

- **La Federazione** internazionale ha ufficializzato il decalogo di misure per il prossimo anno
- **D'accordo coi costruttori**, le regole per contenere i costi e i faraonici budget dei team

Crisi, la F1 abbassa le marce

La Formula 1 è passata dalle parole ai fatti: la crisi ha imposto al governo del circus e ai team nuovi provvedimenti per calmierare i budget esorbitanti. Tutti d'accordo, soprattutto a non passare al motore unico.

LODOVICO BASALÙ
sport@unita.it

Evoluzione o involuzione in F1? Vera riduzione dei costi o semplice proposito di intenti? In un momento in cui industrie dell'auto come Ford, Chrysler o General Motors sono alla bancarotta, è difficile fornire una risposta. O emettere una sentenza dopo l'ufficializzazione, da parte della Fia (Federazione internazionale dell'automobile) delle nuove regole alle quali dovrà attenersi il circus nei prossimi anni. Regole che hanno sancito – in parte – quanto emerso mercoledì scorso dopo la riunione della Fota (Formula one team association), presieduta da Luca di Montezemolo. Boccia il motore unico - e questo era già ufficioso - anche senza la conferma arrivata da Montecarlo e firmata da Max Mosley. Ma i piccoli team potranno acquistare motori a un prezzo non superiore ai 5 milioni di euro per stagione da fornitori indipendenti, dietro la garanzia di un minimo di continuità. L'accordo andrà sottoscritto entro il 20 dicembre del 2008, in pratica subito. Non solo. Già dal 2009 la vita dei motori dovrà essere raddoppiata – minimo 3 Gran premi – e a disposizione di ogni team ci saranno al massimo 8 motori a stagione. Solo con questa modifica si avrà un risparmio del 30% di budget, visto che il regime di rotazione dei propulsori passerà dagli attuali 19.000 a 18.000 giri/minuto. Tutti sono d'accordo, da Ferrari a McLaren-Mercedes, all'insegna di una «pace armata» fin troppo palese. Circa il tanto ventilato «Kers» – il cosiddetto «Kinetic energy recovery system» - ovvero sistema di recupero dell'energia cinetica in frenata – si è agito alla Ponzio Pilato: chi vuole lo utilizza, chi non vuole può attendere il 2010, quando ci sarà un Kers unico fornito a tutti. Tra pa-



Foto Frank May/Ansa-Epa

Un pit-stop al box Ferrari nella stagione appena conclusa

NUOVE TECNOLOGIE

Il mistero «Kers»

Il sistema di recupero dell'energia cinetica sarà fornito a tutti nel 2010: per adesso lo impiegherà chi vuole.

rentesi, sviluppare il Kers, costa a ogni team oltre 30 milioni di euro per una sola stagione. Una palese contraddizione, perché – seppur in forma più rudimentale – il marchingegno è per esempio già utilizzato da tempo nella produzione di serie, a partire dalla diffusa Toyota Prius ad alimentazione ibrida. Il principio è il medesimo: quando la monoposto frena l'energia che possiede – in fisi-

ca pari alla metà della massa per il quadrato della velocità – viene dissipata normalmente sotto forma di calore. Il Kers recupera invece questa energia, per accumularla e ridistribuirne nel momento in cui serve un surplus di potenza, per esempio in fase di sorpasso o in uscita da una curva stretta. Vari sono i sistemi allo studio. Quello della Bmw prevede un «motore-generatore», in grado di liberare pienamente l'energia accumulata in frenata. Con l'elettricità prodotta che viene trasmessa a batterie a ioni di litio poste sotto l'abitacolo. Una centralina elettronica provvede a far sì che il recupero di energia fornisca non più di 80 CV. Da aggiungere agli 800 circa del propulsore di 2.4 litri V8 utilizzato oggi fin F1. Molti – tra parentesi – sono stati i problemi legati al Kers, come ad esempio il pericolo di scosse nei secondi immedia-

tamente successivi all'arresto della monoposto ai box. L'altra grande novità è la forte diminuzione dei test di sviluppo: dal 2009 niente più collaudi durante la stagione sportiva a eccezione dei fine settimana di ciascun GP, quando saranno invece consentiti durante le sessioni di prova. Nessun accenno al numero dei componenti per ogni squadra, tra meccanici, ingegneri e addetti alla logistica. Anche su questa voce la Fia non ha emesso un verdetto. O una imposizione. Morale: ciascuno sarà libero di comportarsi come crede. Anche spendendo le solite cifre a più zeri solo per allestire un motorhome o un'area hospitality. In quanto al punteggio, allo studio il varo di una misura che darà più vantaggio al vincitore sul secondo classificato. Mentre un punto dovrebbe andare a chi conquisterà la pole position. ♦