



AUTO SPRI NT

FORMATI PUBBLICITARI



AUTO SPRI NT

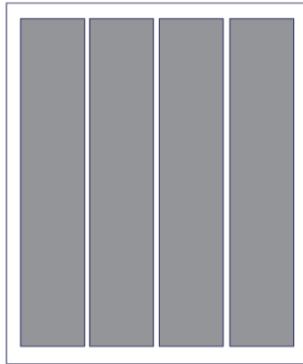
Leader di settore è considerato da sempre il settimanale più autorevole in Italia per quanto concerne l'informazione automobilistica sportiva. Cura minuziosamente le indiscrezioni, le news ed i resoconti non solo delle Gare di F1, dei Mondiali di Rally, WTCC, ma anche tutte le competizioni sulle 4 ruote (kart compresi) con anticipazioni, scoop, resoconti sui protagonisti e sulle gare. Le numerose prove su strada effettuate da famosi piloti ed una vetrina sulle principali novità del settore completano la rivista. Dal 2012, mensilmente, anche una ricca sezione dedicata al Rally firmata da Sergio Remondino. Nel 2016 è stato realizzato il Restyling del Sito, grazie al quale è stata valorizzata la User Experience dell'Utente, ma anche i Contenuti e i Servizi del Sito stesso. Recentemente è stata lanciata anche la nuova APP dell'Edizione Digitale di Autosprint, e il nuovo Store Online della Conti Editore.

DATA DI USCITA:
Ogni martedì

DIRETTORE: Andrea Cordovani
ANNO DI FONDAZIONE: 1961

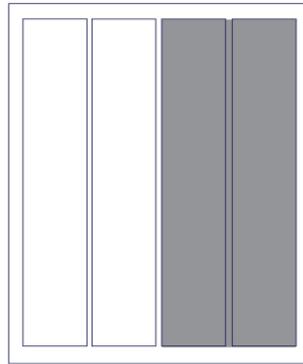
FORMATI PUBBLICITARI

Impaginazione su 4 colonne



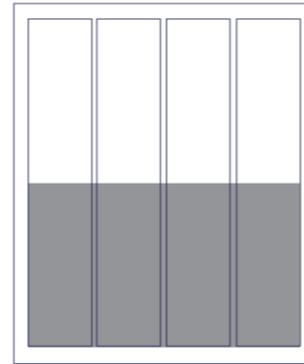
Pagina

Al vivo mm.200x275
In gabbia mm. 176x237



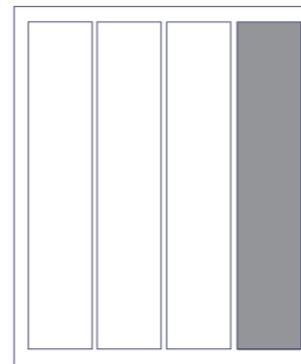
½ Pag. verticale

Al vivo mm.98x275
In gabbia mm. 86x237



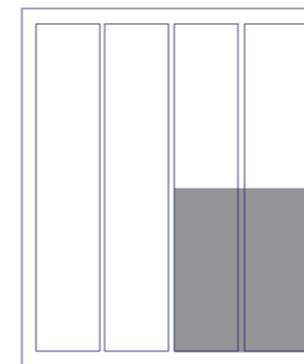
½ Pag. orizzontale

Al vivo mm.200x137,5
In gabbia mm.176x118,5



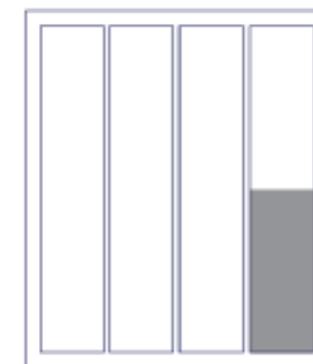
1 colonna

Al vivo mm. 53x275
In gabbia mm.41x237



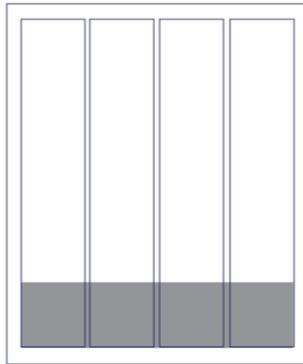
2 ½ colonne

In gabbia mm.86x118,5



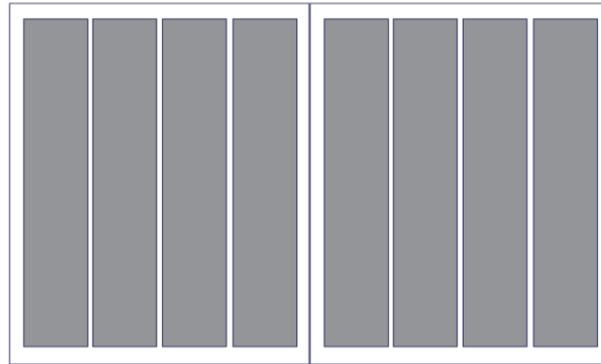
½ colonna

In gabbia mm.41x118,5



Piedino

In gabbia mm.176x58



Doppia Pagina

Al vivo mm.400x275

Posizioni speciali

2a + 1a romana
2a di copertina
3a di copertina
4a di copertina

Mercatino - Unici formati accettati in gabbia

1 mod. vert. 32x42,5
1 mod. orizz. 68x21
2 mod. vert. 32x89
2 mod. orizz. 68x42,5
3 mod. vert. 32x135,5

3 mod. orizz. 68x62
4 mod. vert. 68x89
4 mod. orizz. 144x42,5
5 mod. vert. 68x135,5
5 mod. orizz. 144x62

Sui formati al vivo +3 mm. di rifilo su tutti i lati
Procedimento di stampa: Roto-offset
Tipo di carta: Patinata lucida gr. 60

N.B. è possibile collocare inserti, a tiratura nazionale, previa accettazione del formato e del contenuto.
Si accettano servizi di informazione industriale e commerciale.

IN COLLABORAZIONE CON
MAGNETI MARELLI

Toro Rosso new look

DI CRAIG SCARBOROUGH

IN GERMANIA È ARRIVATA FINALMENTE LA STR11 DEFINITIVA, RITARDATA DAL TARDIVO ANNUNCIO DEL MOTORE

LA FABRICA RIVISITA, PRATICAMENTE TUTTA L'AERODINAMICA. Grandi modifiche sulla STR11, che finalmente permette alla Toro Rosso di sfoggiare la vettura pensata in inverno con l'obiettivo di permettere ai team di restare davanti alla McLaren e di rientrare in gara con Force India e Williams

TORO ROSSO

1 La prima e più evidente modifica è quella apportata all'aleone anteriore. Il suo profilo è stato cambiato creando un gradino più evidente nella sezione inarcata vicino alla punta dell'ala, come ha fatto la maggior parte degli altri team che lavorano sempre di più su questo particolare. Una volta modificato il profilo anche l'endplate e la presa d'aria collegata hanno dovuto essere adattate. Mentre sotto l'ala sono state aumentate da due a tre le piccole schemature.

2 Sopra l'ala sono stati rivisitati gli elementi a cascata. Qui la Toro Rosso ha creato una nuova forma per l'alea interna che ora è semplicemente un profilo con l'aggiunta di un grande deflettore all'estremità.

3 Per far fronte al cambiamento nel flusso d'aria in uscita dall'aleone anteriore sono stati cambiati anche i deflettori posti sul condotto del freno anteriore.

4 Attorno al davanti della pancia è stato sostituito il vecchio deflettore verticale con uno che si inarca sopra e si unisce alla pancia, cosa questa che modifica la fila di pinnacoli verticali montata sulla parte superiore della pancia. Questi deflettori dirigono tutti il flusso d'aria in basso lungo le pance verso il diffusore.

5 Con le succitate modifiche alla parte anteriore della pancia e il nuovo assetto del raffreddamento portato in Ungheria anche la forma principale della pancia è cambiata: la zona a bottiglia di coca cola ora è persino più stretta, infatti si avvolge stretta attorno al cambio ed alla sospensione posteriore, aprendo il flusso d'aria in alto verso il diffusore per una maggiore deportanza.

6 Con tante modifiche alle superfici aerodinamiche nella parte anteriore, anche la superficie posteriore è dovuta essere modificata ed i freni posteriori sono ora completamente diversi, a causa della complessa disposizione di deflettori e alette che vi sono fissati.

7 Per gestire il flusso d'aria sotto la vettura, anche il fondo è completamente nuovo: dai bordi incurvati nella parte anteriore al ridotto numero di soffiature davanti alla gommata posteriore.

8 Una soluzione davvero nuova sulla STR11 per il Gran Premio di Germania è la penna in cima al diffusore: anche prima di questa gara la Toro Rosso aveva montato un deflettore sul fondo, che doveva gestire il flusso d'aria lungo la Coca-Cola ed indirizzarlo sopra il diffusore per ottenere il massimo di deportanza. Ora questo deflettore è stato spostato dal centro della parte superiore del diffusore per finire in linea con i supporti dell'aleone posteriore. Ma, invece di essere un semplice deflettore verticale come prima, ora ha una forma a "L" con una punta orizzontale incurvata che avanza ed allarga il flusso d'aria. Questo componente piuttosto complesso agisce assieme ai condotti dei freni posteriori ed all'endplate dell'aleone posteriore per gestire il flusso d'aria che esce sulla parte esterna del diffusore. Si tratta di una soluzione che sicuramente qualcuno copierà.

FERRARI IN ALTA PICCOLA MODIFICA
In Ungheria è stata apportata una piccola modifica alla SF16-H, nascosta dietro la gomma posteriore. La Ferrari ha già una complessa serie di alette nella parte esterna del diffusore. Una sorta di 5 elementi che servono a creare un forte flusso d'aria a spirale in uscita da sotto il diffusore. Questo entra aria da sotto il fondo, ma anche sigilla anche la parte inferiore del diffusore, come fosse una giunzione fluida. Questi effetti aggiungono deportanza, soprattutto

McLaren fa parte della fine
Continuando a prendere idee dagli altri team e ad applicarle alla propria vettura, la McLaren per questo weekend ha seguito il recente trucco della Mercedes ed ha aggiunto una bat wing allo splitter del T-tray. Anche se dispositivi aerodinamici in questa zona erano probabilmente apparsi per la prima volta con la Bravia nel 2009, Williams prima e poi Mercedes e Red Bull hanno lavorato su questo settore per migliorare il flusso d'aria. Nel dettaglio la modifica McLaren va molto vicino alla bat wing della Red Bull. Una piccola aletta larga montata sullo splitter, con la forma dell'ala invertita per creare portanza piuttosto che deportanza. Ma lo scopo dell'aletta non è quello di creare direttamente deportanza, quando si agisce con un deflettore, dove il flusso d'aria in uscita dalla parte dell'ala viene indirizzato esternamente attorno alle pance. Ciò fa sì che l'aerodinamica posteriore della vettura funzioni meglio, per una maggiore deportanza generale. Aumentando la deportanza posteriormente si compensa la piccola portanza creata anteriormente.

PRESSIONE AL LAVORO SOTTO IL SPLITTER
Alle 5 alette già presenti per incanalare l'aria in uscita è comparsa un'altra flap triangolare, al momento solo aggiuntiva ma che potrebbe preannunciare soluzioni più elaborate e ricercate. La McLaren invece lavora sullo splitter sotto al muso, come già fatto da Williams, Mercedes e Red Bull.

McLaren
CHANDON
FERRARI

30
31

POSSIBILITÀ DI SPONSORIZZARE LE SEZIONI/RUBRICHE

AUTO SPINT

LIVE LEGGI LA RIVISTA ABBONATI ORA

MENU

FORMULA 1 FORMULA E MONDO RACING DALL'AVVISTA FOTO VIDEO LIVE

RICERCA

CITROËN

SUV CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID PLUG-IN

SCOPRI LE OPINIONI DEI CLIENTI

CITROËN ADVISOR.IT

★★★★

2021

WILLIAMS, ECCO COME LA STABILITÀ FINANZIARIA AIUTA IL LAVORO DEGLI INGEGNERI

Matteo Novembrini 6 ore fa

PRESENTAZIONE FERRARI 2022, ECCO LA DATA DEL PROGETTO 674

Fabiano Polimeni 1 giorno fa

PROST: "ALPINE IRRISPETTOSA, ROSSI UN UOMO SOLO AL COMANDO"

F.P. 8 ore fa

WEC: PEUGEOT ASSENTE A SEBRING, SPA PER ESSERCI A LE MANS

Fabiano Polimeni 4 ore fa

CITROËN

SUV CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID PLUG-IN

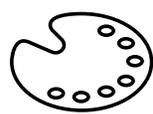
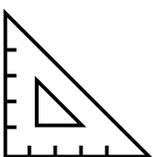
DA 199 €/MESE

TAN 4,50%

TAEG 5,43%

CON ECOBONUS CITROËN

RICHIEDI PREVENTIVO

	<p>MATERIALE: Dato digitale.</p> <p>Le informazioni sul trapping, sulle forature e sulla sovrastampa, devono essere correttamente generate in fase di costruzione del layout.</p>		<p>SPECIFICHE PER LA CREAZIONE DEL PDF: ISO PDF/X-1a:2001 (*) in alta risoluzione, compatibile con Adobe Acrobat 4.0 (PDF versione 1.3) con massimo 4 separazioni CMYK e su un unico livello.</p> <p>IMMAGINI: La risoluzione delle immagini deve essere di almeno 300 dpi per colore e scala di grigio e 1200 dpi per “line-art” e bitmap. Le immagini in bianco nero devono essere in scala di grigio.</p>
	<p>CARATTERI: Tutti i caratteri devono essere inclusi, di formato PostScript Type 1.</p>		<p>COLORI: Tutti i caratteri devono essere inclusi, di formato PostScript Type 1.</p> <p>PROFILO COLORE: FOGRA 39.</p>
	<p>DIMENSIONI: PDF con il Trim Box in misura con il formato selezionato all’atto dell’invio - no crocini. Solo le pubblicità a pagina intera devono avere su ogni lato un’abbondanza da 3 a 5mm.</p>		<p>PRENOTAZIONE SPAZI: 20 giorni prima della data di uscita.</p> <p>TEMPI DI CONSEGNA DEL MATERIALE: 10 giorni prima della data di uscita.</p>