

BREUS

Canamasas no s'espolpa la mala sort. El cap de setmana del pilot barceloní en la GP2, a Spa, es va començar a tòrcer en els entrenaments, relegat a la cua de la graella per problemes de reglatges i amb el trànsit. Dissabte va ploure i Canamasas va remuntar en ser dels primers de posar les rodes d'aigua, però Rio Haryanto el va envestir. Per acabar-ho d'adobar, ahir ve plegar per un problema mecànic. Rafaele Marciello i Felipe Nasr van vèncer les dues curses, i Palmer es manté líder de la competició. ■

Àlex Riberas, sense punts a Spa. Un problema tècnic va enfonsar el pilot català en la graella de la Porsche Supercup a Spa. En la cursa, ahir, només va poder remuntar fins al 16è lloc, a mig minut del vencedor i nou líder, Earl Bamber. ■

Alex Lynn mana en la GP3. El pilot júnior de Red Bull va guanyar la cursa d'ahir a Spa i reforça el lideratge del campionat, davant de Richie Stanaway, segon ahir. ■

L'ANÀLISI

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



Una guerra, un sol vencedor

Spa és sempre un circuit especial. L'entorn, la seva història, els viratges mítics com l'Eau Rouge, Pouhon i Blanchimont, el situen com un dels preferits per als aficionats i equips, i també per als autèntics protagonistes del Gran Premi de Bèlgica, els pilots.

Però Spa és també sinònim de velocitat. Els 7.004 m del traçat són un autèntic desafiament per als grups propulsors dels monoplaques. Els sectors 1 i 3 del circuit fan que el pilot estigui durant més d'un 60% de la volta amb l'accelerador a fons, amb velocitats puntes que superen els 340 km/h.

Però si parlem del motor, el mundial del 2014 només té un color: el plata de l'estrella de Mercedes.

Tot i els esforços de Renault i Ferrari, Mercedes ha fet gala d'una gran superioritat, tant en la interpretació del nou reglament com en la seva posada en escena. El W05 Hybrid de Mercedes és molt superior als seus rivals en molts aspectes. En concepció, en nombres absoluts de potència, en consum, en la gestió, en el rendiment dels sistemes de regeneració energètica... Però la superioritat del propulsor alemany va més enllà: el *software* que gestiona l'entrega de potència permet que els pilots puguin disposar de manera



El Mercedes W05 permet als seus pilots esprémer a fons el potencial ■ EFE

No tot és qüestió de potència, sinó també de com es posen els cavalls a disposició del pilot

progressiva dels cavalls del motor. Les condicions de moll de la classificació del dissabte a Spa van ser una mostra més que a Mercedes no tot és qüestió de potència, sinó també de com la posen a disposició del pilot.

Ferrari i Renault han intentat in-

fructuosament escurçar la distància que els ha separat de Mercedes des del primer moment. Els francesos van ser víctimes d'una difícil pretemporada marcada pels problemes de fiabilitat, que van comprometre l'inici de la temporada dels quatre equips als quals subministren motors. No va ser fins que Red Bull va agafar el toro per les banyes que Renault va començar a veure la llum en aquell llarg túnel en què havia entrat. Tot i la millora del rendiment global, la fiabilitat els passarà factura en el

tram final de la temporada, quan sobrepassin els cinc propulsors permesos.

No menys mogudes han estat les coses a Maranello. La destitució de Marmorini no canviarà a curt termini la falta de prestacions de la mecànica de l'F14 T. A Ferrari van voler un propulsor compacte que permetés maximitzar el rendiment aerodinàmic del monoplaça. Amb aquesta directriu al cap, van situar el dipòsit d'oli del motor i l'MGU-K entre el motor i la caixa de canvis. Això els permetia desplaçar uns centímetres endavant el motor de combustió i consegüentment avançar la zona més estreta de la part posterior del monoplaça, buscant un millor rendiment del difusor. Tombazis havia volgut fer de Newey i no ha sortit bé. A Spa han adoptat una solució que a Marussia els ha donat bons resultats i que els permet aconseguir treure 15 CV extres en el rendiment del motor i sobretot de l'MGU-H, en què Mercedes és àmpliament superior, tant als de Maranello com als de Viry-Châtillon.

A Monza, d'aquí a quinze dies, veurem un altre capítol d'aquesta guerra entre motoristes que ja té guanyador abans de començar, tot i que els seus pilots, Nico Rosberg i Lewis Hamilton, s'entossudeixin perquè no sigui així.

GRAN PREMI DE BÈLGICA

Classificació

1 Daniel RICCIARDO
Red Bull-Renault
1h24:36.556
Respecte a la graella: ▲ 4
Nombre de pit-stop: 2



	DIFERÈNCIA AMB EL 1r	GRAELLA	PIT-STOP
2. Nico ROSBERG [Mercedes]	3.383	▼ 1	3
3. Valtteri BOTTAS [Williams-Mercedes]	28.032	▲ 3	2
4. Kimi RÄIKKÖNEN [Ferrari]	36.815	▲ 4	2
5. Sebastian VETTEL [Red Bull-Renault]	52.196	▼ 2	3
6. Jenson BUTTON [McLaren-Mercedes]	54.580	▲ 4	2
7. Fernando ALONSO [Ferrari]	1:01.162	▼ 3	2
8. Sergio PÉREZ [Force India-Mercedes]	1:04.293	▲ 5	2
9. Daniil KVIAT [STR-Renault]	1:05.347	▲ 2	2
10. Nico HÜLKENBERG [Force India-Mercedes]	1:05.697	▲ 8	2
11. Jean-Eric VERGNE [STR-Renault]	1:11.920	▲ 1	2
12. Kevin MAGNUSSEN [McLaren-Mercedes]	1:14.262	▼ 5	2
13. Felipe MASSA [Williams-Mercedes]	1:15.975	▼ 4	3
14. Adrian SUTIL [Sauber-Ferrari]	1:22.447	=	3
15. Esteban GUTIÉRREZ [Sauber-Ferrari]	1:30.825	▲ 5	2
16. Max CHILTON [Marussia-Ferrari]	1 volta	▲ 3	2
17. Marcus ERICSSON [Caterham-Renault]	1 volta	▲ 5	2
18. Jules BIANCHI [Marussia-Ferrari]	5 voltes	▼ 2	3
RET Lewis HAMILTON [Mercedes]	volta 6		
RET Romain GROSJEAN [Lotus-Renault]	volta 11		
RET Andre LOTTERER [Caterham-Renault]	volta 43		
RET Pastor MALDONADO [Lotus-Renault]	volta 43		

Pilots

	Austràlia	Malàisia	Bahrain	Xina	Catalunya	Mónaco	Quebec	Austria	Anglaterra	Alemanya	Hongria	Bèlgica	Itàlia	Singapur	Japo	Rússia	EUA	Brasil	Abu Dhabi	TOTAL
1. Nico Rosberg	25	18	18	18	18	25	18	25	ret	25	12	18								220
2. Lewis Hamilton	ret	25	25	25	25	18	ret	18	25	15	15	ret								191
3. Daniel Ricciardo	exc	ret	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25								156
4. Fernando Alonso	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6								121
5. Valtteri Bottas	10	4	4	6	10	ret	6	15	18	18	4	15								110
6. Sebastian Vettel	ret	15	8	10	12	ret	15	ret	10	12	6	10								98
7. Nico Hülkenberg	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	ret	1								70
8. Jenson Button	15	8	-	-	-	8	12	-	12	4	1	8								68
9. Felipe Massa	ret	6	6	-	-	6	-	12	ret	ret	10	-								40
10. Kimi Räikkönen	6	-	1	4	6	-	1	1	ret	-	8	12								39
11. Kevin Magnussen	18	2	ret	-	-	1	2	6	6	2	-	-								37
12. Sergio Pérez	1	ns	15	2	2	ret	-	8	-	1	ret	4								33
13. Jean-Eric Vergne	4	ret	ret	-	ret	ret	4	ret	1	-	2	-								11
13. Romain Grosjean	ret	-	-	ret	4	4	ret	-	-	ret	ret	ret								8
15. Daniil Kviat	2	1	-	1	-	ret	ret	ret	6	ret	-	2								8
16. Jules Bianchi	-	ret	-	-	-	2	ret	-	-	-	-	-								2
Adrian Sutil	-	ret	ret	ret	-	ret	-	-	-	ret	-	-								
Esteban Gutiérrez	-	ret	ret	-	-	ret	-	-	-	ret	-	-								
Max Chilton	-	-	-	-	-	-	ret	-	-	-	-	-								
Kamui Kobayashi	ret	-	-	-	ret	-	ret	-	-	-	-	ret								
Marcus Ericsson	ret	-	ret	-	-	-	ret	-	-	ret	-	-								
Pastor Maldonado	ret	ret	-	-	-	ret	ret	-	-	-	-	ret								

Constructors

	Austràlia	Malàisia	Bahrain	Xina	Catalunya	Mónaco	Quebec	Austria	Anglaterra	Alemanya	Hongria	Bèlgica	Itàlia	Singapur	Japo	Rússia	EUA	Brasil	Abu Dhabi	TOTAL
1. MERCEDES	25	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18									411
2. RED BULL	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35								254
3. FERRARI	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18								160
4. WILLIAMS	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15								150
5. McLAREN	33	10	-	-	-	8	14	6	18	6	1	8								105
6. FORCE INDIA	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	-	5								103
7. TORO ROSSO	6	1	-	1	-	-	4	-	3	-	2	2								19
8. LOTUS RENAULT	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-								8
9. MARUSSIA FERRARI	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-								2