

# El R29 que Alonso pilotará la próxima temporada se cuece en Madrid

Wednesday, November 05 2008 a las 13:16

Enviado por: [safety-car.net](http://safety-car.net)



**El R29 que pilotará Fernando Alonso el año que viene tiene ADN madrileño en sus venas. Decenas de ingenieros y diseñadores llevan trabajando desde enero en su construcción y entre ellos, siete madrileños que trabajan para la empresa francesa Altran en su sede de Madrid.**

Altran, que se dedica a la ingeniería a medida, lleva seis años con Renault, pero desde hace tres, ya con el famoso R25 que ganó el Mundial, sus cerebritos españoles ayudan en los coches, tienen avanzadillas en la fábrica de Enstone (el asturiano Borja Rendueles) y otros colaboran desde las oficinas de Madrid.

Son Luis, Francisco, José Antonio, Borja, Eusebio y Beatriz, de edades entre 30 y 40 años, los que llevan trabajando en el nuevo Renault desde hace muchos meses y se lo conocen de arriba abajo. Información muy confidencial, "hasta el punto que no podemos decir nada a nadie, ni amigos, ni mujer o novia... es como si trabajáramos en la CIA", afirman. "Mira que trabajamos en temas de defensa, y tecnología aeroespacial, pero la Fórmula 1 es cosa aparte en temas de confidencialidad", señala Alfonso Martínez, director general para España de Altran.

"Piden que vayamos más allá"

Trabajan en contacto directo con los jefes técnicos de Renault, Bob Bell y Rob White, y reciben información y planos para operar directamente en la mejora del coche, o sea que pueden alterar los conceptos que reciben. Por ejemplo, en el R28 de este año el suelo del monoplaza se mejoraba desde sus potentes ordenadores. Por eso cuando Nakajima destrozó el difusor de Alonso en Valencia, a más de uno les dolió como si le hubieran dado una patada en el trasero. En el R29, del que se está fabricando estos días el primer prototipo, la colaboración también ha sido intensa y especializada: trabajar en la optimización de la estructura del chasis para recibir ese elemento extraño como es el KERS, ayudar a saber por qué algunas cosas funcionan y otras no, y por otra parte, trabajar en la aerodinámica general del coche, el gran desafío de la temporada 2009.

Integrar el KERS está siendo un quebradero de cabeza para los madrileños ya que "es un elemento muy pesado y hay que meterlo en un sitio delicado, en la tracción". "Es un esfuerzo enorme rediseñar el chasis y aligerarlo al máximo para meter el KERS sin comprometer su rigidez, y estamos trabajando 14 ó 16 horas al día", explican.

No creen que haya más adelantamientos

En el tema aerodinámico, la FIA ha reducido tremendamente la presencia de alerones, flaps, faldillas, etcétera, en los coches, "que tendrán un aspecto retro, el shock va a ser tremendo al verlo", afirma Martínez. Por eso, Renault ha tirado de todos sus socios que les puedan dar ideas frescas de otros campos. "Y nosotros tenemos muchos conocimientos del mercado aeroespacial, turbinas eólicas, aerogeneradores, con lo que les hemos ayudado mucho en el diseño", recalca Martínez.

"Tenemos software propio, que va más allá. Hacer simulaciones de un Fórmula 1 es lo más complejo que hay ahora mismo en tema de mecánica de fluidos, mucho más que un avión y Renault necesitaba ir más allá, arriesgar al límite con otras soluciones, las nuestras". En Altran han visto el coche y no tienen tan claro, como esperaba la FIA, que vaya a haber más adelantamientos. "Sigue habiendo aire sucio en el rebufo, menos que antes, pero hay, aunque el alerón trasero se haya reducido a la mitad".

Desde su posición privilegiada tienen datos frescos. "El año que viene nadie sabe lo que puede pasar, está abierto, cualquiera puede ganar. ¿Renault? los ingenieros están bastante contentos porque los primeros datos que ha dado el R29 son muy buenos, han generado ilusión", afirman.

Fuente: Marca

[Comentarios \(10\)](#)

---

Portal con noticias, fotos, foros, chat y juegos acerca del piloto español de Fórmula 1.  
<http://www.safety-car.net/article.php/nuevo-renault-r29-fernandoalonso-madrid>