

# Hamilton "Espero un doblete aquí"

Lanza desde la pole un mensaje subliminal a su compañero Rosberg, que partirá segundo

**H**amilton on fire. Camina por el paddock el campeón con la mirada perdida, a pasos grandes, con las manos en los bolsillos, su gorra mítica, sus gafas de sol y su colgante de rapero de los ochenta. Con ganas, con muchas ganas y el coraje del que sabe que es mejor que su oponente, pero le están ganando. El inglés logró una pole que no tenía desde el pasado GP de España. Está feliz, pero sabe que le queda trabajo.

**"Es genial estar en la pole aquí, en Monza, y estoy realmente emocionado por la carrera. También tengo que decir que es mi primera sesión clasificatoria sin problemas desde hace tiempo",** declara. Lewis sabe que volverá a encontrarse con su compañero

**Rosberg** y ahí puede haber problemas: **"Es complicado, como siempre, somos libres de competir y espero un gran resultado para el equipo, espero un doblete. Los otros coches propulsados por Mercedes parecen fuertes aquí también, por lo que debería**

**ser una carrera emocionante. Estoy esperándola".** Con muchas ganas, sí.

¿Qué hará Rosberg? ¿A partir de ahora una primera posición en parrilla garantiza la victoria de Mercedes? Nico no lo ve así: **"Lewis fue más rápido en la clasificatoria, pero empezar segundo es una gran posición para ganar aquí, en Monza. Necesitaré una buena salida y un buen ritmo, pero estoy bastante convencido de que lo lograré. Por lo que estoy deseando que llegue la carrera".** Otro que también tiene muchas ganas.

Lo cierto es que en principio sólo los Williams y, sobre todo, las posibles averías en carrera pueden ser capaces de impedir un triunfo de las Flechas de Plata en este trazado es aún más vital que en el resto. Recordemos que Hamilton se perdió más de una hora del segundo entrenamiento libre por una avería hidráulica y que los mecánicos de Rosberg tuvieron que arreglar la caja de cambios del alemán.

—MANUEL FRANCO

**Rosberg**  
"Empezar segundo es una gran posición para ganar aquí"



EMOCIÓN. Hamilton y Rosberg volverán a compartir la primera fila.

SBK

## Superpole para Baz en Jerez con Elías undécimo

El buen arranque el viernes de Jerez de **Loris Baz** tuvo continuidad ayer y se alzó con la décima Superpole de la temporada al manillar de su **Kawasaki**. Esta vez se impuso a la **Ducati** de **Giugliano** y a la también **Kawasaki** del campeón **Sykes** por algo más de dos décimas. Ellos tres partirán desde la primera fila en las dos carreras programadas para hoy en el

trazado andaluz, a las 10:30 y 13:10 (Teledporte). Desde la segunda lo harán **Melandri**, **Guintoli** (ambos con **Aprilia**) y **Laverty** (**Suzuki**).

Más atrás, desde la cuarta, tendrá que hacerlo **Elías** al clasificarse sólo undécimo y **Salom** lo hará decimotercero, como la segunda **EVO**, tras **Barrier**. La cita arranca con Sykes de líder, con 44 puntos sobre Guintoli.



## EL ANÁLISIS TÉCNICO

POR ALBERT FÀBREGA



PUNTO CLAVE. Los esfuerzos técnicos de los equipos se centran sobre todo en el ala posterior.

# El desafío de Monza

Un reto a la velocidad que obliga a piezas especiales

**E**l calendario de F-1 ofrece una gran variedad de trazados que obliga a los equipos a tener a su disposición un buen puñado de opciones aerodinámicas. Pese a que últimamente algunos circuitos parecen seguir un mismo patrón (dígase **Tilken**), la F-1 ha sabido, o ha podido, mantener trazados míticos forjados a base de momentos de tragedia y gloria por igual. Dos de ellos se sitúan en los extremos de la velocidad: **Mónaco**, el más lento, y **Monza**, el más rápido.

El italiano es un auténtico desafío técnico para los equipos. Un reto a la velocidad que les lleva a diseñar y construir piezas especiales, y es que el Autódromo no tiene igual. Aquí se han conseguido los registros máximos de velocidad de los últimos años de F-1, estatus que mantendrá durante muchos años.

Las largas rectas y las pocas curvas existentes obligan a los equipos y pilotos a intentar conseguir las velocidades punta más altas para ser efectivos y tener opciones de llevarse un buen resultado. Aerodinámicamente, el trabajo de las escuadras se centra en diseñar un conjunto de piezas que permita reducir la resis-

tencia del aire al avance (*drag*) en pos de conseguir una velocidad punta más alta. Pero esa disminución juega inequívocamente en contra de la carga aerodinámica, el *downforce*, que aquí pasa a un segundo plano. Encontrar el balance justo entre estos dos parámetros es clave en Monza.

Tomando de referencia la última carrera disputada en

un circuito de los considerados de baja carga como es **Spa**, los esfuerzos se concentran sobre todo en el ala posterior. La práctica totalidad de la parrilla ha estrenado nuevos perfiles más finos y más cortos, *flaps* superiores recortados y los soportes laterales con menos branquias o incluso ninguna, dejando el ala delantera con los mínimos apéndices en los flaps y recortando algunos de sus elementos para compensar el balance aerodinámico. Otro de los elementos que brilla por su ausencia es el *monkey seat*. Esta pequeña ala situada en la zona de los escapes, debajo del ala trasera, no tiene cabida en una

configuración tan minimalista. Pero ni el **CFD**, ni los túneles de viento son aún ciencia exacta, y en los libres hemos visto a los equipos probar distintas configuraciones aerodinámicas, con los *nolders* o *gurnings* (perfil en ángulo) como elementos para buscar puntos intermedios entre las diferentes alas posteriores.

Pero no todo es aerodinámica. Monza exige a los equipos a decantar su criterio entre un coche más blando, que les permita atacar con más agresividad los pianos de las chicanes, o por lo contrario, un reglaje más duro que les dé la posibilidad de ser mucho más efectivos en la **Variante**

**Decisión**  
Monza obliga a elegir entre un reglaje más blando o más duro

**Ascari** o en la **Parabólica**.

El Autódromo obliga a la F-1 moderna a no reñir de su pasado, y a rendir homenaje a aquellos héroes que lanzaban sus vetustos y temerarios bólidos a más de 300 km/h por las largas rectas y peraltadas curvas de la **'Sopraelevata'** del **Parque de Monza**. Una historia que con el tiempo ha forjado el **Templo de la Velocidad**.

## A TODA VELOCIDAD

### Trial Bou pega primero

Primer asalto en **Arnedo** por el **Mundial** de trial y victoria de **Bou**, con **Raga** tercero, lo que deja al de **Honda** como virtual campeón, porque hoy le valdrá un octavo.

### EuroFórmula Palou

**Álex Palou** brilló de nuevo y en la primera manga en **Spa-Francorchamps** fue segundo tras el líder, el tailandés **Stuvik**, que ahora le aventaja en la general en 28 puntos.

## FIM CEV REPSOL

# Pole heroica de Morales, y de Quartararo y Techer

Emotiva celebración del **Team Calvo** tras conquistar **Morales** la pole de **SBK** en la cita navarra del **FIM CEV Repsol**. El catalán reaparecía tras una seria lesión en ambas piernas que le tuvo impedido durante dos meses, así que clasificarse por delante de **Rivas** y **Silva** fue un lujo para él y la escudería madrileña. **"Tanto el equipo como yo estamos emocionados. Este**

**resultado es una recompensa que no tiene precio. En estas situaciones te das cuenta de lo que amas este deporte y que merece la pena hacer los esfuerzos más grandes"**, aseguró Carmelo antes de la batalla de hoy (12:00). La pole en **Moto3** fue para **Quartararo** (13:00) y la de **Moto2**, que dobla, para **Techer** (11:00 y 14:00). Todas en directo por **Energy** y **Movistar**.