



E' ancora l'auto da battere? Sicuramente sarà tra i protagonisti di primo piano. Il team Mercedes AMG Petronas ha cominciato a **prendere le misure sull'affidabilità e la continuità**.

Dopo avere svelato la "nuova" **Mercedes W07 Hybrid** ha voluto prima preoccuparsi della messa a punto piuttosto che misurarsi nelle prestazioni pure. Un po' come, sotto sotto, sta facendo la Ferrari.

Nei test a Barcellona le Mercedes si sono messe a macinare chilometri, oltre 3.140 che Hamilton e Rosberg hanno coperto sempre con gomme medie e pieno di carburante. Entrambi hanno cominciato comunque a prendere le misure: *"l'auto è veloce e ci sono molte innovazioni"*. Rosberg, in particolare, è sembrato convinto che la W07 abbia qualche vantaggio rispetto ad altri: *"non possiamo dire di essere i più veloci, ma in alcune cose siamo già avanti"*.

Puntare sull'affidabilità nelle lunghe percorrenze si rivela dunque la strategia iniziale del team di Brackley, per portare al terzo titolo consecutivo la Casa tedesca che sta dominando la Formula 1 da quando è in vigore il regolamento delle power unit dal 2014.

Cambia la grafica che premia di più i colori della Petronas, confermato sponsor principale, e importante partner nella ricerca delle prestazioni grazie a benzine sempre innovative. Il colore predominante è dunque il grigio con le fiancate in un più evidente azzurro, mentre la parte bassa della vettura è nera.



La monoposto di Aldo

Costa non è una rivoluzione totale, ma l'elaborato sfruttamento dei grandi margini di crescita.

In estetica e aerodinamica le modifiche più evidenti si notano nella parte posteriore: la presa d'aria sopra la testa del pilota è stata maggiorata e presenta un aspetto ovoidale. Le protezioni ai lati del pilota sono aumentate come da nuovo **regolamento FIA**. Le fiancate presentano poi un diverso disegno; il posteriore è snellito e per ottimizzare i flussi aerodinamici.

Di primo acchito colpisce il grande **airbox del motore** che ingloba le due orecchie esterne che si vedevano sulla vettura dello scorso anno. Il muso sembra simile a quello dello scorso anno, anche se appendici e alette sono ottimizzate. Corto e, oltre a mostrare dei piloni molto più stretti (l'aria viene pescata anche all'esterno dei sostegni dell'ala anteriore), evidenzia una profonda apertura laterale: è la presa d'aria che alimenta l'**S-duct**, una soluzione che la squadra aveva iniziato a sperimentare alla fine della scorsa stagione, ma senza mai mostrare la feritoia di alimentazione, mentre nella parte sopra alla scocca è apparso un vistoso sfogo che è stato realizzato laddove c'è un vanity panel a celare l'incavo nel telaio.



Mantenuto il braccio dello sterzo nella parte bassa. I tecnici, infatti, hanno fatto in modo che si integrasse ancora meglio con il triangolo inferiore a diapason così da pettinare i flussi in una zona nevralgica per l'aerodinamica.

Quindi, gran lavoro di affinamento per definire i passaggi dei flussi e aumentare la portata **verso il diffusore** e l'alettone posteriore: nella zona centrale si notano infatti diversi deviatori di flusso a ponte e oltre all'elemento verticale c'è una seconda parte che si inarca a boomerang sulla pancia fino ad allacciarsi sul telaio a fianco dell'abitacolo.

Da notare anche le curiose paratie verticali in linea con il supporto degli specchietti retrovisori. I due elementi combinati dovrebbero veicolare più flusso verso l'alettone posteriore, che ora risulta più coperto dalle protezioni della testa del pilota (sono più alte di 20 mm per regolamento).

In evidenza, come si diceva, anche la presa dinamica del motore che sembra essere molto più voluminosa di quella precedente. Proprio perché in realtà contiene anche le orecchie che sulla W06 Hybrid erano esterne al cofano, e l'aria, quindi, non alimenta solo il plenum del motore, ma anche l'impianto di raffreddamento dell'ERS, con lo scambiatore che non è più in coda al cofano, ma sembra sia stato avanzato.

Il roll-bar è interno, facilmente visibile dentro all'airbox: oltre alla funzione strutturale serve a dividere i flussi. Il copri-motore inoltre è più pronunciato subito dietro alla testa del pilota, per poi diventare molto snello nella parte più posteriore, mettendo in mostra una pinna verticale che fa da arco dorsale.



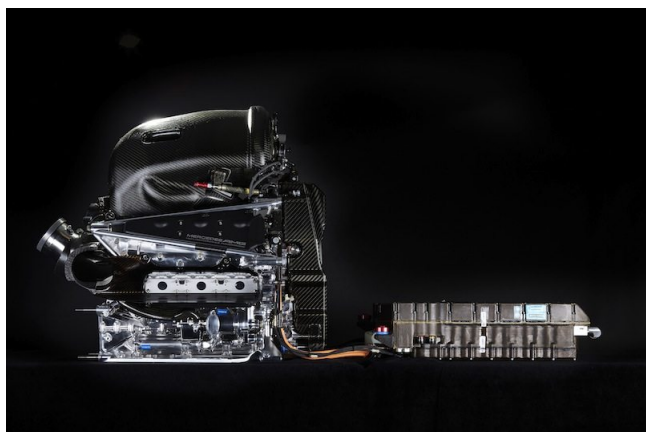
In coda la fiancata della W07 Hybrid è particolarmente stretta: lo sfogo dell'aria calda dei radiatori è stato concentrato nel retrotreno.

A differenza della Ferrari che ha anche degli sfoghi ai lati dell'abitacolo, la freccia d'argento ha aperture molto limitate: saranno sufficienti?

Tra le altre cose, la zona a “Coca cola” mostra un “retroscena” clamorosamente pulito e stretto. La Mercedes-AMG non ha poi rinunciato all’arco in carbonio che già era presente sulla W06 Hybrid.

Il motore PU106 C dispone oltre allo scarico centrale anche di quelli concessi dalla FIA in uscita dalla valvola wastegate: sono due che sporgono leggermente sotto a quello principale.

Questa l’arma stellata. Certo, per l’attuale campione del mondo Lewis Hamilton e il vice Nico Rosberg il compito si prospetta ancora più arduo.



Andrea Sicuro