

## BREUS

**Canamasas es queda en terra.** Cap de setmana per oblidar de Sergi Canamasas a Hungaroring. Dissabte, el barceloní estava fent "una de les millors actuacions de l'any" i ocupava la setena posició, però Berthon el va envestir en la sortida del primer revolt i Canamasas va haver de passar pel centre mèdic. Per si no fos prou, el cotxe va quedar tan malmès que no va poder disputar la cursa d'ahir. Arthur Pic va ser el vencedor dissabte i Stoffel Vandoorne es va imposar ahir. El líder de la competició és Jolyon Palmer, quart i segon en les dues curses del cap de setmana. ■

**Fantàstica actuació d'Àlex Riberas.** El pilot català va ser quart en la cursa de la Porsche Supercup d'Hungaroring, el millor resultat de l'any en la competició. Sisè en la graella, Riberas va fer una gran sortida i en la segona meitat de la cursa va aguantar amb mestria els atacs d'Ammermüller. La victòria va ser per a Giermaziak, el líder de la taula. ■

## L'ANÀLISI

# Hamilt'on fire'

Un dels protagonistes de la cursa d'Hongria va ser Lewis Hamilton. Sortia des del *pit lane* perquè s'havia vist obligat a canviar el xassís del seu Mercedes després de l'incendi de què va ser víctima dissabte en la Q1. La falta de fiabilitat tornava a deixar en una posició compromesa el britànic i afegia un problema més a una llista que comença a ser massa llarga per a un equip que té a les seves mans el monoplaça més ràpid. Però aquesta vegada les flames no eren conseqüència dels problemes endèmics de sobreescalfament dels frens. La intensitat i la ràpida propagació de les flames denotaven que l'origen de l'incendi no era sinó la gasolina.

Després d'una feina minuciosa per determinar l'origen del problema, Mercedes va comunicar que una fuga en el sistema d'alta pressió de combustible va causar l'incendi. Les altes temperatures dins del capó motor en la zona que envolta els escapaments i el turbo van actuar com a punt d'ignició i van provocar una deflagració instantània i un incendi devastador per a les parts més determinants del monoplaça. El resultat: xassís, motor i canvi danyats.

Els nous motors del 2014, com el de Mercedes, no solament són una icona d'eficàcia pels nous sistemes



Lewis Hamilton, amb el Mercedes encès, dissabte ■ VALDRIN XHEMAJ / EFE

La intensitat i la ràpida propagació de les flames denotaven que l'origen de l'incendi era la gasolina

de recuperació d'energia, que el converteixen en un propulsor que consumeix un 30% menys de combustible que els seus predecessors. El motor de combustió ICE (*internal combustion engine*) és també un aparador de desenvolupament i de tecnologia. És d'injecció directa, cosa que significa que l'injector no polvoritza el combustible a l'admissió, sinó que ho fa directament a dins del cilindre, a la cambra de combustió.

Sent un concepte ja prou explotat en cotxe de carrer, el reglament

Albert Fàbrega. Analista tècnic de la F-1 a TV3



tècnic permet als motoristes arribar fins a una pressió final d'injecció de fins a 500 bars, 400 més que en els V8 de la temporada passada. Però el sistema de combustible no treballa en la seva totalitat a aquestes pressions descomunals. Els dissenyadors divideixen el sistema de combustible en dos, de manera clarament separada: el de baixa pressió i el d'alta pressió.

El primer té l'objectiu de captar fins a l'últim gram de combustible que hi ha al compartimentat dipòsit. Per això, els dipòsits solen portar tres o quatre petites bombes col·lectores que, situades estratègicament, asseguren que es deixa el dipòsit pràcticament sec si l'enginyer decideix esgotar el combustible. Aquest primer circuit de baixa pressió omple un petit dipòsit col-

lector d'uns dos litres de capacitat, que és d'on el sistema d'alta pressió s'alimenta. L'element capaç de fer pujar la pressió del sistema fins als 500 bars és una bomba d'accionament mecànic unida al motor a través d'un eix. A partir d'aquí, el circuit d'alimentació entra ja dins l'espai del motor, on dissabte hi va haver la fuga que va acabar amb el W05 consumit per les flames.

L'invencible Mercedes Benz PU106A –denominació tècnica de la unitat de potència que utilitzen a Mercedes, Williams, Force India i McLaren– va posar Hamilton en una situació complicada i fins i tot perillosa. Però si hi ha algun pilot capaç de convertir els problemes en desafiaments és ell, que en la cursa va tornar a demostrar que ell també està *on fire!*

## GRAN PREMI D'HONGRIA

### Classificació

**1 Daniel RICCIARDO**  
Red Bull-Renault  
1h53:05.058  
Respecte a la graella: ▲ 3  
Nombre de pit-stop: 3



	DIFERÈNCIA AMB EL 1r	GRAELLA	PIT-STOP
<b>2. Fernando ALONSO</b> [Ferrari]	5.225	▲ 3	2
<b>3. Lewis HAMILTON</b> [Mercedes]	5.857	▲ 19	2
<b>4. Nico ROSBERG</b> [Mercedes]	6.361	▼ 3	3
<b>5. Felipe MASSA</b> [Williams-Mercedes]	29.841	▲ 1	3
<b>6. Kimi RÄIKKÖNEN</b> [Ferrari]	31.491	▲ 10	2
<b>7. Sebastian VETTEL</b> [Red Bull-Renault]	40.964	▼ 5	2
<b>8. Valtteri BOTTAS</b> [Williams-Mercedes]	41.344	▼ 5	3
<b>9. Jean-Eric VERGNE</b> [STR-Renault]	58.527	▼ 1	2
<b>10. Jenson BUTTON</b> [McLaren-Mercedes]	1:07.280	▼ 3	3
<b>11. Adrian SUTIL</b> [Sauber-Ferrari]	1:08.169	=	2
<b>12. Kevin MAGNUSSEN</b> [McLaren-Mercedes]	1:18.465	▲ 9	2
<b>13. Pastor MALDONADO</b> [Lotus-Renault]	1:24.024	▲ 7	3
<b>14. Daniil KVYAT</b> [STR-Renault]	1 volta	▼ 4	2
<b>15. Jules BIANCHI</b> [Marussia-Ferrari]	1 volta	=	3
<b>16. Max CHILTON</b> [Marussia-Ferrari]	1 volta	▲ 2	2
<b>RET Esteban GUTIÉRREZ</b> [Sauber-Ferrari]	volta 32		
<b>RET Kamui KOBAYASHI</b> [Caterham-Renault]	volta 24		
<b>RET Sergio PÉREZ</b> [Force India-Mercedes]	volta 22		
<b>RET Nico HÜLKENBERG</b> [Force India-Mercedes]	volta 14		
<b>RET Romain GROSJEAN</b> [Lotus-Renault]	volta 10		
<b>RET Marcus ERICSSON</b> [Caterham-Renault]	volta 7		

### Pilots

	Austràlia	Malàisia	Bahrain	Xina	Catalunya	Mònaco	Quebec	Austria	Anglaterra	Alemanya	Hongria	Bèlgica	Itàlia	Singapur	Japó	Rússia	EUA	Brasil	Abu Dhabi	TOTAL
<b>1. Nico Rosberg</b>	25	18	18	18	18	25	18	25	ret	25	12									202
<b>2. Lewis Hamilton</b>	ret	25	25	25	25	18	ret	18	25	15	15									191
<b>3. Daniel Ricciardo</b>	exc	ret	12	12	15	15	25	4	15	8	25									131
<b>4. Fernando Alonso</b>	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18									115
<b>5. Valtteri Bottas</b>	10	4	4	6	10	ret	6	15	18	18	4									95
<b>6. Sebastian Vettel</b>	ret	15	8	10	12	ret	15	ret	10	12	6									88
<b>7. Nico Hülkenberg</b>	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	ret									69
<b>8. Jenson Button</b>	15	8	-	-	-	8	12	-	12	4	1									60
<b>9. Felipe Massa</b>	ret	6	6	-	-	6	-	12	ret	ret	10									40
<b>10. Kevin Magnussen</b>	18	2	ret	-	-	1	2	6	6	2	-									37
<b>11. Sergio Pérez</b>	1	ns	15	2	2	ret	-	8	-	1	ret									29
<b>12. Kimi Räikkönen</b>	6	-	1	4	6	-	1	1	ret	-	8									27
<b>13. Jean-Eric Vergne</b>	4	ret	ret	-	ret	ret	4	ret	1	-	2									11
<b>13. Romain Grosjean</b>	ret	-	-	ret	4	4	ret	-	-	ret	ret									8
<b>15. Daniil Kvyat</b>	2	1	-	1	-	ret	ret	ret	6	ret	-									6
<b>16. Jules Bianchi</b>	-	ret	-	-	-	2	ret	-	-	-	-									2
<b>Adrian Sutil</b>	-	ret	ret	ret	-	ret	-	-	-	ret	-									
<b>Esteban Gutiérrez</b>	-	ret	ret	-	-	ret	-	-	ret	-	ret									
<b>Max Chilton</b>	-	-	-	-	-	ret	-	-	-	-	-									
<b>Kamui Kobayashi</b>	ret	-	-	-	ret	-	ret	-	-	-	ret									
<b>Marcus Ericsson</b>	ret	-	ret	-	-	-	ret	-	ret	-	ret									
<b>Pastor Maldonado</b>	ret	ret	-	-	-	ret	ret	-	-	-	-									

### Constructors

	Austràlia	Malàisia	Bahrain	Xina	Catalunya	Mònaco	Quebec	Austria	Anglaterra	Alemanya	Hongria	Bèlgica	Itàlia	Singapur	Japó	Rússia	EUA	Brasil	Abu Dhabi	TOTAL
<b>1. MERCEDES</b>	25	43	43	43	43	43	18	43	25	40	27									393
<b>2. RED BULL</b>	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31									219
<b>3. FERRARI</b>	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26									142
<b>4. WILLIAMS</b>	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14									135
<b>5. FORCE INDIA</b>	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	-									98
<b>6. McLAREN</b>	33	10	-	-	-	8	14	6	18	6	1									97
<b>7. TORO ROSSO</b>	6	1	-	1	-	-	4	-	3	-	2									17
<b>8. LOTUS RENAULT</b>	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-									8
<b>9. MARUSSIA FERRARI</b>	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-									2