

RENAULT
e.dams

Saison 3
Dossier de
Presse



RENAULT
SPORT



01 INTRODUZIONE

Renault e.dams è il team più blasonato della giovane storia del Campionato FIA di Formula E. Con due titoli team, un titolo piloti e nove vittorie, si è imposta come protagonista sin dal 2014, anno di nascita della serie.

La struttura, guidata dal quadruplice Campione del Mondo di F1 Alain Prost e da Jean-Paul Driot, fondatore della scuderia DAMS, beneficia del sostegno tecnico di Renault Sport Racing, l'entità Renault responsabile del Motorsport e coronata da successi in tutte le discipline, dalla Formula Uno all'endurance.

Leader mondiale della mobilità elettrica con la sua rivoluzionaria gamma Z.E., Renault ha colto l'opportunità offerta da questa innovativa categoria per mettere in campo tutto il suo talento. Nell'unità "motori" di Viry-Châtillon, Renault ha sviluppato uno dei gruppi motopropulsori più potenti e tecnicamente avanzati della competizione.

Con Sébastien Buemi – campione iridato – e Nicolas Prost al volante, il team è pronto a partire per la terza stagione nella disciplina con un unico obiettivo dichiarato: la vittoria!



Negli ultimi dieci anni, il Gruppo Renault ha effettuato ingenti investimenti nel programma Zero Emission(1), diventando il primo costruttore europeo di veicoli elettrici, grazie al modello di punta ZOE, e continuando a estendere il numero di Paesi di commercializzazione, soprattutto grazie al successo dell'emblematica Twizy.

L'innovazione costante alla quale assistiamo ogni giorno sulle nostre strade si riflette nel Campionato FIA di Formula E. Posso affermare che si tratta di una delle categorie più innovative che abbiamo mai incontrato. Per convincersene, basta constatare l'atteggiamento dei social network, i giochi online, le nuove destinazioni, il coinvolgimento dei fan e le vere e proprie novità, come le Roborace senza pilota, che aprono una nuova eventuale prospettiva per il futuro del Motorsport.

A tal fine, il nostro investimento per la mobilità di massa si riflette nell'impegno sportivo di Renault e.dams. La partecipazione a questo campionato ci offre numerosi vantaggi, ma la vittoria ci dà sempre maggior slancio per fare passi avanti. È questo lo spirito che ci anima all'inizio della terza stagione. Sappiamo che le cose evolvono velocemente nel Motorsport, ma niente e nessuno potrà mai cancellare la supremazia di Renault nei primi anni di questo campionato.

Cyril Abiteboul, Direttore Generale di Renault Sport Racing

(1) Zero emissioni in funzionamento: né emissioni di CO₂ né di agenti inquinanti atmosferici regolamentati in fase di guida, conformemente al ciclo di omologazione NEDC, esclusi i componenti soggetti a usura.

DIREZIONE DEL TEAM

JEAN-PAUL DRIOT

Co-fondatore

Twitter: @jpdriot

Jean-Paul Driot: 30 anni di grandi successi sportivi.

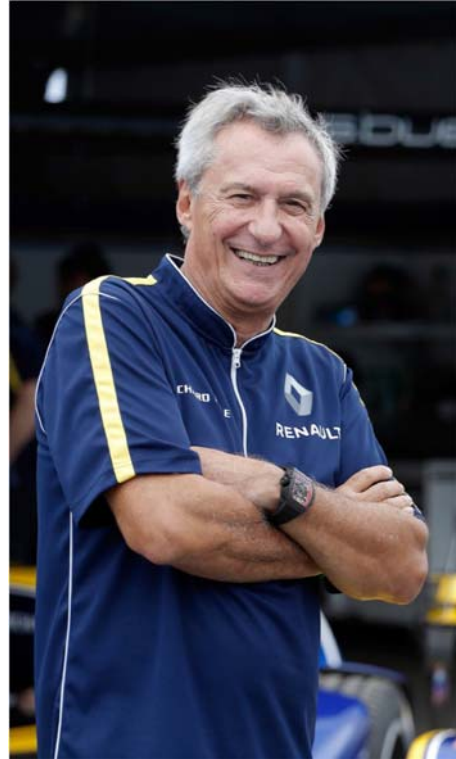
Jean-Paul Driot è Direttore del team DAMS sin dalla creazione. Con esso ha conquistato numerosi campionati internazionali, in particolare nella GP2 Series – l'anticamera ufficiale della F1 – e la sua originaria versione, la F3000 Internazionale, nonché nella Formula Renault 3.5 Series.

Il suo più grande successo risiede forse nella capacità di individuare e far crescere giovani talenti. Driot ha svolto un ruolo fondamentale nella carriera di numerose star del Motorsport. Nella loro ascesa verso la F1, talenti come Romain Grosjean, Kevin Magnussen e Carlos Sainz Jr hanno beneficiato della fiducia e del sostegno del team DAMS.

Jean-Paul Driot ha immediatamente colto l'opportunità di impegnarsi nel rivoluzionario Campionato FIA di Formula E. Fermamente convinto del concetto di una monoposto interamente elettrica, il proprietario del celebre team si è alleato con la leggenda della F1 Alain Prost per lanciare e.dams, ormai conosciuta con il nome di Renault e.dams grazie al partenariato con la Casa automobilistica francese.

Parallelamente allo sviluppo delle monoposto, Driot ha coinvolto il suo team nei programmi della 24 Ore di Le Mans e nella Porsche Supercup.

Jean-Paul è anche protagonista dell'industria dello sport automobilistico francese. Ha rivestito molte posizioni illustri, come la presidenza della commissione circuito della FFSA alla fine degli anni '90, e ha ricoperto incarichi nell'ACF (Automobile Club de France). Il suo intenso lavoro gli ha valso l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine Nazionale del Merito e la medaglia d'oro del Ministero francese degli Sport.



INTERVISTA

Renault e.dams affronta il terzo anno di Campionato con il titolo di duplice campione Team in carica. Come vi sentite?

Naturalmente siamo soddisfattissimi dei risultati conseguiti nella seconda stagione. Abbiamo vinto entrambi i titoli, piloti e team. Globalmente è stata una stagione validissima, con molte vittorie e pole position. L'unico nostro rimpianto è per la finale di Londra, che si è svolta in maniera molto deludente ed è stato un peccato non poterla vincere normalmente, senza che Sébastien potesse dimostrare il suo vero valore.

Comunque siamo molto soddisfatti della campagna. Abbiamo imparato molto e ora dobbiamo riutilizzare quanto appreso per raggiungere gli obiettivi che ci siamo preposti per la terza stagione. Sono soddisfatto del team nel suo insieme e non vediamo l'ora di ripartire in una disciplina che è sempre molto competitiva.

Dopo tanti successi, come fa per mantenere la motivazione nel team?

La risposta è contenuta nella domanda. Quando si vince si vuole continuare a farlo. La motivazione è più forte che mai. Raggiunge quasi il parossismo quando la competizione è agguerrita, con differenze davvero minime tra i concorrenti. Dobbiamo continuare ad impegnarci se vogliamo rimanere ai vertici.

Avete apportato modifiche al team tra le due stagioni?

Abbiamo leggermente modificato la struttura tecnica per essere più agili. Arrivano molti software nuovi, sofisticatissimi, e dovevamo aggiornare la nostra organizzazione per capitalizzare a fondo queste evoluzioni.

Avete due piloti molto competitivi. Secondo lei, quali sono i punti forti di ciascuno?

Uno è molto più calmo dell'altro e quindi abbiamo un giusto equilibrio tra le due personalità. Entrambi hanno punti forti. Nico è solido e commette pochissimi errori in gara. Sébastien è più veloce sul giro, anche se Nico ormai gli si è avvicinato moltissimo. Il nostro tandem ha innalzato il proprio livello di competizione e anche quello del team. Quindi mi sembra di poter affermare che disponiamo di due buoni piloti. Ci conosciamo molto bene reciprocamente, il che assicura un fattore essenziale: una buona osmosi tra i piloti, il team tecnico e il management.

Visiteremo molti nuovi circuiti quest'anno. Quali sono le sue impressioni sul calendario della stagione?

È geniale poter andare a New York nella stessa stagione che prevede anche Parigi. Sono due metropoli mondiali. È un po' un peccato non ritornare a Londra, per completare il tris, ma speriamo di tornarci nuovamente in futuro. Anche avere aggiunto Montreal è un'ottima scelta. La gente del Québec è straordinaria in termini di accoglienza, gioia di vivere e amore per lo sport. Siamo felicissimi di poterci andare. Ci sono anche posti entusiasmanti come Hong Kong e Bruxelles, che non vedono l'ora di accogliere eventi come questo. Ciò dimostra peraltro l'interesse di questa disciplina e il perché di uno sviluppo permanente. Per il nostro team è appassionante anche scoprire nuovi tracciati, per dimostrare le nostre capacità di adattamento a condizioni e parametri diversi.

Quali sono gli obiettivi del team questa stagione?

Sempre gli stessi: trionfare in entrambi i campionati, vincere le gare e totalizzare quanti più punti possibile.

ALAIN PROST**Co-fondatore**

Twitter: @prost_official

Instagram: prost_official

Vera e propria leggenda del Motorsport, Alain Prost vanta nel suo palmarès quattro titoli mondiali in Formula Uno e 51 vittorie. I suoi duelli in pista sono rimasti tra i più entusiasmanti della storia del Motorsport.

Nato nel 1955 vicino a Saint-Chamond (nella regione della Loira), Alain Prost si è dedicato a numerosi sport e immaginava di diventare calciatore professionista prima che un incontro con il kart durante una vacanza con la famiglia non gli trasmettesse la passione per le gare. Nel 1974 il francese lascia gli studi per dedicarsi alla corsa. Un anno dopo consegue la prima vittoria diventando Campione di Francia di kart e vincendo la stagione nella Formula Renault. Ottiene due titoli prima di passare alla F3 dove vince i Campionati di Francia e d'Europa nel 1978 e nel 1979. Ambito da diverse scuderie di F1, valuta attentamente le opzioni prima di firmare per McLaren nel 1980.



Nella sua prima stagione in F1, in una delle epoche più competitive della disciplina, Alain Prost va a punti quattro volte. Nel 1981 entra in Renault e il primo successo non tarda ad arrivare. Si impone in casa nel Gran Premio di Francia 1981 a Digione. Con Renault inanella 9 vittorie in tre anni, su circuiti quali Monza, Silverstone e l'Österreichring.

Nel 1984, Alain ritrova McLaren con cui vive un'epopea fantastica. In sei anni vince trenta gare, tre Campionati del Mondo e conclude per due volte come Vicecampione del Mondo. Primo Francese consacrato campione iridato nel 1985, diventa anche il primo a vincere per due volte consecutive il titolo mondiale dopo Jack

Brabham. Siglando la sua ventottesima vittoria nel 1987, batte il record di Jackie Stewart, risalente a quattordici anni prima.

Nel 1988, Prost contribuisce a sette delle quindici vittorie (su sedici partenze!) del team McLaren-Honda. Tutti gli sguardi sono ormai puntati sulla nascente rivalità con il nuovo compagno di squadra Ayrton Senna, che vanta già otto vittorie e un titolo. Sulla pista e fuori, l'emulazione spinge i due uomini a raggiungere livelli inediti. Entrambi assicurano il dominio di McLaren nel 1989, ma quell'anno è Prost a vincere.

Alain approda in Ferrari nel 1990, scuderia con la quale aggiunge cinque successi al suo palmarès. La corsa per il titolo prosegue nuovamente fino alla fine della stagione, a vantaggio di Senna. Una campagna difficile nel 1991 conduce Alain a prendersi un anno sabbatico prima di ritornare in pista con Williams-Renault nel 1993. Il connubio porta a sette vittorie, permettendo al campione di totalizzare un record complessivo di 51 vittorie e di vincere il quarto titolo mondiale piloti.

Alla fine della stagione, Alain si ritira dalla Formula 1 uscendo dalla porta principale. Si impegnerà successivamente in diverse avventure non sempre legate alle F1, tra cui Renault e.dams, una delle più ambiziose ma anche la più fruttuosa.

INTERVISTA

Quali sono gli obiettivi del team per questa stagione?

La nostra ambizione rimane la stessa degli ultimi due anni. Abbiamo vinto i due titoli team e l'anno scorso anche il titolo piloti. Dobbiamo necessariamente avere un obiettivo elevato. Tuttavia ci aspettiamo un anno ancora più difficile, ma la motivazione rimane immutata.

Quali sono secondo lei i punti di forza di Renault e.dams?

Abbiamo un buon team di gestione e un partenariato forte con Renault, che assicura un solido supporto tecnico. Abbiamo anche due piloti validissimi, che sono complementari e che vanno d'accordo. C'è un'autentica coesione e cooperazione a tutti i livelli, e questo è estremamente importante per il campionato squadre. I nostri piloti vogliono vincere le gare e il titolo, ma riconoscono l'importanza di correre bene per il team. Bisogna dar loro credito, lavorano insieme, e con gli ingegneri, per essere i migliori e migliorare le nostre performance e l'affidabilità.

Quale sarà la principale sfida della stagione?

La sfida tecnologica è identica a quella dell'anno scorso, anche se sarà ancora più complicato perché il livello della competizione aumenterà. Ci sono più squadre in grado di vincere. Dobbiamo quindi essere all'altezza ogni weekend e in ogni gara, per sfruttare ogni minima opportunità di totalizzare punti. Un errore in una o due gare ci costerà sicuramente molto caro. La sfida maggiore sarà quindi mantenere inalterato il livello di prestazioni per tutta la stagione.

Che cosa pensa dei nuovi circuiti inseriti quest'anno?

È un calendario molto innovativo in termini di città visitate. Non conosceremo i circuiti prima di andarci per la gara e dovremo basarci sul lavoro di simulazione per la preparazione. Conterà più che mai l'esperienza del team e dei piloti per ottenere il miglior tempo conseguibile in pista. Ma sarà così per tutti e dovremo dimostrare la nostra capacità di adattamento.

La terza stagione debutterà a Hong Kong. Che cosa pensa di questa gara in particolare?

Scopriremo il circuito soltanto una volta arrivati, ma sulla carta sembra molto positivo! Hong Kong è una città magica e la cornice sarà mozzafiato. Penso che sarà un grande successo e un appuntamento importante per Renault e gli altri costruttori, perché saremo vicini ai loro mercati principali. Come squadra, dovremo essere competitivi per totalizzare il maggior numero di punti sin da inizio stagione. Sarà un immenso piacere cominciare la stagione con un buon risultato in una città così prestigiosa.

ALL'AVANGUARDIA DELLA TECNOLOGIA

Il Campionato FIA di Formula E prevede che tutte le monoposto debbano essere alimentate unicamente con energia elettrica. Il gruppo motopropulsore è formato da un motore elettrico, un inverter, una trasmissione, un sistema di raffreddamento, un sistema di comando elettronico e una batteria. Mentre i costruttori sono liberi di scegliere i primi quattro elementi, la batteria è comune. I telai in fibra di carbonio e il package aerodinamico sono rigorosamente identici. Si è inoltre scelto lo stesso produttore per i pneumatici per porre l'accento sulla gestione del gruppo motopropulsore elettrico e contenere i costi.

La monoposto passa da 0 a 100 km/h in quattro secondi per una velocità massima di 225 km/h. L'energia della batteria è limitata a 28 kWh con una potenza massima di 200 kW nelle qualifiche, equivalente a circa 270 cv, la potenza di una Renault Mégane R.S., a dimostrazione che le Formula E sono all'avanguardia della tecnologia elettrica.

NEL CUORE DELLA FORMULA E

MONOPOSTO

Costruiti da SPARK, Società francese appositamente creata per la Formula E, i telai sono costituiti da una monoscocca composita stampata in fibra di carbonio e alluminio a nido d'ape e sono sottoposti agli stessi rigorosi crash test della F1. Ognuna delle dieci scuderie dispone di quattro vetture. Carrozzeria, alettoni e sospensioni sono anch'essi prodotti da SPARK. A partire dalla seconda stagione i team hanno potuto sviluppare la propria sospensione posteriore. Le regolazioni devono essere identiche da entrambi i lati e il passo deve restare lo stesso della prima stagione.

MOTORE

Alimentato dalla batteria, il motore utilizza l'energia per far muovere le ruote. McLaren ha progettato il motore per la prima stagione, seguita il secondo anno dagli altri costruttori.

INVERTER

Questo componente converte la carica dell'elettricità prodotta dalla batteria da corrente continua (DC) in corrente alternata (AC) che permette al motore trasmettere moto alle ruote. Nella seconda stagione, i team erano liberi di utilizzare la propria soluzione per trovare il sistema più efficace.

TRASMISSIONE

Il pilota agisce sulla trasmissione per ottimizzare l'utilizzo della potenza erogata dalla batteria attraverso il motore. Tutti i team devono utilizzare lo stesso gruppo motopropulsore per tutta la stagione, ma dispongono di un ricambio per ogni elemento. È vietata la vettorizzazione della coppia, vale a dire l'impiego di un motore su ogni ruota per creare l'antipattinamento, e ogni vettura è dotata del medesimo differenziale.

BATTERIA

La specificità della Formula E risiede nella propulsione 100% elettrica generata da una batteria agli ioni di litio, che alimenta il motore. Tutte le vetture montano la stessa batteria standard, scelta prima del lancio del campionato per controllare i costi ed evitare la corsa all'equipaggiamento già dagli albori della disciplina. Una batteria deve assicurare l'intera stagione. L'energia è limitata a 28 kWh. Poiché una batteria non riesce ad alimentare una monoposto per l'intera durata della gara, i piloti effettuano un pit-stop obbligatorio per cambiare vettura. A partire dalla quinta stagione verrà utilizzata una nuova batteria standard che avrà una durata doppia e permetterà di utilizzare un'unica monoposto per gara.

PNEUMATICI

Il pilota può utilizzare soltanto cinque pneumatici anteriori nuovi e cinque pneumatici posteriori nuovi per gara. I pneumatici, scolpiti, possono essere utilizzati in tutte le condizioni di pista. Michelin è il produttore unico e per la terza stagione fornirà pneumatici modificati per tenere sotto controllo i consumi e per una migliore efficienza.



STORIA TECNICA DELLA FORMULA E

Stagione 1

Nella stagione inaugurale 2014-2015, tutti i team disponevano di SPARK-Renault costituite da gruppo motopropulsore, trasmissione, telaio e impianto aerodinamico rigorosamente identici. L'obiettivo era contenere i costi in modo che la disciplina potesse rivelarsi competitiva in un quadro stabile. Consulente del campionato per le esigenze relative al gruppo motopropulsore, Renault Sport aveva anche il suo partner: e.dams.

Stagione 2

Il campionato si apre ad altri costruttori in grado di sviluppare un proprio gruppo motopropulsore. I team devono sempre utilizzare telaio, batterie e pneumatici identici, ma dispongono di nuove libertà sul motore, la trasmissione, il cambio e il sistema di controllo per promuovere la tecnologia delle motorizzazioni elettriche.

Stagione 3

Dopo i grandi cambiamenti della seconda stagione che hanno permesso ai costruttori di sviluppare il proprio gruppo motopropulsore, gli sviluppi per la terza stagione sono minori.

Nuovo alettone anteriore

Il nuovo alettone costituisce la modifica più evidente sulle vetture. Puramente decorativo, questo elemento punta non tanto ad aumentare le prestazioni quanto a creare un'identità visiva forte per il campionato, differenziandolo chiaramente dalle altre discipline.

Maggiore recupero

Sul piano delle prestazioni, la modifica principale di questa stagione risiede in un aumento del 50% della quantità di rigenerazione di energia autorizzata, che passa da 100 a 150 kW. I team e i piloti potranno quindi sfruttare finestre strategiche più estese, e sempre più distinte. I concorrenti in grado di recuperare efficacemente l'energia potranno prolungare il primo stint prima di farne un secondo più breve e più veloce. Per gestire questo surplus di potenza rigenerata, è stata sviluppata una nuova versione della batteria. Evoluzione della vecchia edizione, opera sempre a 28 kWh con un picco di 200 kW.

Nuovo volante

I team disporranno anche di un nuovo volante con funzionalità migliorate per approfittare pienamente delle opzioni strategiche.

Nuovi pneumatici

Per la terza stagione, Michelin fornirà una nuova versione dei pneumatici scanalati 18 pollici utilizzati in Formula E. Progettati per ridurre il consumo di energia, offrendo minore resistenza e un peso ridotto,

aumenteranno di temperatura più velocemente mantenendo l'apprezzabile longevità dei predecessori.



RENAULT Z.E.16

Renault Z.E.16 monta un telaio SPARK-Renault SRT_01E e un gruppo motopropulsore Z.E.16 sviluppato da Renault Sport Racing nella sua unità motori di Viry-Châtillon, nella regione parigina.

SPECIFICHE TECNICHE

MOTORE	Specifiche tecniche Renault Sport Motore unico a magnete permanente ad alta capacità Inverter unico integrato al motore Potenza massima: 200 kW / 270 cv (regolamento FIA) In gara: 170 kW / 230 cv (regolamento FIA) Potenza di rigenerazione in frenata: 150 kW (regolamento FIA)
TRASMISSIONE	Trasmissione trasversale Cascata di ingranaggi a prestazioni elevate Differenziale meccanico
ELETTRONICA	Centralina elettronica standard MAT (McLaren Applied Technology) Tag 400I Software di controllo sviluppato da Renault
TELAIO	Specifico SPARK per tutti i costruttori Telaio monoscocca: carbonio Alettoni anteriore e posteriore, spoiler compreso: carbonio

	Carrozzeria: carbonio e Kevlar Sospensione anteriore: triangoli d'acciaio e puntoni
BATTERIE DI TRAZIONE	Specifica per tutti i costruttori Peso: 350kg Tensione: 600 Volt Capacità: 28 kWh (regolamento FIA) Autonomia: circa 25 minuti in gara
PNEUMATICI	Michelin scanalati 18 pollici specifici
FRENI	Doppio circuito idraulico azionato da uno stesso pedale Pinze in lega di alluminio Dischi in carbonio
PRESTAZIONI	ACCELERAZIONE: 0-100 KM/H IN 4 SECONDI VELOCITÀ MASSIMA: 225 KM/H
PESO E DIMENSIONI	LUNGHEZZA: 5.000 mm LARGHEZZA: 1.800 mm ALTEZZA 1.250 mm (MAX) PASSO: 1.300 mm (MIN) ALTEZZA DA TERRA: 75 mm (MAX) PESO MINIMO: 880 kg con pilota

Intervista a Vincent Gaillardot

Project leader Renault Sport, Vincent è entrato a far parte di Renault Sport nel 1989. Dapprima addetto ai banchi di prova, viene successivamente inserito nel team di collaudatori di Williams. Nel 1996 lascia Renault per ricoprire diverse posizioni nei team telai, principalmente di Arrows e Prost, prima di ritornare in Renault nel 2004 in qualità di responsabile del dipartimento elettrico. Dal 2015, occupa la posizione di capoprogetto Renault Sport per la Formula E.

Come è cambiata Renault Z.E.16 rispetto alla monoposto della scorsa stagione?

Più che di rivoluzione parliamo di un'ottimizzazione del concetto introdotto nella seconda stagione. Abbiamo constatato che il gruppo motopropulsore sviluppato era molto valido. Il nostro lavoro si è quindi concentrato sull'estrazione del massimo potenziale dalla vettura. Abbiamo lavorato molto all'ottimizzazione del gruppo motopropulsore e del controllo della Z.E.16. Contemporaneamente, ci siamo concentrati sulla comprensione delle specificità delle componenti comuni.

Avete studiato anche ambiti specifici della preparazione sportiva?

L'anno scorso abbiamo visto che le qualifiche, e in particolare la Super Pole, giocavano un ruolo importante in un week-end di gara. Pilotare una Formula E su un giro è difficile a causa del peso della vettura rispetto alle altre monoposto. Bisognava imprimere più ritmo. Siamo consapevoli delle difficoltà incontrate su alcuni circuiti, le abbiamo analizzate e ora sappiamo perché non eravamo sempre al livello previsto. Ora pensiamo di avere ben ripreso le cose in mano, sia tecnicamente che operativamente, prima della gara di Hong Kong.

Avete adattato il team in qualche modo in vista della nuova stagione?



La competizione è più intensa che mai. Quindi dobbiamo adattarci per non perdere il ritmo e rimanere in testa. Anche se dobbiamo omologare la vettura per la gara di debutto della stagione e non possiamo più toccare il gruppo motopropulsore per l'intera stagione – tranne che per motivi di affidabilità approvati dalla FIA –, possiamo modificare i software e i sistemi di controllo. È un aspetto che può consentire di migliorare le prestazioni, anche se dobbiamo stare attenti e svilupparli al massimo.

Come preparate i nuovi circuiti del calendario?

La prima tappa consiste nel digitalizzare la pista per realizzare le simulazioni. Osserviamo il tracciato assicurandoci di trarre vantaggio da ogni elemento, prima di simularlo con i piloti su punti quali la gestione dell'energia e la preparazione della gara. Tuttavia, una parte importante della preparazione si svolge sul campo, studiando dettagli come l'inclinazione delle curve, i cordoli e il rivestimento.

Come avete utilizzato gli strumenti di Renault Sport Racing e del Gruppo Renault per la progettazione di Renault Z.E.16?

Con Renault Sport Racing disponiamo di due siti: un'unità operativa telai a Enstone e un'unità operativa motori a Viry-Châtillon. Abbiamo potuto realizzare una serie di sinergie. Enstone ci ha aiutati a ottimizzare le prestazioni del telaio e stiamo lavorando allo sviluppo di tool comuni di simulazione. Con Renault abbiamo messo in comune diversi dipartimenti: la modellizzazione, i gruppi motopropulsori elettrici e le trasmissioni. Noi usufruiamo della loro esperienza e loro possono contare su di noi per accelerare i loro progetti.

Qual è il bilancio dei collaudi condotti per Renault e.dams?

La conclusione dei collaudi di Donington ha posto un termine al nostro processo di validazione e sviluppo del gruppo motopropulsore. Era quindi importante non avere problemi di affidabilità prima dell'omologazione della vettura per la stagione. Per ora tutto sembra incoraggiante. Anche se Donington non è la pista più rappresentativa in Formula E con le sue curve veloci e i lunghi rettilinei, abbiamo potuto portare a termine tutte le tarature. Sappiamo di essere sulla strada giusta, ma la concorrenza sarà feroce e nessuno deve essere messo da parte. Quest'anno molti costruttori, Citroën, Audi, Jaguar, hanno fatto grandi sforzi. Poi ci sono anche alcuni indipendenti di spicco, come Mahindra e Dragon. Chiunque siano gli avversari, il nostro obiettivo rimane lo stesso: vincere entrambi i campionati.

I NOSTRI PILOTI

#9 SÉBASTIEN BUEMI

Data di nascita: 31 ottobre 1988
Luogo di nascita: Aigle, Svizzera
Residenza: Svizzera
Stato civile: Sposato con Jennifer, un figlio (Jules)
Altezza: 177 cm
Peso: 69 kg

Sito internet : www.buemi.ch
Twitter: @sebastien_buemi
Facebook: SebastienBuemi
Instagram: Sebastien_buemi

Dalle categorie monoposto di primo piano allo sport prototipi, Sébastien Buemi è sempre stato abituato al successo. Vittorioso in LMP1 nel Campionato mondiale FIA di Endurance 2014, ha mancato d'un soffio la vittoria alle 24 Ore di Le Mans 2016 in un rocambolesco finale. Campione FIA Formula E in carica, Séb è l'uomo da battere anche quest'anno.

Lo Svizzero ha iniziato la sua carriera nelle gare di kart nel 1993, prima di scalare progressivamente i gradini del Motorsport europeo. Nel 2004 il passaggio riuscito alle competizioni automobilistiche gli permette di entrare nel Red Bull Junior Team e di classificarsi secondo in Formula BMW, dietro un tal Sebastian Vettel.

Viccampione di Formula BMW tedesca nel 2005, Séb prosegue la sua bella dinamica in Eurocup Formula Renault 2.0, A1 GP e F3 (2° nel 2007) prima di passare al GP2, anticamera ufficiale della F1. Firma due vittorie, di cui una alla fine di una gara in cui era partito 21° su pista bagnata.

Nel 2009, il suo talento gli apre le porte della F1 con la Scuderia Toro Rosso, con la quale disputa 55 Gran Premi e totalizza 29 punti fino al 2011. A Melbourne, termina il suo primo Gran Premio ottenendo anche punti. Dal 2012 occupa il ruolo di terzo pilota della Red Bull Racing.

Séb figura anche tra i piloti Toyota alla griglia di partenza del Campionato del Mondo FIA di Endurance. Partecipa alla leggendaria 24 Ore di Le Mans classificandosi 3°, prima di fermarsi a un giro dalla gloria due anni dopo.

Buemi dimostra la sua ecletticità partecipando alla stagione inaugurale del Campionato FIA di Formula E con Renault e.dams. Con tre vittorie, tre pole position, due altri podi e un giro più veloce in gara, lo Svizzero termina secondo nella classifica generale, a un punto da Nelson Piquet.

Fa meglio nella stagione 2015-2016, aggiudicandosi il titolo all'ultima prova a Londra. Tre vittorie e altri tre podi gli valgono per la prima volta l'incoronazione a Campione del Mondo di Formula E, titolo che ha intenzione di difendere quest'anno!

Carriera in Campionato FIA di Formula E fino ad ora:

Vittorie: 6
Pole position: 6



Migliori giri in gara: 7
Punti totalizzati: 298

INTERVISTA

Come ci si sente ad essere campioni in carica FIA Formula E?

È stato bellissimo subito dopo la gara e per tutta l'estate fino alla ripresa delle prove. Adesso non ci penso più di tanto! Sono concentrato sulla nuova stagione. È sempre bello conservare questo ricordo in un angolo della mente, ma l'intervallo tra le due stagioni è talmente breve che si passa direttamente alla stagione successiva pensando alla prima prova di Hong Kong.

Che cosa ha imparato l'anno scorso?

Ho potuto confermare gli insegnamenti del primo anno: ogni punto conta. Che si tratti del giro più veloce o di una pole position, tutti i punti sono fondamentali quando è ora di fare il bilancio. Nella prima stagione ho perso il Campionato per un solo punto. Ho vinto il secondo per due unità. Adesso battiamoci per la terza stagione! Sappiamo che sarà difficile e che la concorrenza è molto accanita, ma voglio gareggiare e dominare il più spesso possibile. Non penso al titolo, voglio solo ritrovarmi in pista e vincere le gare.

Renault e.dams ha conquistato due volte il titolo a squadre. Quali sono secondo lei i punti forti?

Direi l'associazione delle persone e delle aziende nella nostra scuderia. Renault ha progettato un gruppo motopropulsore fantastico, solido, molto competitivo, e Renault e.dams ne ha fatto buon uso. Per vincere non basta avere il pilota migliore o il miglior gruppo motopropulsore. Occorre la formula giusta.

Ha un eccellente compagno di squadra nella persona di Nico Prost. Fino a che punto questo è importante?

Molto importante. Nico ha terminato rispettivamente quinto e terzo nelle prime due stagioni. È molto veloce e determinato. È importante avere un compagno di squadra solido perché ti aiuta a sfruttare il potenziale della monoposto spingendoti al limite. Bisogna vedere che cosa lui fa meglio di te e tentare di imitarlo. A nessuno piace essere battuti dal proprio compagno di squadra, ma è positivo averne uno che ti permette di migliorare.

Quali sono le principali sfide di quest'anno?

Ci sono relativamente poche modifiche tecniche quest'anno, ma sono importanti. L'alettone anteriore è diverso, lo trovo bello, e il volante è molto più complesso. Abbiamo anche nuovi pneumatici destinati a migliorare l'efficienza, così come abbiamo cercato di migliorare quella del gruppo motopropulsore. Tutti seguono il nostro orientamento tecnico sul gruppo motopropulsore e dovremo davvero concentrarci su noi stessi per far emergere tutto il potenziale della vettura quest'anno.

Chi sarà secondo lei il rivale principale?

Per ora Jean-Éric Vergne fa un buon lavoro e dispone di un gruppo motopropulsore Renault. Sappiamo quindi che sarà forte per tutta la stagione. A parte lui, Abt sembra messo bene, anche Dragon non è da meno, e Virgin. Non sarà facile. Il minimo errore costerà molto caro. Il week-end perfetto sarà ancora più difficile da realizzare.

Che cosa pensa delle nuove piste in calendario?

Ho visto Hong Kong e credo che sarà fantastica. Come pilota, voglio sempre scoprire nuovi tracciati e nuovi posti. Anche New York sarà incredibile e non vedo l'ora di andarci.

Che cosa le piace al volante di una Formula E?

Il fatto che sia difficile da pilotare ai limiti senza fare errori. Gareggiare con gli altri concorrenti diventa più entusiasmante.

Il ritratto cinese con Sébastien Buemi

Un posto preferito sulla Terra? La mia casa, anche se non ci sono mai!

Cucina preferita? Italiana.

Bevanda preferita? Red Bull.

Mare o montagna? Mare. Vengo dalle montagne, perciò è bello cambiare ogni tanto.

Circuito preferito? Spa.

Spa o Monaco? Spa senza esitazioni!

Caldo o freddo? Caldo.

Un idolo? Roger Federer.

Lingue parlate... Francese, tedesco, inglese, italiano.

Un sogno? Vincere le gare!

#8 NICOLAS PROST

Data di nascita:	18 agosto 1981
Luogo di nascita:	Saint Chamond, Francia
Residenza:	Svizzera
Stato civile:	Sposato con Delphine, un figlio (Kimi)
Altezza:	172 cm
Peso:	61 kg
Sito internet:	www.nicolas-prost.com
Twitter:	@nico_prost
Facebook:	Nicolas-Prost
Instagram:	NicoProst



Nato a Saint-Chamond, in Francia, Nicolas Prost prosegue la sua fruttuosa carriera nel Motorsport nelle migliori categorie di monoposto e di endurance. Nico si interessa tardi al Motorsport, preferendo in un primo tempo gli studi di business management e la passione per il golf.

Laureato al Columbia College di New York, esordisce nel 2003, all'età di 22 anni, in Formula Campus. Ripete l'esperienza nel 2004 prima di impegnarsi nel Campionato di Francia di Formula Renault 2.0 con Graff Racing, poi nella F3 spagnola con Racing Engineering. Vincitore di una gara e sei volte sul podio, termina come miglior *rookie* nel 2006 prima di conquistare il terzo posto nel 2007, grazie a nuovi successi e sei podi.

Nel 2008 passa alla Euroseries F3000 conseguendo il titolo grazie a una regolarità esemplare durante tutte le sedici prove della stagione. Nico debutta sul ghiaccio nel 2009 conquistando il Trofeo Andros Elettrico. Ripeterà l'exploit l'anno successivo. Nel 2011-2012 raggiunge il padre Alain nel team ufficiale Dacia con il quale è consacrato il migliore dei debuttanti.

Il suo stile di guida fluido e flessibile risulta determinante nel passaggio all'endurance, dove la costanza e l'assenza di errori sono importanti quanto la velocità pura.

Dopo gli esordi nel 2007, Nico disputa diverse gare in Europa e negli Stati Uniti. Con la scuderia anglo-svizzera Rebellion Racing, Nico disputa più volte la celebre 24 Ore di Le Mans, piazzandosi quarto nella classifica generale per il migliore risultato nel 2012 e nel 2014. Si impone nella categoria LMP1 Privati nel 2011, 2012, 2014 e 2016. Nico conquista anche due edizioni consecutive della Petit Le Mans nel 2012 e nel 2013, senza

dimenticare il suo palmarès nella Le Mans Series, Intercontinental Le Mans Cup e LMP1 Privati del FIA WEC con Rebellion nel 2012, 2014 e 2015.

Nel 2012-2013 Prost coniuga i suoi impegni con il ruolo di pilota collaudatore per Lotus-Renault in F1, realizzando un intenso lavoro di sviluppo al volante di monoposto vittoriose nei Gran Premi.

Nico raggiunge Renault e.dams per disputare la stagione inaugurale del Campionato FIA di Formula E nel 2014-2015. Ottiene la prima pole position della storia della disciplina a Pechino per poi bissare a Putrajaya. Salirà sul podio per la prima volta in Argentina e conseguirà la prima vittoria a Miami. Dopo un debutto difficile nella seconda stagione, Nico migliora e ottiene il primo podio dell'anno in Messico per concludere la campagna con la doppietta di Londra che gli permette di piazzarsi terzo nella classifica generale.

Carriera in Campionato FIA di Formula E fino ad ora:

Vittorie:	3
Pole position:	2
Migliori giri in corsa:	2
Punti totalizzati:	203

INTERVISTA

Qual è il suo stato d'animo all'inizio della terza stagione del Campionato FIA di Formula E?

Non vedo l'ora di scendere in pista. Sappiamo che la battaglia sarà di nuovo grandiosa, perché la concorrenza sembra feroce, da quello che abbiamo visto nelle prove. Comunque noi abbiamo lavorato molto, e penso che siamo decisamente pronti a raccogliere la sfida.

Renault e.dams è la scuderia campione in carica. Che atmosfera si respira nel team?

L'atmosfera è positiva, ma bisogna sempre guardare avanti. Le vittorie del passato non garantiscono i successi futuri. Dobbiamo lavorare sodo e rimanere motivati. Anche se abbiamo vinto per due anni di seguito non vuol dire che non vogliamo vincere più. Tutti naturalmente non vedono l'ora di ripartire e fare del proprio meglio.

Lei ha vinto le ultime due gare della stagione 2015-2016 a Londra. Questo la rende più fiducioso e le dà più slancio per quest'anno?

Gli ePrix di Londra erano spettacolari ed è sempre piacevole vincere, soprattutto a fine anno. Ma, ancora una volta, queste corse appartengono al passato e bisogna andare avanti, vedere quello che dobbiamo fare per riuscirci di nuovo. Anche se dobbiamo credere in noi, sappiamo che non sarà facile.

Quali sono i suoi obiettivi per il campionato 2016-2017?

Fare meglio dell'anno scorso. Abbiamo concluso al terzo posto della classifica generale ma io ho avuto molti problemi a inizio stagione che vorrei evitare. La conclusione è stata eccellente, quindi speriamo di confermare questa dinamica per questo inizio d'anno.

Come si comporta Renault Z.E.16 quest'anno?

Bene nel complesso. Alcune volte in maniera eccellente, altre volte è un po' più difficile. Dobbiamo continuare a lavorare, ad attaccare e a fare quello che possiamo nei limiti del regolamento. Sébastien e Lucas di Grassi sembrano i pretendenti più seri al titolo, ma anche Jean-Éric Vergne sembra veloce, anche perché ha lo stesso gruppo motopropulsore che abbiamo noi. Mi aspetto quindi una bella battaglia!

Che cosa pensa dei nuovi circuiti in calendario?

È sempre molto entusiasmante andare in posti nuovi, soprattutto in città geniali come Hong Kong, Montreal e New York. Ho poche informazioni sui circuiti per ora, ma la preparazione migliore per i tracciati urbani si fa sempre osservandoli sul posto. Si esaminano i dossi e i cordoli per adeguare la vettura e lo stile di guida in base a ciò che si vede.

Che cosa le piace al volante della Formula E?

Mi piace guidare nelle strade cittadine. I circuiti sono stretti e si snodano nel cuore di città molto interessanti. Con le altre categorie non sarebbe possibile.

Il ritratto cinese con Nico Prost

Un luogo preferito sulla Terra? Casa mia!

Cucina preferita? Direi la pasta.

Bevanda preferita? Caffè espresso.

Mare o montagna? Montagna.

Circuito preferito? Direi il Mugello.

Spa o Monaco? Monaco.

Caldo o freddo? Freddo.

Un idolo? Lo sciatore Alberto Tomba! Quando ero più giovane sciavo molto.

Lingue parlate... Francese, inglese, italiano

Un sogno? Vincere molte gare!

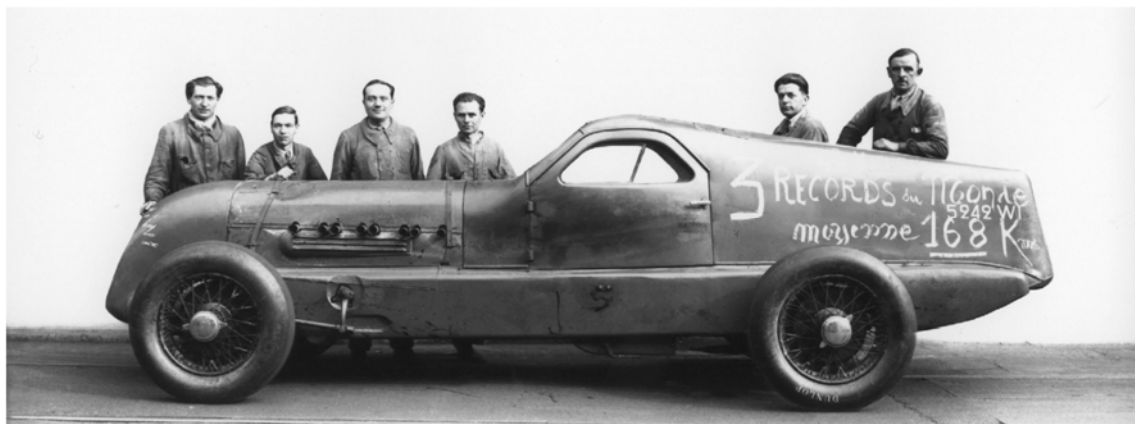
02 LA NOSTRA STORIA

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 a 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 corsa, 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 le 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, a 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, a una media superiore a 160 km/h e con una velocità di punta 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 poliестere 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 legendarie 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 corsa. 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. La formazione 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 con 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 trio 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, a 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 a 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 e 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 sulle piste con i colori di Renault Sport Formula One Team. Pur rendendo omaggio ai successi del passato, l'obiettivo è rivitalizzare le molteplici piattaforme del Gruppo.

Parallelamente, Renault lancia una nuova avventura con DAMS nel Campionato FIA di Formula E, prima disciplina al 100% elettrica. Renault e.dams raccoglie la sfida trionfando nella stagione inaugurale della categoria nel 2014-2015, ma perde per un pelo il titolo Piloti. Ritornerà in campo ancora più motivata, concludendo con una doppietta la stagione 2015/2016.

Confermando il suo ruolo di pioniere, Renault utilizza ormai questa vetrina mondiale per esporre un suo know-how nelle tecnologie elettriche.

DAMS, STORIA DI UN SUCCESSO

DAMS è un team professionale dedicato alle corse automobilistiche, fondato nel 1988 da Jean-Paul Driot nella prospettiva di partecipare al Campionato internazionale FIA di F3000.

Ubicata nelle vicinanze del leggendario circuito della 24 ore di Le Mans, la scuderia si è imposta tra i protagonisti più prestigiosi del motorsport con le vittorie e i titoli conquistati in 28 anni nel mondo intero.

Insignita nel 1989 del titolo Squadre in F3000, DAMS ha ripetuto l'exploit nella stagione successiva, aggiungendo un titolo Piloti con Erik Comas, futuro pilota di F1.

La struttura ha poi continuato sul suo slancio e, fino ad oggi, DAMS ha conquistato dodici titoli in F3000 e poi in GP2 Series. Di recente, si è assicurata anche i titoli Team e Piloti 2015 con Jolyon Palmer.

Anticamera della F1, le GP2 Series rappresentano un terreno di allenamento ideale per i giovani piloti, prima di accedere all'apice dello sport automobilistico.

Nel 2014, le risorse di DAMS sono state messe a profitto nella nuova scuderia e.dams, fondata da Jean-Paul Driot e Alain Prost, per entrare con Renault nel rivoluzionario Campionato FIA di Formula E fin dalla stagione inaugurale. Da allora, Renault e.dams ha conquistato i due titoli Team messi in gioco e permesso a Sébastien Buemi di trionfare in classifica Piloti nel 2015-2016.

Per assicurarsi il successo nella sua nuova partecipazione alle GP3 Series, DAMS ha lasciato la Formula Renault 3.5 Series dopo averne monopolizzato i titoli per due anni. Fin dal debutto, nello scorso mese di maggio, la struttura si era distinta firmando la pole position e conquistando un podio.

Parallelamente al suo impegno con le monoposto, DAMS vanta anche una ricca storia nell'endurance, dopo aver svolto un ruolo di supervisione dei programmi ufficiali di General Motors e Panoz a Le Mans.





DAMS ha conquistato due volte gli allori in Formula Le Mans (2009 & 2010) e ha schierato un prototipo LMP2 a Le Mans e a Petit Le Mans per strutture private.



DAMS prende i giovani piloti sotto la propria egida e li aiuta a crescere per soddisfare le esigenze della F1 contemporanea. Questa filosofia si è trasformata in un autentico successo. Fino ad oggi, oltre 31 piloti DAMS hanno raggiunto le vette del motorsport mondiale.

Per riassumere, DAMS è oggi riconosciuta come una delle più prestigiose équipes della corsa

automobilistica in Europa.

Medagliere

- 5 titoli in GP2 Series (3 Piloti, 2 Team)
- 4 titoli in GP2 Asia (2 Piloti, 2 Team)
- 3 titoli in Formula E (1 Piloti, 2 Team)
- 3 titoli in F3000 (3 Piloti)
- 1 titolo in Formula Renault V6 (Team)
- 1 titolo in A1GP (Nazioni)
- 3 titoli in AutoGP (1 Piloti, 2 Team)
- 4 titoli in Formula Renault 3.5 Series (2 Piloti, 2 Team)



IL VEICOLO AL 100% ELETTRICO SU LARGA SCALA: DALLA VISIONE ALLA SUCCESS STORY

- *Ultimo progresso di spicco nel settore automobilistico, svelato al Salone di Parigi 2016:*

- ***Fin d'ora, Renault dota ZOE di un'autonomia record di 400 km NEDC grazie alla nuova batteria "Z.E. 40". La nuova autonomia di ZOE – raddoppiata rispetto al lancio del veicolo, nel 2013 – è la più importante tra i veicoli al 100% elettrici per il grande pubblico disponibili per la vendita.***
- ***Focus su una strategia vincente ...***

UNA STRATEGIA PIONIERISTICA D'INNOVAZIONE E DI LEADERSHIP

Visionario, il Gruppo Renault è stato il 1° costruttore europeo a lanciare veicoli al 100% elettrici.

Per Renault, infatti, il veicolo elettrico rappresenta la migliore soluzione tecnica per raccogliere simultaneamente la quadruplice sfida dell'esaurimento delle energie fossili, del cambiamento climatico, dell'inquinamento dell'aria nelle città e della crescente esigenza di mobilità nel mondo. Il Gruppo vanta un'autentica strategia di sviluppo del veicolo elettrico, che considera ambasciatore del suo impegno ambientale a favore di una mobilità sostenibile per tutti.

Nel 2009, Carlos Ghosn annunciava già l'ambizione del Costruttore, esempio unico sul mercato, di proporre, entro la fine del 2012, una gamma completa di veicoli al 100% elettrici e accessibili in termini di prezzo. Promessa mantenuta.

«Pioniere del veicolo elettrico, Renault conferma la sua leadership in Europa, ancora quest'anno, nonostante il progressivo arrivo di nuovi player su questo mercato. Il Costruttore si assicura nuovamente un netto vantaggio con il raddoppio dell'autonomia di ZOE, disponibile fin d'ora».

Eric Feunteun, Direttore della Divisione Veicoli Elettrici

Progettando i suoi veicoli elettrici, il Gruppo Renault ha sviluppato un'innovazione tecnologica di rottura nel settore automobilistico, pur adottando una concezione economica per permetterne la fruizione a tutti.

Gli ingegneri di Renault hanno messo a punto una nuovissima tecnologia automobilistica, al 100% elettrica, parallelamente ai costanti progressi realizzati per migliorare l'efficacia energetica dei veicoli termici. Questa tecnologia avanzata ha preso in considerazione i vincoli economici insiti nella commercializzazione a livello del grande pubblico.

Per Renault, un'innovazione vale soltanto se può essere condivisa da tutti... tanto più che il veicolo elettrico deve essere implementato su ampia scala per rappresentare un'autentica risposta alle sfide ambientali e di salute pubblica.

Questa impostazione non viene smentita dalla più recente innovazione del Gruppo: fin d'ora, Renault dota ZOE di un'autonomia record di 400 km NEDC (circa 300 km in funzionamento reale), grazie alla nuova batteria "Z.E. 40"⁽²⁾.

La nuova autonomia di ZOE amplia le possibilità di utilizzo del veicolo elettrico e rimuove gli ultimi freni psicologici correlati all'autonomia. Perché non partire per il fine settimana con ZOE? Inoltre, il rapporto "autonomia/prezzo" del modello resta al miglior livello. Un passo supplementare verso una mobilità elettrica su ampia scala!

Renault resta leader delle vendite, su un mercato del veicolo elettrico in costante aumento.

Oltre 100.000 veicoli elettrici del Gruppo Renault sono già in circolazione. Nel 2016, più di 1 veicolo elettrico su 4 venduti in Europa è di marca Renault. A livello mondiale, la leadership è detenuta dall'Alleanza Renault-Nissan, che rappresenta la metà delle vendite di veicoli elettrici.

ZOE, il veicolo elettrico più venduto in Europa, domina il mercato delle autovetture elettriche con una quota di mercato superiore al 23%. Kangoo Z.E., leader del veicolo commerciale elettrico in Europa per il terzo anno consecutivo, si è imposto come riferimento per gli operatori professionali e si aggiudica numerosi appalti, tra cui Le Poste in Francia e in Norvegia o ERDF (Électricité Réseau Distribution France/Elettricità rete distribuzione Francia). Infine, con 17.000 unità vendute, Twizy, punta di diamante della nuova mobilità nel mondo, è unanimemente apprezzata nell'ambito delle operazioni di car sharing, in Europa e in Nord America. A sua volta, la tre volumi Renault Samsung Motors SM3 Z.E. è il veicolo elettrico più venduto in Corea.

E, naturalmente... Renault resta l'unico costruttore a proporre una gamma completa di veicoli elettrici adatti a utilizzi diversificati.

Ogni esigenza trova il suo modello: dalla city car ZOE al veicolo commerciale Kangoo Z.E., passando per il quadriciclo urbano Twizy e la berlina statuarica SM3 Z.E.

Tutti diversi, i veicoli elettrici del Gruppo rappresentano tutti la mobilità di oggi: eco-friendly, iperconnessa, con sensazioni di guida fuori dal comune...

(2) ZOE equipaggiata con motore R75/90 e ruote da 15 o 16 pollici PZE.

UNA COMPETENZA ELETTRICA SENZA PARI

Renault beneficia di un'autentica competenza in tema di mobilità elettrica, rafforzata dalla sua anteriorità e dalla leadership sul mercato dei veicoli elettrici.

Renault ha acquisito un know-how non solo nella progettazione e la commercializzazione dei veicoli elettrici e dei servizi che li accompagnano, ma anche nella produzione e la manutenzione di tali veicoli. La competenza tecnica di Renault è principalmente localizzata in Francia, territorio preferenziale per la progettazione e la produzione di veicoli e organi a forte valore aggiunto del Gruppo. I suoi veicoli elettrici sono stati disegnati e progettati dai designer e gli ingegneri del Technocentre Renault, ubicato a Guyancourt, nei pressi di Parigi. I modelli Kangoo Z.E. sono fabbricati nello stabilimento Renault di Maubeuge (nel nord della Francia); ZOE è prodotta dal sito Renault di Flins (nei pressi di Parigi), che ne cura anche l'assemblaggio della batteria; il suo motore elettrico è prodotto dal sito Renault di Cléon (Normandia), mentre il carter che consente l'integrazione della batteria nell'auto, l'avantreno e il retrotreno di ZOE sono realizzati nel sito Renault di Le Mans (nella regione occidentale della Francia); etc.

Renault testa tecnologie elettriche in Formula E, con l'obiettivo di un continuo miglioramento delle performance del veicolo elettrico di serie.

Le tecnologie di punta sviluppate da Renault per essere utilizzate in Formula E possono contribuire, direttamente o indirettamente, all'ottimizzazione dei veicoli elettrici Renault di serie.

Protagonista ineludibile del motorsport e pioniere del veicolo elettrico, Renault è impegnata nel Campionato di Formula E, dove si affrontano monoposto al 100% elettriche, nel cuore delle città del mondo intero.

Durante la stagione 2014/2015, la prima della competizione, il Gruppo Renault ha direttamente contribuito all'emergere di questa nuova categoria di corsa automobilistica avveniristica, grazie a un duplice impegno: tecnico – come architetto di tutte le monoposto in competizione – e sportivo – come partner della scuderia Renault e.dams, fondata da Jean-Paul Driot e Alain Prost. Nell'estate 2015, la scuderia Renault e.dams conquistava il primo titolo Team della storia della Formula E.

Renault ha poi sviluppato il proprio motopropulsore per alimentare le monoposto della scuderia Renault e.dams durante la stagione 2015/2016. All'inizio del 2016, Renault e.dams conservava il titolo nel campionato Team, conquistando anche il titolo del campionato Piloti.

SENSAZIONI DI GUIDA FUORI DAL COMUNE

Al volante dei veicoli elettrici Renault, la guida è innanzitutto una sorprendente sintesi di calma e grinta: calma per l'assenza di vibrazioni e di rumorosità del motore, e grinta grazie alle forti accelerazioni e riprese fin dai bassi regimi.

La city car ZOE, quintessenza della guida elettrica

La berlina compatta al 100% elettrica è un veicolo grintoso, maneggevole e ludico da guidare, grazie a un telaio adatto alle specificità elettriche e al lavoro effettuato sulla messa a punto dello sterzo, dei pneumatici e degli ammortizzatori. Il motore elettrico eroga, in una frazione di secondo, una coppia massima di 220 Nm, che consente forti accelerazioni e riprese fin dai bassi regimi. L'accelerazione da 0 a 50 km/h – range frequente nell'utilizzo urbano – è realizzata in 4 secondi in modo fluido, perfettamente lineare, senza strappi. In pratica, è come se il conducente avesse a disposizione la migliore trasmissione automatica del mercato.

Parallelamente, la natura elettrica di ZOE induce una guida più calma e riposante, in particolare grazie all'assenza di rumorosità del motore e di vibrazioni. Tra 40 e 75 km/h, il suono misurato nell'abitacolo di ZOE è compreso tra 60 e 65 dB, da due a tre volte inferiore rispetto a un veicolo termico di potenza equivalente. ZOE propone anche numerosi equipaggiamenti dedicati al benessere: il condizionamento consente di predisporre l'abitacolo perché si trovi alla giusta temperatura (22°C) nel momento in cui il conducente sale a bordo di ZOE; il diffusore di profumazioni attive, il sensore di tossicità e lo ionizzatore dell'aria sono tutti fattori che favoriscono la guida zen.

ZOE è anche un veicolo rassicurante: gli equipaggiamenti a vantaggio della sicurezza gli hanno consentito di ottenere il rating delle 5 stelle ai test di sicurezza passiva effettuati dall'ente indipendente Euro NCAP.

Con Twizy, Renault inventa un concetto ludico di mobilità urbana

Twizy accoglie 1 o 2 persone ed è disponibile anche in versione "Twizy 45", accessibile da 14 anni, senza patente. Nella versione "Twizy Cargo" il sedile posteriore è sostituito da un vano bagagli.

Con le dimensioni ultra-compatte (2,34 m di lunghezza, 1,24 m di larghezza) e il raggio di sterzata di 3,4 m, Twizy riesce a infilarsi in spazi particolarmente ridotti. In un percorso urbano classico, queste caratteristiche consentono di risparmiare il 25% del tempo, parcheggio compreso. Per quanto riguarda il piacere di guida, bastano appena 6 secondi per accelerare da 0 a 45 km/h, equivalenti alle stesse accelerazioni di uno scooter 125 cc su 50 metri.

Comfort e sicurezza sono gli altri punti di forza di Twizy. L'abitacolo protegge il conducente dalle intemperie, il baricentro è molto basso e il telaio con 4 freni a disco aderisce perfettamente alla strada. In caso di urto, il conducente è mantenuto frontalmente e lateralmente da un'imbracatura a quattro punti e protetto dall'innovativa struttura tubulare di Twizy e dal suo airbag frontale di serie.

Kangoo Z.E. vanta prestazioni da veicolo commerciale identiche alla versione termica

Con una lunghezza di 4,21 m, il veicolo dispone di un volume di carico compreso tra 3 a 3,5 m³, grazie alla posizione centrale della batteria, disposta sotto il pianale, e di un carico utile di 650 kg. I battenti posteriori asimmetrici e la porta laterale scorrevole facilitano l'accesso allo spazio di carico. Versatile, Kangoo Z.E. esiste anche in versione "Maxi", con 2 o 5 posti. Gli operatori professionali che trascorrono molto tempo nei veicoli

sono i primi ad apprezzare i vantaggi della guida elettrica, come le forti accelerazioni e riprese fin dai bassi regimi, il funzionamento perfettamente lineare e l'assenza di vibrazioni.

Renault Samsung Motors SM3 Z.E., declinazione della berlina tre volumi termica Fluence/SM3.

Commercializzata in Corea del Sud, è dedicata ad una clientela di privati o di flotte, interessata a un veicolo statuario dalle linee seducenti, dotato di un abitacolo confortevole e di un'ampia gamma di tecnologie utili.

E, ovviamente... sensazioni di guida straordinarie al volante delle monoposto di Formula E

Che cosa apprezzate di più al volante di una Formula E?

Il fatto che sia faticoso, difficile da pilotare senza fare errori. Battersi contro altri concorrenti diventa così entusiasmante.

Sébastien Buemi

Mi piace moltissimo pilotare per strada. I circuiti sono stretti e si trovano al centro di città molto interessanti. Sarebbe impossibile con altre categorie.

Nicolas Prost

VEICOLO AL 100 % ELETTRICO: RENAULT RISVEGLIA I SENSI

Benessere, piacere di guida, semplicità, silenzio, assenza di odori: i nostri sensi non si sbagliano, i veicoli elettrici rappresentano il futuro dell'automobile! Nei circuiti di Formula E come su strada, Renault scrive questa storia con la sua gamma di veicoli al 100% elettrici.

- Tatto -

Con la Formula E, il pubblico non è mai stato così vicino ai piloti. Votando *on line*, gli spettatori assegnano un supplemento di potenza durante la corsa ai tre piloti che hanno ottenuto più voti.

Questa impostazione digitale e connessa la ritroviamo anche nei sistemi di bordo di Renault ZOE. Grazie a My ZE Online, una semplice pressione del dito sullo smartphone basta per seguire la ricarica dell'auto o per attivare il preconditionamento dell'abitacolo. Ideale nelle giornate invernali, per salire a bordo di un veicolo già riscaldato senza intaccare l'autonomia del veicolo!

- Udito -

Che cosa sarebbe una corsa automobilistica senza il rombo dei motori? Lungi dall'essere totalmente silenziosa, la monoposto Renault e.dams propaga una rumorosità avveniristica, nettamente inferiore a



quella di una Formula 1, associando un sibilo elettronico al rumore dei pneumatici sull'asfalto. Una caratteristica che la rende tanto più attraente per grandi metropoli come Parigi, Londra o Mosca, entusiaste all'idea di poter accogliere la Formula E nel cuore della città.

Su ZOE, la silenziosità di funzionamento e l'assenza di vibrazioni si rivelano riposanti per il conducente e contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento acustico. Il livello sonoro misurato nell'abitacolo di ZOE tra 40 e 75 km/h, infatti, è da due a tre volte inferiore a quello di un veicolo termico di potenza equivalente.

Per circolare nell'area urbana in totale serenità, ZOE è dotata di un dispositivo sonoro che avvisa i pedoni dell'arrivo del veicolo. Questo sistema, attivato dal conducente, funziona da 1 a 30 km/h e offre la scelta tra 3 suoni diversi: "Pure", "Glam" e "Sport".

-- Olfatto -

Inutile cercare terminali di scarico sulla monoposto Renault e.dams o su ZOE, non ce ne sono! Al 100% elettriche, queste auto non emettono inquinanti* e presentano un bilancio carbonio da 2 a 20 volte inferiore a quello dei veicoli termici.

Renault ha anche dotato ZOE di un filtro per assorbire i cattivi odori e l'inquinamento esterno, di un diffusore di profumi attivi dalle proprietà rilassanti o stimolanti, e di uno ionizzatore che elimina i batteri dall'aria dell'abitacolo.

- Vista -

Quale sito più emblematico di Parigi, la "Ville lumière", per venire ad assistere a un ePrix di Formula E? Per la settima corsa del campionato 2015/2016, 18 bolidi hanno gareggiato a oltre 200 km/h nelle strade della capitale, nel prestigioso scenario dell'Hôtel des Invalides.

Lungi dal costituire un paradosso, questa corsa di Formula E in una cornice storica corrisponde perfettamente all'immagine dell'automobile elettrica: inventata oltre un secolo fa, questa tecnologia è oggi più attuale che mai. Lo dimostrano il design essenziale e il look agile di ZOE, che suggerisce semplicità e piacere di guida. Più che uno stile, un'autentica finestra aperta sul futuro.

- Gusto -

Protagonista centrale del motorsport da oltre 115 anni, Renault si è imposta come riferimento fin dalla nascita del Campionato di Formula E, nel 2014, conquistando due titoli Team, un titolo Piloti e nove vittorie.

Il gusto per la vittoria, la Marca con la Losanga ha saputo infonderlo alle sue équipes incaricate della progettazione, della produzione e della commercializzazione di ZOE, il veicolo elettrico più venduto in Europa, con 18.727 unità nel 2015.

** Né emissioni di CO₂ né inquinanti atmosferici regolamentati durante la guida, secondo il ciclo di omologazione NEDC, parti soggette a usura escluse.*



03 LA FORMULA E

Il Campionato FIA di Formula E è la prima categoria di corse automobilistiche al 100% elettriche al mondo. Ideato dal Presidente della FIA Jean Todt, si propone di dimostrare il potenziale delle mobilità sostenibili e dei veicoli elettrici, promuovendolo parallelamente nei confronti del grande pubblico.

Ispirato da tale ambizione, il CEO della Formula E, Alejandro Agag, ha accettato l'idea sviluppando un marchio globale di entertainment intorno alla corsa automobilistica.

La realizzazione di un progetto tanto ambizioso partendo da zero ha richiesto enormi sforzi. Con l'aiuto di leader mondiali dello sport automobilistico, tra cui Renault, Williams, McLaren, Michelin e SPARK, e di aziende innovative come DHL, Qualcomm e TAG Heuer, si è riusciti in soli due anni a far passare la Formula E dal sogno alla realtà.

Le critiche sono cessate quando le venti monoposto al 100% elettriche si sono allineate sulla griglia di partenza per il primo ePrix di Pechino, a settembre 2014. La presenza di nomi come Senna, Prost e Piquet al volante, di scuderie come Renault, Andretti, Audi Sport ABT e Virgin Racing, e di proprietari come Leonardo DiCaprio, ha permesso al campionato di raggiungere un livello di credibilità all'altezza delle categorie più prestigiose.

La Formula E ha anche conquistato il cuore dei fan, grazie a partner del settore audiovisivo, tra cui FOX Sports, ITV e TV Asahi. Oltre 190 milioni di persone hanno seguito la stagione inaugurale in un centinaio di Paesi.

Questo successo si basa in parte sulla strategia digitale della categoria, che aspira a diventare leader grazie a Facebook, Twitter, Instagram e YouTube. Il FanBoost occupa un ruolo centrale nell'organizzazione, permettendo un'interazione unica nel suo genere con gli spettatori, che possono votare a favore del loro concorrente preferito per offrirgli un supplemento di potenza durante la corsa. Questo sistema ha spinto i concorrenti a coinvolgersi con i loro fan in modo inedito, mai uguagliato in uno sport automobilistico.

Al di là della corsa e dei social network, la Formula E ha composto una musica elettronica specificamente ideata per integrarsi con gli eventi della corsa, creando nello stesso tempo un'atmosfera festosa durante le prove.

Nell'eVillage, i fan di Formula E possono incontrare i piloti durante le sessioni di autografi o assistere alle emozionanti cerimonie del podio, che abbattano le frontiere che li separano dai loro eroi nelle categorie tradizionali.

Durante la prima stagione, 391.000 persone hanno potuto apprezzare l'esperienza offerta dagli eventi, mentre sui social network si raggiungeva l'incredibile record di 4,7 miliardi di menzioni. Un autentico exploit per una categoria che entra soltanto nel suo secondo anno di esistenza.



monoposto e dei 200 kW autorizzati.

COME SI DEFINISCE LA GRIGLIA?

Le qualifiche, che durano un'ora, rappresentano una vera e propria battaglia, dove i tempi migliori definiscono la griglia di partenza. I piloti vengono suddivisi in gruppi, che scendono in pista per sei minuti. La ripartizione dei concorrenti avviene mediante sorteggio: ognuno tira a sorte il gruppo di appartenenza, davanti al pubblico! Al termine dei gruppi, i cinque piloti più veloci gareggiano per un'ultima battaglia: la Super Pole. La potenza massima di 200 kW è disponibile per tutta la durata della corsa, ma i piloti possono utilizzare soltanto una monoposto. Il più veloce della Super Pole parte dalla pole position e ottiene, inoltre, tre punti nella classifica del campionato.

COME SI OTTIENE IL TITOLO?

Il Campionato FIA di Formula E comprende due classifiche: piloti e team. Alla fine della stagione, si sommano i punti ottenuti dai piloti durante l'anno. Per i team, si sommano le unità registrate dai piloti che hanno partecipato durante la stagione.

COS'È UN EPRIX?

Le corse iniziano con una partenza da fermo. Di una durata di circa cinquanta minuti, gli ePrix sono caratterizzati da una fermata obbligatoria ai box, che consente ai concorrenti di cambiare auto. La potenza massima è limitata a 170 kW in corsa, ma i tre vincitori del FanBoost ricevono ciascuno 100 kJ di energia supplementare, da utilizzare in una forbice compresa tra 180 kW e 200 kW.

QUANTE SONO LE SESSIONI DI PROVA?

Di solito c'è uno shakedown di trenta minuti, durante il quale ogni pilota può compiere sei giri al massimo. Seguono due sessioni di prova, che si svolgono al mattino del giorno della prova: la prima dura al massimo quarantacinque minuti, seguita da una pausa di almeno trenta minuti, che precede la seconda sessione di una mezz'ora al massimo. I concorrenti dispongono delle loro due

COS'È IL FANBOOST

Per coinvolgere sempre di più gli spettatori, questi ultimi possono permettere al loro pilota preferito di beneficiare di un supplemento di potenza, votando sui social network fino al settimo minuto della corsa. Tre piloti ricevono così 100 kJ di energia supplementare per la seconda monoposto. Il boost può essere utilizzato soltanto in una finestra tra 180 e 200 kW, in un'unica volta e non a più riprese.

PERCHÉ I PILOTI CAMBIANO MONOPOSTO DURANTE LA CORSA?

A causa dell'autonomia della batteria, insufficiente per percorrere tutto l'ePrix, i concorrenti devono rispettare uno stop obbligatorio ai box per cambiare monoposto. L'operazione si realizza in garage, sotto il controllo di un delegato della FIA, che si accerta che tutti gli equipaggiamenti di sicurezza siano installati. I piloti devono anche rispettare un tempo minimo di ventotto secondi.

QUANTI PUNTI SONO IN GIOCO IN UN FINE SETTIMANA?

Al termine della corsa, i primi dieci piloti segnano dei punti secondo la seguente tabella:

- 1° – 25 punti
- 2° – 18 punti
- 3° – 15 punti
- 4° – 12 punti
- 5° – 10 punti
- 6° – 8 punti
- 7° – 6 punti
- 8° – 4 punti
- 9° – 2 punti
- 10° – 1 punto

Tre punti sono attribuiti, inoltre, al pilota che conquista la pole position. Al Visa ePrix di Londra, la finale mozzafiato della seconda stagione è terminata con un duello tra Sébastien Buemi e Lucas di Grassi per i due punti del bonus del miglior giro in corsa. Nonostante lo spettacolo grandioso, era forse sleale che il titolo si giocasse soltanto su un unico giro dopo dieci corse. D'ora in poi, di conseguenza, verrà attribuito un solo punto per il miglior giro.

CALENDARIO 2016-2017

- 1 - **ePrix di Hong Kong*** - 9 ottobre
- 2 - **ePrix de Marrakech*** - 12 novembre
- Forum FIA delle Mobilità Elettriche - **Las Vegas**** - 7 gennaio
- 3 - **ePrix di Buenos Aires** - 18 febbraio
- 4 - **ePrix di Mexico City** – 1° aprile
- 6 - **ePrix di Monaco** - 13 maggio
- 7 - **ePrix di Parigi** - 20 maggio
- 8 - **ePrix di Berlino** - 10 giugno
- 10 - **ePrix di Bruxelles*** - 1° luglio
- 11 - **ePrix di New York *** - 15 luglio
- 12 - **ePrix di New York *** - 16 luglio
- 13 - **ePrix de Montréal*** - 29 luglio
- 14 - **ePrix de Montréal*** - 30 luglio

* Con riserva dell'omologazione del circuito

** Evento speciale



*** Con riserva dell'omologazione del circuito e delle autorizzazioni amministrative finali

RISULTATI PRECEDENTI

2014-2015

Corsa	Vincitore	Poleman	Miglior giro	Séb	Nico
Pechino, Cina	Lucas di Grassi (Audi Sport ABT)	Nicolas Prost (e.dams-Renault)	Takuma Sato (Amlin Aguri)	Ritiro	12 ^e
Putrajaya, Malesia	Sam Bird (Virgin Racing)	Oriol Servia (Dragon Racing)	Jaime Alguersuari (Virgin Racing)	3 ^e	4 ^e
Punta del Este, Uruguay	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	Daniel Abt (Audi Sport ABT)	1 ^e	7 ^e
Buenos Aires, Argentina	Antonio Felix da Costa (Amlin Aguri)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Sam Bird (Virgin Racing)	Ritiro	2 ^e
Miami, Stati Uniti	Nicolas Prost (e.dams-Renault)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	Nelson Piquet (NEXTEV TCR)	13 ^e	1 ^e
Long Beach, Stati Uniti	Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)	Daniel Abt (Audi Sport ABT)	Nicolas Prost (e.dams-Renault)	4 ^e	14 ^e
Monaco	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	1 ^e	6 ^e
Berlino, Germania	Jerome D'Ambrosio (Dragon Racing)	Jarno Trulli (Trulli)	Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)	2 ^e	10 ^e
Mosca, Russia	Nelson Piquet Jr. (NEXTEV TCR)	Jean-Eric Vergne (Andretti)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	9 ^e	8 ^e
Londra, Regno Unito	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Sébastien Buemi (e.dams-Renault)	Lucas di Grassi (Audi Sport ABT)	1 ^e	7 ^e
Londra, Regno Unito	Sam Bird (Virgin Racing)	Stephane Sarrazin (Venturi)	Sam Bird (Virgin Racing)	5 ^e	10 ^e



Classifica Team 2014-2015

1.	e.dams-Renault	232
2.	Dragon Racing	171
3.	Audi Sport ABT	165
4.	NEXTEV TCR Formula E Team	152
5.	Virgin Racing	133
6.	Andretti Formula E Race Team	119
7.	Amlin Aguri	66
8.	Mahindra Racing Formula E Team	58
9.	Venturi Formula E Team	53
10.	Trulli	17

Classifica Piloti 2014-2015

1.	Nelson PIQUET (Brasile)	NEXTEV TCR	144
2.	Sébastien BUEMI (Svizzera)	e.dams-Renault	143
3.	Lucas DI GRASSI (Brasile)	Audi Sport ABT	133
4.	Jérôme D'AMBROSIO (Belgio)	Dragon Racing	113
5.	Sam BIRD (Regno Unito)	Virgin Racing	103
6.	Nicolas PROST (Francia)	e.dams-Renault	88
7.	Jean-Éric VERGNE (Francia)	Virgin Racing	70
8.	Antonio Felix DA COSTA (Portogallo)	Amlin Aguri	51
9.	Loïc DUVAL (Francia)	Dragon Racing	42
10.	Bruno SENNA (Brasile)	Mahindra Racing	40
11.	Daniel ABT (Germania)	Audi Sport ABT	32
12.	Nick HEIDFELD (Germania)	Mahindra Racing	31
13.	Jaime ALGUERSUARI (Spagna)	Virgin Racing	30
14.	Stéphane SARRAZIN (Francia)	Venturi	22
15.	Franck MONTAGNY (Francia)	Andretti	18
16.	Scott SPEED (Stati Uniti)	Andretti	18
17.	Karun CHANDHOK (India)	Mahindra Racing	18
18.	Charles PIC (Francia)	NEXTEV TCR	16
19.	Oriol SERVIA (Spagna)	Dragon Racing	16
20.	Jarno TRULLI (Italia)	Trulli	15
21.	Salvador DURAN (Messico)	Amlin Aguri	13
22.	Oliver TURVEY (Regno Unito)	NEXTEV TCR	4
23.	Vitantonio LIUZZI (Italia)	Trulli	2
24.	Takuma SATO (Giappone)	Amlin Aguri	2
25.	Justin WILSON (Regno Unito)	Andretti	1
26.	Ho-Pin TUNG (Cina)	NEXTEV TCR	0
27.	Antonio GARCIA (Spagna)	NEXTEV TCR	0
28.	Simona DE SILVESTRO (Svizzera)	Andretti	0
29.	Michela CERRUTI (Italia)	Trulli	0
30.	Marco ANDRETTI (Stati Uniti)	Andretti	0
31.	Matthew BRABHAM (Australia)	Andretti	0
32.	Fabio LEIMER (Svizzera)	Virgin Racing	0
33.	Alex FONTANA (Svizzera)	Trulli	0
34.	Katherine LEGGE (Regno Unito)	Amlin Aguri	0
35.	Sakon YAMAMOTO (Giappone)	Amlin Aguri	0

2015-2016

Corsa	Vincitore	Poleman	Miglior giro	Séb	Nico
Pechino, Cina	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	1 ^e	Ritiro
Putrajaya, Malesia	Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	12 ^e	10 ^e
Punta del Este, Uruguay	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Jérôme d'Ambrosio (Dragon Racing)	Sébastien Buemi (Renault e.Dams)	1 ^e	5 ^e
Buenos Aires, Argentina	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Jérôme d'Ambrosio (Dragon Racing)	2 ^e	5 ^e
Mexico City, Messico	Jérôme d'Ambrosio (Dragon Racing)	Antonio Felix da Costa (Team Aguri)	Nicolas Prost (Renault e.dams)	2 ^e	3 ^e
Long Beach, Stati Uniti	Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Antonio Felix da Costa (Team Aguri)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	16 ^e	11 ^e
Parigi, Francia	Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)	Sam Bird (DS Virgin Racing)	Nick Heidfeld (Mahindra Racing)	3 ^e	4 ^e
Berlino, Germania	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Jean-Eric Vergne (DS Virgin Racing)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	1 ^e	4 ^e
Londra, Regno Unito	Nicolas Prost (Renault e.dams)	Nicolas Prost (Renault e.dams)	Nelson Piquet Jr (NEXTEV TCR)	5 ^e	1 ^e
Londra, Regno Unito	Nicolas Prost (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	Sébastien Buemi (Renault e.dams)	NC	1 ^e

Classifica Team 2015-2016

1.	Renault e.dams	270
2.	ABT Schaeffler Audi Sport	221
3.	DS Virgin Racing Formula E Team	144
4.	Dragon Racing	143
5.	Mahindra Racing Formula E Team	105
6.	Venturi Formula E Team	77
7.	Andretti Formula E Race Team	49
8.	Team Aguri	32
9.	NEXTEV TCR Formula E Team	19

Classifica Piloti 2015-2016

1.	Sébastien BUEMI (Svizzera)	Renault e.dams	155
2.	Lucas DI GRASSI (Brasile)	ABT Schaeffler Audi Sport	153
3.	Nicolas PROST (Francia)	Renault e.dams	115
4.	Sam BIRD (Regno Unito)	DS Virgin Racing Formula E Team	88
5.	Jérôme D'AMBROSIO (Belgio)	Dragon Racing	83
6.	Stéphane SARRAZIN (Francia)	Venturi Formula E Team	70
7.	Daniel ABT (Germania)	ABT Schaeffler Audi Sport	68
8.	Loïc DUVAL (Francia)	Dragon Racing	60
9.	Jean-Éric VERGNE (Francia)	DS Virgin Racing Formula E Team	56
10.	Nick HEIDFELD (Germania)	Mahindra Racing Formula E Team	53
11.	Bruno SENNA (Brasile)	Mahindra Racing Formula E Team	52
12.	Robin FRIJNS (Paesi Bassi)	Andretti Formula E Race Team	45
13.	Antonio Felix DA COSTA (Portogallo)	Team Aguri	28
14.	Oliver TURVEY (Regno Unito)	NEXTEV TCR Formula E Team	11
15.	Nelson PIQUET JR (Brasile)	NEXTEV TCR Formula E Team	8
16.	Mike CONWAY (Regno Unito)	Venturi Formula E Team	7
17.	Nathanaël BERTHON (Francia)	Team Aguri	4
18.	Simona DE SILVESTRO (Svizzera)	Andretti Formula E Race Team	4
19.	Qing Hua MA (Cina)	Team Aguri	0
20.	Jacques VILLENEUVE (Canada)	Venturi Formula E Team	0
21.	Oliver ROWLAND (Regno Unito)	Mahindra Racing Formula E Team	0
22.	Salvador DURAN (Messico)	Team Aguri	0
23.	René RAST (Germania)	Team Aguri	0

LA CONCORRENZA



ABT Schaeffler Audi Sport	Lucas di Grassi (BRA) Daniel Abt (DEU)
Andretti Formula E	Robin Frijns (NED) Antonio Felix da Costa (POR)
Faraday Future Dragon Racing	Jérôme d'Ambrosio (BEL) Loic Duval (FRA)
DS Virgin Racing	Sam Bird (GBR) Jose Maria Lopez (ARG)
Panasonic Jaguar Racing	Adam Carroll (GBR) Mitch Evans (NZL)
Mahindra Racing	Nick Heidfeld (DEU) Felix Rosenqvist (SWE)
NextEV NIO	Nelson Piquet (BRA) Oliver Turvey (GBR)
Renault e.dams	Sébastien Buemi (CHE) Nicolas Prost (FRA)
Techeetah	Jean-Eric Vergne (FRA) Ma Qing Hua (CHN)
Venturi Formula E	Stéphane Sarrazin (FRA) Maro Engel (DEU)

Armonizzato ISO3

07 I NOSTRI PARTNER

HP



HP Inc. propone un'esperienza tecnologica che semplifica la vita di tutti, ovunque. Grazie alla nostra gamma di stampanti, PC, dispositivi mobili, soluzioni e servizi, progettiamo esperienze uniche. Ulteriori informazioni su HP Inc su <http://www.hp.com>.

Richard Mille

RICHARD MILLE

Il primo orologio a portare il nome Richard Mille, il Tourbillon RM 001, ha inaugurato una nuova era nell'orologeria. Oggi, oltre sessanta modelli sono decisamente rivolti al futuro, pur rispettando alla lettera le secolari tradizioni dell'alta orologeria. Il successo di Richard Mille si basa su tre pilastri essenziali: associare il meglio dell'innovazione tecnica, dell'arte e dell'architettura funzionale per offrire un'ergonomia sempre maggiore all'orologio, conservando nello stesso tempo la quintessenza dell'eredità e la cultura dell'alta orologeria. Fin dalla nascita di Richard Mille, il marchio si è impegnato a utilizzare tecniche e materiali derivati dai settori più innovativi, dallo sviluppo delle F1 all'industria aerospaziale, per creare un pezzo di orologeria fuori dal comune, senza compromessi né gadget.

Lemo Connectors



LEMO è il riconosciuto leader nella progettazione e la fabbricazione su misura di connettori e cavi di precisione. I connettori Push-Pull LEMO di elevata qualità sono utilizzati in una grande varietà di applicazioni esigenti, tra cui applicazioni in campo medico, di controllo industriale, test e misure, audio-video o telecomunicazioni.

LEMO progetta connettori di precisione da oltre settant'anni. La Società propone una gamma di oltre 75.000 combinazioni di prodotti, che continua a estendersi grazie a design specifici LEMO. LEMO e le sue Società associate REDEL, NORTHWIRE e COELVER servono oggi oltre 100.000 clienti in più di 80 Paesi nel mondo.

8JS



Creata da Sacha Prost, figlio di Alain Prost, e Delphine, sua nuora, 8Js porta in sé l'essenza e l'autenticità della corsa.

Durante gli anni '60 e '70, si sono affrontati in Formula 1 piloti tra i più carismatici mai incontrati. Molti di essi si chiamavano Jo, Jack, Jim o James.

8, simbolo dell'infinito, evoca quest'epoca dorata. Nasceva così 8Js!

Linea sportiva e naturalmente raffinata, 8Js vuole ispirare uno stile di vita simile a quello delle leggende adulate.

Come i più potenti motori al mondo sono spinti fino alla massima precisione e alle performance ottimali, così l'ambizione di 8Js è elaborare e creare capi di abbigliamento di altissima qualità.

L'impostazione intransigente della marca in merito all'eccellenza, sia nella progettazione che nella realizzazione, ha portato alla scelta di far produrre tutti i capi d'abbigliamento da artigiani esperti con base in Italia.

Creando il giusto equilibrio tra un materiale morbido e solido per ogni pezzo, 8Js rende omaggio non soltanto alle divise e all'abbigliamento per piloti, ma anche al loro carattere confortevole e robusto. La marca eredita una vasta gamma di dettagli che provengono dal motorsport: parti in grigio acciaio simili a elementi meccanici, linee rosse, colli da tuta, motivi a scacchi e tanti altri. Fedele alla sua eredità, 8Js trascrive questi dettagli specifici ricorrendo a un approccio contemporaneo e pieno di eleganza.



RESTIAMO CONNESSI...

Rimani aggiornato con le ultime notizie Renault e.dams sul nostro sito internet www.renaultedams.com o sui social network:

Twitter: @renaultedams
Facebook: @renaultedams
Instagram: renaudt_e.dams
Snapchat: renaudt_edams

Foto

Un'ampia gamma di foto del team in pista e all'esterno è disponibile nello spazio media di www.renaultedams.com.

Login: Renaultedams
Password: champions

Video

Renault e.dams mette a disposizione dei media i suoi archivi video a fini editoriali. Inviare richieste specifiche a media@e-dams.com.

Grazie a Formula E Holdings sono disponibili anche riassunti delle corse e contenuti video esclusivi. Consultare il sito del Campionato FIA di Formula E, all'indirizzo <http://fiaformulae.com/en/media/video-galleries/> o contattare media@fiaformulae.com precisando dettagliatamente la richiesta.

Accredito media

Saremmo lieti di accogliervi sui nostri circuiti. Per chiedere un pass media, consultare <http://media.fiaformulae.com/accreditation-register.aspx> per conoscere i dettagli e i tempi dell'iter di accredito. I tempi per la richiesta scadono generalmente due settimane prima dell'evento. Per maggiori informazioni sull'accredito, contattare mediaaccreditation@fiaformulae.com

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