizio della performance. Mégane R.S. ne è la prova vivente: la collaborazione è continua, dalla testata del motore 1,8 l turbo, che è stata sviluppata congiuntamente, alla turbina montata su un cuscinetto a sfere ceramico, tecnologia ispirata direttamente dalla Formula 1. Allo stesso modo, i team di Renault Sport Cars, con le loro conoscenze e competenze, hanno contribuito allo sviluppo di Nuova Clio Cup.

Inoltre, è importante per noi mantenere anche un rapporto con i piloti, sia per il ruolo di ambasciatori che svolgono in tutto il mondo che per le preziose competenze che condividono con noi per lo sviluppo delle auto.

**Che novità ci sono per Renault Sport Cars nel 2020?**

Dopo un 2019 all’insegna di Mégane R.S. TROPHY-R, che detiene il record del giro nella categoria trazione anteriore di serie sui circuiti del Nürburgring in Germania, di Spa-Francorchamps in Belgio e di Suzuka in Giappone, il 2020 sarà contraddistinto dalla fase 2 di Mégane R.S., tre anni dopo il suo lancio.

La nostra offerta di prodotti derivati e accessori “R.S. Performance”, lanciata a fine 2018, invece sarà arricchita ed estesa a più modelli per rispondere alla forte domanda espressa dalla nostra community. Per non svelarvi tutto, abbiamo in serbo qualche sorpresa anche con Mégane R.S. TROPHY-R.

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

Per Renault è importante continuare a far vivere a tutti i nostri clienti l’esperienza Renault Sport e portare avanti la tradizione della Marca a livello di motorsport anche nella guida di tutti i giorni. Dovremo continuare a coltivare il nostro know-how a livello di sportività e piacere di guida, pur adeguandoci a norme ambientali più stringenti che ci imporranno soluzioni di tipo elettrico o ibrido. Stiamo lavorando alacremente per raccogliere tutte queste sfide, come abbiamo sempre fatto da vent’anni a questa parte.

**GAMMA SPORTIVA: A OGNUNO LA SUA RENAULT SPORT!**

La gamma Renault Sport poggia su una struttura a più livelli per coprire tutte le esigenze della clientela.

La nuova griffe **R.S. Line** mostra una sportività più incisiva per rispondere alle attese dei clienti che, sempre più numerosi, aspirano a una forte differenziazione grazie a un design dinamico.

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

I modelli R.S. ed R.S. Line, che possono contare su tecnologie sviluppate per la pista, sono considerati come i portabandiera della gamma Renault. Al volante, centinaia di migliaia di conducenti formano una comunità senza frontiere che porta la passione per Renault Sport su tutte le strade del pianeta.

**FOCUS SU NUOVA RENAULT MÉGANE R.S. LINE E MEGANE R.S.**

***NUOVA MÉGANE R.S. LINE: UNA NUOVA GRIFFE CHE TRAE ISPIRAZIONE DA RENAULT SPORT***

Introdotta per la prima volta su Nuova Clio, la griffe R.S. Line entra anche nella famiglia Mégane. In Nuova Mégane R.S. Line appare evidente il legame con i modelli R.S., due lettere che sono sinonimo di alte performance. Questo si traduce nell’adozione dei codici di design esterni ed interni tipici dell’identità di Renault Sport.

Esternamente, Nuova Mégane R.S. Line presenta una lamina dinamica da F1, firma emblematica dei modelli R.S. Nell’abitacolo, gli elementi che contraddistinguono l’identità della Marca sono i sedili sportivi con supporto laterale rinforzato, gli inserti dal look carbonio, il volante sportivo in pelle traforata con impressa la doppia losanga R.S e la pedaliera sportiva in alluminio. Infine, l’ambiente nero costellato da armoniose cuciture e bordi rossi e grigio tecnico trasforma il posto guida in un vero e proprio cockpit.

***NUOVA RENAULT MÉGANE R.S.: UNA REFERENZA IN TERMINI DI SPORTIVITÀ***

Per rinnovarsi, Nuova Mégane R.S. adotta il motore della versione Trophy per una gamma incentrata su un’offerta motore unica da 300 cv.

L’impianto di scarico di Nuova Mégane R.S., inoltre, è ora dotato di una valvola meccanica che permette di modulare il suono. Gli equipaggiamenti che contraddistinguono l’identità di Mégane R.S non potevano certo mancare. Tra questi ricordiamo il telaio **4CONTROL**, che consente di migliorare l’agilità nelle curve strette e la stabilità nelle curve veloci, e un nuovo **R.S. Monitor** (disponibile in opzione) per visualizzare i numerosi parametri del veicolo in tempo reale: accelerazione, frenata, angolo di sterzo, funzionamento del sistema 4CONTROL, temperature e pressioni, ecc.

***NUOVA MÉGANE R.S TROPHY: PER UNA SPORTIVITÀ ANCORA PIÚ INCISIVA***

Referenza delle berline ad altissime prestazioni, Nuova Mégane R.S. Trophy è nata per la pista.

Nuova Mégane R.S. Trophy si distingue per il telaio Cup, che diventa una sua esclusiva, abbinato al motore 1,8 l da 300 cv.

Rispetto al telaio Sport di Nuova Mégane R.S., il telaio Cup è caratterizzato da quanto segue:

* Differenziale meccanico Torsen® a slittamento limitato la cui taratura migliora sia l’entrata in curva che la trazione all’uscita dalla curva;
* Ammortizzatori più rigidi del 25% e molle più rigide del 30%;
* Barre antirollio più rigide del 10%.

Nuova Mégane R.S. TROPHY mantiene i dischi dei freni anteriori bi-material. Più leggeri e sempre efficaci, offrono una migliore dispersione del calore durante l’utilizzo intensivo per una resistenza ottimizzata.

**L’amatissimo design sensuale e sportivo di Nuova Mégane R.S. TROPHY è rivisitato con nuovi proiettori e fari LED.** Il modello si distingue anche per i finestrini laterali posteriori scuri, la shark antenna (in Europa), il retrovisore interno elettro-fotocromatico e la dotazione di serie dell’R.S. Monitor.

L’ambiente sportivo degli interni in Alcantara è modernizzato con una nuova armonia di rosso / grigio tecnico. I sedili Recaro, più sportivi, diventano un’opzione in esclusiva per questa versione TROPHY.

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

I clienti di Renault Sport non acquistano semplici auto: **sposano in tutto e per tutto la passione del motorsport che, fin dagli esordi, fa parte del DNA di Renault.** Ecco perché Renault Sport ha deciso di sostenere ulteriormente la loro passione con una gamma di prodotti che consentirà loro di viverla al 100%.

L’offerta R.S. Performance, lanciata nel 2019, vero e proprio anello mancante tra la serie sportiva e il mondo delle gare, risponde alle attese degli appassionati alla ricerca di **un tocco in più di stile, performance, ma anche alte prestazioni: lo spirito track day per eccellenza!**

Su pista, per strada o in officina, dal design alla performance, dagli equipaggiamenti al sedile sportivo: qui c’è **tutto il mondo Renault Sport** di cui gli appassionati possono appropriarsi.

L’offerta R.S. Performance, **lanciata su Clio IV R.S. e disponibile da fine 2019 su Clio III R.S. e Mégane III R.S.,** lo sarà a breve anche sulla maggior parte dei modelli R.S.

**R.S. Performance è distribuita in esclusiva dallo store online Renault Sport sul sito renaultsport.com.**

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

L’eccellenza di cui Renault ha dato prova sui circuiti trova già applicazione nei motori di serie. Un fulgido esempio è l’ultima generazione dei propulsori Energy che si avvale del contributo degli esperti del mondo della F1.

**TRASFERIMENTI DI TECNOLOGIE**

Nel corso degli ultimi anni, si sono stabiliti solidi legami tra Viry-Châtillon, il sito dove vengono progettati e sviluppati i gruppi propulsori di Renault per la F1, e il *Technocentre* di Guyancourt, centro nevralgico dei motori per i veicoli stradali. Nuovi rapporti saranno ora creati con Les Ulis, dove ha sede Renault Sport Cars. Questa stretta collaborazione tra gli esperti del motorsport e i loro colleghi “civili”, rafforzata dai progetti in comune, consente ai motori di serie di beneficiare delle innovazioni della F1 e viceversa.

La velocità degli sviluppi in F1 e la qualità delle analisi degli esperti di motori da gara di Renault facilitano lo studio di nuove soluzioni tecniche in condizioni estreme. Confrontarsi con gli esperti sui circuiti dà a Renault, costruttore generalista, anche l’occasione di sviluppare una visione unica di configurazioni innovative del motore.

Grazie a questo approccio, Renault può incessantemente migliorare l’efficienza energetica dei suoi motori con vari metodi:

* Sovralimentazione e downsizing
* Iniezione diretta
* Riduzione degli attriti
* Condivisione dei metodi

I clienti di Renault possono, pertanto, avvalersi dell’eccellenza acquisita nel motorsport.

**Tecnologie elettriche**

Renault si adopera direttamente per lo sviluppo delle tecnologie elettriche con il suo duplice impegno sportivo e tecnico. I gruppi propulsori adottati in F1 contengono potenti motori elettrici in grado di sfruttare l’energia che si disperde con le frenate e l’impianto di scarico. L’energia recuperata viene accumulata in una batteria e utilizzata su richiesta per incrementare la potenza.

Questo impegno dimostra tutta la volontà di Renault di accelerare i progressi tecnologici dei veicoli elettrici ed ibridi. Le soluzioni sviluppate in quest’ambito contribuiranno a migliorare le performance dei motori elettrici, ma anche la capacità di autonomia delle batterie.

**Sovralimentazione**

La sovralimentazione consente ai motori di piccola cilindrata di erogare una maggiore potenza, nonostante velocità di rotazione inferiori. L’energia dispersa 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 nei cilindri.

Renault è stata pioniere di questa tecnologia la prima volta che è entrata in F1 con il motore turbo RS01 nel 1977. Nel decennio successivo, Renault l’ha progressivamente democratizzata estendendola ai suoi veicoli di serie, tra cui la R5 Turbo, R18 Turbo, R11 ed R21 2L Turbo.

Oggi, tutti i motori della gamma Renault Energy sono sovralimentati, per conciliare performance e consumi, con gruppi propulsori più piccoli e più leggeri. L’E-Tech 20 è quindi un V6 turbo, in grado di erogare un’incredibile potenza rispetto alle normali capacità della sua cilindrata.

**Iniezione diretta**

L’iniezione diretta rende possibile il controllo preciso della forma e del flusso della nebulizzazione della benzina nei cilindri e non nei collettori di aspirazione, come accade invece per l’iniezione indiretta.

L’iniezione diretta delle Renault di serie è frutto del dialogo bilaterale tra Viry e Guyancourt, alla ricerca incessante di sistemi performanti in grado di associare l’ottimizzazione dell’efficienza energetica con la riduzione dei consumi. Questi ultimi sono diminuiti del 40% con l’ultima generazione di motori F1 e del 25% nei motori Energy commerciali.

**Riduzione degli attriti**

La gamma Energy può contare sull’esperienza di Renault F1 Team nelle tecnologie di riduzione degli attriti mediante:

* Trattamento superficiale DLC (Diamond Like Carbon) sulle punterie,
* Procedimento PVD (Pressure Vapour Deposit) sui mantelli dei pistoni,
* Raschiatoio U-FLEX, utilizzato in F1 da oltre un decennio. La geometria a U consente al segmento di adattarsi alla deformazione del cilindro per giungere al miglior compromesso tra efficacia (raschiamento dell’olio dal mantello per limitare il consumo) e attriti.

**Consumi**

In F1, il peso è il nemico numero uno. Avere consumi ridotti è un innegabile vantaggio, poiché permette di introdurre nel veicolo 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 gruppo motopropulsore dei veicoli di serie. Le centraline ad alte prestazioni, gli algoritmi che integrano un numero crescente di modelli fisici e i sensori virtuali sono indispensabili per ridurre i consumi energetici.

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

**I motori “compound”**

Il principio del recupero energetico mediante una turbina disposta sulla linea di scarico del motore termico e la trasmissione all’albero motore non è niente di nuovo. Esisteva già nel periodo prebellico su certi motori aeronautici ed è persino stato successivamente sviluppato in forma meccanica su alcuni automezzi pesanti. Questa è l’essenza stessa del motore “compound”.

Il vantaggio della soluzione turbo-compound elettrica è che consente di gestire in tempo reale il rilascio dell’energia, per utilizzarla dove e quando è veramente necessaria. A seconda delle esigenze, potrà essere trasmessa all’albero motore, per mantenere la velocità della turbina (riducendo così l’inerzia nelle fasi di transizione) oppure, più semplicemente, essere accumulata nella batteria in attesa del momento più opportuno.

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

**Condivisione dei metodi**

Oltre alle tecnologie, sussiste un forte legame tra la F1 e la produzione di serie che si crea con la condivisione dei metodi e delle competenze. Il know-how e gli strumenti di dimensionamento vengono scambiati e condivisi per ottimizzare i motori dei due mondi.

Il grande controllo delle alte performance di Renault F1 Team è utile a Renault per dimensionare la configurazione del raffreddamento dei motori turbo. La circolazione d’acqua trasversale, utilizzata per i propulsori Energy, ne è un esempio.

I sistemi di convalida basati sulla conoscenza fisica dei fenomeni motoristici costituiscono un altro grande vantaggio di Renault. Garantire l’affidabilità in ogni gara è una delle chiavi del successo in F1 e le qualità dei propulsori Energy in termini di resistenza sono ben note nelle indagini di customer satisfaction.

Infine, per diffondere queste competenze avanzate, è necessario il trasferimento dei talenti per garantire l’efficacia degli scambi e mantenere vivo lo spirito di innovazione. Philippe Coblence, architetto dell’Energy dCi 130, e Jean-Philippe Mercier, artefice dei motori Energy TCe, sono entrambi ex direttori di uffici studi di Renault Sport F1 e hanno contribuito alla progettazione dei V10 e V8 vincitori negli anni 1990 e 2000.

Gestendo questi progetti di serie con la loro esperienza personale e il loro rigore hanno contribuito a spingere ancora una volta il downsizing oltre i suoi limiti, grazie alle soluzioni tecniche e ai metodi importati dalla F1. I propulsori Energy ora dispongono di un complesso impareggiabile di tecnologie nelle rispettive categorie, offrendo nel contempo un risparmio di carburante del 25% rispetto alla generazione precedente.

La grande varietà di talenti presenti in Renault è una carta vincente al servizio di Renault F1 Team. Il team di Viry-Châtillon ha accesso al laboratorio di attrezzature della Marca e utilizza strumenti come il microscopio elettronico a scansione.

**Una tecnologia all’avanguardia per sviluppare i veicoli del futuro**

La Formula 1 è un laboratorio d’innovazione per il Gruppo Renault. Pur evolvendosi costantemente, lo sport ha sempre sfruttato al meglio il know-how e le tecnologie avanzate come la realtà virtuale, la simulazione, l’intelligenza artificiale, l’utilizzo e la protezione dei dati nonché la motorizzazione ibrida.

Per quest’ultima, gli scambi di conoscenze sulla gestione energetica tra Renault F1 Team e l’ingegneria della produzione di serie sono una realtà che dipende dal fatto che molti ingegneri che ora lavorano sui modelli ibridi di Renault hanno passato sei mesi a Viry-Châtillon nel 2013, quando si stava sviluppando il motore ibrido della Formula 1. Hanno così acquisito conoscenze approfondite della strategia di gestione energetica che, oggi, applicano allo sviluppo dei futuri modelli ibridi, Clio, Captur e Mégane, che Renault intende proporre ai suoi clienti nel 2020.

Grazie all’eccellenza tecnica di Viry-Châtillon ed Enstone, lo sviluppo di queste soluzioni andrà a vantaggio dei modelli di serie progettati per i clienti del futuro.

**CALENDARIO 2020 DEL CAMPIONATO MONDIALE FIA DI FORMULA 1**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 15 marzo | Melbourne | Australia |
| 22 marzo | Sakhir | Bahrain  |
| 5 aprile  | Hanoi | Vietnam |
| 19 aprile  | Shanghai | Cina |
| 3 maggio | Zandvoort | Paesi Bassi  |
| 10 maggio | Barcellona | Spagna  |
| 24 maggio | Montecarlo | Principato di Monaco  |
| 7 giugno | Baku | Azerbaigian  |
| 14 giugno | Montreal | Canada |
| 28 giugno | Le Castellet | Francia |
| 5 luglio | Spielberg | Austria  |
| 19 luglio  | Silverstone | Gran Bretagna  |
| 2 agosto | Budapest | Ungheria  |
| 30 agosto  | Spa-Francorchamps | Belgio  |
| 6 settembre  | Monza | Italia |
| 20 settembre  | Singapore | Singapore  |
| 27 settembre  | Sochi | Russia |
| 11 ottobre  | Suzuka | Giappone  |
| 25 ottobre  | Austin | Stati Uniti  |
| 1° novembre | Città del Messico  | Messico  |
| 15 novembre | San Paolo  | Brasile  |
| 29 novembre | Yas Marina | Abu Dhabi |

**SOCIAL NETWORK**

**I NOSTRI CONTATTI**

Facebook: @RenaultFormula1Team

Twitter: @RenaultF1Team

Instagram: @RenaultF1Team

YouTube: @RenaultSport

Sito Internet: www.renaultsport.com

**Contatto stampa Gruppo Renault Italia:**

**Paola Rèpaci–Electric Vehicles & Corporate Communication Manager**

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