



Gran Premio del Belgio Spa-Francorchamps, 22 agosto 2014

	ALONSO – telaio 307			RAIKKONEN – telaio 308		
Prima Sessione	P3	1:51.805	16 giri	P5	1:52.818	17 giri
Meteo: aria 14/18 °C, asfalto 18/26 °C. Sole						
Seconda Sessione	P3	1:49.930	19 giri	P15	1:52.234	18 giri
Meteo: aria 18 °C, asfalto 25/28 °C. Cielo coperto.						

Fernando Alonso: “Rispetto ad altri weekend di gara qui la storia è un po’ diversa, perché Spa è un circuito ad alta velocità e dopo essere rimasti fermi per un mese tornare a correre su un tracciato fantastico come questo è una gioia che vale doppio. È stato bello poter guidare sull’asciutto, qui il meteo è sempre variabile e le previsioni dei prossimi giorni annunciano infatti la possibilità di pioggia. Per questo motivo – come consuetudine – ci terremo pronti ad affrontare qualsiasi condizione. Su questo tracciato, come su quello di Monza, la performance del motore conta molto: sappiamo di non poter fare magie, ma cercheremo ugualmente di ottimizzare tutto. La vettura si è comportata secondo le nostre aspettative e le simulazioni effettuate, e questo è certamente un dato positivo”.

Kimi Raikkonen: “Oggi è stata una giornata difficile, complicata da una serie di inconvenienti che ci hanno fatto perdere tempo prezioso in pista. Al mattino ho avuto un problema ai freni, ma poi una volta risolto siamo riusciti a portare a termine il programma previsto per la prima sessione. Le nuove componenti portate per questa gara sembrano funzionare, ma solo dopo il controllo incrociato dei dati raccolti valuteremo quale sarà il miglior pacchetto da utilizzare nel prosieguo del weekend. Nel pomeriggio un problema di natura elettrica ha complicato il nostro lavoro, impedendoci di effettuare la simulazione di gara. Domani ci aspetta un’intensa sessione di prove libere in cui faremo del nostro meglio per preparare la vettura per qualifica e gara”.

Pat Fry: “Il circuito di Spa offre ai piloti un grande piacere di guida e allo stesso tempo una grande sfida per noi tecnici, quest’anno in particolar modo per via dei nuovi parametri derivati dall’introduzione della Power Unit. La necessità di raccogliere il maggior numero di dati ci ha indotti a scegliere programmi differenziati per i nostri piloti: purtroppo nella seconda sessione il lavoro di Kimi è stato disturbato da un problema elettrico che, sebbene non ci abbia impedito di girare, ha limitato il totale sfruttamento dei sistemi. La differenza tra il primo e il terzo settore, dove a contare è la velocità massima, e quello centrale, in cui entrano maggiormente in gioco guidabilità e carico aerodinamico, rende particolarmente impegnativa la scelta dell’assetto. Questo vale ancor di più in ottica gara, perché un maggiore carico può offrire un vantaggio nel secondo settore, ma rallentare la vettura sui rettilinei, limitando le possibilità di attacco e difesa in gara. Noi stiamo lavorando molto sull’efficienza generale della vettura e su quella termica della Power Unit, ma credo che su circuiti come questo e quello di Monza – che esaltano queste caratteristiche sulle vetture degli avversari – dovremo cercare di difenderci con ogni mezzo a disposizione e attaccare dove e quando possibile”.

