

# [AnarkiA69](#)

## • Buscar

Informe el campo y pulse ENTER

---

## • Páginas

- ["Lubillano, Cniet y otras barbaridades..."](#)
- [Dona & Tito Style](#)
- [FotoS](#)
- [VendettA](#)
- [VideoS](#)

## • Últimas entradas

- [73](#)
- [72](#)
- [71](#)
- [¿Alguien da más?](#)
- [Rober! haz que gane!!!!](#)
- [No te escapas! muahaha](#)
- [67](#)
- [66](#)
- [Fantasía de Picu...bueno..una de ellas XDD](#)
- [ICE shit!!!](#)

## • Archivo mensual

- [Noviembre 2008](#) (10)
- [Octubre 2008](#) (48)

## • Blogroll

- [Tuenti](#)
- [Yonkis.com](#)

## [Rober! haz que gane!!!!](#)

2 ■ 5 Noviembre, 2008 a las 12:34pm ■ por anarkia69

Ésta mañana mientras me tomaba el cafetín de rigor en el curro...leyendo el marca he descubierto una noticia sobre la empresa en la que trabaja nuestro compi y amigo **Roberto**.

Está claro que alguien trabaja en esa empresa...y no todos son como Rober XD... aquí os dejo la noticia 😊



El R29 con el que presumiblemente correrá Fernando Alonso el mundial 2009 se está gestando, en parte, en Madrid. En la sede madrileña de la empresa francesa Altran siete ingenieros españoles ya trabajan en el monoplaza de Alonso.

Según publica [Marca](#), la empresa Altran, que dedica su actividad a la ingeniería a medida, lleva seis años trabajando con Renault y desde 2005 con ingenieros españoles ayudando con el monoplaza de la escudería. La confidencialidad del trabajo de estos ingenieros españoles es tal, que aseguran que no pueden hablar “con nadie, ni con amigos, mujer o novia... es como si trabajáramos para la CIA”. Y eso que trabajan en temas de defensa y tecnología aerospacial, pero aseguran que la F1 “es otro mundo a parte”. Están en contacto directo con Bob Bell y Rob White, reciben información y planos para operar directamente en la mejor del coche, prueba de ello es el suelo del R28, que se mejoraba desde sus potentes ordenadores.

La colaboración para el primer prototipo del R29 ha sido intensa y especializada: han trabajado en la optimización de la estructura del chasis para recibir el KERS, ayudar a saber por qué algunas cosas funcionan y otras no y, además, trabajar en la aerodinámica general del coche.

Lo que más está costando es la integración del KERS, porque “es un elemento muy pesado y hay que meterlo en un sitio delicado, en la tracción. Estamos trabajando 14 ó 16 horas al día”.

Para el año que viene, la FIA ha reducido tremendamente la presencia de alerones, flaps, faldillas, etc. en los coches. Los expertos en el tema aseguran que será un ‘shock’ al verlo, ya que el aspecto de los monoplazas será algo retro. Es por ello, que la escudería gala busca ideas frescas y por ello tira de todos sus socios para encontrar alguna novedad original.

Los españoles implicados en el proyecto tienen mucho conocimiento de “mercado aerospacial, turbinas eólicas y aerogeneradores con lo que hemos ayudado mucho en el diseño”.

Estos expertos españoles ven todo muy “abierto en 2009, todo puede pasar. ¿Renault? Los ingenieros están bastante contentos porque los primeros datos que ha dado el R29 han generado mucha ilusión...”

📄 [Blogroll](#)

## 2 Comentarios

