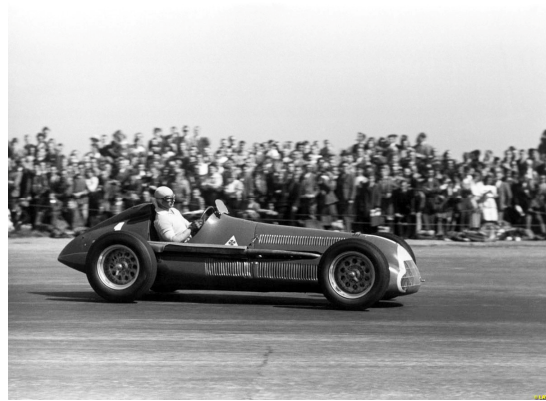


F1: més de mig segle de passió

Sovint s'ha dit que la competició és el millor banc de proves per les novetats tecnològiques dels nostres cotxes d'anar pel carrer. De fet, elements com els frens de disc, els recuperadors d'energia dissipada, o la transmissió integral, provenen de les curses. Però, avui, amb una F1 limitada tècnicament pels marges tan estrets que marca un reglament a la recerca de l'optimització de recursos, els monoplaça de la disciplina reina ja no són els laboratoris amb rodes del passat, o aquell devesall de tecnologia que no trobàvem a cap altre modalitat. Al contrari. L'any vinent entrarà en vigor un nou reglament tècnic basat en la utilització de motors petits, de només 1.6 litres de cubatge amb turbo compressor, com la majoria de propulsors que els fabricants estan introduint ara als mercats a la recerca d'una millor sostenibilitat. Els actuals motors de 8 cilindres deixaran pas als V6 a partir del 2014, el que farà que els puristes enyorin els temps dels de 10 cilindres i, sobretot, els magnífics V12 amb una sonoritat gairebé eròtica.



Juan Manuel Fangio en el primer GP de Fórmula 1 (Silverstone 13-05-1950)

Dir quins han estat els cotxes de la F1 moderna que més aportacions tecnològiques han fet és difícil. Des de l'**Alfa Romeo 158** amb el que Nino Farina va guanyar la primera edició del certamen el 1950, fins el **Red Bull RB-8** amb el que Sebastian Vettel es va emportar el títol de l'any passat, els enginyers han generat un cabdal de creativitat i d'innovació immens.

Al començament, els Grans Premis eren una competició de motoristes; amb el pas del temps, el xassis, però sobretot les suspensions, van passar a jugar un paper determinant. I ara estem immersos en l'era de l'aerodinàmica. Els monoplaça d'avui són avions sense ales, electrònica envoltada de plàstics de formes sinuoses. Fa uns anys, quan el tractament de la influència de l'aire en les carrosseries començava a tenir un pes específic, **Enzo Ferrari** va dir al respecte: "*l'aerodinàmica és per aquells que no saben fer motors*". Està clar que el criteri ha canviat.



Nelson Piquet en un Brabham BT54

Durant els anys hem vist solucions gairebé al límit del reglament, o potser fins i tot una mica més enllà: el ventilador que succionava l'aire per sota les faldilles dels **Brabham** dels anys 70'; els frens refrigerats per aigua, o la suspensió intel·ligent dels **Williams** dels 80'; la vàlvula de proveïment ràpid de carburant dels **Benetton** als 90'; el dipòsit addicional dels **BAR-Honda** gairebé a

començaments del segon mil·lenni; el mass-dumper dels **Renault**; o més recentment els **KERS, DRS, F-Duct...**

Tot plegat, ginys que han anat relativitzant la importància del treball del pilot fins l'extrem de portar a algú com **Niki Lauda** a afirmar que "*fins i tot un mico podria pilotar un F1 actual*".

Els pilots ara han de compartir l'estrellat mediàtic amb els enginyers. Per això el sou de tècnics com **Adrian Newey** poden superar el de molts cracks de la graella.

Amb tot això, quin ha estat el cotxe més *decisiu* de la F1? Probablement els **Lotus 78 i 79** de **Colin Chapman i Peter Wright**, el primer a aprofitar el **principi de Bernoulli** per treure profit dels baixos del cotxe i generar el que es va conèixer com a **efecte terra** que marcaria la pauta als futurs tècnics d'aerodinàmica.



Jackie Stewart pilotant un Tyrrell 006 Ford Cosworth DFV 3.0L V8

Des del punt de vista estètic n'hi ha que diuen que els cotxes actuals són més aviat lletjos. Però això és difícil d'avaluar. Està clar, però, que no es pot qüestionar la bellesa del **Mercedes W196** que van dur Fangio o Moss a mitjan dels 50'; el **Lotus 25** de Jim Clark, o el **72** (el John Player Special) de Fittipaldi; el **Ferrari 312T** dissenyat per Mauro Forghieri; o el **Tyrrell 006** de Stewart o Cevert.

Clar que, sobre això, **Il Commendatore** també hi va dir la seva: "*quan un cotxe surt de la meua fàbrica cap el circuit, sempre el veig ple de defectes i lleig. Ara bé, si torna guanyador, ja me'l miro com una obra de sublim perfecció.*"

Lletjos o bonics, la única dada objectiva són els títols. I **Ferrari**, és qui en té més: 15 de pilots, i 16 de constructors, justament el doble que la seva gran rival històrica i estadística, **McLaren** que enguany fa 50 anys de la seva creació (tot i que no va debutar als GP fins tres temporades després del seu naixement).