

FORMULA 1 VERSO IL 2014

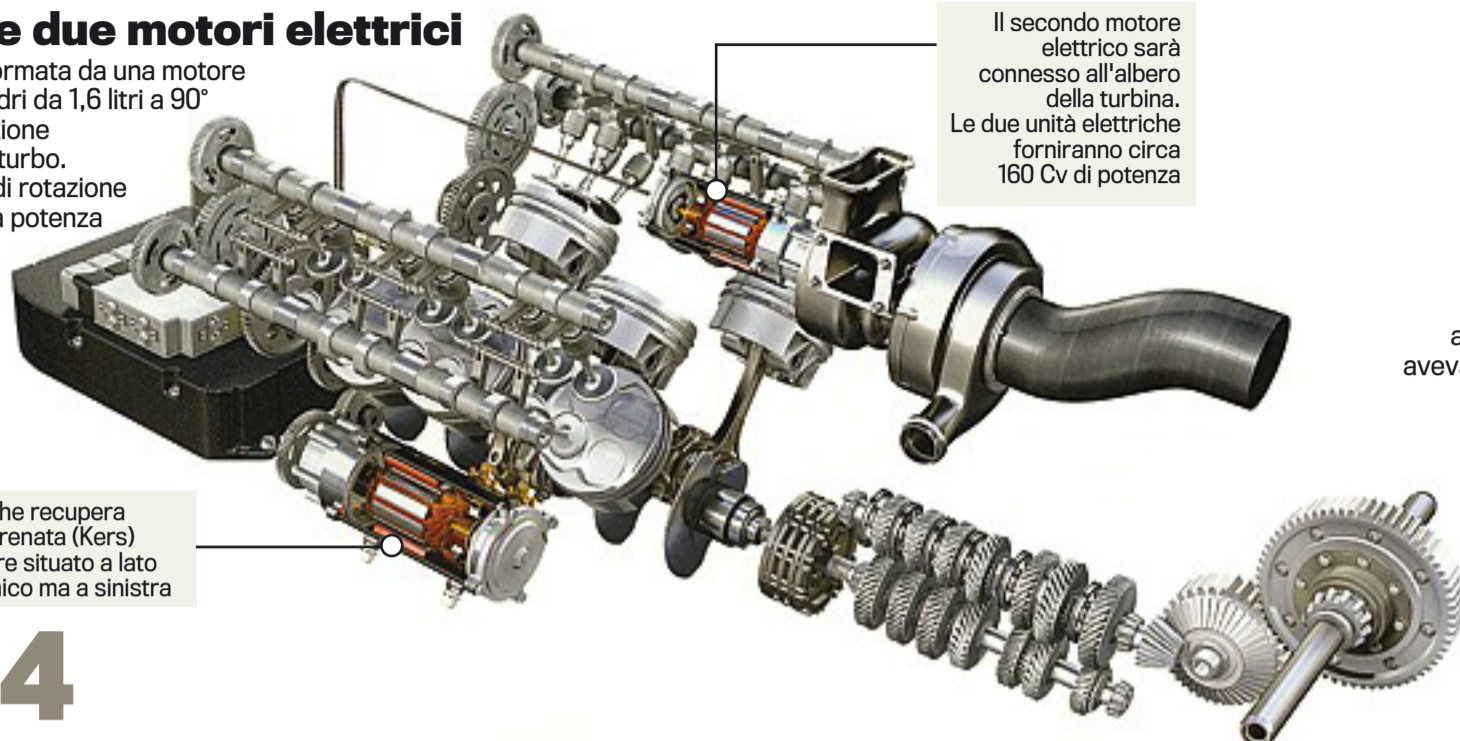
IL CONFRONTO ARRIVA IL 1600 SOVRALIMENTATO E VA AL MUSEO L'OTTO CILINDRI

Un turbo e due motori elettrici

La Power Unit è formata da un motore tradizionale 6 cilindri da 1,6 litri a 90° con sovralimentazione fornita da un solo turbo. Regime massimo di rotazione 15 mila giri per una potenza di circa 600 Cv

Il motore elettrico che recupera energia cinetica in frenata (Kers) continuerà ad essere situato a lato del propulsore termico ma a sinistra

2014



Il secondo motore elettrico sarà connesso all'albero della turbina. Le due unità elettriche forniranno circa 160 Cv di potenza



2013

Aspirato da 2,4 litri

È l'8 cilindri da 2,4 litri aspirato a 90° che ha corso in F.1 dal 2006: aveva un regime di rotazione massimo di 18 mila giri e circa 750 Cv. Il kers forniva 85 Cv per un massimo di 6,5 secondi al giro



LA GAZZETTA DELLO SPORT

Il V6 turbo Ferrari funzionerà così

Sul magazine del Cavallino il primo schema dello 059/3. Che sarà sviluppato sino al 2019

ANDREA CREMONESI

«The Official Ferrari Magazine» è materiale ambito dai collezionisti. Ne escono quattro numeri all'anno (l'abbonamento costa 250 euro) e l'ultimo, distribuito alla cena presidenziale, contiene una chicca: un primo, sommario schema di come sarà lo 059/3, la sigla con cui è stato battezzato il 6 cilindri turbo che debutterà nel Mondiale 2014 di F.1.

Caratteristiche Questo primo schema ha il pregio di far intuire la composizione della «Power Unit» come dovremmo abituarci a chiamare il nuovo propulsore di F.1 che oltre al tradizionale motore termico (da 1.6 litri sovralimentato con una potenza di circa 600 Cv e un regime di rotazione massimo di 15 mila giri) sarà composto da due unità elettriche che nel disegno sono state colorate di rosso. Quella più grande è il già noto kers (sistema di recupero energia cinetica in frenata) che situata all'altezza dell'albero motore, la più piccola, la MGU-Heat (Motor Generation Unit Heat) è legata direttamente alle turbine, dovendo assorbire potenza dall'albero delle turbine e imma-

gazzinare energia dal calore dei gas di scarico di uscita: insieme le due unità elettriche garantiranno 160 Cv in più per 33" contro gli 80 per soli 6" degli attuali kers. In sostanza se prima per difendersi o attaccare un pilota aveva a disposizione 2-3 decimi al giro, ora l'impiego o meno del surplus di potenza varierà i tempi sul giro di 2-3 secondi! Le dimensioni delle batterie, situate sotto il serbatoio, sono raddoppiate ma consentono di immagazzinare energia 10 volte superiore. Il turbo, invece, sarà posizionato tra le bancate dei cilindri (il cui angolo è di 90° esattamente come sui V8).

Efficienza Questo 059/3 oltre ad essere ibrido nasce con l'esigenza di fondo di dover garantire la maggior efficienza possibile in quanto i consumi saranno limitati per regolamento: 100 chili per l'intera gara, circa 150 litri contro i 200 del 2013, un risparmio del 35%. Per comprendere lo sforzo compiuto dai motoristi della F.1, Marmorini ha spiegato nell'articolo che accompagna lo schema che «se in un motore tradizionale il 30/35 % di 1 litro di benzina si trasforma in energia propulsiva, in questa unità si raggiunge quota 40%».



Affidabilità «È la nostra preoccupazione principale», confessava giovedì Marmorini nel ventre della Logistica dove è stato presentato con un filmato in 3D per la prima volta il V6. Già perché le «Power Unit» saranno solo 5 per tutti i 19 GP e dunque la loro vita rispetto ai V8 aspirati passerà da 2.500 a 4.000 km. Un incubo se si pensa alle penalità: una volta

esauriti i cinque esemplari di motore, turbo, propulsori elettrici, elettronica di controllo e batterie si perderanno 10 posizioni sullo schieramento e se si supererà le 20 (in caso di molteplici sostituzioni) gli arretramenti si sconteranno in più gare!

Congelamento In soccorso ai motoristi arriva però una mag-

giore libertà nello sviluppo: in caso di fragilità strutturale si potranno usare dei «gettoni», messi a disposizione dalle norme Fia, per correggere i difetti e inoltre da una stagione all'altra si potranno apportare migliorie anche se le aree di intervento diminuiranno sempre più sino ad arrivare al sostanziale congelamento nel 2019.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SIROTKIN RISERVA

Sauber continua con Telmex Gutierrez resta

La Sauber nel 2014 potrà ancora contare sullo sponsor messicano Telmex, colosso delle telecomunicazioni guidato dal magnate Carlos Slim. E così accanto al neo acquisto Adrian Sutil, è stato confermato il messicano Esteban Gutierrez, quest'anno non troppo brillante all'esordio in F.1 ma gradito ai finanziatori. A metà stagione sembrava che la Telmex (con il marchio Claro) fosse pronta a investire sulla McLaren, per via della presenza del pupillo Sergio Perez. Ma poi qualcosa è successo e Perez è finito alla Force India. Il pilota di riserva alla Sauber sarà il russo Sergey Sirotkin, 18 anni, che crescerà nelle World Series Renault.

Taccuino

TEST A VALENCIA Giovinazzi al top in F.3

Comincia bene la marcia verso l'Europeo F.3 di Antonio Giovinazzi, vicecampione della serie in glesse. Il tarantino, approdato al team Carlin, è stato 2° nei test di Valencia, superato solo dal padovano Riccardo Agostini. In evidenza anche il figlio d'arte Max Verstappen, iridato di kart, che però nel 2014 di spunterà la F.Renault 2.0.

PER IL NATALE Lewis rivede Nicole

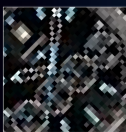
È una storia infinita quella tra Lewis Hamilton e la cantante Nicole Scherzinger. Il due si erano lasciati a luglio e pareva che il fidanzamento che durava dal 2008 fosse al capo linea. Invece, secondo il magazine «Closer», il pilota Mercedes l'avrebbe convinta a passare il Natale con lui fra Londra e il lago di Ginevra.

ABSOLUTE YELLOW.



CHRONO
COLORS

Yellow. Blue. Red. Green. Black. 5 colori per Chrono 4 Colors, esclusiva edizione del cronografo che ha rivoluzionato la lettura del tempo. Cronografo automatico con dispositivo brevettato dei 4 contatori allineati. Cassa in acciaio Ø 43 mm. Impermeabile a 50 mt. Lunetta con trattamento brevettato DLC®. Un colore per ogni stile, in edizione limitata a 600 esemplari.



EBERHARD & CO.
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887

www.eberhard-co-watches.ch Info 02.72002820