

## Ferrari: novità aerodinamiche, un taglio netto con il passato

**Sport** - 28 gennaio 2011 - 11:53



E' stata svelata questa mattina a Maranello - in diretta anche sul web - la F150, la 57/a Ferrari di F1. Il nome, anticipato tre giorni fa, rappresenta l'omaggio che la casa del Cavallino vuole dare alle celebrazioni per il 150/o anniversario dell'Unità d'Italia.

Il progetto, contraddistinto dalla sigla interna 662, costituisce l'interpretazione da parte della Scuderia dei regolamenti tecnico e sportivo in vigore quest'anno.

Sono diversi gli elementi che hanno influito sul disegno della vettura, in particolare dal punto di vista aerodinamico, tanto che la F150 può essere considerata come un taglio netto rispetto al recente passato. Gli elementi innovativi sono stati in parte dettati dalle modifiche regolamentari, in parte derivati da contributi originali dei progettisti di Maranello. Per quanto riguarda gli aspetti regolamentari, rispetto al 2010 sono stati vietati l'uso del doppio diffusore e dell'ala posteriore soffiata e la possibilità di avere dei buchi sulla parte anteriore del fondo; mentre è stata introdotta la possibilità di avere un'ala posteriore mobile, azionata con un comando elettroidraulico. Da quest'anno è di nuovo possibile utilizzare il Kers: ciò ha avuto un impatto significativo sul progetto, considerato anche che la dimensione del serbatoio è molto diversa rispetto al 2009.

Notevoli anche i cambiamenti dettati dall'introduzione di più severe norme di sicurezza in materia di crash-test, strutture di protezione dell'abitacolo e cavi di ritenzione delle ruote in caso di incidente.

La parte anteriore della scocca della F150 appare più alta rispetto a quella della F10. Le imboccature delle prese d'aria laterali sono ridotte ed è stata modificata la configurazione di quella dinamica posta sopra la testa del pilota. La sospensione posteriore è di nuova concezione, così come è stata rivista anche quella anteriore, seguendo le modifiche della parte anteriore del telaio.

La posizione degli scarichi è simile a quella adottata nella seconda parte del 2010 e il sistema di raffreddamento è stato sviluppato in funzione del ritorno del Kers e delle nuove uscite dell'aria. L'impianto frenante è stato completamente rivisto in collaborazione con Brembo. La veste aerodinamica con cui viene presentata la vettura è molto diversa rispetto a quella che debutterà in Bahrain nella prima gara: in questa prima fase di test si è infatti deciso di privilegiare gli aspetti legati allo sviluppo delle parti meccaniche e alla conoscenza degli



pneumatici Pirelli, continuando nel frattempo a spingere sulla ricerca della prestazione aerodinamica in galleria del vento. Le gomme, dopo 13 anni di rapporto con la Bridgestone, quest'anno saranno Pirelli, che ha vinto il bando come fornitore unico della F1 per il prossimo triennio.