



Dossier stampa

21 Febbraio 2017



INFINITI

MAPFRE

EURODATACAR



Bell & Ross

GENII



+GF+

ixell

MATRIX



SIEMENS

INTRODUZIONE DI JEROME STOLL

Poco più di dodici mesi fa nasceva Renault Sport Racing. Un anno dopo stiamo per entrare in una nuova stagione per il Renault Sport Formula One Team con la R.S.17, la prima monoposto progettata in casa interamente e fin dall'inizio.

Oltre alla nuova monoposto, presentiamo anche la nuova identità di Renault Sport che contribuisce alla livrea della R.S.17.

L'anno scorso abbiamo posto le fondamenta dei nostri successi futuri. Disponiamo ora di una roadmap che ci dice esattamente dove andare, ma anche quale crediamo che sia il modo migliore per arrivarci.

Per tutto l'inverno, gli stabilimenti di Enstone e Viry si sono dati molto da fare. A Viry i frutti dei nostri adattamenti e della ristrutturazione si sono chiaramente visti nel deciso passo avanti registrato dalle nostre performance nel 2016. Sappiamo che ci attendono ancora grandi cose per il 2017.

Ad Enstone l'attività è incessante. Ovunque ci si giri, si vedono nuovi dipendenti, nuovi edifici e nuovi macchinari. Queste risorse vengono utilizzate con profitto ogni giorno.

La R.S.17 è la prima monoposto che gli stabilimenti di Enstone e Viry abbiano potuto progettare e sviluppare integralmente e ci riteniamo molto soddisfatti di questa prima collaborazione.

L'entusiasmo suscitato dalla R.S.17 si associa all'arrivo di BP, un partner fondamentale con le sue marche BP e Castrol. Questa nuova collaborazione si preannuncia appassionante e suscita in noi grandi aspettative.

Al di fuori dei circuiti, abbiamo registrato una forte crescita delle vendite per Renault Sport Cars nel corso del 2016. Crediamo che questa tendenza continuerà, grazie ai futuri modelli che saranno sempre più innovativi e performanti.

Nel 2017 i nostri obiettivi in pista sono chiari per il Renault Sport Formula One Team. Vogliamo fare un passo avanti visibile e concreto dal punto di vista delle prestazioni e dei risultati. È nostra intenzione attestarci al quinto posto del campionato costruttori. Nelle prossime pagine scoprirete come pensiamo di fare per riuscirci.

Jérôme Stoll, Presidente di Renault Sport Racing



DOMANDE A CYRIL ABITEBOUL

Direttore Generale di Renault Sport Racing

In veste di Direttore Generale, Cyril Abiteboul si assicura che tutte le componenti di Renault Sport Racing siano ben strutturate, dotate di risorse sufficienti e in grado di funzionare sfruttando pienamente tutte le potenzialità per offrire una performance ottimale. Spetta a lui fissare gli obiettivi commerciali, di marketing e comunicazione, per consentire al Gruppo Renault di trarre tutti i possibili vantaggi dalle proprie attività in F1.

Cyril conosce tutti i meccanismi del team anglo-francese e di Renault. Dopo essersi laureato presso l'Institut National Polytechnique di Grenoble, è entrato a far parte di Renault nel 2001 dove ha occupato diverse funzioni, sia presso la sede francese che ad Enstone. Il suo spiccato senso degli affari gli ha valso la nomina a Direttore dello Sviluppo del Renault F1 Team nel 2007, responsabile degli aspetti commerciali, dei partner e della ricerca degli sponsor. Nel 2010 diventa Direttore Esecutivo e l'anno successivo torna a Viry, quando Renault rifocalizza le sue attività in F1 sulla fornitura dei motori. In qualità di Vicedirettore Generale, Cyril si occupa di tutti i rapporti contrattuali nonché delle attività di marketing e comunicazione con le scuderie partner, creando una solida piattaforma per Renault in questo suo nuovo impegno.

Il successo conseguito da Cyril in questo ruolo induce Caterham F1 Team a proporgli l'incarico di Direttore del Team nel 2012, diventando così il più giovane ad occupare tale funzione nella storia della F1. Dopo aver ristrutturato Caterham Group, torna in Renault a giugno 2014 e viene nominato Direttore Generale di Renault Sport F1 per analizzare l'opportunità di riacquisire una struttura affinché la Marca Renault possa sfruttare pienamente tutta la ricchezza della propria storia in F1. Nel 2017 Cyril assisterà a tutti i Gran Premi.

Che importanza ha la stagione 2017 per il Renault Sport Formula One Team?

È la prima campagna in cui funzioniamo come una sola squadra fin dall'inizio, si tratta quindi di un anno di fondazione. L'anno scorso abbiamo utilizzato una monoposto costruita in tempi strettissimi. Quest'anno abbiamo potuto lavorare sulla nuova auto in modo integrato tra Enstone e Viry. Con questo veicolo e in questa stagione dovremmo fare grandi progressi.

Quali sono le aspettative a livello di performance nel 2017?

Ci sono grandi attese, ma siamo sempre in fase di crescita e ci vuole tempo per raccogliere i frutti del lavoro dei nuovi arrivati e trarre vantaggio dalle nuove infrastrutture. In termini di performance, ci saranno sicuramente progressi, su questo non si discute.

Quali sono precisamente gli obiettivi per il team e i piloti?

Il nostro obiettivo è attestarci al quinto posto del campionato costruttori. Chiaramente per riuscirci dobbiamo guadagnare punti regolarmente. È un obiettivo collettivo per la scuderia e individuale per i piloti. Nico si è unito a noi con la sua grande esperienza e talento. Lo vogliamo performante fin dall'inizio e abbiamo fiducia in lui. Jolyon ha fatto un buon primo anno dove è cresciuto molto e vorremmo che continui così, con naturalezza. Entrambi dovrebbero essere complementari e il team dovrebbe prosperare con questa coppia. La stagione 2017 sarà il secondo anno di un progetto a lungo termine. Non ci aspettiamo miracoli da un giorno all'altro, ma non abbiamo dubbi sulla posizione che vogliamo ottenere alla fine.

Quali sono le sfide per raggiungere questo obiettivo?

Per riuscirci, le più grandi sfide sono: la progettazione, la produzione e la distribuzione. Qualsiasi negligenza in un ambito dà un vantaggio all'avversario. L'aerodinamica, i sistemi meccanici, l'affidabilità, l'integrazione, l'utilizzo della monoposto, la strategia, i sistemi di controllo, la gestione dei piloti, la qualità dei tecnici di pista. Tutto deve progredire.

Non ci basta puntare il dito sull'aerodinamica considerandola la sola responsabile della strada per la gloria. Dobbiamo puntare su tutti gli aspetti. Ad Enstone e a Viry tutti hanno un certo livello

di responsabilità sulla performance e sul successo finale. È fattibile, ma dobbiamo lavorare tutti molto per farcela!

La Marca Renault come si appoggia sul Renault Sport Formula One Team?

Negli ultimi dodici mesi abbiamo assistito ad un certo numero di iniziative: dalla monoposto 2016 giunta in Australia su una tavola da surf, ai nostri piloti che si sono esibiti in una samba indiana al volante delle loro vetture in Brasile. La F1 e il nostro team offrono ai mercati una piattaforma stimolante e lo faranno sempre di più nei prossimi mesi e anni. La Marca Renault non è l'unica coinvolta. Infiniti è uno dei nostri partner nell'ambito dell'Alleanza Renault-Nissan, che ci aiuta a sviluppare un ERS di ultima generazione promuovendo l'assunzione di giovani di talento tramite il programma Engineers Academy.

Qual è l'impatto della partnership con BP?

È un accordo molto importante per la nostra scuderia sia in termini di immagine, ma anche e soprattutto di ricerca della performance. Questo accordo è molto positivo per tutta la F1 in quanto dimostra l'attrattiva che questo sport esercita sempre sulle grandi multinazionali, anche nei periodi come quello che stiamo vivendo. Accogliamo BP e la marca Castrol nella nostra famiglia con molto entusiasmo e fiducia.

A che punto è la crescita dei dipendenti rispetto agli obiettivi fissati?

Non siamo lontani dagli obiettivi di assunzione finali, anche se, per i periodi di preavviso, questi non risultano ancora raggiunti nella sede di Enstone. Grandi talenti si sono già uniti a noi, come Chris Dyer e Ciaron Pilbeam, mentre altri, come Pete Machin, arriveranno nel prossimo futuro.



DOMANDE A BOB BELL

Direttore della Tecnologia di Renault Sport Formula One Team

Con i suoi ruoli tecnici e posizioni manageriali, Bob ha portato a casa nove titoli mondiali del campionato costruttori e dieci di quello piloti.

Si laurea in ingegneria aeronautica presso la Queens University di Belfast nel 1979 e tre anni dopo ottiene il dottorato.

Dal 1982 al 1988 Bob lavora con McLaren International come direttore dell'aerodinamica, della ricerca e sviluppo e del progetto Unlimited Land Speed Record Attempt.

Tra il 1998 e il 1999 vive la sua prima esperienza ad Enstone come esperto di aerodinamica del team Benetton, prima di diventare responsabile del gruppo performance di Jordan Grand Prix.

Bob ritorna ad Enstone nel 2001. Inizialmente Vicedirettore Tecnico, dal 2003 viene nominato Direttore Tecnico. Promosso Team Principal nel 2009 e Direttore Generale l'anno successivo, diventa infine Direttore Tecnico di Mercedes-Benz Grand Prix Ltd dal 2011 al 2014.

Bob entra a far parte di Renault Sport Racing nel 2016 in qualità di Direttore della Tecnologia F1 ed è responsabile della supervisione del rendimento delle sedi di Viry ed Enstone per dare al loro impegno un approccio strategico.

Quali sono, a suo avviso, le prospettive per la R.S.17?

Sono molto fiducioso. Dai nostri indicatori emergono miglioramenti concreti e costanti per tutto lo sviluppo. Se si guarda la monoposto in sé, si nota la grandissima attenzione al dettaglio e la raffinatezza che dimostrano come sia stata progettata da un team illuminato e talentuoso. Questa F1 è una Renault in tutto e per tutto e oggi come oggi ciò che sappiamo di questa monoposto mi rende molto ottimista.

Quale è stato l'approccio allo sviluppo della R.S.17?

Non è un segreto per nessuno, nel 2016 la nostra monoposto non era uscita da un processo di sviluppo lungo ed uniforme. La R.S.17 è pertanto la prima vera F1 di Renault dell'era contemporanea. Questo è un aspetto fondamentale, perché abbiamo avuto il tempo e le risorse, senza dimenticare che lo ha imposto il nuovo regolamento. Non c'è stato passaggio di componenti tra il 2016 e il 2017. Siamo partiti da un foglio bianco.

Che dettagli ci può svelare della R.S.17?

Il cambiamento del regolamento è di tale portata che tutto è nuovo. Abbiamo affrontato il suo design come un concept inedito, fattore che ha reso l'esercizio molto interessante.

La monoposto si è allargata di 200 mm, la deportanza aumenta tantissimo, proprio come le possibilità di sviluppare la carrozzeria con nuovi elementi su cui giocare. Sospensioni, carrozzeria, componenti interne, ecc. Assolutamente tutto è nuovo.

Anche la monoscocca è diversa e ciò è essenzialmente dovuto al lavoro effettuato con Viry sull'integrazione del gruppo propulsore. Abbiamo, così, potuto proporre un packaging efficace intorno al gruppo propulsore e ai sistemi di raffreddamento. Riteniamo di aver trovato una soluzione interessante.

Che importanza ha il regolamento 2017 e che opportunità offre?

È un grande cambiamento e, sotto molti aspetti, una vera e propria rivoluzione. È l'equivalente per il telaio dell'introduzione dei nuovi gruppi propulsori nel 2014, pur trattandosi di un cambiamento molto più profondo dell'ultima modifica apportata al telaio nel 2009. Ciò è stato motivato dalla volontà di rendere le vetture molto più veloci e di dotarle di un look più moderno

senza comprometterne la sicurezza. I nostri obiettivi in termini di tempo sul giro costituiscono un cambiamento radicale dal punto di vista delle performance.

Questa rivoluzione del regolamento comporta un ritorno all'essenziale. Ed è qui che il nostro team può cogliere una bella opportunità. Abbiamo maggiori occasioni di compiere un passo avanti rispetto ai concorrenti, partendo naturalmente dal presupposto che facciamo un buon lavoro.

Qual è stata la maggiore sfida del nuovo regolamento?

Il principale cambiamento interessa il concept aerodinamico. La nostra attenzione si concentra soprattutto sulla carrozzeria. Con il nuovo regolamento 2017, tutti i team dovranno introdurre un aumento notevole delle prestazioni. È solo in fase di test che potremo valutare i risultati del nostro lavoro rispetto a quello dei concorrenti.

I dipendenti di Renault Sport Racing sono considerevolmente aumentati. Con quale velocità potremo constatarne gli effetti?

Per quanto riguarda la crescita del personale, siamo sulla buona strada per raggiungere il livello necessario. Non siamo più molto lontani dal nostro obiettivo finale in termini di dipendenti per il 2017. Le persone già assunte lavorano bene in squadra e la coesione globale è fondamentale. Questa alchimia non si crea dall'oggi al domani, ma la performance del nostro gruppo sempre più corposo è stata impressionante. Le sedi di Enstone e Viry sono unite da uno scopo comune ed è qualcosa che si nota e si percepisce quotidianamente.

Ci vuole naturalmente un pò di tempo tra l'arrivo di un neoassunto in reparto e l'espressione del suo valore in pista. Il rendimento di un operatore addetto alle macchine che ha esperienza sarà più immediato di quello di un progettista stagista appena laureato. Per alcuni ruoli bisognerà aspettare sei mesi prima di poterne trarre beneficio, ma per altri l'effetto è quasi immediato.



DOMANDE A RÉMI TAFFIN

Direttore Tecnico del Motore di Renault Sport Formula One Team

Rémi è responsabile dei gruppi propulsori Renault sviluppati nello stabilimento di Viry-Châtillon. Lavorando a stretto contatto con Nick Chester, Direttore Tecnico del Telaio, Rémi si assicura che il team tecnico produca un blocco motore ottimizzato e in armonia con il telaio.

Rémi entra a far parte di Renault Sport nel 1999 per collaborare con partner emblematici di Renault come BAR, Arrows, Benetton e successivamente il Renault F1 Team. Lavora a stretto contatto con due Campioni del Mondo, Jenson Button e lo spagnolo Fernando Alonso, che accompagna nel percorso che lo porterà a due titoli mondiali.

Rémi assume la direzione delle attività su pista in occasione della fondazione di Renault Sport F1 nel 2011, assumendo la responsabilità delle prestazioni del motore con le scuderie partner di Renault Sport F1. Presente a tutte le corse e durante le prove, Rémi è responsabile del supporto ai team che utilizzano i gruppi propulsori di Renault, dando così il suo contributo ai quattro titoli mondiali vinti da Red Bull Racing nell'era del motore V8.

Nel 2015 viene nominato Direttore delle Operazioni, responsabile dei team di tecnici e ingegneri dei reparti test e assemblaggio di Viry. Nel garantire la transizione in pista, si occupa anche della supervisione dei tecnici che fanno parte dei team partner di Renault.

Quali sono le prospettive per la stagione 2017?

Questa monoposto è la prima che costruiamo lavorando gomito a gomito con i team responsabili del telaio e del gruppo propulsore per essere sicuri che il primo possa integrarsi al secondo nel modo più efficace possibile. Per tutta la fase di progettazione di questi due componenti, ci sono state numerose interazioni, cosa che era impossibile con la precedente monoposto. Lavorare così è veramente vantaggioso e spero che ciò si rifletta anche nei risultati.

Quali erano gli obiettivi per il gruppo propulsore?

Il primo era la sua integrazione nel telaio. Abbiamo lavorato molto anche sul peso e sulla configurazione del sistema di raffreddamento sia per il gruppo propulsore che per la prestazione aerodinamica. Poi ci siamo posti come obiettivo di superare un ulteriore step a livello di potenza. Avevamo già fatto un buon passo avanti l'anno scorso raggiungendo i nostri obiettivi. Ora dobbiamo farne un altro.

Quali erano le sfide?

Dovevamo spingere sulle singole componenti del design! Volevamo ridurre il peso e ciò ci ha obbligati ad analizzare tutti gli aspetti.

Abbiamo dedicato un'attenzione particolare all'MGU, i motori elettrici e la batteria. È un processo difficile. Il peso e l'integrazione sono stati valori fondamentali nel nostro approccio alla R.E.17. E proprio come per il sistema di raffreddamento, una miglioria in un campo si associa spesso ad altre miglie in altri campi.

Avevamo previsto, tra gli obiettivi, anche un aumento della performance del motore a combustione. Ogni miglioria aumenta l'impatto sui componenti, in quanto questi vengono sottoposti a maggiori forze. L'architettura resta simile a quella dell'anno scorso, ma la disposizione è diversa.

Quali sono i cambiamenti visibili nella R.E.17?

Se faceste parte del team e poteste quindi osservare la monoposto spoglia e valutarne l'architettura, vedreste le numerose differenze rispetto al gruppo propulsore e alla sua installazione dell'anno scorso. Il gruppo propulsore è fatto per rispondere alle esigenze della monoposto. È una differenza fondamentale. Il motore e il telaio si integrano perfettamente, non è un puzzle come per la R.S.16! La R.S.17 è molto più omogenea.

Quali sono gli obiettivi di quest'anno?

L'anno scorso volevamo ridurre la differenza rispetto al gruppo propulsore più performante della griglia di partenza diventando i più affidabili. Pensiamo di esserci riusciti. Per il 2017 ciò che vogliamo è colmare il divario. È un obiettivo ambizioso e le ultime migliorie saranno acquisite a duro prezzo. Più si cerca la performance, più si sconfinava nell'area della sicurezza per l'affidabilità. È un delicato equilibrio con cui bisogna destreggiarsi. È una lotta che ci piace e ci motiva tutti.

Qual è il piano di sviluppo di quest'anno?

Siamo in un ciclo normale: raggiungere l'affidabilità con i primi motori. Li proveremo in modalità gara a Barcellona e solo allora vedremo se il lavoro di sviluppo effettuato sui banchi di test corrisponde alla prestazione e all'affidabilità nel mondo reale.

Verso la sesta o settima prova, i secondi motori dovrebbero introdurre la prima ondata di migliorie. Poi non sarà prima della tredicesima o quattordicesima manche che si passerà alla fase successiva. E in funzione dell'andamento dell'anno, si potrebbe già voler passare allo sviluppo per il 2018. È difficile dire cosa accadrà a fine stagione, ma questo è il piano previsto.

Ci può descrivere i cambiamenti introdotti a Viry nel corso dell'ultimo anno?

È stato posto l'accento su una migliore efficacia e una maggiore precisione delle risorse esistenti. Ciò che ha interessato più i processi dell'infrastruttura. Non è un segreto per nessuno che nei primi anni abbiamo avuto difficoltà con i gruppi propulsori, ma evidentemente abbiamo fatto un passo avanti e ora sappiamo di essere capaci di produrre qualcosa in grado di sfidare i migliori della griglia di partenza.

Abbiamo aumentato il numero dei dipendenti in alcuni comparti, focalizzandoci su determinati settori e rivedendo la proporzione tra dipendenti e terze parti, per essere certi di avere sempre le persone migliori nei posti giusti. Volevamo dar nuova vita al team con menti fresche e contribuire all'armonia di tutti, non soltanto a Viry, ma anche ad Enstone.

Abbiamo prestato un'attenzione particolare ai materiali, alle ispezioni e alla nostra capacità di ricerca. Ci siamo rifocalizzati su questi aspetti, che portano benefici non solo a breve termine, ma anche a più lungo termine. È un ambito in cui la scienza e la metodologia possono avere impatti su altri reparti di Renault.

Un approfondimento scientifico**Qual è l'incidenza dell'aumento delle forze G sul gruppo propulsore?**

Nonostante un aumento complessivo, le forze G che si registrano su un giro non hanno la stessa portata di quelle già rilevate tra circuiti diversi. È facile prendere in considerazione questo aspetto fin dalla fase di progettazione con la semplice estrapolazione delle misure esistenti.

Che impatto avrà il nuovo regolamento sul recupero energetico?

Maggiore deportanza vuol dire più forza sulla potenza per raggiungere le stesse velocità. Le vetture passeranno quindi più tempo sul rettilineo a pieno regime. Le velocità massime saranno più lente a causa della maggiore deportanza e resistenza fluidodinamica, i tempi sul giro verranno ridotti grazie alla maggiore velocità in curva. Queste maggiori forze comportano una distanza di frenata più breve e modelli diversi di recupero energetico. C'è meno tempo per recuperare l'energia, che sarà pochissima in fase di rilascio, in quanto si rallenta da una velocità meno alta per prendere più velocemente la curva. Bilancio: c'è un recupero inferiore in frenata per un maggiore utilizzo sul rettilineo. Per contrastare questo effetto, studiamo l'equilibrio tra i sistemi cinetico (MGU-K) e termico (MGU-H) di recupero energetico.

Selezionare e separare?

Non abbiamo nessuna intenzione di seguire questa strada separando la turbina dal compressore. Ci abbiamo riflettuto come abbiamo fatto per tutti i concept. Siamo soddisfatti della nostra soluzione.

Architettura rivisitata?

Dall'esterno non c'è niente di radicalmente diverso tra la R.E.16 e la R.E.17. Ma all'interno è cambiato il nostro utilizzo delle MGU, della batteria e del sistema di raffreddamento.

Iniezione in precamera?

L'abbiamo usata nel 2016 e continueremo nel 2017.

R.S.17 – Specifiche tecniche

Telaio	Monoscocca composita di fibra di carbonio e alluminio stampata a nido d'ape, prodotta dal Renault Sport Formula One Team e progettata per la massima resistenza e il minimo peso. Integra il gruppo propulsore Renault Sport come elemento autoportante.
Sospensioni anteriori	I bracci oscillanti superiori e inferiori in fibra di carbonio azionano il bilanciere interno mediante un sistema push-rod. Questo è collegato ad una barra di torsione e ad una coppia di smorzatori montati all'interno della sezione anteriore della monoscocca. Perni in alluminio e ruote OZ lavorate in magnesio.
Sospensioni posteriori	I bracci oscillanti superiori e inferiori in fibra di carbonio azionano le molle di torsione e gli smorzatori montati orizzontalmente sopra alla scatola del cambio tramite un sistema pull-rod. Perni in alluminio e ruote OZ lavorate in magnesio.
Trasmissione	Cambio semiautomatico in titanio a otto velocità con retromarcia. Sistema "Quickshift" per massimizzare la velocità di cambiata.
Sistema di alimentazione	Serbatoio combustibile ATL in gomma con rinforzo in Kevlar.
Centralina	Centralina elettronica standard MES-Microsoft.
Impianto frenante	Dischi e pastiglie in carbonio. Pinze Brembo S.p.A.Master. Pompe freni AP Racing.
Posto guida	Sedile del pilota rimovibile realizzato in composito di carbonio stampato in forma anatomica dotato di cintura di sicurezza a sei punti. Nel volante sono integrati i comandi dei cambi marcia, la leva della frizione e il comando di regolazione dell'alettone posteriore.

Dimensioni e peso

Carreggiata anteriore: 1600 mm

Carreggiata posteriore: 1550 mm

Altezza: 950 mm

Larghezza: 2000 mm

Peso complessivo: 728 kg con pilota, telecamere e zavorra



R.E.17 – Specifiche tecniche

Motore	
Cilindrata	V6 1,6 l
Numero cilindri	6
Massimo numero giri	15.000 g/min.
Sovralimentazione	Turbocompressore unico, pressione illimitata (stimata a 5 bar assoluti)
Massimo flusso carburante	100 kg/h
Quantità di carburante consentita in gara	105 kg
Configurazione	V6 a 90°
Alesaggio	80 mm
Corsa	53 mm
Altezza asse albero motore	90 mm
Numero valvole	4 per cilindro, totale 24
Alimentazione	Iniezione diretta
Sistemi di recupero energetico	
Velocità di rotazione MGU-K	Max. 50.000 g/min.
Potenza MGU-K	Max. 120 kW
Energia recuperata dall'MGU-K	Max. 2 MJ/giro
Energia rilasciata dall'MGU-K	Max. 4 MJ/giro
Velocità di rotazione MGU-H	> 100.000 g/min.
Energia recuperata dall'MGU-H	Illimitata
Dati generali	
Peso	Min. 145 kg
Numero di propulsori consentiti per pilota nel 2017	4
Potenza totale	Più di 900 CV



I NOSTRI PILOTI

NICO HÜLKENBERG

Pilota ufficiale #27

Nico Hülkenberg entra a far parte del Renault Sport Formula One Team portandosi dietro un impressionante bagaglio di successi acquisito dopo aver vinto titoli nella Formula BMW, A1GP e GP2 Series ancor prima di rivelarsi al mondo della F1 nel 2010. Nico ha anche conseguito una pole position nella sua prima stagione nell'elite e si è imposto con la Porsche a Le Mans fin dal primo tentativo nel 2015.

Dati salienti

Data di nascita: 19 agosto 1987

Luogo di nascita: Emmerich am Rhein (Germania)

Nazionalità: Tedesca

Sito Web ufficiale: www.nicohulkenberg.net

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

Facebook: www.facebook.com/NicoHulkenberg.official

Instagram: www.instagram.com/hulkhulkenberg

Gran Premi disputati: 115

Pole Position: 1

Piazzamenti sul podio: 0

Vittorie: 0

Domande e risposte

Che cosa l'ha attratta nel Renault Sport Formula One Team?

È una nuova e fantastica opportunità. Ho sempre desiderato diventare pilota per un costruttore ufficiale ed è un team che un tempo era in vetta alle classifiche e ora sta lottando per ritornarci. Era un'occasione troppo bella perché ho tanta voglia di conseguire vittorie e titoli. Renault è tornata in pista ufficialmente l'anno scorso e condividiamo le stesse ambizioni. È un'ottima cosa per entrambi.

Finora è felice?

È sicuramente un pò presto per dirlo, ma finora va tutto bene! Ho visitato gli stabilimenti di Enstone e Viry e sia i luoghi che le persone che ci lavorano mi hanno fatto un'ottima impressione. Sono fantastici e si sente che hanno voglia di riuscire nei loro intenti. Scorre una buona energia con queste persone molto motivate. Stanno cambiando molte cose ad Enstone, il che dimostra il ritmo di crescita. È formidabile e molto stimolante far parte di questa avventura.

Come affronterà il progetto a lungo termine?

Sono felicissimo di farne parte. Ci aspetta molto lavoro e noi tutti cerchiamo di stabilire rapporti positivi a lungo termine. Il 2017 sopraggiunge dopo un anno di costruzione, in cui i progressi e la crescita erano fondamentali in tanti ambiti per preparare il futuro. L'obiettivo è quello di aggiudicarsi una posizione nella media per la prossima stagione e di prepararsi ad andare ancora oltre nel 2018. Tutto ciò mi piace e mi dà voglia di contribuire anch'io per procedere tutti un pò più in fretta.

Questa nuova scuderia è la sua quarta in F1. Quali vantaggi potrà portare con la sua esperienza?

Io porterò tutto ciò che ho! La mia passione, la mia esperienza e la mia fame di successo. È uno sforzo collettivo ed ogni singolo individuo è importante, ma i due piloti sono quelli che in fin dei conti devono superare se stessi in pista. So quali sono gli obiettivi del team per questa stagione



e sto facendo tutto passo dopo passo per sfruttare al meglio ogni opportunità che ci consenta di aver successo insieme. Farò tutto ciò che è in mio potere per farcela.

Ha dichiarato che un nuovo team è un pò come avere una nuova fidanzata ...

Sì è così! È il lato stimolante e gratificante di questo nuovo rapporto: impariamo a vicenda e cresciamo insieme. Il mio primo weekend di gara con il team sarà una tappa importante, con tante cose da imparare: persone nuove, strutture ed operazioni diverse. La curva di apprendimento si impennerà nelle prime prove. È anche un momento delicato per cambiare, dato che l'impatto del nuovo regolamento è un'incognita. Siamo tutti coinvolti nel processo di apprendimento. Questi cambiamenti ci offrono un potenziale enorme e spero che ciò ci aiuterà ad essere più competitivi. È davvero difficile capire dove potremmo essere prima del calcio di inizio della stagione. Tutto ciò che ho potuto vedere fino ad oggi mi è parso molto positivo, ho avuto ottimi incontri!

Che ne pensa della R.S.17?

È molto sexy! Mi ha impressionato la prima volta che l'ho vista nella galleria del vento.

Cosa si aspetta dalla R.S.17?

Ci vuole un "pacchetto" affidabile. Abbiamo bisogno di una monoposto in grado di essere competitiva per tutto l'anno. Deve andar bene su diversi tipi di circuito e con tutte le mescole di pneumatici. Deve essere efficace a varie velocità in curva ed essere dotata di ottima maneggevolezza e buon equilibrio per poter lavorare in armonia. È importante, se non addirittura cruciale, che il posteriore sia stabile. È ciò che desidero.

In che misura la monoposto del 2017 sarà più fisica e cosa sta facendo lei per prepararsi?

Mi sono allenato molto. I miei preparativi sono cominciati presto, con uno stage di allenamento a dicembre che è continuato fino a gennaio. Il tempo sul giro diminuisce e la deportanza aumenta, per cui ho lavorato sodo per essere assolutamente pronto ad affrontare la pista.

Quali sono le sue ambizioni e obiettivi personali per il 2017?

Non me ne sono dati. So quali sono quelli della scuderia e farò tutto il possibile per aiutarli a raggiungerli. Naturalmente voglio ottenere il miglior risultato in ogni Gran Premio.

Non vede l'ora di lavorare con Jolyon?

Penso che avremo un buon rapporto. Per il momento non lo conosco bene, ma sicuramente le cose cambieranno nei prossimi mesi! Sono certo che lavoreremo positivamente nell'interesse del team spronandoci reciprocamente. Non vedo l'ora.

Date principali

2017

Ad ottobre 2016 viene ufficializzata la presenza di Nico nel Renault Sport Formula One Team per il 2017. Farà il suo debutto con la squadra a Melbourne nel Gran Premio d'Australia.

2014-2016

Nico ritorna a Force India per tre anni. Dopo le prime tre corse nel 2014, si ritrova al terzo posto nel campionato dietro alle Mercedes di Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Piazzatosi quinto per quattro volte, finisce al nono posto nel campionato piloti. Un anno dopo sarà decimo. Contemporaneamente, Nico scopre il Mondiale Endurance con la Porsche. Insieme a Nick Tandy ed Earl Bamber, arriva sesto nella 6 Ore di Spa, prima di conseguire la vittoria a Le Mans, fin dalla sua prima partecipazione a questa mitica gara. Nella sua ultima campagna con Force India, Nico conclude il campionato al nono posto e contribuisce alla quarta posizione del team nel campionato costruttori.

2013



Nico entra a far parte della Sauber nel 2013 e stupisce tutti portando la sua C32 motorizzata da Ferrari nella terza fila della griglia di partenza del Gran Premio d'Italia. Dopo aver tagliato il traguardo in quinta posizione, fa ancor meglio in Corea del Sud dove finisce quarto. Conclude la stagione al decimo posto della classifica generale.

2011-2012

Quando la Williams opta per Pastor Maldonado, Nico passa a Force India, dove nel 2011 fungerà da pilota di riserva. Partecipa ad alcune prove libere il venerdì, prima di essere promosso titolare l'anno successivo. Si qualifica subito ben sei posizioni prima del suo compagno di squadra, Paul di Resta, in Australia. Quello stesso anno ottiene il miglior risultato della sua carriera classificandosi quarto al Gran Premio del Belgio. A fine stagione, Nico ha il suo attimo di gloria in Brasile, prima che l'intervento della safety car non annulli la sua rimonta di ben quarantacinque secondi. Finisce per accontentarsi del quinto posto, che gli garantisce l'undicesima posizione nella classifica generale definitiva.

2010

Nel 2010 Nico fa il suo esordio in F1 con la Williams a fianco del pilota di grande esperienza Rubens Barrichello. Già dal terzo weekend, nel Gran Premio della Malesia, batte il brasiliano nelle prove di qualifica prima di ottenere il suo primo punto nell'elite. Ottiene il suo miglior risultato con un sesto posto in Ungheria e si aggiudica la pole position su una pista fradicia a Interlagos. I due giri effettuati con i pneumatici slick gli consentono di ottenere la prima posizione, dimostrando di essere più di un secondo più veloce del secondo classificato, Sebastian Vettel. Nico conclude la stagione in quattordicesima posizione.

Prima della F1

Dopo una brillante carriera nel karting, Nico passa alle monoposto con la Formula BMW tedesca dove domina la stagione 2005, prendendo il posto del suo compatriota, Sebastian Vettel, in classifica. Nel 2006 passa alla F3 tedesca e si aggiudica una vittoria, ma è nell'A1GP che si fa veramente notare. La monoposto monotipo dotata di telaio Lola e motore V8 Zytek in grado di sviluppare una potenza di oltre 500 cv era al suo secondo anno. Leader dell'A1GP Team Germany, Nico si distingue nove volte sulle ventidue gare a cui partecipa, con ben sei successi consecutivi. La sua incredibile performance incorona la Germania vincitrice e lo rende in quel periodo il pilota con il maggior numero di vittorie conseguite nella storia dell'A1GP.

Dal 2007 seguono due stagioni nella F3 Euro Series. Inizialmente terzo con quattro vittorie, raddoppia il risultato fino ad ottenere il titolo con ben sette successi all'attivo. Nel 2009 Nico sarà uno dei tre piloti, insieme a Lewis Hamilton e Nico Rosberg, ad essere promosso alla GP2 Series fin dal primo tentativo. Ottiene cinque vittorie e sale per cinque volte sul podio.



JOLYON PALMER

Pilota ufficiale #30

Jolyon Palmer comincia la stagione 2017 dopo una prima campagna di successo in Formula 1 durante la quale ha dato prova di grandi prestazioni che gli hanno permesso di continuare a far parte della squadra. La sua etica del lavoro e il suo approccio alle gare lo rendono sicuramente uno degli uomini da non perdere di vista, ora che si può contare sulle performance della R.S.17.

Nel 2017 Jolyon trascorrerà ad Enstone il suo terzo anno consecutivo. L'anno scorso il britannico ha esordito nel Renault Sport Formula One Team dopo una stagione 2015 come terzo pilota del Lotus F1 Team, sempre ad Enstone.

Nella stagione 2014 Jolyon si era imposto nella GP2 Series, affermandosi come primo pilota britannico a vincere questo campionato - considerato come l'anticamera della F1 - dall'epoca di Lewis Hamilton nel 2006. Schierato dal team DAMS, a soli 26 anni il pilota ha stabilito il record per il punteggio più alto conseguito in una stagione, raggiungendo quota 256 punti. Qualificatosi in pole position per sette volte, ha vinto quattro gare (Bahrein, Monaco, Monza e Sochi) e conseguito otto piazzamenti sul podio aggiudicandosi il campionato quando ancora mancavano tre gare alla fine della stagione.

Prima del GP2, Jolyon aveva concluso al secondo posto il Campionato FIA di Formula 2 nel 2010. Dopo aver dominato l'inizio della stagione, il suo duello con Dean Stoneman è proseguito fino all'ultima gara. Ha concluso la stagione con cinque vittorie, dieci piazzamenti sul podio e cinque pole position.

Dati salienti

Data di nascita: 20 gennaio 1991
Luogo di nascita: Horsham (Regno Unito)
Nazionalità: Britannica
Site Web ufficiale: www.jolyonpalmer.com
Twitter: [www.twitter.com/JolyonPalmer](https://twitter.com/JolyonPalmer)
Facebook: www.facebook.com/jolyonpalmer
Instagram: www.instagram.com/jolyon_palmer

Gran Premi disputati: 20
Pole Position: 0
Piazzamenti sul podio: 0
Vittorie: 0

Domande e risposte

Ci parli di Jolyon Palmer, versione 2017 ...

Ebbene, esternamente sono sempre lo stesso. Non sono più largo né ho più deportanza! Ho imparato tantissime cose nel 2016. Un anno fa non avevo mai disputato un Gran Premio, non sapevo neppure cosa aspettarmi ed era tutta una novità assoluta per me. Dodici mesi dopo, ho ben ventuno Gran Premi al mio attivo. Un buon livello di esperienza. Conosco molto bene il team e il costruttore Renault. Comincio il nuovo anno molto meglio del 2016, so cosa aspettarmi, sono fiducioso e pronto a ripartire in quarta. Dovrei essere migliore da ogni punto di vista.

Cosa ne pensa della prossima stagione?

È molto stimolante. Ci sono tante di quelle incognite che credo che tutti i piloti siano entusiasti. Da parte nostra, sarà molto interessante poter contare sulla prima monoposto progettata in casa. Questa nuova generazione di vetture dovrebbe essere divertente da pilotare. Sembrano molto



diverse e sono impaziente di vedere come reagiranno i fan. La R.S.17 è davvero profilata come auto "da corsa" e non vedo l'ora di provarla.

Cosa ha fatto per prepararsi a rispondere alle esigenze delle nuove vetture?

Ho dovuto mettere su un pò di muscoli rispetto all'anno scorso. Ciò comporta un pò più di peso ed una maggiore attenzione alla parte alta del corpo, mentre un anno fa dovevo perdere quanto più peso possibile. Per cui ho lavorato molto sul collo, sul busto e sul rinforzo muscolare in generale.

Le è piaciuto dover mangiare di più?

È stato il nirvana! Dopo anni passati a controllare attentamente il peso, finalmente posso abbassare un pò la guardia. Dal punto di vista nutrizionale quindi è andata divinamente, ho potuto davvero aumentare le calorie! Naturalmente continuo ad essere un consumatore molto attento, questo fa ormai parte del mio DNA, ma ci vuole un pò più di carburante per mettere i muscoli.

Quali sono le sue aspettative mettendosi al volante della R.S.17?

Tutte le simulazioni sono state positive. La monoposto è molto più veloce, cosa che è sempre divertente, e il nuovo regolamento può ribaltare la classifica. Ci sono molte attese. Dopo una stagione difficile come quella del 2016, penso che abbiamo una buona possibilità di fare un gran passo avanti.

Quali sono le attrattive del nuovo regolamento?

Sono veramente entusiasta della nuova aerodinamica e della maggiore deportanza di cui disporremo. Le monoposto potrebbero essere molto diverse, soprattutto all'inizio, quando vedremo le creazioni dei singoli team prima che gli uni possano osservare quelle degli altri. I designer hanno molta più libertà, sarà stupendo poter ammirare il risultato del loro lavoro. La deportanza è un fattore talmente importante per il tempo sul giro che ci sarà una netta differenza. Anche i pneumatici più larghi sono interessanti.

Come le è sembrato lo sviluppo di Enstone in questi ultimi dodici mesi?

Quando Renault l'ha preso in mano, lo stabilimento era piuttosto statico. Ora invece è un continuo fermento di attività sia all'interno che all'esterno. Le infrastrutture stanno passando al livello necessario per competere per il titolo in futuro. È bellissimo poter assistere a tutto questo. Si vede proprio che c'è più gente, devo persino sgomitare per trovare un parcheggio quando ci vado! È un periodo davvero appassionante da vivere nel team.

Come si è adattato per inserirsi in Renault?

Mi piace far parte di una grande Casa automobilistica internazionale. Abbiamo tutto ciò che ci vuole per aggiudicarci i titoli mondiali in futuro e, se si incontrano i mercati dei vari Paesi, ci si rende conto che tutta la Società ha fame di successo. È un onore farne parte. Noi siamo solo una piccola parte di Renault nel suo complesso, ma dietro di noi abbiamo le risorse per combattere e sorprendere tutti con quello che facciamo. Naturalmente io faccio parte della scuderia di F1, ma ho la sensazione di appartenere a una grandissima famiglia mondiale.

Date principali

2017 – Jolyon si appresta a disputare la sua seconda stagione con il Renault Sport Formula One Team.

2016 – Prima stagione come pilota di F1 con il Renault Sport Formula One Team. Primo punto ottenuto al Gran Premio della Malesia.



2015 - F1

Jolyon esordisce in F1 con il Lotus F1 Team, con un intenso programma di prove libere in concomitanza con il suo ruolo di terzo pilota e le attività al simulatore.

2011-2014 - GP2 Series

Jolyon è incensato alla fine di una stagione incredibile che si conclude con quattro vittorie, otto altri piazzamenti sul podio, diciannove posizionamenti consecutivi che gli danno diritto all'acquisizione di punti ed un nuovo record per aver accumulato complessivamente 256 punti. Dopo gli esordi del 2011, dove si piazza direttamente tra i primi dieci ad Abu Dhabi, continua la sua prima campagna ottenendo buoni risultati. L'anno successivo il britannico affianca Marcus Ericsson, ora diventato pilota della Sauber, nel team iSport International. Nonostante un inizio di stagione compromesso dai problemi all'impianto elettrico, il cambiamento del telaio gli consente di aggiudicarsi il sesto posto a Monaco dove successivamente otterrà la vittoria. La stagione 2013 è caratterizzata dalla sua ascesa, con le vittorie in Ungheria e a Singapore. Settimo in classifica generale, domina anche la stagione 2014.

2009-2010 – Campionato FIA di Formula 2

Nel suo primo anno, il miglior risultato di Jolyon è un sesto posto. Nella seconda stagione, si distingue a Silverstone, diventando il primo pilota britannico ad aver vinto in F2 dopo il successo del padre Jonathan al Mugello nel 1983. Fa colpo sugli osservatori e si piazza in testa al campionato dalla fine della terza gara disputata a Monza. Il titolo gli sarà soffiato in extremis da Dean Stoneman.

2007- 2008 - Formula Palmer Audi

Piazzatosi dodicesimo nel suo esordio a Silverstone, Jolyon migliora in fretta vincendo a Brands Hatch e a Oulton Park. La sua prima stagione si interrompe prematuramente per un infortunio con il quad, ma torna a disputare il titolo nel 2008; lo conclude al terzo posto dopo una vittoria a Spa e undici piazzamenti sul podio.

SERGEY SIROTKIN

Terzo pilota e pilota di riserva #46

Assunto al rango di pilota di riserva, Sergey Sirotkin prosegue la sua collaborazione con il Renault Sport Formula One Team anche nel 2017. Dopo il passaggio di successo al ruolo di pilota collaudatore nel 2016 ed una nuova stagione nella GP2 Series dove si è classificato terzo, il russo è ormai diventato a tempo pieno un membro del team di Formula 1 di Renault Sport. Sergey assisterà a tutti i Gran Premi.

Dati salienti

Data di nascita: 27 agosto 1995

Luogo di nascita: Mosca (Russia)

Nazionalità: Russa

Sito Web ufficiale: www.sirotkinsergey.com

Twitter: [www.twitter.com/sirotkin_sergey](https://twitter.com/sirotkin_sergey)

Facebook: www.facebook.com/Sergey-Sirotkin-1222219851147138

Instagram: www.instagram.com/sergeysirotkin_official

VK: http://www.vk.com/sergey_sirotkin

Gran Premi disputati: 0

Pole Position: 0

Piazzamenti sul podio: 0

Vittorie: 0



Domande e risposte

Come si sente all'idea di continuare a lavorare con il team?

Naturalmente benone! L'esperienza di collaborazione dell'anno scorso è stata ottima. Grazie alle basi poste, nel 2017 faremo un passo avanti in questa nuova veste.

Cosa vorrebbe realizzare nella veste di terzo pilota e pilota di riserva?

Credo che nessuno si sorprenderà se dico che il mio obiettivo principale per il 2018 è ottenere un posto da titolare in F1. Ci sto lavorando essendo presente per imparare e fare da supporto alla squadra dimostrando, nel contempo, che merito altre opportunità.

Cosa ha imparato nel 2016?

Ho imparato a restare calmo, concentrato e positivo in qualsiasi momento. Ritengo che si tratti di qualità fondamentali per far fronte alle gare automobilistiche e per migliorare. Nel 2016 bisognava costruire una solida base tecnica e umana. Nel 2017 bisognerà utilizzarla, migliorarla e lavorarci sopra.

Che ne pensa della R.S.17?

Esteriormente è un bel veicolo, ma ciò che mi interessa è il panorama che si può ammirare quando si sta seduti al posto di guida, con le mani sul volante, il motore acceso e sul circuito.

Fino a che punto insisterà per ottenere sessioni al volante il venerdì?

Insisterò tanto. Le EL1 faranno parte del mio programma. So che queste sessioni sono importanti per la preparazione della scuderia. Il mio compito consiste nel raggiungere tutti i loro obiettivi durante la sessione, piuttosto di cercare di fare il tempo più veloce in un qualsiasi altro momento. Contare su questa disciplina è un'ottima cosa per dare al team esattamente ciò che vuole.

Ha molto da imparare da Jolyon e Nico?

Poco importa che sia da Nico, da Jolyon o da altre situazioni. C'è sempre qualcosa da imparare e, se concludo una giornata senza essermi migliorato in un modo o nell'altro, è una giornata persa. Non cambierò mai questo mio approccio in tutto ciò che faccio. Naturalmente mi aspetto di imparare sia dai piloti ufficiali che da tutto il team.

Che lavoro ha fatto per rinforzare il collo?

Non mi piace svelare i miei programmi di allenamento, ma posso dire che ne faccio tanto e non solo per il collo!

Come affronterà la prossima stagione?

So cosa si aspetta il team da me, so ciò che sono capace di fare e sono pronto a farlo correttamente e al meglio delle mie capacità.

Date principali

2017

Terzo pilota e pilota di riserva del Renault Sport Formula One Team.

2015-2016

Il 2015 segna una nuova tappa nell'ascesa di Sergey, in quanto partecipa alla sua prima stagione della GP2 Series. Con tredici piazzamenti sul podio e tre vittorie in due anni, Sirotkin si attesta per due volte al terzo posto nella classifica generale. Nel 2016 Sergey entra a far parte anche del Renault Sport Formula One Team come pilota collaudatore e partecipa alle prove libere dei Gran Premi di Russia e del Brasile, nonché ai collaudi a Silverstone nel mese di luglio.



2013-2014

Nel 2013 e 2014, Sergey passa alla Formula Renault 3.5 Series dove partecipa alle gare per due stagioni complete. Presente nella top ten durante la prima campagna, migliorerà ulteriormente attestandosi al quinto posto il secondo anno. Ottiene la pole position a casa sua prima di imporsi nella Moscow Raceway. Quello stesso anno, il giovane Sirotkin viene assunto come pilota collaudatore dal Sauber F1 Team. Queste esperienze gli consentono di convalidare la sua Superlicenza.

2010-2012

Dopo il karting, dal 2010 Sergey si lancia per due stagioni nella Formula Abarth, dove sarà campione e vicecampione. Il russo passa successivamente all'Auto GP World Series nel 2012 e si piazza terzo nella classifica generale. Contemporaneamente corre nel campionato di F3 che si conclude con il suo quinto posto in Italia e nella serie europea.

RENAULT SPORT ACADEMY

La Renault Sport Academy è stata creata da Renault Sport Racing e dal Renault Sport Formula One Team a febbraio 2016. Il suo compito consiste nel portare avanti la ricca eredità di Renault nell'identificare e formare i giovani di talento per poter trovare i futuri Campioni del Mondo di Formula 1 del Renault Sport Formula One Team.

Per far ciò, la Renault Sport Academy si avvale delle numerose piattaforme di Renault Sport Racing, oltre alle strutture mondiali dello sport automobilistico per far crescere i talenti del futuro, coinvolgendo anche le filiali di Renault nella ricerca dei nuovi piloti nei rispettivi Paesi.

Per il secondo anno, l'Academy conserva due elementi della promozione 2016: Jack Aitken e Sun Yue Yang, a cui si aggiungeranno nel 2017 due nuovi acquisti, Max Fewtrell e Jarno Opmeer.

I piloti saranno sostenuti da Renault Sport Racing nelle rispettive campagne nel 2017. Aitken continuerà a correre nella GP3 Series, mentre il trio costituito da Yue Yang, Fewtrell e Opmeer si lancerà nella Formula Renault Eurocup.

La Renault Sport Academy è strutturata in modo da favorire la crescita dei piloti nel mondo di Renault Sport Racing. Un corso full immersion organizzato a Parigi permette di sensibilizzare i membri dell'Academy ai valori fondamentali e al patrimonio di Renault Sport Racing. Per tutto l'anno, il loro calendario di formazione comprende valutazioni ad Enstone, la sede britannica del Renault Sport Formula One Team, ma anche stage di allenamento fisico prima dell'inizio della stagione e durante la pausa estiva. Ad Enstone si tiene anche un altro stage che consente loro di scoprire i meccanismi di funzionamento del Renault Sport Formula One Team. Il programma è portato avanti da Mia Sharizman, che vanta una grande esperienza nello sport automobilistico, soprattutto a livello di F1, GP2 e GP3.

Renault ha alle spalle una lunga storia di scoperte di future star della Formula 1, tra cui Robert Kubica, Lucas di Grassi, Pastor Maldonado, Heikki Kovalainen, Jérôme d'Ambrosio e Romain Grosjean, tutti provenienti da precedenti programmi di sviluppo di Renault.

Alan Permane, Direttore Sportivo di Renault Sport Formula One Team:

La Renault Sport Academy ci lega a giovani di talento cresciuti nella struttura di Renault Sport Racing. Per tutta la stagione presteremo un'attenzione particolare a Jack, Max, Jarno e Sun sia in pista che durante le visite che compiranno regolarmente ad Enstone. Le loro conoscenze e la dimestichezza con i meccanismi tipici di una scuderia di Formula 1 aumenteranno considerevolmente nel corso dell'anno e saranno "coccolati" come membri della famiglia.

Affinché i piloti dell'Academy si avvicinino quanto più possibile al mondo della Formula 1, saranno messi alla prova nel nostro simulatore F1 e, a seconda delle nostre possibilità, con l'offerta di collaudi privati in F1. Queste due attività consentiranno loro di acquisire nuove competenze, mentre i nostri tecnici avranno la possibilità di valutarli direttamente in ambienti rappresentativi. I piloti dell'Academy assisteranno anche alle prove di F1 e alle riunioni di debriefing per essere pronti ad affrontare un Gran Premio da ogni punto di vista. L'Academy è una risorsa preziosa sia per il nostro team, con un percorso di sviluppo a lungo termine, che per i piloti, ai quali potenzialmente si aprono grandissime prospettive.

Domande a Mia Sharizman, Direttore della Renault Sport Academy

Quali sono gli obiettivi della Renault Sport Academy?

Lo scopo è sempre quello di individuare un pilota che finirà per guidare la nostra monoposto in F1. Ne avevamo quattro nella promozione iniziale del 2016 e uno di questi, Jack Aitken, ha dimostrato di avere tutto il potenziale per andare fino in fondo, per cui continuerà in questa stagione.



Che approccio ha l'Academy?

Vogliamo realizzare un piano che riprenda gli elementi dei programmi storici e fruttuosi di sviluppo dei piloti Renault e dei loro successi, per costruire qualcosa che risponda pertinentemente alle esigenze attuali. Abbiamo preso spunto dalla nostra tradizione e da altri programmi per creare un sistema tutto nostro.

Che successo ha registrato il programma nel 2016?

Sono felice del fatto che i nostri piloti nel 2016 abbiano potuto assumere il proprio ruolo e rispondere al livello di formazione richiesto. Alcuni elementi del programma di formazione hanno funzionato meglio di altri, da cui i miglioramenti pensati per il 2017.

Quali cambiamenti sono stati apportati al programma per il 2017?

Il programma è più incentrato sui requisiti dello sport automobilistico in pista, pur conservando gli aspetti teorici e fisici. Quindi è più completo di prima. L'accento è posto sul simulatore con i nostri partner e c'è più coaching mentale e psicologico, un aspetto che è ormai in primo piano negli allenamenti moderni.

I PILOTI DELL'ACADEMY

Jack Aitken

Età: 21 anni

Nazionalità: Britannico-coreana

Stagione 2016: 5° nella GP3 Series con Arden International, più un programma parziale nell'Euroformula Open, Campionato di Spagna di F3 e Formula V8 3.5

Vittorie: 4

Piazzamenti sul podio: 11

2017: GP3 Series, ART

Stagioni precedenti

2016: 5° GP3 Series, 8° Euroformula Open, 7° Campionato di Spagna di F3, 15° Formula V8 3.5

2015: 1° Formula Renault 2.0 Alps, 1° Eurocup Formula Renault 2.0, 1° Pro Mazda Winterfest

2014: 7° Eurocup Formula Renault 2.0

2013: 2° Formula Renault 2.0 NEC

2012: 3° Dunlop InterSteps Championship, 2° Formula Renault BARC Winter Series

Jack ha concluso la sua prima campagna nella GP3 Series in quinta posizione dopo un'incredibile seconda parte della stagione in cui ha realizzato una straordinaria rimonta, se si considera che dopo Hockenheim occupava la decima posizione. A 21 anni aveva dato prova di saper tenere il ritmo ad inizio anno senza però conseguire risultati. Il secondo posto ottenuto nella gara 2 a Hockenheim ha segnato la sua ascesa in classifica.

Jack ha accumulato 108 punti nelle ultime cinque gare, concludendo in bellezza con un doppio piazzamento sul podio ad Abu Dhabi. Il sesto appuntamento a Spa-Francorchamps costituisce sicuramente il suo miglior ricordo, dato che è stata in questa occasione che Jack ha ottenuto il suo unico successo dell'anno nella gara 2 organizzata sul mitico circuito belga.

Il successo di Aitken nella sua carriera è stato repentino: vicecampione di Formula Renault 2.0 NEC nel 2013, prima dell'anno di apprendimento nell'Eurocup Formula Renault 2.0, che ha preceduto la tripletta del 2015, anno in cui il pilota nativo di Londra si è distinto nell'Eurocup Formula Renault 2.0, nel Pro Mazda Winterfest e nella Formula Renault 2.0 Alps. Jack è peraltro uno dei pochi britannici residenti ad avere una cintura nera secondo dan di karate.



Domande a Jack Aitken

Come si sente nel proseguire il percorso con l'Academy nel 2017?

È incredibile, è un sogno che continua. Non è un segreto per nessuno, Renault Sport ha standard molto elevati, per cui sono felice di averli soddisfatti e ho intenzione di continuare a farlo.

Come è cresciuto come pilota nel 2016 e quali sono i suoi obiettivi di crescita per il 2017?

Ho dovuto adattare il mio stile di guida a quello del GP3. La sfida era immensa. L'anno prossimo cercherò di affinarlo ulteriormente e soprattutto di migliorare nelle prove di qualifica.

Che consiglio può dare ai suoi nuovi colleghi dell'Academy?

Siate veloci, ma evitate gli incidenti!

Cosa spera di realizzare in questa stagione?

Il primo posto per l'Academy. È sicuramente alla nostra portata e darei tutto per farcela!

Il punto di vista di Mia

Jack è entrato nell'Academy l'anno scorso dopo aver vinto la Formula Renault 2.0 Alps e Eurocup. In quella che è indubbiamente stata la stagione più frizzante del GP3, Jack si è saldamente attestato al quinto posto, con una vittoria e sei piazzamenti sul podio nelle ultime sette gare dell'anno. Ha dimostrato il suo talento e la capacità di crescere in futuro. Riesce a mantenere un ottimo ritmo in gara e nelle prove di qualifica. Crediamo che stia seguendo un percorso ascendente che lo porterà ad ambire al titolo nel suo secondo anno nel GP3. Correrà per la squadra che è attualmente campione in carica, ART GP, per cui sarà ben piazzato nella corsa al titolo. È questo il suo scopo e il suo obiettivo.

Max Fewtrell

Età: 17 anni

Nazionalità: Britannica

Stagione 2016: Campione di MSA Formula 4

Vittorie: 3

Piazzamenti sul podio: 14

2017: Formula Renault Eurocup, Tech 1

Stagioni precedenti

2016: 1° FIA MSA F4 britannica

2015: 11° MRF Challenge Formula 2000

Dopo una brillante carriera nel karting, Max ha cominciato a formarsi sulle monoposto nel 2015 disputando una stagione nell'MRF Challenge, dove si è classificato undicesimo. Un anno dopo, esordiva nel Campionato FIA della F4 britannica, dove si è aggiudicato il titolo nell'ultima corsa a Brands Hatch.

Domande a Max Fewtrell

Come si sente ad entrare nell'Academy?

È un'opportunità stupenda, ne sono davvero entusiasta. Sono pronto a cogliere le sfide che mi aspettano! Non vedo l'ora che cominci l'anno, soprattutto con l'aiuto di così tante persone che fanno parte di Renault Sport Racing.



Che risultato spera di ottenere in questa stagione?

Chiaramente mi piacerebbe vincere la corona, ma so che quest'anno ci sono tanti buoni piloti. Alcuni vorranno ripetere i propri exploit, per cui sarà difficile! Ad ogni modo, farò il massimo per arrivare il più in alto possibile.

Scoprire così tanti circuiti nuovi sarà una sfida per lei?

Non sarà per niente facile, ma penso di poter contare su un valido supporto, sia in pista che fuori, per imparare velocemente i tracciati e trarne il massimo vantaggio in breve tempo.

Che ne pensa dello stabilimento di Enstone e di Renault Sport Racing?

Possono offrirmi tutto ciò di cui ho bisogno per aiutarmi a crescere come pilota. Dalle risorse tecniche alle persone giuste, è tutto concentrato in un posto. Sono impaziente di poter beneficiare di tutto ciò che viene messo a mia disposizione!

Il punto di vista di Mia

Max è il campione in carica della F4 britannica. Si è imposto come vincitore fin dal primo tentativo, pur essendo il più giovane a correre la stagione completa. Praticava il karting fin da quando aveva nove anni e si è distinto nella F4 britannica, il campionato più competitivo delle F4 della FIA. Negli ultimi tre anni abbiamo avuto la dimostrazione che i piloti che riescono ad affermarsi nella F4 hanno il livello che ci vuole per crescere. Siamo felici che Max si sia unito a noi e correrà nella Formula Renault Eurocup con Tech 1 Racing. Riteniamo che questo team abbia i mezzi per sostenerlo e trasformarlo, dandogli modo di aspirare al titolo quest'anno.

Jarno Opmeer

Età: 16 anni

Nazionalità: Olandese

Stagione 2016: 2° Campionato SMP F4, 6° Campionato di Spagna di F4 (due gare disputate)

Vittorie: 7

Piazzamenti sul podio: 18

2017: Formula Renault Eurocup, MP Motorsport

Stagioni precedenti

2016: 2° FIA SMP F4 NEZ, 6° Campionato di Spagna di F4

Per essere il primo anno in monoposto a soli 16 anni, il calendario di Jarno vanta una stagione completa nella FIA F4 NEZ e sei gare del Campionato di Spagna di F4. L'olandese ha concluso l'anno diventando vicecampione di SMP F4, puntando nel contempo a un bel sesto posto nell'edizione spagnola.

Domande a Jarno Opmeer

Come si sente ad entrare nell'Academy?

Sono felicissimo di entrare nella Renault Sport Academy, tanto più per la grande storia che Renault vanta nelle competizioni. Mi viene offerta un'incredibile opportunità di crescere e acquisire quanta più esperienza possibile. Darò il massimo per tutto l'anno.

Che risultato spera di ottenere in questa stagione?

Spero solo di vincere il maggior numero possibile di gare!



Scoprire così tanti circuiti nuovi sarà una sfida per lei?

Sono entusiasta all'idea di guidare su questi circuiti dove hanno corso così tanti Campioni del Mondo! È veramente una bella sensazione e sono tutti super! Non vedo l'ora!

Quali sono le sue prime impressioni su Enstone e Renault Sport Racing?

Con l'ampliamento dello stabilimento ho assistito a grandi cambiamenti nelle mie prime settimane. È bello esserci proprio in questo momento! Ho voglia di vedere i risultati. Renault Sport Racing fa un lavoro incredibile in gara nella F1, ma anche nella Formula Renault e persino nella Clio Cup. È un vero privilegio entrare a far parte di questa famiglia tramite l'Academy.

Il punto di vista di Mia

È già da metà dell'anno scorso che tenevamo d'occhio Jarno. Era chiaro che fosse stupefacente rispetto agli altri piloti dell'SMP F4 NEZ, in cui si è classificato secondo. Pensiamo che sarà un asso nella manica per l'Academy. Gareggerà nella Formula Renault Eurocup con MP Motorsport. Metterlo a confronto con Max ci dà anche un ottimo strumento di valutazione.

Sun Yue Yang

Età: 16 anni
Nazionalità: Cinese

2017: Formula Renault Eurocup, JD Motorsport

Stagioni precedenti

2016: World Series Karting Champions Cup

Pilota proveniente dal mondo del karting in Cina, Sun Yue Yang ha concluso la sua ultima stagione di kart con partecipazioni nella World Series Karting Champions Cup, preparandosi al passaggio alle monoposto. Oltre alle molteplici prove effettuate in Europa al volante delle Formula Renault, Sun ha seguito un programma di sviluppo intensivo presso la sede di Enstone.

Domande a Sun Yue Yang

Che risultato spera di ottenere in questa stagione?

L'anno che mi aspetta sarà una vera e propria sfida. A differenza di tanti piloti che passano dalla F4, io arrivo direttamente nella Formula Renault dove mi troverò ad affrontare concorrenti che hanno già alle spalle due stagioni di F4 o in monoposto. So che la monoposto è diversa dal kart e che non si può pretendere di raggiungere l'apice molto in fretta. Per cui voglio crescere e raggiungere il loro ritmo acquisendo nel primo anno abbastanza esperienza da potermi mettere in gioco per il titolo già dal secondo anno. Tuttavia, quest'anno devo lottare per la top ten, che è una tappa importante. L'Academy mi ha molto aiutato nella preparazione con gli allenamenti fisici e spiegandomi come fare per sfruttare al massimo doti mentali e fisiche. Non vedo l'ora di essere sulla griglia di partenza della prima gara!

Quanto è importante il passaggio dal karting alla monoposto?

Mi sono reso conto che la monoposto sta un gradino più su del karting. Devo lavorare molto di più per portarmi a quel livello. Guidando il kart non avevo molto da pensare. Correre in monoposto è molto più complesso. Il pilota deve essere sempre concentrato e più disciplinato pur lavorando in una struttura più grande. È stato un grande salto, ma mi sono adattato grazie al fantastico aiuto dell'Academy e del suo programma. Ho davvero apprezzato il supporto di questa formazione professionale, ciò che mi aiuta ad avere la fiducia necessaria per combattere ed ottenere i migliori risultati quest'anno.



Il punto di vista di Mia

Sun ha realizzato un intenso programma di prove l'anno scorso e correrà nella Formula Renault Eurocup con JD Motorsport. Abbiamo previsto per lui un piano suddiviso in due stagioni nella Formula Renault, dato che proviene direttamente dal karting ed è un novizio nelle monoposto, a differenza di Max e Jarno. Trovarsi nella stessa categoria e nello stesso programma di due dei suoi compagni dell'Academy gli farà bene.



INFINITI

La Casa automobilistica premium INFINITI e Renault Sport Formula One Team sono partner tecnici dall'inizio della stagione 2016, momento in cui l'impegno della Marca nella Formula 1 è entrato in una nuova fase.

Nell'ambito dell'Alleanza Renault-Nissan, e dopo cinque anni in qualità di principale committente di Red Bull Racing, INFINITI è riuscita, attraverso Renault Sport Formula One Team, a far evolvere il suo impegno in Formula 1™ diventando un vero e proprio protagonista della disciplina.

Il partenariato che unisce INFINITI e Renault Sport Formula One Team si articola attorno a due grandi progetti: lo sviluppo congiunto della seconda generazione del sistema di recupero di energia del team (introdotto nel 2017) e l'INFINITI Engineering Academy, il programma di selezione di studenti iscritti alla facoltà di ingegneria a cui viene offerta l'opportunità di fare un'esperienza in INFINITI e Renault Sport Formula One Team nell'ambito di un progetto trasversale.

Sviluppo comune del sistema di recupero di energia (ERS)

Il sistema di recupero di energia del gruppo motopropulsore di Renault Sport Formula One Team è sviluppato da INFINITI in collaborazione con Renault Sport Racing.

Un team di specialisti dell'ibrido provenienti dal Centro Tecnico di INFINITI di Atsugi (Giappone) è arrivato a Viry-Châtillon (Francia), base sviluppo motori di Renault Sport Formula One™ Team, per sviluppare congiuntamente il sistema di recupero di energia che integra due componenti elettrici (MGU-H e MGU-K) e una batteria.

INFINITI deve la sua fama nel settore delle sportive ibride al suo motore ibrido di 3,5 litri montato sulla berlina Q70, incoronata nel Guinness dei primati come il veicolo ibrido con la più forte accelerazione al mondo. Lo stesso sistema ibrido è proposto anche sulla sportiva Q50.

Se Renault Sport Formula One Team potrà beneficiare della competenza di INFINITI in materia di prestazioni ibride, questa collaborazione sarà utile anche ad INFINITI per accrescere il dinamismo delle sue propulsioni ibride destinate alla serie.

INFINITI Engineering Academy

L'INFINITI Engineering Academy è un programma internazionale di selezione talenti lanciato da INFINITI per individuare i migliori ingegneri che intendono lavorare nel settore automobilistico e in Formula 1. In palio, uno straordinario stage di dodici mesi.

La quarta edizione del programma si svolgerà nel 2017 ed offrirà un'irripetibile opportunità a sette tra i migliori studenti del pianeta, uno per regione partecipante (Stati Uniti, Canada, Messico, Europa e Russia, Emirati Arabi Uniti, Cina e Asia-Oceania).

I sette fortunati vincitori beneficeranno di un ventaglio completo di esperienze in ingegneria automobilistica e Formula 1, grazie all'affiancamento degli ingegneri di punta di INFINITI Motor Company e Renault Sport Formula One Team, reso possibile dal partenariato tecnico e dalla stretta collaborazione tra le due entità.

Uno dei pilastri dell'INFINITI Engineering Academy è esplorare le convergenze, le sinergie e la condivisione delle tecnologie tra i veicoli di serie INFINITI e i progetti sportivi di Renault Sport Formula One Team. Questo importante trasferimento di know-how e l'eccellenza delle best practice all'interno dell'Alleanza Renault-Nissan permettono all'Academy di offrire un'esperienza impareggiabile ai sette vincitori.



Per maggiori informazioni sull'INFINITI Engineering Academy o per iscriversi al programma 2017, l'appuntamento è sul sito www.academy.infiniti.com.

Per ulteriori informazioni, foto e video sull'impegno di INFINITI in Formula Uno, appuntamento su www.infiniti-gp.com.

Renault Sport Formula One Team si associa a BP e Castrol

I carburanti e i lubrificanti possono essere determinanti per conseguire la vittoria in F1. Quest'anno, Renault Sport Formula One Team fa la coraggiosa scommessa di cambiare fornitore ritrovando come nuovi partner BP e Castrol, dopo dodici anni di assenza dalla disciplina.

Questa decisione sostiene l'ambizione di Renault di battersi per il titolo mondiale tra cinque anni e il team punta decisamente a migliorare la propria competitività già per il 2017.

Un nuovo regolamento aerodinamico, l'abolizione del sistema dei gettoni per le power unit e le restrizioni sulle miscele di carburante scandiranno la stagione. Lo sfruttamento delle tecnologie sui carburanti e i lubrificanti a disposizione delle scuderie avrà un impatto ancora maggiore sulla performance globale delle monoposto.

«Per prepararsi a questa campagna, i nostri scienziati hanno lavorato con i team di Renault Sport Formula One Team per sfruttare il potenziale delle più avanzate tecnologie BP e Castrol nei motori Renault di F1», spiega Dave Hall, vicepresidente del partenariato di Castrol. «La curva di apprendimento è stata rapida, i nostri carburanti e lubrificanti sono già promettenti e riserveranno ancora belle sorprese.»

La Formula 1 rappresenta l'apice dello sviluppo motori e contribuisce alla messa a punto di motori di serie più efficienti. Le conoscenze e le tecnologie sviluppate per offrire una maggiore potenza in F1 saranno trasferite ai programmi di sviluppo dei carburanti e lubrificanti destinati alle automobili e ai mezzi pesanti. BP Ultimate e Castrol EDGE saranno le marche partner.

«Siamo felicissimi di sostenere Renault Sport Formula One Team nella sua ambizione di diventare il miglior team di F1», aggiunge A.S. Ramchander, Vicepresidente marketing internazionale di Castrol. «Castrol è fiera del suo patrimonio storico nel motorsport. Capiamo le esigenze dei nostri partner. Uno dei capisaldi del nostro successo è semplicemente il lavoro comune per fornire soluzioni innovative. Siamo convinti che questa esperienza, legata alle nostre tecnologie più avanzate dimostrerà ai fan di F1 le prestazioni dei nostri prodotti leader di mercato.»

L'ultima collaborazione tra Castrol e Renault in F1 risale alla stagione 1997, anno in cui Williams Renault conquistò il titolo con il sostegno di Castrol. Jacques Villeneuve e Heinz-Harald Frentzen portavano i colori della scuderia. Fu il canadese a vincere il titolo conquistandolo all'ultimo Gran Premio, con tre punti di vantaggio sulla Ferrari di Michael Schumacher.



I PARTNER DI RENAULT SPORT FORMULA ONE TEAM

APL

Athletic Propulsion Labs® (APL) è leader mondiale di abbigliamento e calzature sportive per uomo e donna.

Ispirata alle tecnologie e all'innovazione, APL è all'avanguardia nel suo settore dopo il lancio delle scarpe da basket Concept 1 e il rivoluzionario dispositivo Load N' Launch®. Studiata per aumentare l'elevazione, questa calzatura è stata la prima ad essere vietata dalla NBA a causa dello "svantaggio sleale" offerto all'atleta.

Recentemente, APL si è impegnata nelle gare di corsa con nuove soluzioni innovative volte a migliorare le prestazioni degli atleti. In costante evoluzione, la gamma si contraddistingue per i colori moderni e lo stile unico che coniuga armoniosamente moda e prestazioni.

Adam e Ryan Goldston, cofondatori di APL, sono famosi per la creatività e i numerosi brevetti depositati negli Stati Uniti e non solo. I due fratelli sono stati ricevuti alla Casa Bianca nell'ambito di EMPACT 100, evento che celebra i migliori cento imprenditori americani con meno di 35 anni. Ultimamente APL è stata citata come "una delle migliori cinque nuove aziende di attrezzature sportive" dall'ISPO, l'Organizzazione internazionale degli articoli sportivi, ed è stata inserita nella Game Changers List di Men's Fitness.

Oltre ad essere i primi dirigenti di un'azienda sportiva nominati al Council of Fashion Designers of America (CFDA), nel 2016 Adam e Ryan sono entrati anche a far parte della classifica Forbes 30 Under 30 nella categoria "Commercio al dettaglio ed elettronico", un riconoscimento che consacra i giovani imprenditori e dirigenti americani ritenuti in grado di rivoluzionare il futuro dell'America.

Bell & Ross

La storia di Bell & Ross comincia alla fine del XX secolo. Di cultura franco-svizzera, la Casa orologiaia è diventata un punto di riferimento imprescindibile nel settore degli orologi per l'aeronautica professionale. Un'azienda creativa che è stata capace di sovvertire tutti i codici imponendo un'icona nel mondo dell'orologeria, il BR 01, declinazione di un orologio di bordo da indossare al polso: un cerchio in un quadrante quadrato. Marchio internazionale celebre e celebrato in tutto il mondo, Bell & Ross è presente in oltre 75 Paesi attraverso 800 punti vendita e 13 boutique a marchio proprio. Nel 2016, Bell & Ross ha proseguito lo sviluppo internazionale rilevando la distribuzione diretta nei mercati asiatici e mediorientali con la costituzione di sei nuove filiali.

BP

BP è un leader mondiale nel settore delle compagnie integrate di gas e petrolio in termini di capitalizzazione di borsa, riserve accertate e produzione. BP fornisce carburante per la mobilità, energia per il riscaldamento e l'illuminazione, lubrificanti per la manutenzione dei motori e prodotti petrolchimici necessari per la produzione di articoli di uso quotidiano, quali vernici, abbigliamento ed imballaggi.

BP crede nella necessità di integrare le tecnologie sui carburanti per rispondere alla crescente domanda energetica, contribuire al miglioramento dell'efficienza energetica e sostenere la transizione verso un'economia a minore impatto di CO₂. Questo approccio spiega il suo portafoglio diversificato che integra petrolio, gas ed energie rinnovabili.

I progetti e le attività di BP contribuiscono a generare posti di lavoro, investimenti ed introiti fiscali nei Paesi e nelle comunità di tutto il mondo. BP dà lavoro a circa 80.000 persone, con le sue attività saldamente insediate in Europa, America settentrionale e America Latina, Australasia, Asia e Africa.

Castrol

Castrol è uno dei principali marchi mondiali di lubrificanti, orgogliosa dell'immenso patrimonio di innovazioni che da sempre accompagnano i sogni dei pionieri. La passione per le prestazioni e una filosofia incentrata sul lavoro in partnership hanno permesso a Castrol di sviluppare grassi e lubrificanti che da oltre cent'anni sono al centro delle più grandi conquiste in terra, mare, cielo e spazio.

Castrol fa parte del gruppo BP e si rivolge ai clienti dei settori automobilistico, marittimo, industriale ed energetico. I prodotti a marchio Castrol sono mondialmente conosciuti per la capacità innovativa e le prestazioni elevate, acquisite grazie all'impegno per la qualità e la tecnologia. Per maggiori informazioni su Castrol visitare il sito www.castrol.com.

Eurodatacar

Eurodatacar, leader della Marcatura Antifurto per auto, protegge i veicoli di oltre tre milioni di automobilisti. Eurodatacar distribuisce i propri servizi attraverso concessionari del marchio. L'incisione indelebile del numero di identificazione sui vetri del veicolo rende il traffico di veicoli rubati e la falsificazione dei documenti estremamente costoso e rischioso per i ricettatori. Per facilitare l'identificazione dei veicoli da parte dei servizi autorizzati (compagnie assicurative, dogane, polizia...), Eurodatacar mantiene per sei anni nel proprio data base tutti i veicoli marchiati. Gli automobilisti registrati a Eurodatacar beneficiano di un servizio di assistenza tecnica e finanziaria in caso di furto del veicolo.

Genii

Genii Capital è una Società di corporate & financial advisory con sede in Lussemburgo. Controlla attualmente una quota di minoranza di Renault Sport Formula One Team dopo averla detenuta e gestita dal 2010 al 2015. Negli stessi anni, il team ha ottenuto risultati eccezionali, battendo Mercedes e McLaren rispettivamente nel 2012 e nel 2013, successi che le hanno valso la reputazione di migliore scuderia privata.

Oggi, Genii Capital si avvale delle sue relazioni con il team per interagire con i top player del mercato, gli opinion leader, i trend maker e i protagonisti della finanza mondiale e della F1. In un contesto dinamico di affari, Genii Capital continua a sostenere il team attraverso un dialogo costruttivo con gli interlocutori privilegiati di Genii nei settori tecnologico, automobilistico, energetico ed immobiliare.

Infiniti

Basata a Hong Kong, INFINITI Motor Company Ltd. opera commercialmente in una cinquantina di Paesi. La Marca INFINITI è stata lanciata nel 1989. La sua gamma di veicoli premium è attualmente prodotta in Giappone, Stati Uniti, Regno Unito e Cina. INFINITI prevede di estendere la produzione al Messico, a partire dal 2017.

I design studios di INFINITI si trovano nella città giapponese di Atsugi, vicino a Yokohama, a Londra, San Diego e Pechino.

INFINITI è il fulcro di una serie di lanci di nuovi modelli sul mercato. La Marca è universalmente riconosciuta per il design emblematico e le tecnologie di assistenza alla guida particolarmente innovative.

INFINITI è dal 2016 technical partner di Renault Sport Formula One Team e fornisce un contributo nel campo delle prestazioni ibride.

Per maggiori informazioni su INFINITI e le sue tecnologie d'avanguardia, appuntamento su www.infiniti.com. È possibile seguire le news relative ad INFINITI su [Instagram](#), [Facebook](#), [LinkedIn](#) e scoprire i più recenti video INFINITI su [YouTube](#).

MAPFRE

MAPFRE è una multinazionale operante nel settore delle assicurazioni dirette. Presente nei 5 continenti e in oltre 100 Paesi, il gruppo impiega oltre 37.000 dipendenti. Prima compagnia assicurativa in Spagna, MAPFRE opera in quasi tutti i Paesi dell'America Latina in posizione di leader internazionale. MAPFRE è nella top ten dei grandi gruppi europei di assicurazione in termini di raccolta premi.

Oltre 37 milioni di clienti hanno scelto MAPFRE, che nel 2016 ha registrato un risultato netto superiore a 775 milioni di euro (+9,4%) per un fatturato di 27,1 miliardi di euro (+1,5%).

Per maggiori informazioni su MAPFRE, appuntamento su www.mapfre.com.

Microsoft

La tecnologia offre i mezzi per adeguarsi e crescere contribuendo a fidelizzare i clienti, valorizzare i dipendenti, ottimizzare l'organizzazione e reinventare i prodotti ed i modelli gestionali. Microsoft Dynamics 365 è la nuova generazione di applicazioni business nel cloud che permette alle aziende di crescere, evolvere ed innescare la trasformazione. Microsoft Dynamics 365 unifica le capacità tradizionali di customer relationship management (CRM) e di pianificazione delle risorse aziendali (ERP) in nuove applicazioni commerciali appositamente progettate per permettere di cogliere questa opportunità.

Pirelli

Fondata nel 1872, Pirelli è la quinta Società al mondo in ordine di fatturato nel settore degli pneumatici. Presente nei cinque continenti, con venti siti produttivi, Pirelli è uno dei principali produttori di pneumatici premium e top premium. La Società punta da sempre sulla ricerca e lo sviluppo per migliorare costantemente la qualità dei prodotti in termini di prestazioni, sicurezza ed impatto ambientale, in linea con la sua strategia *green performance*. Parallelamente, Pirelli cerca sempre di coniugare redditività finanziaria e responsabilità sociale. Protagonista del motorsport dal 1907, dal 2011 Pirelli è fornitore esclusivo del Campionato mondiale di Formula 1, ruolo confermato fino alla fine del 2019. Questa sfida in termini di innovazione tecnologica è una delle chiavi di promozione del marchio Pirelli. L'eccellenza dei prodotti, la popolarità del calendario Pirelli, la prestigiosa partecipazione alla Formula 1 e in altri 250 campionati a livello mondiale, senza dimenticare l'impegno della Società nell'industria della moda, contribuiscono al successo del marchio in tutto il mondo.

SMP Racing

L'obiettivo di SMP Racing è sviluppare e promuovere il Motorsport russo. Dal lancio del programma, nel 2013, sono decine i giovani talenti russi ad essere arrivati al successo in Russia e nel mondo intero. Il programma SMP Racing copre tutte le tappe della carriera di un pilota, dal karting alle categorie più prestigiose del Motorsport. Oggi, numerosi piloti russi rappresentano SMP Racing in F1, IndyCar, FIA WEC, ELMS, GP3 Series, Formula Renault, Euroformula Open, Formula V8 3.5, Blancpain GT, Ferrari Challenge, GT3 Le Mans Cup, World Karting Championships e altri.

Partner Tecnici

3D Systems

3D Systems propone una gamma completa di prodotti e servizi 3D, dalle stampanti 3D ai materiali stampabili, dai servizi di parti personalizzabili su richiesta ai software di digital design. Il suo ecosistema si avvale di applicazioni avanzate, dalla progettazione dei prodotti fino alla lavorazione in fabbrica. Le capacità di 3D Systems nel settore della medicina d'avanguardia includono la simulazione, la pianificazione chirurgica virtuale e la stampa di apparecchiature medicali e odontoiatriche e di strumentazione chirurgica personalizzata. Pioniere della stampa in 3D e artigiano delle soluzioni 3D del futuro, 3D Systems propone da trent'anni ai professionisti



e alle aziende soluzioni destinate ad ottimizzare i progetti, trasformare i flussi di lavoro, introdurre sul mercato prodotti innovativi e sviluppare nuovi modelli economici.

Il partenariato tecnico con Renault Sport Formula One Team è stato avviato nel 1998, con l'arrivo del primo SLA 5000 di 3D Systems ad Enstone dedicato alla prototipazione rapida. L'utilizzo della stampa in 3D si è sviluppato rapidamente per rispondere alle esigenze produttive del team in materia di componenti della galleria del vento. Il suo impiego è ormai esteso ad una varietà di ambiti, tra cui la produzione di moduli di stampaggio e di componenti della monoposto.

Alpinestars

Dal 1963, Alpinestars esplora le tecnologie più avanzate destinate al motorsport. Alpinestars è oggi leader mondiale di abbigliamento e calzature ad alta protezione.

Attraverso i siti R&S situati negli Stati Uniti e in Europa e un programma sportivo internazionale, Alpinestars è presente in ogni evento importante del motorsport: dalla F1 al NASCAR passando per il Campionato del mondo di Endurance, l'Indycar, il MotoGP e il motocross. Il costante impegno per l'innovazione le permette di proporre agli atleti ambasciatori del marchio, ma anche ai clienti, prodotti ad elevate prestazioni, leggeri, traspiranti e adatti alla pratica dello sport, che offrono nel contempo un vantaggio competitivo ed un comfort ineguagliabile nell'ambiente impegnativo del cockpit.

Ridurre la fatica ed agevolare la concentrazione dei piloti è fondamentale per strappare gli ultimi decimi di secondo in un Gran Premio. Le novità ingegneristiche rese possibili dalle migliaia di ore di R&S e di collaudi nelle condizioni più estreme, garantiscono un rendimento costante delle tute, degli stivali, dei guanti e degli indumenti Alpinestars del duo di Renault Sport Formula One Team, Nico Hülkenberg e Jolyon Palmer.

Alpinestars. Uno scopo. Una visione.

DigiPen

DigiPen Institute of Technology è pioniere nell'insegnamento della creazione di videogiochi, sviluppo ingegneristico hardware e software, digital art & animation e progettazione audio.

Da oltre due decenni, i programmi accademici di DigiPen formano studenti che si specializzano come sviluppatori software, ingegneri, designer ed artisti.

Oltre che nella sede universitaria principale di Redmond, Washington DC, DigiPen Institute of Technology offre corsi di insegnamento superiore anche in due sedi internazionali, una a Singapore e l'altra a Bilbao, in Spagna.

Questa università non persegue solo una missione didattica: il team di Ricerca & Sviluppo di DigiPen ha siglato un partenariato con un gran numero di top player del settore industriale per lo sviluppo di software strategici e soluzioni tecnologiche per la simulazione, l'analisi dati, l'impegno dei clienti e altro ancora. Il partenariato tra Renault Sport Formula One e DigiPen come fornitore di contenuti tecnologici è stato costituito quasi 10 anni fa.

Elysium

Elysium fornisce efficientissime soluzioni di interoperabilità che permettono la conversione multi-CAD, la migrazione, l'ottimizzazione e la validazione dati di un progetto. I software Elysium coprono anche l'analisi qualità dei dati e il follow up delle modifiche ed integrano tool che facilitano la collaborazione e garantiscono la qualità, la solidità e l'efficacia degli scambi di modelli digitali tra tutte le parti coinvolte. Elysium è leader del mercato dell'interoperabilità da oltre 30 anni e prosegue costantemente la sua attività di innovazione e sviluppo. In Renault Sport Formula One Team, l'enorme pressione per migliorare le performance e ricavare dati di qualità elevata nei brevissimi cicli di progettazione e modifica imposti dalle scadenze di ogni Gran Premio crea un ambiente esigente che richiede una collaborazione ottimale, sia internamente che con i clienti o i fornitori che utilizzano propri tool di progettazione, simulazione o lavorazione. È proprio a questo



livello, e per affrontare ogni giorno la sfida tecnologica estrema della Formula 1, che Elysium si pone come un partner affidabile di Renault Sport Formula One Team da oltre un decennio.

GF Machining Solutions

GF Machining Solutions è leader mondiale nell'offerta di macchine, soluzioni per l'automazione e servizi per la realizzazione di utensili e stampi e per la produzione di componenti ad alta precisione. La gamma di prodotti va dalle macchine per elettroerosione (EDM) e la fresatura ad alta velocità e alto rendimento ai sistemi di fissaggio e pallettizzazione, dalle macchine laser per la testurizzazione di superfici in 3D ai servizi di assistenza, ai ricambi e ai materiali di consumo, fino alle soluzioni per l'automazione. Attraverso i prodotti e le soluzioni AgieCharmilles, Mikron, Liechti, System 3R e Step-Tec, GF Machining Solutions ha acquisito una solida reputazione in termini di prestazioni, valore, facilità d'uso e precisione a lungo termine. I principali settori di attività sono l'industria automobilistica ed aerospaziale e l'ITC (Information technology and Communication). Le EDM e le frese a cinque assi GF Machining Solutions permettono agli ingegneri di Renault Sport Formula One Team di superare costantemente i limiti della tecnologia in F1, attraverso l'adozione di approcci radicali nella progettazione, lavorazione e scelta dei materiali delle componenti strategiche.

Matrix Fitness

Matrix Fitness, fornitore di soluzioni complete, è la divisione commerciale di Johnson Health Tech. Matrix vanta una gamma premium completa di dispositivi cardiovascolari e di fitness destinati ai club di fitness e alle palestre.

Undici anni fa, Renault Sport è stato il primo partner commerciale di Matrix, rapporto che si è mantenuto e consolidato negli anni. Matrix fornisce ora il materiale fitness del centro tecnico del team che ospita un centro scientifico e sportivo dedicato, HPC (Human Performance Center).

PerkinElmer

PerkinElmer è leader dell'innovazione per un mondo più sano. Un team dedicato, composto da oltre 8000 collaboratori impegnati ad offrire un'esperienza unica per la soluzione di situazioni critiche in materia di diagnostica, scoperte e analisi. Le conoscenze, le competenze e le innovative capacità di PerkinElmer in termini di rilevazione, diagnostica per immagini, informatica e servizi, permettono di acquisire informazioni in maniera più precisa e tempestiva per migliorare il mondo e la vita moderna. La Società propone:

- Farmaci più efficaci: le tecnologie e le competenze di PerkinElmer hanno contribuito allo sviluppo di 22 nuovi farmaci a scopo terapeutico.
- Tecnologia al servizio di bambini più sani: le sue tecnologie di screening prenatale e neonatale hanno contribuito a diagnosticare oltre 520 milioni di bambini, aiutandoli ad iniziare bene il cammino nella vita.
- Terapie migliori: ogni anno incontriamo più di un milione di vite che affrontano il cancro utilizzando le nostre innovazioni in materia di risonanza magnetica con tecniche digitali.
- Un ambiente più pulito e più sicuro: strumenti e soluzioni che analizzano oltre 1.000 miliardi di litri d'acqua l'anno per fornire acqua potabile ad un miliardo di persone.
- Un'alimentazione più sana: nel 2016 PerkinElmer ha analizzato la qualità di 220 milioni di tonnellate di grano nella catena di approvvigionamento mondiale.
- Decisioni migliori: l'installazione di Spotfire in più di 300 aziende offre agli scienziati una migliore acquisizione e visualizzazione delle informazioni.
- Maggiore efficacia: il team di servizi OneSource gestisce gli asset di oltre 8.000 laboratori.

Da oltre 20 anni, Enstone si avvale delle tecnologie PerkinElmer per garantire la sicurezza, la qualità e l'integrità delle componenti. Il partenariato tecnico con Renault Sport Formula One Team è sfociato nella creazione di un laboratorio scientifico PerkinElmer nello stabilimento. Le soluzioni d'avanguardia PerkinElmer in materia di analisi termica, spettroscopia a infrarossi e diagnostica per immagini sono impiegate per sostenere il follow up proattivo, la prevenzione, l'affidabilità e le prestazioni degli elementi delle monoposto Renault Sport Formula One Team.



Siemens

Siemens PLM Software è un'unità di Siemens Digital Factory Division e uno dei principali fornitori mondiali di software, sistemi e servizi nel settore della gestione del ciclo di vita dei prodotti (PLM, Product Lifecycle Management) e della gestione delle operazioni industriali (MOM, Manufacturing Operations Management), con oltre 15 milioni di licenze vendute e più di 140.000 clienti in tutto il mondo. Da oltre dieci anni, il partenariato con Renault Sport Formula One Team copre due discipline essenziali dell'ingegneria: la simulazione e la progettazione di materiali compositi innovativi.

I tool di simulazione Siemens, primo fra tutti STAR-CCM+, permettono a Renault Sport Formula One Team di realizzare più velocemente progetti migliori. I software Siemens svolgono un ruolo cruciale nello sviluppo aerodinamico. STAR-CCM+ e STAR-CD, utilizzati massicciamente nelle soluzioni di simulazione in sede di progettazione motori, inviano un flusso di informazioni particolarmente affidabile nel processo di progettazione della scuderia, favorendo l'innovazione e riducendo i costi di sviluppo.

I tool di progettazione, in primis il software Fibersim, permettono a Renault Sport Formula One Team di progettare e produrre parti in materiali compositi altamente innovativi, in particolare la fibra di carbonio. Grazie ai software Siemens, gli ingegneri del sito di Enstone sono in grado di abbattere i tempi di progettazione e produzione migliorando al tempo stesso la precisione dei pezzi fabbricati in materiale composito, che rappresentano l'85% delle monoposto della scuderia per appena il 20% del peso.



RENAULT, 115 ANNI DI SUCCESSI IN COMPETIZIONE

Renault ha compreso da tempo il valore aggiunto dello sport per un costruttore automobilistico.

Renault si aggiudica la prima grande vittoria nel 1902 con il trionfo di Marcel Renault nella Parigi-Vienna. La Marca aveva schierato tre leggere *Type K* e quattro *voiturette* per battersi contro colossi come le potenti Mercedes del Conte Zborowski e la Panhard di Henry Farman. Il percorso si snodava su strade ripide e tortuose, e comprendeva anche un temibile valico alpino. La vittoria di Marcel Renault ad una velocità media di 62,5 km/h segnava la nascita di un serio concorrente in tutte le discipline del motorsport.

Nel 1906 Renault partecipa al primo Gran Premio della storia, che si svolge sulle strade nei dintorni di Le Mans. Con la *Type AK*, dotata di un telaio leggero con motore quattro cilindri 12,9 litri, l'Ungherese Ferenc Szisz si impone dopo oltre 12 ore di gara, nonostante il caldo soffocante e il bitume quasi fuso. La vittoria contribuirà ad incrementare le vendite del Costruttore francese negli anni successivi.

Gli anni ruggenti e la conquista di record

Negli anni '20 e '30 del secolo scorso, Renault si concentra sui record di velocità e sviluppa la spettacolare Renault 40CV Type NM des Records nel 1926. Monoposto dotata di una motorizzazione 9,0 litri, con una carrozzeria coupé aerodinamica e ruote a vista, conclude la 24 ore con una velocità media di 173 km/h – un risultato di tutto rispetto per un'auto di serie dell'epoca.

Negli anni '30, Renault produce la gamma Nerva continuando la sua ricerca di record su strada, in Europa e in Africa. Con le curve ispirate all'aviazione e l'8 cilindri in linea, la Nervasport si lascia sfuggire per appena due decimi di secondo la vittoria al Rally Montecarlo 1932. Riesce, tuttavia, ad imporsi al Rally di Montecarlo e alla Liegi-Roma-Liegi nel 1935, e si classificherà seconda – dietro Bugatti – al Rally del Marocco 1935.

L'auto si dimostra ancora più efficace sul circuito di Montlhéry. Ad Aprile 1934, una Nervasport specificamente preparata stabilisce diversi record di resistenza in tutte le categorie. Percorre più di 8.000 km in 48 ore, ad una media superiore a 160 km/h e con una velocità massima di oltre 200 km/h. La sua carrozzeria dinamica ispirerà il design dei futuri veicoli Renault.

L'Étoile Filante degli anni '50

Negli anni '50, Renault ritrova il suo spirito pionieristico puntando a nuovi record. Progettata dopo due anni di prove in galleria del vento, l'Étoile Filante approda sui laghi salati di Bonneville (Utah, Stati Uniti) a settembre 1956. Con una splendida livrea blu, questo straordinario veicolo dispone di un telaio tubolare e due grandi derive, simili a quelle di un aereo. Sotto la pelle in poliestere si nascondono una turbina ultrapotente, che sviluppa 270 cv a 28.000 g/min, e una trasmissione Transfluide. Ispirandosi sempre all'aeronautica, l'insieme è alimentato con cherosene ed è esente da vibrazione, grazie alla rotazione della turbina. Fin dai primi giri di ruote, il progettista Jean Hébert stabilisce un nuovo record di velocità con 308,85 km/h. Un exploit tuttora imbattuto!

Parallelamente, Renault trionfa nei rally. La Marca con la Losanga schiera in numerose prove l'innovativa Dauphine con motore posteriore, che monopolizza i primi quattro posti alla Mille Miglia e si aggiudica il Tour de Corse 1956, prima di imporsi nel leggendario Rally Montecarlo due anni dopo.

Gli esordi con Gordini

Creatore delle omonime auto da corsa, Amedeo Gordini sviluppa una versione estrema della Dauphine alla fine degli anni '50. L'associazione Renault-Gordini si rivela fruttuosa con la nascita



delle leggendarie R8, R12 et R17 Gordini. La R8 Gordini si distingue, in particolare, nei rally, nelle corse in salita e sui circuiti, conquistando un'immensa popolarità che spinge la Marca, nel 1966, a lanciare la Coppa Renault 8 Gordini, antesignana delle formule promozionali. Nel 1971, il motore della Renault 12 Gordini è utilizzato nelle monoposto del primo Campionato di Francia di Formula Renault, che è servito da trampolino di lancio per molti futuri campioni, tra cui Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Alain Prost, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen e Lewis Hamilton.

I capannoni di Gordini a Parigi si rivelano ben presto troppo esigui per le ambizioni sportive della Marca. Il sito prescelto per i nuovi impianti si trova a Viry-Châtillon e lo stabilimento, base dei futuri successi, è inaugurato il 6 febbraio 1969.

Renault si focalizza in un primo momento su un motore V6 2.0 litri, presentato ufficialmente a gennaio 1973. Il blocco si rivela subito competitivo nel prestigioso Campionato europeo riservato alle vetture sportive da 2 litri. Renault accede poi al Campionato del Mondo Vetture Sportive della FIA e mette a punto una versione turbocompressa del motore.

Renault Sport è fondata nel 1976, lo stesso anno in cui viene lanciato un programma di competizioni per monoposto. Prima tappa: il Campionato europeo di Formula 2 con il V6.

Vittoria a Le Mans e debutto in F1

Le Renault con motore turbo si dimostrano incredibilmente veloci nel Campionato del Mondo Vetture Sportive della FIA, inanellando pole position e migliori giri in gara. Tutte le condizioni sono riunite nel 1978, quando Didier Pironi e Jean-Pierre Jaussaud si impongono con una vittoria storica alla 24 Ore di Le Mans, mentre una seconda Renault conclude la prova ai piedi del podio. Dopo questo memorabile successo nella Sarthe, Renault può ormai focalizzarsi sulla tappa successiva: la Formula 1.

Da anni, il regolamento tecnico della disciplina autorizza l'utilizzo di un propulsore turbo, ma nessuno ha ancora osato fare il primo passo. Nessuno, prima di Renault. Già nel 1976, il Costruttore avvia con discrezione delle prove in pista con una versione 1.5 litri del suo V6. Numerose corse sono programmate per la stagione successiva.

Alimentata dal suo V6 turbo, la RS01 debutta al Gran Premio di Gran Bretagna 1977: affidata a Jean-Pierre Jabouille, la "teiera gialla" non vedrà la bandiera a scacchi, ma si farà notare. Seguono altri quattro Gran Premi alla fine dell'anno, permettendo a Renault di accumulare una preziosa esperienza. L'addestramento continua per tutta la stagione 1978, fino a quando Jabouille firmerà i primi punti di Renault in F1 — i primi per un propulsore turbo — conquistando il quarto posto al Gran Premio degli Stati Uniti. Il passaggio al doppio turbo al Gran Premio di Monaco 1979 rappresenterà un progresso tangibile, permettendo all'équipe di superare i problemi di tempi di risposta e Jabouille otterrà la prima vittoria storica in casa, dopo essersi lanciato dalla pole position a Digione.

Successi nei rally

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

Renault si avventura anche nei rally-raid con la Parigi-Dakar. Iscritta a titolo privato, la Renault 20 dei fratelli Marreau si impone durante l'edizione 1982 del celebre safari africano.

Nel frattempo, in Formula 1, l'investimento di Renault comincia a dare i primi frutti. Nel 1983, Renault si classifica seconda al Campionato del Mondo con Alain Prost, vincitore di quattro Gran



Premi, che questa volta chiude la stagione con due punti di ritardo su Nelson Piquet con i suoi tre successi. Lo stesso anno, Renault diventa per la prima volta motorista di una seconda scuderia, associandosi a Lotus, e stipula altri contratti di fornitura con Ligier e Tyrrell. Al Gran Premio del Portogallo 1985, il pilota brasiliano Ayrton Senna incassa la sua prima vittoria in F1 con un V6 Renault, affermandosi come una delle rivelazioni della categoria.

Alla fine dell'anno 1985, il team di fabbrica cessa le sue attività per focalizzarsi sul ruolo di motorista. Nel 1986, il terzetto Senna-Lotus-Renault si afferma come il più veloce della griglia, e il Brasiliano incassa ben otto pole position.

F1, il richiamo della vittoria

Renault ritrova ufficialmente la Formula 1 alla fine degli anni '80 grazie, questa volta, ad una partnership con Williams. Fin dalla prima campagna, la nuova alleanza ottiene due vittorie nei Gran Premi, seguite da altre due nel 1990. Nigel Mansell, che conosceva i motori Renault dal suo passaggio in Lotus, si unisce al team alla fine dell'anno.

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

Ex pilota Renault, Alain Prost arriva alla Williams nel 1993, ottenendo a sua volta il titolo prima di ritirarsi dalla competizione. Seguiranno altri trionfi: nel 1996 con Damon Hill, poi nel 1997 con Jacques Villeneuve. Williams-Renault ottiene a sua volta il titolo Costruttori nel 1992, 1993, 1994, 1996 e 1997.

Nel 1995, Renault rafforza il suo coinvolgimento stipulando una nuova partnership con la scuderia Benetton. Michael Schumacher conquista il titolo Piloti e Benetton quello Costruttori. Con i due team clienti, Renault colleziona sei titoli mondiali consecutivi tra il 1992 e il 1997. Tra il 1995 e il 1997, la Marca con la Losanga trionfa nel 74% dei Gran Premi.

Renault lascia ufficialmente la Formula 1 alla fine della stagione 1997. Williams, Benetton, e più tardi la nuova scuderia BAR, utilizzeranno motori di origine Renault con badge Supertec, Mecachrome e Playlife. A Viry-Châtillon, un team di sviluppo continua a lavorare su un futuro programma F1.

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

Ritorno in F1

Ancora una volta, l'assenza ufficiale di Renault sulle griglie di partenza è di breve durata. All'inizio del 2001, la Marca con la Losanga annuncia l'acquisizione della scuderia Benetton per il suo ritorno in F1 come costruttore. In quella stagione, Renault fornisce motori ad Enstone prima che la struttura rinasca, l'anno seguente, con il nome di Renault F1 Team. Il sito telai resta in Gran Bretagna e lavora in stretta collaborazione con il dipartimento motori di Viry-Châtillon.

Nel 2003, Fernando Alonso si aggiudica in Malesia la prima pole position del team. Il giovane Spagnolo farà ancor meglio in Ungheria, firmando il primo successo di Renault F1 Team. L'anno successivo, Jarno Trulli offre a Renault la vittoria nell'appuntamento più prestigioso dell'anno: il Gran Premio di Monaco.

Nel 2005, Alonso è l'uomo da battere: diventa campione del mondo Piloti, mentre Renault si impone tra i Costruttori con otto vittorie dello Spagnolo e del compagno di squadra Giancarlo Fisichella.



Nonostante l'importante svolta tecnologica rappresentata dal passaggio dal V10 al V8, Renault continua sul suo slancio nel 2006. Con otto successi, Renault si scontra frontalmente con Ferrari per la conquista dei titoli, ma la capacità innovativa della Marca francese le consente di conseguire una nuova doppietta.

Abituata a fornire motori a più scuderie, Renault stipula una partnership con Red Bull Racing nel 2007. Le monoposto blu si riveleranno rapidamente molto efficaci. Nel 2010, Vettel trionfa, diventando il più giovane campione del mondo nella storia della F1. La scuderia Red Bull-Renault conquista il titolo Costruttori.

Mentre Renault si focalizza sulla fornitura di motori, Sebastian Vettel si dimostra imbattibile nel Campionato del Mondo e polverizza tutti i record, incassando quattro titoli consecutivi fino al 2013.

Oltre a Red Bull Racing, Renault fornisce Lotus F1 Team, Caterham F1 Team e Williams F1 Team. Durante tutto il periodo V8, il motore progettato e sviluppato dai 250 ingegneri di Viry-Châtillon ha costantemente dominato la competizione, trionfando nel 40% dei Gran Premi ed ottenendo un numero record di pole position.

Oltre alla F1, Renault Sport Technologies continua a sviluppare la sua gamma di campionati monotipo con la Formula Renault 2000 e la Clio Cup. Nei rally, Clio Super 1600 si impone rapidamente conquistando numerosi titoli internazionali tra il 2003 e il 2005.

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

L'inizio di una nuova avventura

Nel 2014, la Formula Uno compie una grande svolta, con l'introduzione di una tecnologia di propulsione avanguardista. Il nuovo gruppo propulsore di Renault in F1 associa l'architettura della precedente generazione di motori sovralimentati a potenti motori elettrici e a una batteria di avanzati sistemi di recupero dell'energia, per ridurre i consumi del 40% offrendo nello stesso tempo dinamismo e performance analoghe.

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

Dal 2016, Renault è di ritorno in Formula 1 come costruttore ufficiale con i colori di Renault Sport Formula One Team, nell'ambito di un impegno minimo di nove anni e con l'obiettivo di ritornare ancora una volta sul più alto gradino del podio, battendosi per i titoli mondiali.

Enstone: un sito moderno destinato alle performance

Dal 1992, Il Centro Tecnico di Enstone accoglie un team di F1. Ricavato in una vecchia cava situata tra i villaggi di Enstone e di Middle Barton, ha accolto successivamente Benetton, Renault, Lotus e Renault Sport Formula One Team.

Nella dinamica del ritorno di Renault in Formula 1, l'anno 2016 ha segnato l'inizio di un'importante trasformazione del sito di Enstone per accrescerne il potenziale.

In tale prospettiva, sono in corso di realizzazione cinque progetti, di cui quattro già ben avanzati a livello della fase di costruzione, mentre l'ultimo è appena iniziato.



Il primo è teso ad accogliere nuovi macchinari di lavorazione in un nuovissimo capannone di 260 m² su circa nove metri di altezza. Queste attrezzature ultramoderni sono nettamente più grandi delle precedenti e consentiranno di lavorare componenti di dimensioni maggiori, migliorando nello stesso tempo la precisione della realizzazione.

Un capannone in costruzione accoglierà due cabine di verniciatura e di preparazione, per riportare, come previsto, questa attività all'interno della Società, e comprenderà anche un'area di stoccaggio di 252 m², per l'équipe della corsa.

Il terzo progetto riguarda il dipartimento aerodinamico, che dispone oggi di un'area ampliata del 50% circa. Di conseguenza, la prototipazione rapida è stata spostata ad un altro piano, rinnovato per l'occasione. Si è potuto così aumentare in modo significativo il numero di stampanti 3D e di fresatrici a cinque assi utilizzate dal dipartimento galleria del vento.

Sono stati realizzati, inoltre, molti investimenti "invisibili" nella galleria del vento, strumento cruciale per lo sviluppo, allo scopo di migliorarne la precisione e stabilire migliori correlazioni tra le cifre della galleria del vento e il verdetto della pista.

Il quarto progetto riguarda la creazione di una grande sala operativa, al centro dell'edificio principale. Questo impianto consentirà un collegamento ottimale tra lo stabilimento e il circuito durante i Gran Premi e, di conseguenza, una migliore gestione della monoposto. Situata nelle immediate vicinanze del luogo di progettazione della R.S.17, questa sala disporrà di uno spazio per invitati di spicco, che potranno immergersi nella corsa così come è vissuta ad Enstone. Questa nuova entità dovrebbe entrare in funzione fin dall'inizio della stagione.

L'ultimo progetto consiste nell'ingrandimento dell'edificio principale. Due piani di 840 m² consentiranno una completa riorganizzazione, l'ottimizzazione delle capacità produttive e l'aumento del personale dedicato alla produzione e alla progettazione.

Il denominatore comune di tali progetti consiste nella volontà di creare degli ambienti di lavoro favorevoli, con il massimo possibile di luce naturale, un'illuminazione LED ad alto rendimento energetico e nuovi moderni sistemi di ventilazione e riscaldamento.

Parallelamente, è in corso un vasto programma di rinnovamento per quasi tutti i dipartimenti esistenti. In tale prospettiva sono state completamente rinnovate tutte le macchine utensili (fresatrici a cinque assi e torni), per migliorare la capacità produttiva.

All'esterno, è in corso di realizzazione un nuovo parcheggio, destinato a gestire il crescente numero di dipendenti e visitatori. Prevista per l'autunno 2017, è molto attesa anche la nuova mensa per il personale!

Infine, sono stati effettuati numerosi piccoli investimenti in tutti i settori aziendali, nell'interesse collettivo ed individuale. Tra questi, nuovi computer portatili, nuove postazioni di lavoro, un nuovo modulo di calcolo CFD, che consente analisi aerodinamiche più rapide, senza dimenticare i miglioramenti realizzati sulle attrezzature per le prove non distruttive, a vantaggio di una maggiore precisione.

«Siamo stati testimoni di un netto consolidamento dei nostri impianti negli ultimi nove mesi», riassume Bob Bell, Direttore della Tecnologia F1. «Entro la fine del 2017, la maggior parte del sito avrà beneficiato di miglioramenti o nuovi edifici».

«I nuovi impianti vengono rapidamente installati e gli altri aggiornati. Si tratta di un aspetto essenziale nella nostra ricerca del successo in pista».

Cura di giovinezza a Viry

Anche se la rivitalizzazione del sito di Enstone è di portata maggiore, a Viry-Châtillon regna l'effervescenza dalla nascita di Renault Sport Racing.

Inizialmente base di Renault-Gordini, dal 1969, Viry è in prima fila per tutte le partecipazioni di Renault alla F1. Innanzitutto, lo stabilimento si è occupato integralmente della monoposto, prima di concentrarsi sul motore e, più di recente, sul motopropulsore nel suo insieme, con il motore a combustione interna (ICE) e i sistemi connessi di recupero e utilizzo dell'energia.

Anche se la maggior parte dei cambiamenti sono correlati all'organizzazione e ai perfezionamenti metodologici, sono stati effettuati rilevanti investimenti anche sugli equipaggiamenti.

Tra gli investimenti più significativi realizzati lo scorso anno, possiamo citare l'aggiornamento del sistema di gestione dei banchi, al fine di procedere ad un miglior programma di prove, più efficace ed affidabile.

D'altra parte, è stata incrementata la potenza di calcolo, con un nuovo cluster CFD, con una capacità di simulazione superiore del 140%. Il nuovo scanner 3D, che dovrebbe essere operativo prima dell'inizio della stagione, migliorerà nettamente il volume di controllo qualità non distruttivo. Parallelamente, un nuovo microscopio a scansione elettronica ha nettamente rafforzato le nostre capacità di analisi incidentologica e fatto progredire le facoltà di risoluzione guasti.

Inoltre, un terzo banco di prova monocilindro apre nuove capacità di sviluppare inediti concetti di combustione, mentre i banchi motore sono oggi raffreddati più efficacemente, grazie alle nuove torri di raffreddamento.

Oltre ai progetti realizzati o in corso, Viry non lesinerà i suoi sforzi, nei prossimi due anni, per migliorare impianti, macchinari e banchi motore.

Per quanto riguarda il personale, sono state realizzate delle assunzioni strategiche. Alla fine del 2016, il numero totale di dipendenti era di 240 unità a Viry, ed è previsto un incremento del 13% nel 2017. Le assunzioni si concentreranno sui dipartimenti turbo e sui sistemi di controllo motore-generatore di Viry.

«A Viry, abbiamo assistito ad una riorganizzazione fondamentale della struttura tecnica, allo scopo di rimodellare l'operazione perché possa rispondere più precisamente alle future sfide dello sviluppo dei gruppi propulsori», spiega Bob Bell, Direttore della Tecnologia F1. «Questi cambiamenti ci consentono non soltanto di fornire gruppi propulsori sempre più efficienti per Enstone e i team nostri partner, ma anche di lavorare in modo sempre più efficace sui nostri telai, per raggiungere gli obiettivi che ci prefissiamo nelle prossime stagioni».

LE ATTIVITÀ COMPETIZIONE DI RENAULT

Formula E

Localizzata nel cuore delle città del mondo intero, la Formula E è il primo campionato al 100% elettrico organizzato dalla FIA. Fedele alla sua tradizione di precursore, Renault utilizza questa vetrina mondiale per dimostrare il suo know-how nel campo della tecnologia elettrica.

Pioniere del veicolo al 100% elettrico con la gamma Z.E. (zero emissioni) e player insostituibile del motorsport, Renault favorisce l'emergere di una nuova forma di corsa automobilistica, più accessibile e favorevole allo sviluppo della mobilità elettrica.

Renault ha raccolto questa sfida con successo, conquistando con il team Renault e.dams il primo titolo di Campione di Formula E della FIA nella stagione 2014-2015. Si assicura ancora il titolo nella stagione successiva con un proprio gruppo motopropulsore/trasmissione, sviluppando tecnologie avanzate che andranno, direttamente o indirettamente, a vantaggio dei veicoli della gamma Z.E.

Formula Renault

Dai 16 anni, i piloti in erba della Formula Renault sono immersi in un ambiente competitivo molto esigente. Gestire la pressione della competizione, comprendere il funzionamento di un'auto da corsa per trarne le migliori performance: è là che i piloti assimilano le basi del loro mestiere al volante di monoposto equipaggiate con motori 2,0 l 16 valvole 210 cv, abbinate a trasmissioni sequenziali a 7 rapporti con comandi al volante.

Il proverbio che affermava che ci voleva una stagione per imparare e un'altra per vincere sembra ormai decisamente superato. L'età media di esordio in Formula 1 si è nettamente ridotta in questi ultimi anni e la durata della formazione è stata conseguentemente accorciata. Creata 45 anni fa, la Formula Renault si è evoluta con il suo tempo per rispondere alle esigenze dei piloti provenienti dal karting o dalle discipline di iniziazione.

Vera e propria scuola di monoposto, Formula Renault consente di confermare o di svelare il talento di un pilota.

Renault Clio Cup

Sempre appassionato di corse con duelli "fianco a fianco", il pubblico apprezza particolarmente le Clio Cup.

Dal lancio della mitica Coppa R8 Gordini, nel 1966, Renault Sport ha assicurato una presenza costante sui circuiti, in Europa e nel mondo intero. Con varie migliaia di unità commercializzate dal 1991, le quattro generazioni di Clio Cup sono state apprezzate per le performance, l'affidabilità e l'accessibilità.

Nel 2017 saranno organizzate otto serie nazionali di Clio Cup: Francia, Regno Unito, Spagna, Italia, Benelux, Paesi Nordici, Europa Centrale e Cina.

Clio Cup eredita le carte vincenti di Clio R.S. 200 EDC: il propulsore 1,6 l turbo a iniezione diretta eroga 220 cv e una coppia costante di 270 Nm, ed è associato a una trasmissione sequenziale con levette al volante.

Renault Clio R3T Trophy

Nel 2017, gli equipaggi potranno scegliere di partecipare ad un trofeo nazionale attraverso quattro aree europee: Francia, Alpi, Italia e Iberia.

Oltre al supporto tecnico predisposto per tutti i clienti e l'uguaglianza sportiva del Trophy, Clio R3T Trophy offrirà una solida esperienza ai piloti per il loro futuro nei rally automobilistici.

Clio R3T svela i suoi atout con un avantreno e un retrotreno esclusivi. Grazie ai nuovi ammortizzatori regolabili e ad una molteplicità di adattamenti, ogni pilota potrà trovare l'equilibrio che gli consentirà di essere competitivo su tutti i tipi di fondo stradale.

Il propulsore 1,6 l turbocompresso di Clio R.S. 200 EDC ha ricevuto un trattamento particolare per vantare performance ineguagliate. Il blocco eroga, infatti, 242 cv e una coppia di 480 Nm. La trasmissione sequenziale a sei rapporti potrà essere gestita da levette al volante (opzione futura).



RENAULT SPORT CARS – DALLA PISTA ALLA STRADA: UNA PERIZIA E UNA COMPETENZA INEGUAGLIABILI

Domande a... Patrice Ratti, Direttore generale Renault Sport Cars

Avendo iniziato la sua carriera nel 1981 come ingegnere nel team di Formula 1, Patrice Ratti ha conosciuto gli esordi di Renault Sport. Oggi Direttore Generale di Renault Sport Cars, ha una visione d'insieme degli ultimi quarant'anni...

Quali sono i valori di Renault Sport Cars nel 2017?

Gli stessi del 1976. Da sempre, Renault Sport ha perseguito le performance, senza mai esitare ad uscire dai sentieri battuti per sviluppare nuove soluzioni. Il gusto della competizione e lo spirito di squadra sono sempre altrettanto forti. Sul piano tecnico, Renault Sport non ha mai corso dietro ai cavalli, preferendo un equilibrio tra potenza e leggerezza, con telai di grande efficacia ed una particolare attenzione al piacere di guida. Non era facile, ma fa parte del nostro spirito e del nostro DNA: le Renault sono sempre state leggere ed agili, battendo regolarmente veicoli molto più potenti.

Renault Sport ama raccogliere le fide, ma cosa possiamo aspettarci per il vostro prossimo challenge?

Quando disporremo della sostituta di Mégane R.S. 275 Trophy-R, la nostra ambizione sarà riconquistare il record del Nürburgring! Per il momento, raccogliamo la sfida di uno sviluppo internazionale. In cinque anni, la percentuale di veicoli venduti fuori dalle frontiere europee è passata dal 10% al 30% circa. Sandero R.S. 2.0 – il nostro primo prodotto sviluppato per l'America Latina – si rivela un grande successo e continueremo su questa strada.

Quali sono le ambizioni di Renault Sport per il futuro?

I nostri ingegneri lavorano oggi su progetti che non lasceranno insensibili gli appassionati... Vogliamo proporre ai nostri clienti automobili che incarnino la passione, su un numero sempre maggiore di mercati. Continuando sempre a crescere in Europa, proseguiamo il nostro sviluppo sugli altri continenti.

GAMMA RENAULT SPORT CARS 2017: A CIASCUNO LA SUA RENAULT SPORT

La gamma Renault Sport Cars è imperniata su una struttura a tre livelli, destinata a coprire l'insieme dei fabbisogni della clientela. Le GT Line propongono il design sportivo e distintivo della gamma GT, caratterizzata da performance motore e telaio ottimizzate e da un elevato livello di comfort nell'utilizzo quotidiano. Le R.S. propongono le migliori performance e un piacere di guida senza compromessi, su strada e su pista.

Fruendo di tecnologie sviluppate per la competizione, i modelli R.S., GT e GT-Line sono considerati ambasciatori della gamma Renault. Al volante, centinaia di migliaia di conducenti costituiscono una comunità senza frontiere, che incarna la passione Renault Sport su tutte strade del mondo.

Sono oggi disponibili 10 modelli Renault Sport Cars:

Twingo GT, Clio R.S., Clio GT, Clio GT-Line, Mégane GT, Mégane GT-Line, Mégane Sportour GT, Sandero R.S., Sandero GT-Line, Fluence GT.

Twingo GT – l'ultimissimo modello della gamma Renault Sport Cars

Con il ritorno di una trazione posteriore con motore montato in posizione centrale posteriore, Twingo GT rende omaggio alla R5 Turbo e alla Clio V6, due modelli mitici che condividevano questa architettura. Twingo GT si rivela particolarmente divertente da guidare, con il propulsore 110 cv e 170 Nm di coppia. Ben piazzato sulle ruote da 17", il modello ha beneficiato di una



particolare attenzione per le sospensioni, il controllo elettronico della stabilità ESP e lo sterzo a demoltiplicazione variabile.

Nuova Clio R.S. 200 EDC

Clio R.S. 200 EDC propone il meglio della tecnologia Renault Sport per un'esperienza entusiasmante. La trasmissione robotizzata a doppia frizione sei rapporti assicura nello stesso tempo efficacia e comfort. Senza rinnegare il look da city car, si trasforma in sportiva di alto livello in funzione dei desideri del conducente! Con una motorizzazione spinta a 220 cavalli, la versione Trophy beneficia di 40 Nm di coppia supplementare, grazie ad una nuova mappatura del motore, un turbo più grande, un circuito di aspirazione che riduce le perdite di carico e uno scarico ridisegnato. Questa versione dispone, inoltre, di uno specifico gruppo ammortizzatori/sospensioni.

Mégane GT

Parallelamente alla particolare attenzione dedicata al comfort di guida, Mégane GT possiede il livello di sportività caratteristico dei modelli progettati da Renault Sport. Il piacere di guida deve molto alle quattro ruote sterzanti del sistema 4Control, un'anteprima mondiale sul segmento. Questo modello beneficia anche del Launch Control, del Multi Change Down e del R.S. Drive. Nuova Mégane Sportour GT riprende tutte le innovazioni di Mégane GT, associando dinamismo ed eleganza delle linee a un volume di carico record!

TECNOLOGIE NATE PER LA COMPETIZIONE PER UN PIACERE DI GUIDA INEGUAGLIABILE

Frutto del dialogo permanente tra gli ingegneri della competizione e quelli incaricati dei modelli di serie, le tecnologie derivate dal motorsport contribuiscono al piacere di guida, alle performance e all'affidabilità delle R.S.

Launch Control

Inaugurato su Clio R.S. 200 EDC, il Launch Control consente di divertirsi con partenze "sparate"! Gestendo il livello di "grip" al suolo, questo dispositivo elettronico elimina il pattinamento delle ruote agendo sulla coppia motrice.

Multi Change Down

Mantenendo la pressione sulla levetta al volante, il conducente può scalare rapidamente più rapporti, per entrare in curva con il rapporto più indicato. Proposto su Clio R.S. e poi su Mégane GT, offre un'esperienza inedita per tutti gli stili di guida.

R.S. Monitor

Inspirato ai sistemi di acquisizione dati utilizzati in competizione, R.S. Monitor registra le informazioni comunicate dai sensori dell'auto. Sono disponibili quattordici valori: potenza e coppia motrice, pressione dei freni, temperatura dell'olio, angolazione del volante... Molto semplice da usare, R.S. Monitor visualizza sul cruscotto le informazioni essenziali durante la guida, fornendo dati che potranno poi essere elaborati su computer e confrontati con i tempi di riferimento dei principali circuiti.

Avantreno ad asse indipendente

Progettato per le R21 Turbo di Superproduction alla fine degli anni '80, l'avantreno ad asse indipendente ha trovato una nuova applicazione sui modelli più potenti della gamma R.S. Contrariamente ad un avantreno McPherson, l'asse del perno è totalmente disaccoppiata dal sistema di ammortizzamento, in modo da eliminare il fenomeno delle microsterzate nelle curve strette e migliorare il mantenimento della traiettoria a alta velocità.



Finecorsa idraulici di compressione

Nati dallo sviluppo effettuato da Renault Sport sulle sospensioni utilizzate nei rally, i finecorsa idraulici di compressione sono oggi montati su Clio R.S., conferendole, in qualunque situazione, una tenuta di strada ineguagliabile per un'auto sportiva, grazie all'integrazione di un ammortizzatore secondario nel corpo principale.

Anello U-Flex

Tra le molteplici innovazioni ereditate dalla Formula 1, Renault Sport ha adattato la tecnologia U-Flex ai suoi modelli di serie. Questo anello raschiaolio a forma di U, molto elastico, si adatta alla deformazione del cilindro provocata dalla pressione e la temperatura. Questa innovazione consente di limitare gli attriti, ottimizzando nello stesso tempo il rendimento del lubrificante del motore.

Un'incontestata competenza nella tecnologia turbo

Introdotta in F1 nel 1977, la tecnologia turbo, di cui Renault è stata pioniere, è oggi presente sulla maggior parte dei modelli della gamma R.S. e G.T. Dal 2014, il turbo è anche tornato in F1, dove il supplemento di potenza ed efficacia assicurato da tale tecnologia rappresenta uno degli elementi che hanno contribuito a ridurre del 40% le emissioni, senza compromettere le performance.

Renault Sport Experience

Renault Sport propone anche ai suoi clienti di valorizzare le qualità dei loro veicoli sui più bei circuiti del mondo! Nate in Francia una decina di anni fa, le «Journées Passion Renault Sport» (Giornate passione Renault Sport) sono state ribattezzate Renault Sport Experience negli altri Paesi. Dopo la Germania e il Regno Unito, il concetto è declinato in Marocco, in Giappone, a Hong-Kong e in Brasile...

Inquadrati da istruttori professionali, per garantire una totale sicurezza, i clienti possono così perfezionare la tecnica di pilotaggio al volante della loro R.S. Il concetto Renault Sport Experience prevede, inoltre, centri di prova itineranti, che propongono ai clienti di testare le ultime novità.



L'eccellenza tecnologica di Renault in F1 a vantaggio di tutti gli appassionati di automobili.
L'eccellenza di Renault su pista si è trasferita ai motori di serie. Un esempio significativo è l'ultima generazione di motori Energy, che sfruttano le competenze degli specialisti del mondo della Formula 1.

TRASFERIMENTO TECNOLOGICO

Negli ultimi anni si sono creati dei canali privilegiati tra Viry-Châtillon, dove si progettano e si sviluppano i propulsori Renault per la F1, e il Technocentre di Guyancourt, centro nevralgico del Gruppo per lo sviluppo tecnico dei modelli di serie. Ancora più stretti saranno i legami con Les Ulis, sede di Renault Sport Cars. La stretta collaborazione esistente tra gli specialisti di motori da corsa e i colleghi che si occupano di motori di serie, associata a progetti speciali comuni, consentirà alle innovazioni adottate per la F1 di essere trasferite sui motori di serie e viceversa. La velocità degli sviluppi in F1 e le competenze analitiche degli specialisti di motori da corsa Renault permettono all'azienda di studiare nuove soluzioni tecniche in condizioni estreme. Battersi contro costruttori specialisti in competizioni su pista consente, inoltre, a Renault, costruttore generalista, di disporre di una visione unica sulle architetture dei motori più innovative. Grazie a questo approccio, Renault può migliorare costantemente l'efficienza energetica dei propri motori, grazie a diverse soluzioni, tra cui:

- Turbocompressione e downsizing
- Iniezione diretta
- Riduzione degli attriti
- Condivisione delle metodologie.

I clienti Renault possono quindi beneficiare di un livello di eccellenza acquisito nel motorsport.

Tecnologie elettriche

Renault contribuisce direttamente a far emergere tecnologie elettriche grazie al suo duplice impegno sportivo e tecnico. I gruppi propulsori utilizzati in F1 integrano potenti motori elettrici, capaci di sfruttare l'energia dissipata in frenata e attraverso lo scarico. L'energia recuperata viene immagazzinata in una batteria e liberata su richiesta, per aumentare la potenza. Parallelamente, il coinvolgimento di Renault in Formula E sottolinea la strategia e l'impegno ambientale della Marca a vantaggio dei veicoli "zero emissioni".

L'impegno su questi due canali illustra la volontà di Renault di accelerare i progressi tecnologici dei veicoli elettrici. Le tecnologie sviluppate nell'ambito di tali impegni contribuiranno non soltanto a migliorare le performance dei motori elettrici, ma anche ad accrescere l'autonomia della batteria.

Turbocompressione

Grazie alla turbocompressione, motori di piccola cilindrata sono in grado di sviluppare potenze elevatissime, pur girando a regimi massimi inferiori. L'energia dissipata sotto forma di calore nei gas di scarico viene recuperata per alimentare il turbo. L'energia viene poi utilizzata per comprimere l'aria di aspirazione (compressore) e per aumentare la pressione all'interno dei cilindri.

Renault si è distinta come pioniere di questa tecnologia al momento del suo esordio in Formula 1, nel 1977, con il motore turbo R.S.01. Nel decennio successivo, Renault ha gradualmente trasferito questa tecnologia sulle sue vetture di serie, tra cui R5 Turbo, R18 Turbo, R11 Turbo e R21 2 I Turbo.

Oggi, tutti i motori della gamma Renault Energy sono turbocompressi, per conciliare prestazioni e consumi, grazie a motori più piccoli e più leggeri. Il propulsore R.E.16, ad esempio, è un turbo V6 in grado di produrre una potenza nettamente superiore a quanto permetterebbe la sua cilindrata.

Iniezione diretta

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

L'iniezione diretta nei modelli di serie Renault è il risultato del dialogo tra Viry e Guyancourt, teso a reperire incessantemente sistemi energetici efficienti, capaci di associare l'ottimizzazione dell'efficienza energetica al contenimento dei consumi. Questi ultimi sono stati ridotti del 40% con l'ultima generazione di motori F1, e del 25% sui motori di serie Energy.

Riduzione degli attriti

I motori della gamma Energy sfruttano la competenza di Renault Sport Formula One Team nelle tecnologie volte alla riduzione degli attriti, grazie a:

- trattamento superficiale DLC (Diamond Like Carbon) delle punterie,
- processo Pressure Vapour Deposit (PVD) dei mantelli dei pistoni,
- tecnologia UFLEX degli anelli raschiaolio, utilizzata in F1 da più di dieci anni. La forma a 'U' permette all'anello di adattarsi esattamente al profilo della parete del cilindro, per ottenere il miglior compromesso tra efficienza (olio rimosso dalla camicia per ridurre al minimo il consumo) e attrito.

Consumi

In F1, il peso è il principale nemico e un basso consumo rappresenta un vantaggio evidente, perché consente di trasportare una quantità inferiore di carburante, a vantaggio della leggerezza e, di conseguenza, della velocità.

I motori di serie Renault sono tra i migliori in termini di rapporto tra le emissioni di CO₂ e la cilindrata. Il consumo di Nuova Clio Energy dCi 90, ad esempio, è di 3,2 litri/100 km e le emissioni di CO₂ di 83 g/km: valori che le consentono di rivaleggiare con le migliori motorizzazioni ibride.

Sistemi elettronici di controllo

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

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

Motori "compound"

Il principio del recupero di energia attraverso una turbina disposta nella linea di scarico di un motore termico, e trasmessa poi all'albero motore, non è una novità: è stato utilizzato anche prima della Seconda Guerra Mondiale su alcuni motori aeronautici e addirittura sviluppato in forma meccanica su automezzi pesanti. Questo principio di funzionamento è quello del motore 'compound'.

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

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

Condivisione delle metodologie

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



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

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

Infine, per condividere queste competenze avanzate, è indispensabile assicurare il trasferimento dei talenti, per garantire l'efficacia degli scambi e il mantenimento di uno spirito d'innovazione. Philippe Coblenze, architetto dell'Energy dCi 130, e Jean-Philippe Mercier, architetto dei blocchi Energy TCe, sono entrambi ex direttori di uffici studi Renault Sport F1 e artefici della progettazione dei V10 e dei V8 vittoriosi negli anni '90 e 2000. Le loro competenze personali e il loro rigore, applicati alla gestione di questi progetti di serie, hanno permesso al downsizing di spingere ancora più avanti i suoi limiti, grazie alle soluzioni tecniche e alle metodologie importate dalla F1. I propulsori Energy dispongono ormai di un insieme ineguagliato di tecnologie nelle rispettive categorie, assicurando nello stesso tempo un risparmio di carburante del 25% rispetto alla generazione precedente.

La grande varietà di talenti presenti nell'ambito di Renault rappresenta una carta vincente al servizio di Renault Sport Formula One Team. L'équipe di Viry-Châtillon ha accesso al laboratorio dei materiali della Marca e utilizza strumenti quali il microscopio elettronico a scansione. Grazie a tale DNA, alle tecnologie e alle competenze sviluppate in comune, il know-how di Renault nei motori di serie è altrettanto apprezzato quanto la sua esperienza in Formula 1.

Contatto stampa Renault Italia:

Paola Rèpaci—Corporate Communication Manager

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

Tel.+39 06 4156965

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

Seguici su twitter: @renaultitalia