

FUENTE: <http://www.f1aldia.com/13103/asi-sera-la-formula-1-de-2014/>

Una vez decididos los Mundiales de Pilotos y de Constructores a favor de [Sebastian Vettel](#) y de la escudería

[Red Bull](#)

, vamos a alzar la vista y

mirar hacia 2014, cuando habrá importantes cambios en el reglamento técnico

. Dicho reglamento fue publicado por la FIA hace unos meses y en este artículo vamos analizar las partes más significativas que van a cambiar. Como siempre vamos a centrarnos en las partes más importantes y que pueden ser de más interés para el lector. Habrá mucha información técnica que no se incluya en este artículo y que puede ser consultada por él en éste enlace:

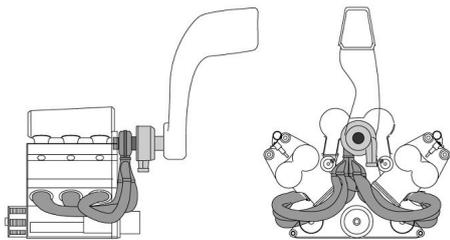
[Reglamento Técnico de 2014](#)

Reducción del alerón delantero

En el artículo 3.7.5 se describe la dimensión máxima del alerón delantero, que será reducido en 150mm y pasará a ser de 1650mm. Adicionalmente se comenta que cualquier plano lateral o vertical que interseque con el alerón debe formar una línea continua. De esta forma se evita que se puedan hacer alerones delanteros con perforaciones.

Aumento del peso mínimo

El peso mínimo del monoplaza no deberá ser inferior a 660 kg en cualquier momento del Gran Premio. Esto representa un incremento de 20 kg respecto la normativa actual. La razón por la cual se aumenta es el **mayor protagonismo que tendrán los sistemas de recuperación de energía**. El conjunto ERS y motor de combustión deberá pesar un mínimo de 155 kg.



Motor de seis cilindros en "V";

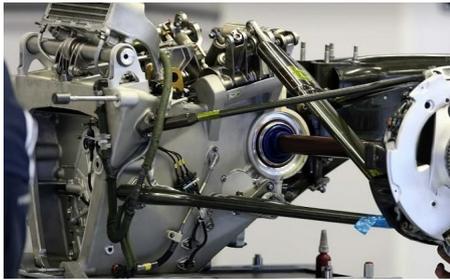
En el artículo 5 se especifica cómo debe ser el motor. Éste será de 6 cilindros en "V" a 90° y de 1600 cc de cilindrada máxima. El régimen máximo de giro del motor se limita a 15000 rpm. El flujo másico máximo de combustible no excederá los 100 kg/h. Sea cual sea el valor exacto de este flujo máximo, un 75% deberá inyectarse directamente dentro de los cilindros. La presión de inyección de combustible se multiplica por cinco y se permitirá hasta 500 bar.

La fiabilidad de los motores deberá aumentar significativamente porque se permitirá un máximo de cinco motores por temporada. Finalmente en 2015 se reducirá a cuatro motores por temporada.

Nuevas cajas de cambios

Las cajas de cambios no son menos y también van a modificarse de cara al 2014. En primer lugar **se aumentará a ocho el número de marchas** pero no será obligatorio durante la primera temporada que todos los monoplazas lo cumplan. Esta modificación se ha hecho porque **no se permitirá cambiar las relaciones de las marchas entre un Gran premio y otro** (restricción pedida por parte de los equipos para reducir costes). Cada piloto decidirá una relación de marchas al principio de temporada y deberá conservarla hasta el final. La octava marcha y el motor turbo harán posible esta unificación sin perder demasiada fuerza.

En segundo lugar **se aumentará su vida útil** de tal forma que deberán utilizarse durante cinco grandes premios consecutivos, incluyendo los viernes. Por lo tanto, cada piloto dispondrá de cuatro cajas de cambio para toda la temporada.



Más electricidad: ERS

Todos los vehículos deberán equipar un Sistema de Recuperación de Energía (ERS, Energy Recovery System) y éste deberá estar compuesto por los siguientes tres componentes:

- Sistema de recuperación de energía cinética, definido en el artículo 5.2 del reglamento como MGUK (Motor Generator Unit Kinetic). Éste será el sustituto del KERS y contará con una potencia máxima de 120 KW (aproximadamente **163 cv**) y podrá usarse **8,4 segundos en cada vuelta**.
- Sistema de recuperación de energía térmica, definido en el artículo 5.2.8 como MGUH (Motor Generator Unit Heat). Este sistema será el encargado de aprovechar el calor que sale por los tubos de escape mediante unas turbinas.
- Sistema de almacenaje de energía. Formado por baterías y también el sistema de control.

Sistema de escape del motor

En el artículo 5.6 se detalla que el sistema de escape de gases del motor deberá estar formado por no más de dos salidas y que **los 100mm finales deberán ser de sección cilíndrica**. Esta parte del reglamento técnico se ha modificado especialmente para evitar los escapes sopladores que tan famosos han sido en esta temporada.

'Pit lane' sin ruido

Cuando los monoplazas se dispongan a entrar en el 'pit lane' deberán apagar el motor de combustión y permanecer con el motor eléctrico. El motor de combustión se podrá volver a

Reglamento Técnico de F1 en 2014

Escrito por Organización 1

Lunes, 24 de Octubre de 2011 16:58 -

poner en marcha en la salida de la calle de boxes. Es importante hacer hincapié en que el motor de combustión deberá poder pararse y ponerse en marcha desde el 'cockpit' sin ayuda externa.

Por el momento esto es todo, como siempre desde F1aldia.com estaremos atentos a posibles cambios o actualizaciones del reglamento.