

## Canviar per canviar

### La F-1 torna a variar les regles amb l'arribada dels motors v8 i el canvi dels pneumàtics

La temporada 2006 promet emocions fortes en tots els aspectes, no només en el purament esportiu, i és que l'entrada en vigor de la nova normativa tècnica imposada per la Federació Internacional d'Automobilisme (FIA) comportarà una nova filosofia i una nova estratègia a l'hora de plantejar les carreres. Max Mosley, president de la FIA, està embrancat en una croada per la reducció de costos a la F-1, cosa que pensava aconseguir amb els canvis introduïts aquest any però que segueix estant lluny del seu abast. Totes les estratègies dels equips estan obligades a canviar respecte a l'any passat. Més enllà de la guerra entre Bridgestone i Michelin, a ningú se li escapa que tornar a introduir els canvis de rodes en les parades als boxs comportarà un increment de l'espectacle, però també augmentarà el cost que els equips tindran amb les gomes.

Contràriament al que succeïa l'any passat, aquesta temporada els pilots podran comptar amb rodes noves, si volen, per a tota la carrera. Es permeten set jocs de pneumàtics per a pista seca, quatre per a terra mullat i tres per a condicions extremes. **"Podem començar la carrera amb un joc nou i anar canviant durant la prova"**, diu el director d'enginyeria de Renault, Pat Symonds. **"L'ideal és utilitzar el nombre mínim de pneumàtics dividint-los i dissabte als entrenaments. Si només fem servir dos jocs, això permetrà tenir-ne cinc més en la carrera"**, afegeix Symonds. Els pneumàtics són més tous, circumstància que implica una degradació més elevada, cosa que en la pugna del 2004 entre Bridgestone (Ferrari) i Michelin (Renault i McLaren) es va decantar clarament del costat de la marca japonesa i de la *scuderia*. A priori, canviant-se més vegades les rodes, la degradació preocuparà menys, però aquí és on entra la configuració del vehicle, que aquest any no ha de suportar tota la carrera amb els mateixos pneu-

**Les noves regles**

**A PNEUMÀTICS**

Torna la possibilitat de canviar de pneumàtics segons l'estat del paviment. L'any passat no estava permès

**MÀXIM DE PNEUMÀTICS PER GRAN PREMI**

SEC	MITJ	MULLAT
7 JOCS	4 JOCS	3 JOCS

■ INCREMENT DE LA SEGURETAT

■ S'ADHEREIXEN MOLT MILLOR AL TERRENY AL LLARG DE LA CARRERA PERQUÈ PODEN SER NOUS

■ INCREMENT DE PARADES A BOXS AMB MÉS FLEXIBILITAT PER A LES ESTRATÈGIES

■ És bàsic comptar amb un bon equip de repostatge

**B MOTORS**

Els motors no poden ser V10 de 3 litres, i queden reduïts als V8 de 2.4 litres

■ MÉS SENSIBILITAT A LA RESISTÈNCIA DE L'AIRE

■ AL TENIR MENYS POTÈNCIA, EL PILOT HA DE CONDUIR DE FORMA MÉS EQUILIBRADA PER EVITAR PETITS ERRORS

■ MOTOR MÉS LLEUGER

**C CLASSIFICACIÓ**

Els dissabtes a la tarda hi haurà tres sessions amb cronometratge independent

PRIMERA SESSIÓ	SEGONA SESSIÓ	TERCERA SESSIÓ
15 MINUTS	15 MINUTS	20 MINUTS
6 DESQUALIFICATS PER A LA 2a SESSIÓ	6 DESQUALIFICATS PER A LA 3a SESSIÓ	10 RESTANTS
22-17 SÓN ELS LLUÇOS QUE OCUPARAN ELS ÚLTIMS	16-11 SÓN ELS LLUÇOS QUE OCUPARAN ELS ÚLTIMS	10-1 SÓN ELS LLUÇOS QUE OCUPARAN ELS 10 PRIMERS VEHICLES

■ ABANS D'INICIAR L'ÚLTIMA SESSIÓ ES DECIDEIX AMB QUANTA GASOLINA ES COMENÇARÀ LA CARRERA

**D PARADA OBLIGATORIA**

20 mecànics s'encarreguen en segons de proveir el cotxe

- CANVI DE RODES
- COMBUSTIBLE
- LOGÍSTICA

**PROTECTOR** Evita que el combustible esquitxi els tubs d'escapament i s'incendi

**GAT PUA** Aixeca el cotxe si hi ha alguna fallada

**CARTELL INFORMATIU** Un rètol davant del pilot li indica quan ha d'estar aturat i quan pot sortir

**REPOSTATGE DE COMBUSTIBLE** Un assistent subjecta la manguera i un altre la introdueix al dipòsit

**MANGUERA DE SEGURETAT** Un mecànic té preparada una altra manguera per si falla la primera

**CANVI DE RODES** Hi intervien tres mecànics per roda

- 1 Utilitza la pistola carregadora
- 2 Treu la roda
- 3 Posa la nova

## Motors menys potents

**A**questa estratègia en el canvi de pneumàtics va directament relacionada amb el repostatge. La nova fórmula de qualificació (tres tandes en què es van eliminant sis cotxes cada vegada fins a quedar els 10 millors en l'última tanda, que determina la *pole position*) farà que els cotxes eliminats puguin carregar més combustible, variant d'aquesta manera la seva estratègia respecte a la dels de dalt de la graella. La nova normativa també implica un canvi en els motors. Ara són V8 de 2.4 litres en comptes dels V10 de 3 litres, disminució que significa una reducció de potència que pot arribar als 200 CV. ¿Per seguretat? No, ja que els equips han treballat molt en l'aspecte aerodinàmic, millores que unides a l'adherència superior dels pneumàtics donen com a resultat que els temps siguin similars si no més ràpids que l'any passat, perquè el pas per revolt també ho és. **"S'arriba més a poc a poc a les frenades"**, explica Pedro De la Rosa, i afegeix: **"Amb aquests nous motors s'ha de rodar bastant pujats de voltes per obtenir un rendiment semblant al de l'any passat"**. L'estalvi tampoc ha estat notable ja que en matèria d'investigació i nous materials s'ha hagut de gastar molt per desenvolupar els nous cotxes. Tecnològicament estan per sota pel que fa a potència en relació amb els del 2005, però segurament arribaran molt aviat als 900 CV. De tota la graella només l'equip Toro Rosso competeix amb un V10 amb limitacions que l'equipara als V8, una excepció permesa per la FIA.