

## MOTORES DA F1 2017-2020: CUSTOS, FORNECIMENTO, CONVERGÊNCIA E PERFORMANCE E SOM



Assim, depois de meses de análises e testes, de estruturas e de avanços incorporados, mais finalmente, já foi alcançado um acordo no âmbito do fornecimento de motores para os próximos anos.

Logo dos últimos meses assistiu-se a inúmeras jogadas políticas, tendo em vista a definição do regulamento de motores para os próximos anos, com diversos interesses em jogo, sendo um acordo entre os protagonistas vindo a ser adido sucessivamente, até que no passado dia 29 de Abril, depois de diversas horas de negociações, foi alcançado um consenso. As contradições eram muitas e diversas, algumas tinham as suas próprias agendas.

A Red Bull ameaça abandonar a categoria se não garantirem uma unidade de potência competitiva, alinhando com Bernie Ecclestone que tinha como objetivo a introdução de um motor independente, no que era apoiado também por Jean Todt. O inglês tem sido um dos grandes operadores nos atuais V6 turbo-híbridos, considerando os elevados custos e incapaz de produzir o som que ele considera ser característico de um Fórmula 1.

Evidentemente, os interesses dos fabricantes eram contrariados pelas marcas – Mercedes, Ferrari, Renault e Honda. Primeiro porque não queriam que um produtor com tecnologia avançada e bastante mais barata – o motor independente seria introduzido de alta cilindrada – pudesse ter a possibilidade de bater as suas jãs tecnológicas. Por outro lado, a introdução de um motor independente significava a perda de clientes e de poder no paddock por parte das marcas. Finalmente, igualmente, uma ferramenta de marketing para vender os seus carros de rua, situação que pouco importa a Ecclestone à equipa de Milton Keynes.

Mas mesmo entre os construtores havia diferenças, uma vez que a Mercedes, que dominou desde início as novas unidades de potência, tinha como interesse primordial manter tudo na mesma e proteger a sua vantagem técnica. Já a Ferrari, Renault e Honda, por seu lado, tinham como objetivo fortalecer o desenvolvimento dos V6, dado que só assim poderiam ter os meios para poderem equipar a desvantagem que ainda existia para a marca alemã.

No campo dos custos é claro que havia concordância entre os construtores para manter os atuais valores, uma vez que tinham a passar os custos de desenvolvimento às equipas independentes e isso era importante para o seu programa de Fórmula 1, sobretudo para a Ferrari que tem vindo a ganhar lucros com o seu envolvimento na categoria máxima do desporto automóvel.

Só no que diz respeito ao aumento do volume sonoro das unidades de potência atuais existe uma unanimidade generalizada e, mesmo assim, a Honda já demora a escapar que não há grande interesse em que os motores “permaneam” a sós entre os habitantes do paddock.

Com tanto interesse em jogar, alcançar um acordo não se mostrou fácil, até que Jean Todt no final do ano passado, inicialmente demarcado, aumente das questões que rodeiam a Fórmula 1, deu um murro na mesa e ameaçou que, se os construtores se entendassem, ou seja introduzido um motor independente, o deadline inicial foi o dia 29 de fevereiro – sim, este ano o dia entã – para depois ser adiado para o dia 30 de Abril, que caiu no sábado do Grande Prémio de Mônaco.

Já realizadas reuniões que não levaram a nada, uma votação que não contou, até que foi realizada uma votação através de fax que ocorreu no dia 29 de abril a proposta na Comissão de Fórmula 1 para ser ratificada pelo Conselho Mundial logo de seguida, colocando um final final em longo processo de negociação quanto a futuro da categoria máxima do desporto automóvel e assegurando estabilidade preliminar para os próximos dois anos.

Com esta medida, os construtores perdem algum do seu poder no paddock, e no ano passado a Red Bull não teria passado pela situação de não saber se teria motor para esta temporada e a Renault, à face do acordo aprovado para 2017, seria obrigada a manter a sua relação com a formação de Milton Keynes.

A McLaren não terá ficado satisfeita com esta medida, uma vez que no futuro poderá ter que ser obrigada a partilhar as unidades de potência da Honda com outras equipas, situação que tem vindo a contrariar publicamente desde que os japoneses regressaram à F1.

Convergência de performance

Com o acordo alcançado, o sistema de tokens de desenvolvimento será removido em 2017, permitindo aos construtores avaliar livremente as suas unidades de potência, desde que dentro dos constrangimentos do regulamento. Por outro lado, no próximo ano e no seguinte serão implementados limites mínimos de peso, dimensões e materiais dos grupos dos motores, assim como a pressão do turbo.

O regulamento refere mesmo que “a FIA deverá ficar assegurada de que, com a sua absoluta discção, uma dada unidade de potência possua um justa e equitativa, ter a capacidade de competir com outra unidade de potência homologada”.

Esta medida pretende diminuir a pressão nos construtores das equipas independentes, que como se tem verificado têm vindo a passar por grandes dificuldades financeiras, sendo a Sauber a exemplo mais gritante. Ainda assim, não foram atingidos os dois milhões de euros por temporada que a FIA pretendia, ficando-se por cerca de dezasseis milhões de euros em 2018, uma vez que atualmente os construtores cobram cerca de vinte milhões por época para o fornecimento de motores.

Agora houve um evidente compromisso entre as marcas, que não se mostravam muito interessadas em reduzir o seu rendimento, e a entidade federativa.

Fornecedores

O acordo alcançado impede que uma equipa que se encontre numa situação em que não tenha ao seu dispor de uma unidade de potência. A partir de 2017 os construtores serão obrigados a estarem preparados a fornecer, pelo menos três equipas. Se uma das formações não tiver motores, a marca com menos motores será obrigada a chegar-se à Ferrari. Se houver mais que um construtor com o mesmo número mínimo de equipas ou mais, que uma destas a necessitar de propulsores a escolha será realizada através de sorteio.

Qualquer novo construtor que ingressar na Fórmula 1 não terá estas obrigações inicialmente.

Com esta medida, os construtores perdem algum do seu poder no paddock, e no ano passado a Red Bull não teria passado pela situação de não saber se teria motor para esta temporada e a Renault, à face do acordo aprovado para 2017, seria obrigada a manter a sua relação com a formação de Milton Keynes.

A McLaren não terá ficado satisfeita com esta medida, uma vez que no futuro poderá ter que ser obrigada a partilhar as unidades de potência da Honda com outras equipas, situação que tem vindo a contrariar publicamente desde que os japoneses regressaram à F1.

Convergência de performance

Com o acordo alcançado, o sistema de tokens de desenvolvimento será removido em 2017, permitindo aos construtores avaliar livremente as suas unidades de potência, desde que dentro dos constrangimentos do regulamento. Por outro lado, no próximo ano e no seguinte serão implementados limites mínimos de peso, dimensões e materiais dos grupos dos motores, assim como a pressão do turbo.

O regulamento refere mesmo que “a FIA deverá ficar assegurada de que, com a sua absoluta discção, uma dada unidade de potência possua um justa e equitativa, ter a capacidade de competir com outra unidade de potência homologada”.

Esta medida pretende diminuir a pressão nos construtores das equipas independentes, que como se tem verificado têm vindo a passar por grandes dificuldades financeiras, sendo a Sauber a exemplo mais gritante. Ainda assim, não foram atingidos os dois milhões de euros por temporada que a FIA pretendia, ficando-se por cerca de dezasseis milhões de euros em 2018, uma vez que atualmente os construtores cobram cerca de vinte milhões por época para o fornecimento de motores.

Agora houve um evidente compromisso entre as marcas, que não se mostravam muito interessadas em reduzir o seu rendimento, e a entidade federativa.

Fornecedores

O acordo alcançado impede que uma equipa que se encontre numa situação em que não tenha ao seu dispor de uma unidade de potência. A partir de 2017 os construtores serão obrigados a estarem preparados a fornecer, pelo menos três equipas. Se uma das formações não tiver motores, a marca com menos motores será obrigada a chegar-se à Ferrari. Se houver mais que um construtor com o mesmo número mínimo de equipas ou mais, que uma destas a necessitar de propulsores a escolha será realizada através de sorteio.

Qualquer novo construtor que ingressar na Fórmula 1 não terá estas obrigações inicialmente.

Com esta medida, os construtores perdem algum do seu poder no paddock, e no ano passado a Red Bull não teria passado pela situação de não saber se teria motor para esta temporada e a Renault, à face do acordo aprovado para 2017, seria obrigada a manter a sua relação com a formação de Milton Keynes.

A McLaren não terá ficado satisfeita com esta medida, uma vez que no futuro poderá ter que ser obrigada a partilhar as unidades de potência da Honda com outras equipas, situação que tem vindo a contrariar publicamente desde que os japoneses regressaram à F1.

Convergência de performance

Com o acordo alcançado, o sistema de tokens de desenvolvimento será removido em 2017, permitindo aos construtores avaliar livremente as suas unidades de potência, desde que dentro dos constrangimentos do regulamento. Por outro lado, no próximo ano e no seguinte serão implementados limites mínimos de peso, dimensões e materiais dos grupos dos motores, assim como a pressão do turbo.

O regulamento refere mesmo que “a FIA deverá ficar assegurada de que, com a sua absoluta discção, uma dada unidade de potência possua um justa e equitativa, ter a capacidade de competir com outra unidade de potência homologada”.

Esta medida pretende diminuir a pressão nos construtores das equipas independentes, que como se tem verificado têm vindo a passar por grandes dificuldades financeiras, sendo a Sauber a exemplo mais gritante. Ainda assim, não foram atingidos os dois milhões de euros por temporada que a FIA pretendia, ficando-se por cerca de dezasseis milhões de euros em 2018, uma vez que atualmente os construtores cobram cerca de vinte milhões por época para o fornecimento de motores.

Agora houve um evidente compromisso entre as marcas, que não se mostravam muito interessadas em reduzir o seu rendimento, e a entidade federativa.

Fornecedores

O acordo alcançado impede que uma equipa que se encontre numa situação em que não tenha ao seu dispor de uma unidade de potência. A partir de 2017 os construtores serão obrigados a estarem preparados a fornecer, pelo menos três equipas. Se uma das formações não tiver motores, a marca com menos motores será obrigada a chegar-se à Ferrari. Se houver mais que um construtor com o mesmo número mínimo de equipas ou mais, que uma destas a necessitar de propulsores a escolha será realizada através de sorteio.

Qualquer novo construtor que ingressar na Fórmula 1 não terá estas obrigações inicialmente.

Com esta medida, os construtores perdem algum do seu poder no paddock, e no ano passado a Red Bull não teria passado pela situação de não saber se teria motor para esta temporada e a Renault, à face do acordo aprovado para 2017, seria obrigada a manter a sua relação com a formação de Milton Keynes.

A McLaren não terá ficado satisfeita com esta medida, uma vez que no futuro poderá ter que ser obrigada a partilhar as unidades de potência da Honda com outras equipas, situação que tem vindo a contrariar publicamente desde que os japoneses regressaram à F1.

AutoSport ASSINE A LÍDRÃO DIGITAL! COMPRE O ANUAL ASSINADO POR 12€ COM 12€ DE BÓNUS PRAZER EM ESCOLHER! SAIBA MAIS

ALGARVE CLASSIC FESTIVAL 28-30 OUTUBRO 2016

EDIÇÃO DIGITAL - COMPRE AQUI

AutoSport COMPRA O NOVO ANUAL AUTO+ POR 12€ COM 12€ DE BÓNUS PRAZER EM ESCOLHER! SAIBA MAIS

AutoSport TV DE MOTORES PERCEBEMOS NOS

VIDÉO DA SEMANA

AutoSport TV DE MOTORES PERCEBEMOS NOS

VIDÉO DA SEMANA

SAIBA DE PORTUGAL: SÓ ENTREVISTA A STÉPHANE PETERIANSEL

MAIS RECENTES

- F1: FRANK WILLIAMS RECUPERA DE UMA PNEUMONIA
- F1: BOSS BROWN PODERÁ SUBSTITUIR BERNIE ECCLESTONE
- F1: VETTEL MAIS RÁPIDO NO SEGUNDO TREINO LIVRE

Autot+ E SE NO FUTURO O AUTOMÓVEL PASSAR DE CUSTO A FONTE DE RENDIMENTO?

VOLKSWAGEN APRESENTA ATLAS, NOVO SUV DE GRANDES DIMENSÕES

ENSAYO: OPEL KARL ELECTRONIC

NOVO MAZDA CX-5 VAI SER APRESENTADO NO SALÃO DE LOS ANGELES

SKODA OCTAVIA COM NOVOS ARGUMENTOS PARA 2017

Motorcraft MANUTENÇÃO FORD MOTORCRAFT POR APENAS €109 NÃO ESPERE MAIS! IPO GRATUITO

Marque já e ganhe um desconto de €10

LOJA AUTOSPORT

- ASSINATURA ANUAL AUTO+ 12€
- ASSINATURA ANUAL AUTO+ TV 12€
- ASSINATURA ANUAL AUTO+ TV 12€
- AUTOSPORT HISTÓRICO 12€
- AUTOSPORT HISTÓRICO 12€