

Con lo mejor de AUTOSPORT F1 AUTO FIA SCUDERIA TELMEX

Descarga la aplicación



Ábrela y apunta a la portada

FAST mag

24h LE MANS

TOM KRISTENSEN

JUAN PABLO MONTOYA

PEDRO RODRÍGUEZ

FERNANDO ALONSO

PASADO Y PRESENTE



CHECO ¡Octavo podio!



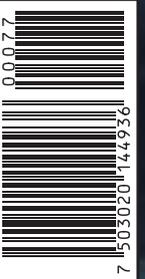
Kubica la entrevista

FAST DRIVE



BMW M8 Gran Coupé

Méx \$45.00



7 503020 144936

TELCEL SIEMPRE CONTIGO

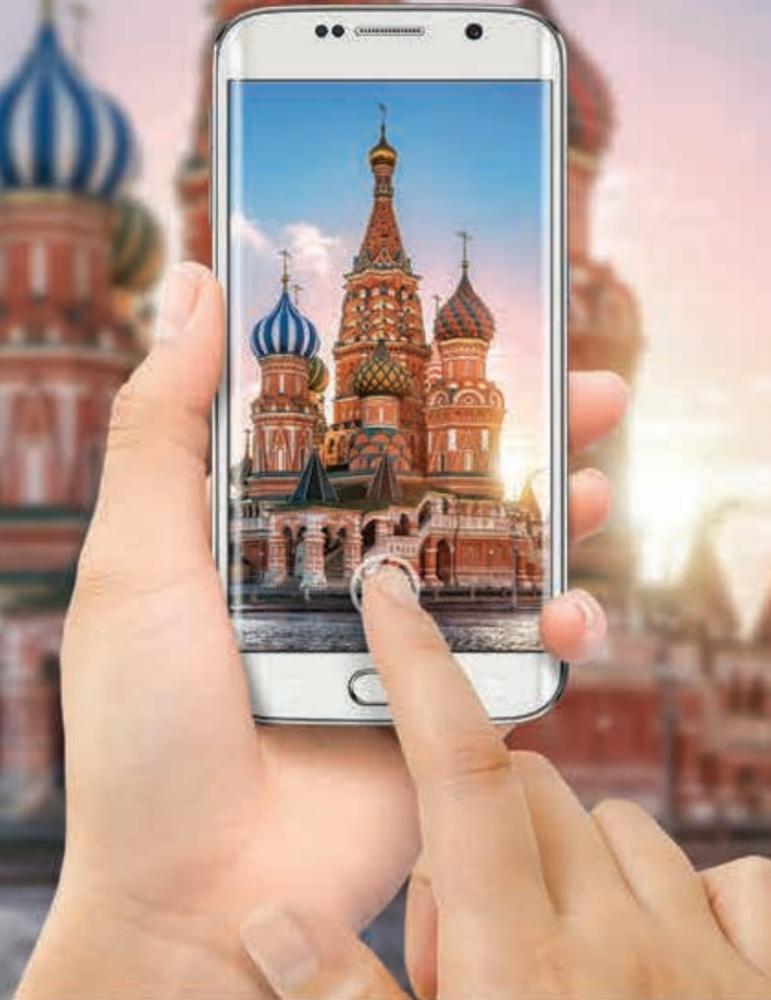


PAQUETE VIAJERO INTERNACIONAL DE 600 MB

ahora con
1000 MB
por tiempo limitado

Por
\$999 Durante
30 días

Envía un SMS al 5050 y actívalo
con la clave 600MBEP



Telcel la mejor Red con la mayor Cobertura



Al contratar el Paquete Viajero Internacional de Internet - Europa Preferente 600 MB, el usuario recibirá por promoción 400 MB adicionales a los incluidos en el Paquete. Los 1,000 MB corresponden a la suma de los MB incluidos en el Paquete (600 MB) y los otorgados por promoción (400 MB). Promoción válida en toda la República Mexicana del 1ro de junio al 31 de agosto de 2018. Los MB otorgados por promoción tendrán la misma vigencia y características que aquellos incluidos en el Paquete contratado. Al término de la vigencia del Paquete, los MB que no hayan sido consumidos se perderán. Los MB otorgados por promoción son para su uso dentro de la cobertura establecida para el Paquete contratado. NO INCLUYEN EL USO EN COBERTURA MARÍTIMA NI AÉREA. Aplican Términos y Condiciones establecidos para el Paquete Viajero Internacional de Internet - Europa Preferente 600 MB. Información en www.telcel.com/viajero. El consumo de Megabytes (MB) fuera de los países incluídos en la cobertura, incluyendo marítima y aérea, se cobrará conforme a las tarifas por uso de MB bajo demanda estando en Roaming Internacional para el país, barco o aeronave visitada. Paquete no compatible con el APN de BlackBerry, servicios Corporativos y MMS. LOS SERVICIOS DE VOZ Y DATOS SE PRESTAN CONFORME A LOS ESTÁNDARES ESTABLECIDOS EN LOS LINEAMIENTOS QUE FIJAN LOS ÍNDICES Y PARÁMETROS DE CALIDAD a que debían sujetarse los prestadores del servicio móvil vigentes. Registro Público de Telecomunicaciones: Folios 142742 y 142745.



NO MANEJES CANSADO.

Al hacerlo pierdes
visibilidad y reflejos.



JAVIER GONZÁLEZ
PILOTO F4 ITALIANA

Conoce el Decálogo por la Seguridad Vial en pilotosporlaseguridadvial.com



Parrilla de salida



Desde los fosos
Triunfos vacíos



Opiniones Gemelas
¿Miami aporta o quita a la F1?



Pit y Paddock
Las noticias más relevantes



¿Sabías qué...?
Tipos de autos ruedan en las pistas?



Un momento en el tiempo
1988: El zarzapalo de Jaguar en Le Mans



Vencedores
Los mayores ganadores absolutos del Mundial de Resistencia



Mexicanos en el mundo
El desempeño de nuestros legionarios en el extranjero



Reportes de carrera
Los resultados del mes



On track
IndyCar: como el ave Fénix



Fem1
Mujeres en Le Mans



Histórica
Tazio Nuvolari ¿El mejor de la historia?



Entrevista
Robert Kubica



La triple corona
Indy 500, GP Mónaco y las 24H de Le Mans



Pastor Maldonado
Quiere volar a la velocidad del dragón



Memo Rojas
Llega fuerte a Le Mans



Agenda Racing
Para que no te pierdas alguna carrera

24h LE MANS

MOTOR SAPIENS



48

Pasado y presente



64

Octavo podio de Sergio Pérez



122

FASTdrive BMW Concept M8 Gran Coupé

TRES DE TRES

Junio trae el final de la Triple Corona con las 24 Horas de Le Mans y les traemos un previo de esta carrera, además de artículos relacionados como el de Pastor Maldonado –quien hace equipo con Roberto González–; récords de LM incluyendo varios de mexicanos; la explicación de la Triple Corona; un Momento en el Tiempo con la victoria de Jaguar en LM hace 30 años y un Fem1 de las mujeres en la clásica de un día. A la vez festejamos podios de mexicanos en el deporte internacional, Memo, Sergio, Daniel y los que se acumulen.

También tenemos en la sección del ¿Sabías... algo muy apropiado para que reconozcan el tipo de auto que ven en las pistas y uno en la sección FASTdrive para que identifiquen los tipos de autos en las calles. Esta sección siempre resalta por más pruebas y más amplias, un BMW en la zona HyperFAST y lo más relevante de la industria.

Entre las demás notas tenemos Miami, que también da tema para las Opiniones Gemelas, y en la Histórica analizamos la carrera del que probablemente es el mejor piloto de la historia, Tazio Nuvolari. ¿No me creen? Lean, y que conste que podría escribir una docena de páginas más con sus hazañas.

Como siempre, hay resultados de carreras, gente bonita, cosas de alta tecnología, gadgets, el calendario y algo para los niños con la Pandilla Telmex.

Por último, rescatamos el Bonus Lap este mes que sólo se podrá leer en RA (con su celular). Se trata de una historia de valor inspirada por Lauda, pero más cercana a nuestra realidad mexicana, que por más que buscaran en internet no podrían encontrar entre influencers, bloggers y refriteros. Entonces son poco más de las tradicionales 128 páginas de calidad, a las que no les llega competencia.

Va el clásico abrazo fraternal...

Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)

Editor en Jefe
Carlos Eduardo Jalife Villalón
scuderiargz@yahoo.com.mx

Editor de Arte
Alberto Heredia Hernández

Diseño Gráfico
Israel Jair de la Cruz Rivera
Agencia GAUDELLI MCW
gaudelli@gaudelli.com.mx

Coordinador FASTdrive
Víctor Ortiz Pérez

Web, RS y Apps
José Agustín Ramírez e ILET

Traducción y corrección de estilo
Paola Martínez Gutiérrez

Colaboradores
Elizabeth Almazán, Marcelo Assaf, Rafael Bolaños Cacho, Luis G. Calderón, Axel Camacho, Eduardo Campos, Carlos González Bertheau, Iván Hernández Medina, Carlos Herrera, Luis Lauro Hinojosa, César T. Jiménez, Carlos A., Omar E. y Javier Z. Jalife Ruz, Naomi Kaizawa, Adriana Méndez, Santiago Musi, Alejandro Naime, Alberto Navarro, Carlos Niño, Gilberto Niño, Iliana Ortega, Ramón Osorio Jourdain, Carlos Pani, Photo4-Fernando Boubet, José Ma. Rubio, Pablo Rubio, Daniel Schoen, Juan José Seguí Garza, Fernando Tornello, Luis Ugarte, Edgar Valentín Castro, Wolfgang Von Der Rosen

Corresponsales
Adolfo Chávez (Atl), Virginia S. Meyer (Arg), Chris Van De Wiele (Bel), Carolin Hofmöckel (Ale), Alicia Castillo y Germán Muñiz (Austin)

Jimena Cárdenas Estandía
Dirección General
jcardenas@contenido.com.mx

Laura Olmos
Coordinadora de Operaciones
lolmos@contenido.com.mx

Ejecutivos Comerciales
Maru Canabal, Edmundo Ceja, Jacqueline Victoria

Guadalupe Martínez
Coordinadora de circulación
gmartinez@contenido.com.mx

Fernando Medina Melchor
Suscripciones
fmedina@contenido.com.mx

Revista FASTmag mensual. Aparece el día 1º de cada mes. Editada y publicada por AMX Contenido, S.A. de C.V. Con oficinas en: Darwin 101, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F. Conmutador: 55 31 31 62; fax: 55 45 74 78. Del interior LADA sin costo: 01 800 734 5900 y fax 01 800 710 9696. Reserva de derecho al uso exclusivo del título 04-2012-01181111700-102 expedido por la Dirección General del Derecho de Autor. Certificado de licitud de título y contenido No. 15534 expedido por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Editor responsable: Carlos E. Jalife V. Proceso e impresión: Grupo Ajusco, S.A. de C.V. José Ma. Agreda y Sánchez 223, Col. Tránsito; México, 06820 D.F. Tel. 5132-1100 • fax 5132-1129 Distribuido por Editorial Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría del editor responsable por convenio con Scudería Editores S.A. de C.V.



RECOMENDADOS

Apps



TrackAddict



SUPER GT Live Timing

Videos



Audi - One Lap to Le Mans with Tom Kristensen



1933 Le Mans

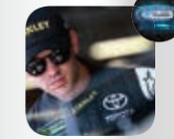


WORLD PREMIERE: BMW M8 Gran Coupe (Concept)



Robert Kubica's Huge Crash | 2007 Canadian Grand Prix

Instagram



daniel_suarezg



tatacalde7

facebook



Risi Competizione



Hugo Oliveras

Lewis Hamilton @LewisHamilton
Today was a reminder of my dad's advice he said to me as a kid of never giving up. Thank you to the team for working so hard throughout the weekend as you always do. My thoughts go out to Valtteri, he drove a great race and was unlucky at the end

Carlos Slim Domi @Carlos_Slim_D
Que gran trabajo @SChecoPerez ¡Muchas felicidades! Checarreron con podium para México. ¡Bravo Checo!

Sergio Pérez @SChecoPerez
Un orgullo compartir los libros de historia con Pedro Rodríguez! #OrgulloMexicano

Alex Hurtado @AlexHurtadoC
What Checo really said translated to English is: "Proud to share history books with Pedro Rodríguez" #OrgulloMexicano

Diego Mejia @diegofmeija
De los 20 pilotos de la @f1 2018, 9 tienen múltiples podios y solo uno no se ha sentado en un auto ganador: @SChecoPerez. En las últimas 4 temporadas es el único con varios podios que no ha corrido en un equipo de punta. Hay jóvenes promesas, pero las cifras son las que son.

Adam Cooper @adamcooperF1
First lap shunt to the podium in Baku for @SChecoPerez, with a late tyre choice twist - here's what the Mexican and his @ForceIndiaF1 bosses said about a brilliant recovery drive.

Formula 1 Verified account @F1
PER: "I am speechless!" He's the first driver to take a second podium in Baku! #AzerbaijanGP #F1

Álex Garcia @alexgarciaGV27
El dato: los puntos de Charles Leclerc hoy son los primeros de un piloto monegasco desde el podio de Louis Chiron en el GP de Mónaco de 1950. ¡Primeros puntos en 68 años! Olivier Beretta logró tres top 10 en 1994 pero solo puntuaban los 6 primeros, entonces. #F1 #AzerbaijanGP

Patricio De Icaza @patoicaza96
@SChecoPerez primer piloto de la F1 en subirse dos veces al podio en el #BakuGP desde que se corre. #OrgulloMexicano. Supera a Pedro Rodríguez y es el piloto mexicano con más podios en la F1. Enorme lo del piloto de Guadalajara

luis antonio @tonoreycarrillo
Carreron checo hay que estar ahí para aprovechar lo que se pueda cuando no se tiene un coche como los de arriba e

Escudería Telmex @escuderiatelmex
¡Qué carrera @SChecoPerez, qué #Checarreron! #GPAzerbaiján

F1 Racing @F1racing
SERGIO PEREZ TAKES THE FINAL PODIUM POSITION & P3 FOR FORCE INDIA and FIGHTS BACK from DAMAGE & A PENALTY to become the FIRST DOUBLE-PODIUM DRIVER IN BAKU!

Scuderia Rodríguez @scuderiaroz May 6
NASCAR - En la Dover 400 en la Monster Mile, Daniel Suárez sacó podio al quedar tercero atrás de Harvick (4 triunfos en el año) y de Boywer; segundo podio de DS y el mejor resultado de un mexicano en óvalo (rompe ooooootro récord de Pedro Rodríguez que databa de 1965).



Haziq @arktoodeetoo
What a race for Sergio Perez. Stayed out of trouble all the way, kept his head and gets a podium. What a job he did #AzerbaijanGP6 primeros, entonces. #F1 #AzerbaijanGP

F1 en español @F1in Spanish
Sergio Pérez termina tercero y consigue un nuevo podio tras lograr un gran adelantamiento sobre Vettel en las últimas vueltas

Guerra, Luis @guerraml
My name is Perez....Sergio Perez y cerre unas cuantas bocas #AzerbaijanGP

José Antonio Meade @JoseAMeadeK
¡Felicidades, @SChecoPerez! El 8vo podio en tu carrera, ahora en #AzerbaijanGP. No solo eres el mejor mexicano en la historia de la #F1, eres puro talento y perseverancia. Una referencia del #MéxicoChingón que queremos ser.

Sean Kelly @virtualstatman
Sergio Perez has finally overhauled Pedro Rodríguez to score the most podiums ever by a Mexican driver Rodríguez had held the record since the 1971 Dutch Grand Prix. Congrats

GEBDeportes @GEBDeportes
#F1 #AzerbaijanGP Es el 6º podio que consigue Force India en Formula 1, los últimos 5 con Sergio Pérez: 2014/ 3º Bahrain 2015/ 3º Rusia 2016/ 3º Mónaco 2016/ 3º Of Europe (Azerbaijan) 2018/ 3º AZERBAIJAN En 2009 Giancarlo Fisichella le dió el lugar 2º en el GP de Bélgica

Monica Yanelli @myanell
Que orgullo ver la bandera de Mexico en un podio!! Gracias @SChecoPerez #OrgulloMexicano

lente

MEMORABLE

Sergio Pérez obtiene su octavo podio en F1, récord de un mexicano en la categoría, y el quinto con su escuadra, cuyos miembros reflejan su felicidad al recibirlo camino al podio.

GP DE AZERBAIYÁN

29 de abril de 2018

SAHARA FORCE INDIA

Descarga fotos del mes adicionales en fast-mag.com



lente

ESTRECHO

La famosa Curva 8 –de ocho metros de ancho– del circuito callejero de Bakú, a punto de ser navegada por Sergey Sirotkin en su FW41, camino a la ciudad amurallada antigua.
GP DE AZERBAIYÁN
27 de abril de 2018
WILLIAMS



lente

APOYO

El equipo Citroën tiene el patrocinio de Abu Dabi y el jeque Al Qassimi corre el mundial en un C3 oficial, aquí en la sierra cordobesa, donde es ovacionado sin importar el sitio que ocupa.
RALLY ARGENTINA
28 de abril de 2018
RED BULL CONTENT POOL



MUCHAS ENCUESTAS , MUCHAS RESPUESTAS

Por Javier Zahir Jalife Ruz

Cada semana realizamos encuestas en redes sociales para verificar el pulso de la afición en los temas relevantes del deporte motor. Por si se perdieron alguna, revisitamos las más importantes.

68.2%

Max Verstappen

¿Quién tuvo la culpa del choque de los RB14 en Azerbaiyán?

Los comisarios dijeron que fue un incidente de carrera pero nuestros seguidores en redes no parecen estar de acuerdo, asignando a Max Verstappen y sus movimientos defensivos casi siete de cada diez votos. El equipo RBR también fue culpable en gran parte por no parar la pelea a tiempo con 22.9% y Daniel Ricciardo fue considerado el menos culpable con 8.9%. Por algo se dice que a Max nunca lo castigan en F1.



61.2%

Kimi Raikkonen

¿Qué finlandés va a mejorar más este año?

Siempre hay preguntas acerca del desempeño de los pilotos finlandeses que son el #2 en los equipos grandes, Kimi Raikkonen en Ferrari y Valtteri Bottas en Mercedes. Este año los encuestados en redes creen que Kimi es el que va a mejorar más, por lo que se ha visto en el inicio. Esencialmente, tres de cada cinco van por Kimi. Sin embargo, tras cinco carreras Bottas tiene 58 puntos y Kimi 48.



61.6%

Hay que esperar

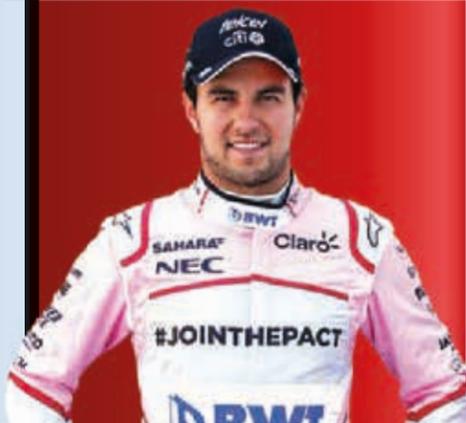
¿Qué lugar ocupa Checo en el automovilismo mexicano?

La mayoría piensa que todavía hay que esperar a que Pérez complete su carrera para emitir un juicio.

Las otras opciones eran:

- el mejor, que tuvo 18.5% de las respuestas;
- o el segundo (detrás de Pedro Rodríguez), que obtuvo casi el mismo porcentaje (19.9%).

Una respuesta muy mesurada para lo que esperábamos tras la euforia del octavo podio en F1.



Hay muchas encuestas más en las que pueden participar (o incluso sugerir). Siguen votando en el sitio www.fast-mag.com y en la página

de Facebook **FASTmag**, para medir el estado de nuestro deporte motor en el marco de un intercambio libre de ideas.

PRO-FORM

Feliz día del Padre



SEARS
Se entiende



DESDE
LOS FOSOS

POR CARLOS JALIFE · @Scuderiargz

Con lo mejor de **SCUDERIA**

TRIUNFOS VACÍOS

CELEBRAN COMO SI REALMENTE
HUBIERAN GANADO ALGO

*"The world that we bought into is
no longer mine"*
Wishbone Ash

igualdad de condiciones. Y su prensa natural, la británica, lo ensalza como si fuera un gran logro pegarle a mancos cuando tú tienes dos manos. Penoso, pero en esta era sólo importa ganar, no cómo se gana.

No sé si sea la generación o simplemente que los tiempos cambian, pero yo aprendí a celebrar el triunfo y a intentar de nuevo si la derrota era la que campeaba al final de la batalla. Celebrar un duodécimo lugar o un triunfo protegido por las reglas o, peor aún, por el árbitro, pues como que no le veo sentido. Ahora todo es motivo de celebración, de hipérbole, de exageración; de falta de mesura. El pasado no sirve ni de referencia ni como comparativo y el deporte no es la excepción.

Entiendo eso de que tenemos que ser mejores que el pasado pero no entiendo que la gente no se dé cuenta que la única forma de comparar épocas es mediante la relatividad, ¿o no don Albert E.?. Superar a tus rivales cuando has corrido muchas más veces que ellos es natural cuando hay un cierto talento, pero para comparar los porcentajes alivian la subjetividad. Por supuesto, para eso se necesita estudiar un poquito, algo problemático en México donde los números son considerados como un mal necesario y exótico.

Entiendo el nacionalismo y el patriotismo pero no los condono. Entiendo la lealtad a una serie y la necesidad de ganar una carrera largamente soñada, como las 24 Horas de Le Mans, pero no entiendo qué se va a festejar cuando se tiene el auto más veloz, el más avanzado tecnológicamente, que excede al resto por un centenar de caballos y que además si alguien no dijo la verdad respecto a su máquina y construyó algo más poderoso de lo declarado, pueda ser sancionado para proteger a ese jugador principal. Se me hace un triunfo vacío sin rivales de tu tamaño. Y además no está garantizado pues el destino es veleidoso.

También me irrita ver a un equipo celebrar récords de sus pilotos cuando es tan obvio que tienen un motor con un mapeo superior en ciertos momentos de un fin de semana, tan superior que el piloto bate consistentemente a todos y celebra como si lo hubiera hecho en



FOTOS: MERCEDES F1, AMIGOTIYOTA, MOTORSPORT



¡DESCUBRE CONTENIDO EXCLUSIVO EN
REALIDAD AUMENTADA RA
DESDE TU SMARTPHONE O TABLET! **RA**
infinitem
Realidad Aumentada



- 1 Entra a tu tienda.
- 2 Busca y descarga gratis **RA Infinitem**.
- 3 Apunta a las páginas que contengan este logo y **Disfruta** de material exclusivo.

La IndyCar está resurgiendo de sus cenizas y cautivando de nueva cuenta a los amantes del automovilismo en un momento en que todas las demás categorías están perdiendo audiencia y patrocinios, incluyendo la Fórmula Uno y NASCAR.

Como todos recordamos en los años noventa la IndyCar se convirtió en la categoría más emocionante del planeta al ofrecer parrillas de 28 autos, competencias muy cerradas y variedad de pistas al correr en circuitos permanentes, callejeros, óvalos cortos, superóvalos y hasta en un aeropuerto, provocando que pilotos como Nigel Mansell buscarán correr en Indy y la F1 dejara de ser la meta de muchos.

Todo era maravilloso hasta que Tony George, dueño del Indianapolis Motor Speedway, se aburría de ser maltratado por los equipos de la serie y asesorado por Ecclestone (F1) y los France (NASCAR) creó la Indy Racing League, con lo que F1 ya no sería amenazada. Entonces NASCAR podría tomar el lugar como la serie preponderante en EUA.

IndyCar (que cambió a Champ Car) quebró tras de que la mayoría de los equipos se pasaron a la IRL, pero sin patrocinios las parrillas y emociones se diluyeron. Así rondó la Indy Car los últimos lustros, sin nada que ofrecer. Pero si algo saben los gringos es reinventarse y con paciencia y trabajo volvieron a ganar la confianza de los promotores y patrocinadores.

En 2017 Fernando Alonso sorprendió al anunciar que correría la Indy 500, prueba reina de IndyCar, y luego engrandeció a todos los involucrados en Indy con sus elogios. El "efecto Alonso" fue el empujón que IndyCar necesitaba para resurgir; su producto estaba listo, bien planeado y con costos de operación muy por debajo de NASCAR. Se enfocaron en atraer aficionados jóvenes concentrando su marketing en redes sociales, lo que F1 ignoró hasta principios de este año.

Otro cambio positivo fue la renovación del paquete aerodinámico que hace que los monoplazas luzcan atractivos, recordando el principio fundamental de que los aficionados necesitan sentirse atraídos por las estrellas, que no son los pilotos, sino los autos.

Ahora IndyCar crece a pasos agigantados cuando los ratings de TV de F1 se derrumban y NASCAR ya no llena las gradas en sus carreras, aunque la comparación es injusta si recordamos que nadie quería ver una carrera de IndyCar hace cinco años.

El futuro de IndyCar luce prometedor y los planes de volver a correr fuera de EUA y Canadá resurgen, siendo Mario Andretti quien señaló que México debe ser la siguiente adición a su calendario. Será fantástico que IndyCar nos vuelva a emocionar y esperamos que esta vez no haya riñas internas, ya que al final los que sufrimos cuando a una categoría le va mal somos los aficionados.

INDYCAR: COMO EL AVE FENIX



FOTO INDYCAR

SOLO

tu música donde quieras

Descarga la aplicación gratuita

RA infinitum

Escanea esta página y descubre la realidad aumentada



Productos sujetos a disponibilidad en tienda. Imágenes de carácter ilustrativo.





¿MIAMI APORTA O QUITA A LA FÓRMULA UNO?

YA SE ANUNCIÓ UN GP DE F1 EN MIAMI PARA OCTUBRE DE 2019, MES EN EL QUE SE CORREN AUSTIN Y MÉXICO, ASÍ QUE O VA A HABER UNA FECHA TRIPLE EN AMÉRICA O ALGO VA A CEDER, ACERCA DE LO CUAL DIFIEREN NUESTROS ESPECIALISTAS

COMO SIEMPRE EN EL EJERCICIO, UNO TOMA EL PRO Y OTRO LA CONTRA AUNQUE NO NECESARIAMENTE COINCIDAN CON SU OPINIÓN PERSONAL, ALTERNÁNDOSE MES CON MES

MIAMI HACE CRECER AL GRAN CIRCO

S algo ha quedado claro desde que Liberty Media tomó las riendas de la Fórmula Uno, es que quieren incrementar el número de personas consumiendo el producto. Ellos lo ven como un negocio más que un deporte y por eso no sorprende que continúen con algunas de las prácticas establecidas en la época de Ecclestone.

Miami no sólo cumple con el objetivo de ser una opción en el calendario, y con eso tener amenazados a los Grandes Premios actuales si buscan un descuento en la tarifa a pagar, pero además cumple con ser un destino turístico más atractivo que el 90% de las ciudades actuales del calendario de la categoría.

Para los dueños de la Fórmula Uno esto representa una excelente oportunidad para volver a atacar el mercado estadounidense, que ha sido tan elusivo para la categoría máxima del deporte motor, y ofrecer lo que tanto promocionan de ser "más que una carrera". En corto, Miami tiene todo el sentido desde el punto de vista de negocio y no deberá sorprendernos si vemos un incremento en el número de Grandes Premios. Alguna vez realizamos un ejercicio y el calendario podía ser de hasta 26 GPs sin modificar las fechas de inicio y término.

Miami es un lugar ideal para que Liberty Media comience una expansión, independientemente de si la pista sea bonita o no porque sabemos que los circuitos callejeros no suelen ser los más emocionantes.

Omar E. Jalife Ruz
 @ojalife
ladesmanianada.blogspot.com

Miami tiene todo el sentido desde el punto de vista de negocio"

Miami representaría una amenaza a los aficionados que van al Autódromo Hermanos Rodríguez y que podrían optar por el atractivo de Florida"

Miami tiene todo para ser una carrera tan relevante para el aficionado casual —a costa de la calidad del producto en pista— como de los integrantes del gran circo. Es factible añadir todavía algunas carreras al campeonato, pero para ello hay que poner un incentivo a los equipos para acordar su participación y apoyo a la idea.

Sin embargo, el tema preocupante de Miami y su fecha propuesta en octubre radica en que uno de los mejores circuitos que ha albergado la F1 en EUA se encuentra en peligro, pues difícilmente podrá sostener dos carreras en dicho territorio al mismo tiempo; más cuando lo que rodea a la ciudad de Florida es mucho más atractivo que lo que uno puede encontrar en el COTA, a las afueras de Austin. Aunado a ello, el circuito propuesto por Miami deja mucho que desear, pero podría ser un éxito por todos los eventos y actos que se realizarían alrededor del mismo (con la arena del Miami Heat al lado) por lo que hay posibilidades de encontrarnos frente a otra carrera sin emoción, de esas que han proliferado los últimos años en la categoría.

Adicionalmente, es una amenaza velada para aquellos GPs que piden bajar sus cuotas de celebración, ya que es demostrar qué opciones hay para sustituir cualquier fecha sin importar de cual se trate. De manera tangencial, México podría ser uno de los afectados, pues si bien ha sido el mejor GP de los últimos años, una fecha nueva tan cerca del GP en territorio azteca representaría una amenaza a los aficionados que van al Autódromo Hermanos Rodríguez y que podrían optar por el atractivo de Florida (tipo ida familiar a los parques de diversiones de Orlando, juntarlo a un partido de fútbol americano o tomar vacaciones so pretexto del GP).

Por todo lo anterior, me parece que Miami restará más que sumar al calendario y pronto veremos dónde se hace la resta.

Carlos A. Jalife Ruz
 @elzurdojalife
laplumadelzurdo.blogspot.mx

MIAMI NO ES OPCIÓN DE SUMA



MUJERES en LE MANS

A lo largo de los años los seguidores del automovilismo hemos visto muchas mujeres competir en las 24 horas de Le Mans en el circuito de La Sarthe en Francia. Son 59 mujeres quienes han disputado la clásica francesa. Antes de la II Guerra Mundial hubo 23 mujeres en esta carrera. Odette Siko fue la primera en correr y acabar en 1930 y es la mejor del período, y de la historia, al quedar ganadora en la clase de hasta 2 litros y cuarta absoluta compartiendo el volante de un Alfa Romeo 6C1750 con Louise Charavel en 1932.

Cuando la carrera se reanudó en 1949 tras la IIGM, lamentablemente ya no era bien visto que las mujeres corrieran, pues la guerra había marcado el papel de la mujer como el de atender la casa, a los hijos y al marido. Entre 1949 y 1954 solamente cinco mujeres disputaron la clásica gala.

la venezolana Milka Duno quien no acabó en sus dos presentaciones en 2001 y 2002, y junto con Lyn St. James comparte la distinción de haber corrido la Indy 500 y Le Mans. La más reciente es la danesa Christina Nielsen quien corrió en 2016 y 2017 en la clase GTE Am, quedando 14 en clase y 44 global.

A la fecha una mujer nunca ha ganado el primer sitio absoluto en Le Mans, sólo victorias de clase. Pero seguramente ese día no está muy lejano.



Michelle Mouton

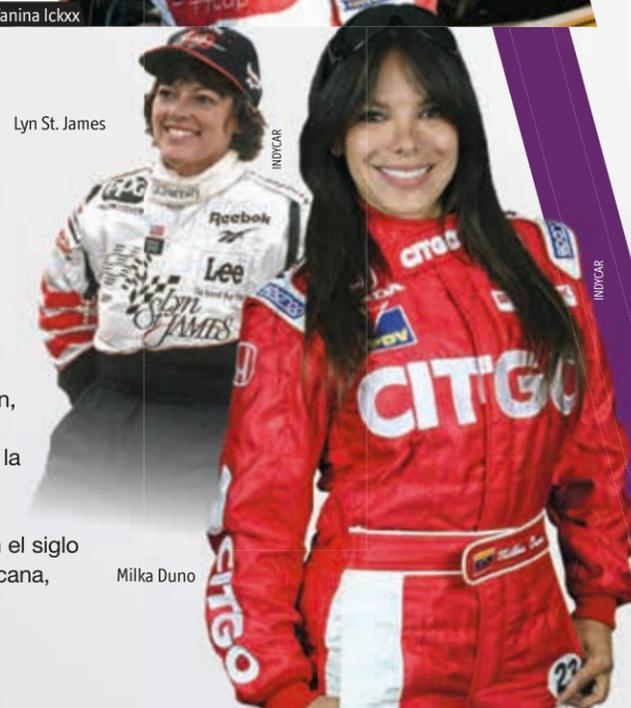


Vanina Ickx

En 1956 se prohibió a las mujeres correr en territorio francés, tras la muerte de Annie Bousquet en las 12 Horas de Reims en un Porsche 550. Para 1971 Marie Claude Beaumont (Charmasson) se inscribió con su marido (Henri Greder) en un Corvette, en el que ganaría dos veces en su clase, corriendo incluso con pilotos de F1 como Didier Pironi y Lella Lombardi. Ella es la única mujer que ha logrado puntos en F1 y también ha corrido en Le Mans.

Desde 1971, 31 mujeres han corrido en las 24 Horas y destaca Michelle Mouton, subcampeona mundial de rallies 1982, quien corrió Le Mans en 1975 y ganó la clase de prototipos hasta 2 litros.

Sólo 12 mujeres han participado en el siglo XXI entre ellas la única latinoamericana,



Lyn St. James

Milka Duno

Anne Charlotte Verney es la mujer que más veces ha corrido Le Mans, 10.

Vanina Ickx, hija del hexagonador de las 24 Horas Jacky, ha corrido siete veces.

Odette Siko fue la primera mujer en correr en 1930 y tiene el mejor resultado, cuarto en 1932.

Marie Claude Beaumont ganó dos veces en clase.

RUSIA SIN DERECHOS

DEL 11 DE JUNIO AL 15 DE JULIO

LA MEJOR COBERTURA DEL MUNDIAL RUSIA 2018



Claro-sports

marcaclaro.com | Claro Video | Canal 336 y 836 HD Dish | Canal 324 Megacable

CONSULTE HORARIOS CON SU OPERADOR DE TV DE PAGA.



BODA

Ahora en junio viene la boda del piloto mexicano más famoso de la última década, Sergio Pérez, con su pareja y madre de Sergio II, Carola. A nombre del deporte motor nacional les mandamos nuestros parabienes.



GUÍA

Ya está a la venta la vigesimonovena edición del Who Works in F1 y su compañero el Who Works in Motorsports, libros compactos de consulta si quieren saber más del deporte motor o hacer negocio, pues trae a todos los involucrados y hasta a periodistas que cubren el automovilismo. Por supuesto siempre anda por ahí nuestro editor. Lo consiguen en www.whoworksin.com o si llaman al teléfono +44 207 1930 686 (Francia).

TARJETA



Los de MotoGP firmaron un convenio con una tarjeta crediticia, pero esta tarjetota no cabe en la cartera de don Carmelo, quizás si fuera Shaquille. Deberían firmar con NBA o NFL más bien.



DÉJÀ VU

DISTINTO GP, MISMA PISTA Y MISMO PODIO

2016

En el GP de Europa, disputado en las calles de Bakú, el piloto mexicano Sergio Pérez obtiene el tercer sitio en su Force India VJM-09.

2018

En el GP de Azerbaiyán, disputado en las calles de Bakú, el piloto mexicano Sergio Pérez obtiene el tercer sitio en su Force India VJM-11.



GANADOR DEL BANDINI

El Trofeo Lorenzo Bandini que se entrega en Italia para conmemorar al piloto fallecido en el GP de Mónaco de 1967, lo ganó esta vez Valtteri Bottas. Dicen que fue porque aceptó ponerlo en la sala de su casa finlandesa minimalista.



HUMOR SOBRE RUEDAS por AS

Otras ideas de aerodinámica para Ferrari



¿SIEMPRE SÍ?

¿No que estaban prohibidas las edecanes y que el respeto a la mujer y su uso sexista no se daba en la F1? Esta es la firma reciente de una extensión de convenio con los de la aerolínea Emirates y se aprecian muchas edecanes, esas mismas que se ponen camino al podio cuando acaba la carrera. ¿En qué quedamos, pues?



RELOJ NUVOLARI

La firma Ebergard & Co ha lanzado una serie de ediciones especiales y numeradas de cronógrafos y relojes de muñeca en honor al "Mantuano Volador", Tazio Nuvolari. De inicio cuestan abajo de 1,500 USD, se agotan de inmediato y luego hay que pagar el doble por encontrar uno en buenas condiciones.

PITYPADDOCK

PROPULSADO POR

AUTOSPORT

Miami cerca de obtener GP callejero de F1 en 2019



PIETRO FITTIPALDI SE PERDIÓ LA INDY 500



AGAG QUIERE COMPRAR LA FÓRMULA E



BREVES

VIETORIS A BLANCPAIN

El reserva de Mercedes en el DTM Christian Vietoris competirá en la serie Blancpain GT de Resistencia con el equipo británico Strakka Racing. El piloto de 29 años, exDTM 2015-2016, inició su campaña en Monza en abril como coequipero de otro ex DTM, Adrien Tambay y David Fumanelli.

BLOCK REGRESA AL WRC

Ken Block hará su primera aparición en el Mundial de Rallies después de cuatro años cuando compita en el Rally de España 2018. El piloto de 50 años irá al volante de un Ford Fiesta de M-Sport inscrito por su escuadra Hoonigan Racing junto con su copiloto Alex Gelsomino.

WRC La FIA quiere autos de rally “verdes”

Recientemente el presidente de la FIA Jean Todt dijo: “Por el momento está completamente excluido pensar en tener el Mundial de Rallies con un auto eléctrico. Es claro que necesitamos presentar tecnología más amistosa ambientalmente en el Mundial”. El director de rallies de la FIA Yves Matton añadió: “Estamos trabajando muy de cerca con los fabricantes sobre la evolución del auto del WRC, tanto a mediano como a largo plazos. Es demasiado pronto para discutir cualquier solución, pero es importante que se tomen en cuenta sus objetivos futuros de mercadotecnia”.

WEC BMW tiene en la mira prototipo de hidrógeno

BMW regresa a las 24H de Le Mans este año en la categoría GTE Pro, pero ha insinuado que podría volver a competir un día por los honores y no con cualquier prototipo, sino un LMP de cero emisiones alimentado por una celda de

combustible de hidrógeno. Además, analizó ocupar el Garaje 56 experimental con tal vehículo antes de inclinarse por el GT.

El director deportivo de los de Munich Jens Marquardt dice: “Hemos visto que

es factible desde el punto de vista teórico. Es una tecnología a considerar en las carreras de resistencia y es algo que podríamos ver en el futuro desde el punto de vista de un prototipo”.

El organizador de Le

Mans el Automobile Club de l'Ouest reiteró su deseo de ver fuentes de energía alternativas en la parrilla. El presidente de ACO Pierre Fillon cree que a partir de 2024 “debería ser posible correr en Le Mans autos que no emitan CO2”.



El único ganador de BMW en LM V12 LMR

La victoria para BMW en Le Mans llegó en una de las carreras más competitivas. Audi, Mercedes, Nissan y Toyota también peleaban el triunfo en 1999, pero fue el LMR de Yannick Dalmas, Pierluigi Martini y Joachim Winkelhock el ganador, tal como en la ALMS en 1999 y 2000.

FREEMIX

Incrementarán combustible... para 2019

Las carreras de Fórmula Uno serán más rápidas el próximo año pues el Grupo de Estrategia F1 y la Comisión F1 acordaron en sus reuniones en París aumentar el margen de combustible usado en la carrera de 105 a 110kg... en 2019, "para poder usar el motor a potencia máxima en todo momento".

Aunque algunos pueden argumentar que aumentar la asignación de combustible en el sexto año de la fórmula actual va en contra de las credenciales verdes por las que la FIA ha propugnado, el consenso es que este cambio relativamente pequeño eliminará el problema de consumo para los paquetes de motor menos eficientes, y mejorará el espectáculo al permitir que los pilotos anden a fondo. Mientras tanto, los equipos que actualmente se benefician de ser más eficientes conservarán una ligera ventaja al arrancar los GPs con menos combustible (y peso).

Los cambios de reglas confirmados para 2019 también incluyen la separación del peso del automóvil y del piloto, con un mínimo de 80 kg para éste; el asiento lastrado; y el uso de guantes biométricos por razones de seguridad.

PIKES LISTO EL I.D.R.

VW Motorsport ha comenzado a probar su primer auto de fábrica desde que dejó el Mundial de Rallies a fines de 2016, con el objetivo de superar el récord eléctrico de Rhys Millen de 8m57.118s en la subida de 20km de Pikes Peak. Romain Dumas, quien manejará el I.D.R el 24 de junio en Colorado, le dio a su auto 4x4 completamente eléctrico de 680 caballos su primera sacudida en Ales, Francia.



VW MOTORSPORTS

BREVES

BARRICHELLO TUVO TUMOR BENIGNO

El exestrella de Ferrari F1 Rubens Barrichello reveló que tuvo un tumor en su cuello. El brasileño fue llevado de emergencia al hospital en febrero y después le extirparon el tumor, que era benigno.

NICO ROSBERG FUNDA ACADEMIA

Nico Rosberg, el campeón de F1 2016 instauró la Academia de Pilotos Jóvenes Rosberg para promover talento juvenil. Los primeros firmados en la iniciativa apoyada por Petronas fueron el británico de 13 años Taylor Barnard y el italiano de 18 Lorenzo Trivisanutto, quienes correrán karts en el equipo del antiguo jefe de Nico, Dino Chiesa.

HUA EN VEZ DE FILIPPI

El equipo de Fórmula E NIO dejó ir a Luca Filippi y lo reemplazó con el piloto de medio tiempo de la serie Ma Qing Hua para el fin de semana en París. El mejor resultado de Filippi en su temporada como novato fue un 13º lugar. Hua va en su tercer equipo de la FE y en París quedó en el sitio 17.

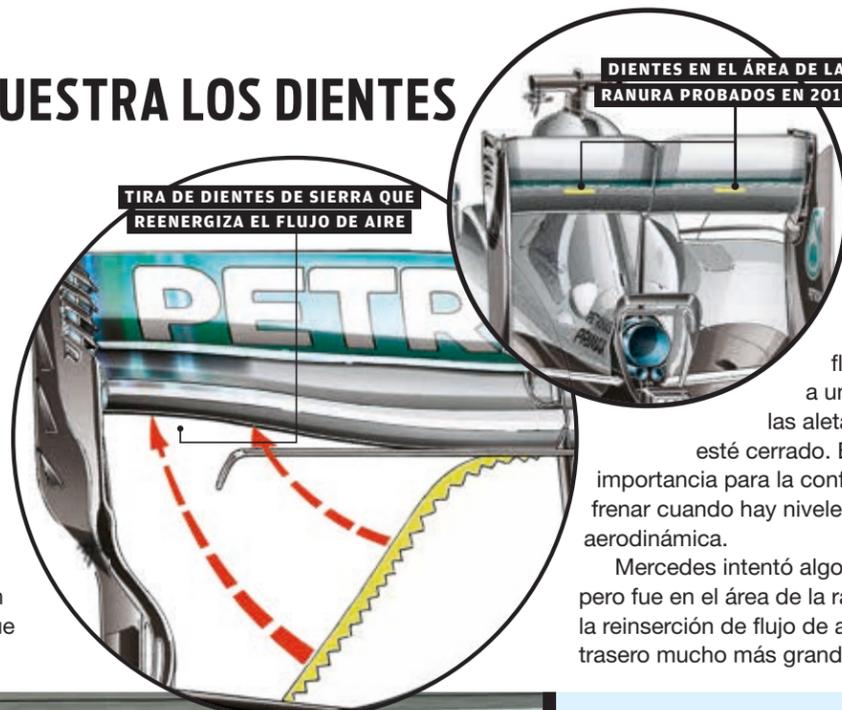
NODA TIENE EQUIPO DE F3 JAPONÉS

Hideki Noda se convirtió en el más reciente exF1 japonés en fundar un equipo de carreras. El Noda Racing debutó en la ronda de F3 japonesa en Suzuka, con el piloto australiano Jake Parsons al volante, quien ganó dos veces en la Clase Nacional; aunque era el único en ella.

GRÁFICO

MERCEDES MUESTRA LOS DIENTES

Mercedes probó una pequeña tira de cinta inductora del vórtice en la parte inferior de su alerón trasero en China, se cree que fue con miras a la carrera en Bakú. Esta tira, con el diente de sierra orientado hacia atrás, se coloca justo detrás de la garganta del ala donde el flujo de aire comienza a aflojar un poco. Los pequeños vórtices que forman el diente de sierra reenergizan el flujo de aire, haciendo que el plano principal del ala se



desempeñe más consistentemente cuando se abre el Sistema de Reducción de Arrastre (DRS). También ayudará a que el flujo de aire se vuelva a unir más rápido a las aletas cuando el DRS esté cerrado. Esto es de vital importancia para la confianza del piloto al frenar cuando hay niveles menores de carga aerodinámica.

Mercedes intentó algo similar en 2016, pero fue en el área de la ranura para mejorar la reinserción de flujo de aire en un alerón trasero mucho más grande.

NASCAR Habrá Mustang en la Copa



El secreto peor guardado de NASCAR se ha hecho oficial: Ford traerá el nombre de Mustang a la serie en 2019. Ahora que Chevrolet lanzó su Camaro para la Copa 2018, tendremos la dicha de ver otra vez la lucha entre el Mustang y el Camaro. El año pasado, la poca habilidad de Ford para retar a Toyota fuera de las carreras con restrictor de motor fue un problema tan grande que los equipos Penske y Wood Brothers exigieron mejoras al Fusion y éste es el resultado.



Es una historia parecida en Australia, donde el Mustang reemplazará al Falcon FG-X en los Super V8 en 2019 gracias a la alianza técnica entre Tickford Racing y Penske DJR para desarrollarlo.

FE ALAIN PROST VENDE ACCIONES DE e.dams

Alain Prost abandonará el equipo de Renault e.dams, donde era copropietario, ante su cambio de asociación con Nissan al final de la temporada actual 2017/18 de la Fórmula E. El copropietario y fundador del equipo Jean Paul Driot le compró sus acciones de regreso y es ahora el dueño único de la escuadra.

Los pilotos del equipo Sebastian Buemi y Nico (hijo de Alain) Prost, tienen contrato hasta fin de la campaña 2018-19, pero Buemi corre para Toyota en el WEC y Nico ha tenido un año malo, así que es factible un cambio radical en la escuadra que se llamará Nissan e.dams al terminar esta temporada.



FORMULA E

GRÁFICO

HOYOS EN EL PISO DE FERRARI

Antes de los cambios 2017 en las reglas aerodinámicas no se permitían hoyos el bajopiso. Las reglas decían que el bajopiso debía tener una periferia en la que no podía haber hoyos o cortes. Esto llevó a los

equipos a tener agujeros con ranuras muy pequeñas hacia fuera del borde exterior para cumplir con la regla; algo tonto en realidad, pero los ingenieros siempre encuentran una forma de romper las reglas.

Para 2017 el piso se volvió más ancho pero no demasiado, lo que permitió a los equipos ser más aventados en el diseño de los detalles de las ranuras que son comunes en esa área. Esas ranuras se usan para reducir la cantidad de aire desperdiciado debajo del piso. Mientras más se pueda sellar esta zona, más efectivos serán el bajopiso y el difusor.

El piso de Ferrari ha incluido estos agujeros toda la campaña, aquí se muestra el detalle actual.



RANURAS QUE REDUCEN LA DERRAME DEL FLUJO DE AIRE DEBAJO DEL PISO

WEC BUTTON SE UNE A LOS RUSOS EN LE MANS

El ex campeón de F1 Jenson Button debutará en el Mundial de Resistencia en las 24 Horas de Le Mans. El británico continuará corriendo con el equipo privado SMP Racing ART Grand Prix, en el prototipo LMP1 BR1 #11, para el resto de la supertemporada 2018-2019 del WEC, con los rusos Vitaly Petrov y Mikhail Aleshin.

“Siempre ha sido mi sueño correr en Le Mans. Creo que todos los pilotos queremos ser parte de esto y con suerte tener una oportunidad de ganar la carrera. Definitivamente no soy diferente. Vamos a Le Mans a pelear por la victoria, como todos los pilotos, pero creo que realmente tenemos una oportunidad buena de ser competitivos”, dijo Button.



AUTOSPORT

BREVES

STEWART EN DESFILE

El tricampeón de F1, Sir Jackie Stewart manejará el Matra MS80 con el que ganó el GP de Gran Bretaña en 1969 como parte de un desfile especial en el GPGB para celebrar el aniversario 70 de Silverstone en julio.

TURVEY VA CON MANOR

El piloto de NIO en la Fórmula E Oliver Turvey correrá con Manor en sus prototipos Ginetta G60 del Mundial de Resistencia, donde alineará toda la Supertemporada 2015-19 con sus compatriotas Alex Brundle y Oliver Rowland en uno de los dos LMP1 de la escuadra.



NINTENDO

FE ‘MARIO KART’ EN FÓRMULA E

La Fórmula E está evaluando un formato estilo ‘Mario Kart’ a incluir en la temporada 2018-2019. En un intento por animar las carreras, ya que no habrá necesidad de paradas en los fosos con los monoplazas Gen2 de FE, se entiende que la serie está buscando crear una sección especial en cada circuito que bajará el ritmo a los pilotos antes de permitirles el acceso a la modos de potencia alternativos que serán obligatorios a partir de la próxima campaña. Una vez que los pilotos se hayan salido de la línea y tomado la parte adicional de pista –que no es comparable a la “vuelta comodín” usada en rallycross– podrán usar los modos de mayor potencia.

“Es algo que estamos viendo, sería como Mario Bros cuando obtienen la pequeña estrella y van más rápido”, dijo el jefe de la FE, Alejandro Agag. “Haremos un comunicado con la FIA sobre cómo será el formato de la carrera [pues ella tiene la responsabilidad de ese aspecto]. Estoy realmente emocionado por eso”.

SAMSUNG

Disfruta de tus partidos con Samsung



Imágenes ilustrativas.
Consulte promoción en tienda.

SEARS
Me entiende

FI APRUEBAN MÁS CAMBIOS PARA 2019

En la Comisión de F1 se votó acerca de las modificaciones aerodinámicas para aumentar los rebases en 2019. Bastantes equipos votaron en ella para aprobar los planes presentados por la FIA y el FOM, aunque se cree que cinco o seis equipos votaron en contra. La decisión también representa una victoria para Liberty y la FIA en sus esfuerzos hacia 2021. Los cambios aprobados para 2019 son:

- Un alerón delantero simplificado con mayor envergadura y un potencial menor de formar turbulencia
- Un ducto frontal de frenos simplificado sin aletas
- Un alerón trasero más ancho y profundo

La FIA apuntó: “Estos estudios indican posibilidades buenas de impacto positivo en la competencia y los rebases dentro de la

F1”. Por su parte, Christian Horner, jefe de RBR se opuso a los cambios: “Son fotografías de cómo será 2021, pero aisladas, sin contexto. Hay consecuencias que son perjudiciales, así que mejor dejar las cosas como están por ahora y luego hacer un paquete completo para 2021”. Pero el jefe técnico de Williams Paddy Lowe, el más firme defensor del paquete, está seguro que es la decisión correcta: “Hay ocho equipos que trabajan con el CFD más avanzado que respalda el proyecto y lo que ofrecerá, mientras que las reglas de 2017 no se investigaron en absoluto y la gente se mostró feliz de adoptarlas, y ahora vemos el resultado. Cualquier insinuación de riesgo, investigación mal hecha, etcétera, está completamente fuera de lugar”.

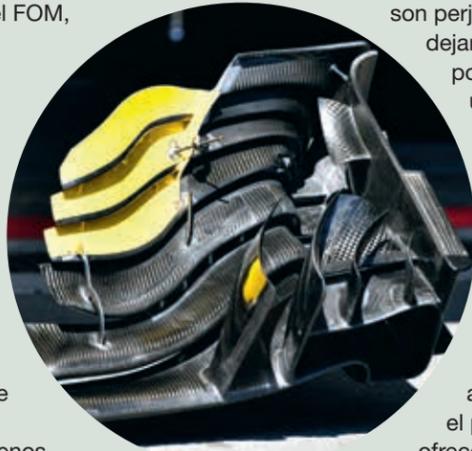
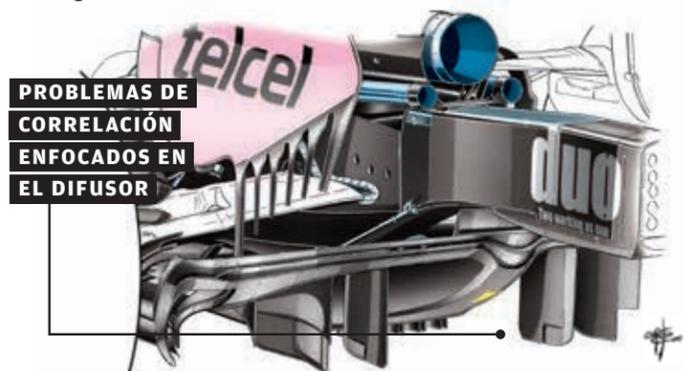


GRÁFICO GRAN PISO DE FORCE INDIA

Force India ha tenido problemas para alcanzar el desempeño de las dos temporadas pasadas. Uno de los problemas es la falta de correlación entre el túnel de viento y CFD contra la pista. Esto siempre es difícil de lograr, pues cualquier cosa que corra sobre el piso tendrá un flujo de aire distinto al predicho por las herramientas de investigación.

En Bahrein y China Force India trajo variantes en el difusor, por lo que asumo que ésta es la zona preocupante. El difusor de cada equipo se bloquea hasta cierto grado cuando la parte trasera del auto está cerca del suelo, lo que reduce el arrastre y permite velocidades mayores. A la vez también se reduce la carga aerodinámica, por lo que es vital que el flujo de aire se reconecte cuando la parte trasera del auto comience a subir, de lo contrario frenar

se convertirá en una pesadilla para el piloto. El ala trasera superior y la forma en que el flujo de aire se reconecta cuando el DRS está cerrado también afectará la reinserción del flujo del difusor y de otros componentes aerodinámicos colocados atrás. Por eso, cuando hay un problema, no es fácil identificar qué área lo origina. Y es vital rectificarlo en la fuente, de lo contrario es como tapar una fractura con un curita.



BREVES

SUSTITUTOS EN LA SF

El ex campeón de la FR3.5 Tom Dillmann correrá varias rondas de la Super Formula en Japón como reemplazo de Pietro Fittipaldi en el Equipo Le Mans. Otro sustituto en Autopolis es el protegido de Honda, Sena Sakaguchi, quien corrió con Mugen en vez de Nirei Fukuzumi, quien estaba en la F2 en Montmeló.

SE VA UN JEFE DE MCLAREN

Se entiende que el jefe del chasis de McLaren F1, Tim Goss, dejó su puesto. No está claro si Goss, quien ha sido clave en el equipo técnico de la escudería desde 1990, se fue a otro puesto dentro de la compañía.

JUNTA ENTRE HONDA Y RED BULL RACING

Honda y Red Bull tuvieron su primera junta formal acerca de una alianza para 2019. El jefe deportivo de RBR Helmut Marko se juntó con el jefe de Honda Masashi Yamamoto en Azerbaiyán preparándose para mayo, mes que marca el reglamento deportivo para confirmar proveedores de motor para la siguiente temporada.

NASR PARA LE MANS

El ex F1 Felipe Nasr debutará en las 24H de Le Mans tras unirse al equipo Villorba Corse para el resto de la supertemporada 2018-19. Nasr, quien también corre el SCC de IMSA en Norteamérica, reemplaza a Andrea Belicchi en el Dallara LMP2 de Villorba junto a Giorgio Sernagiotto y Roberto Lacorte para Le Mans y la ELMS.



FI Miami tendrá GP callejero de F1 en 2019

Las primeras imágenes del circuito de Miami F1 fueron reveladas y usan áreas previamente incorporadas en circuitos de IMSA, CART y Fórmula E. La pista pasará alrededor de la Arena American Airlines, casa del equipo de NBA Miami Heat y los fosos y paddock se colocarán junto a ella. El GP de Miami fue aprobado en la comisión ciudadana a propuesta del alcalde Francis Suárez y se espera que se presente un contrato a revisión antes del 1 de julio, pues la F1 tentativamente asignó una fecha

de octubre de 2019 para la primera edición. El circuito tiene un trazo sui generis: desde la línea de salida/meta pasará por Biscayne Boulevard, antes de dar 360° en varias curvas y regresar por la misma calle para dirigirse a una sección de alta velocidad a través de Port Boulevard, que cruza un puente. Después de una vuelta en U regresa sobre la NE 6th Street por el mismo puente a una segunda horquilla y llegar a una vista panorámica frente al mar alrededor de la arena, donde habrá una

serie de curvas de 90 grados y regresará a Biscayne. Una idea similar a esta de cruzar puentes fue propuesta alguna vez y discutida entre Bernie Ecclestone y el promotor original del GP de Miami Ralph Sánchez en los ochenta. Está claro que la intención de dos rectas largas que preceden a unas zonas de frenado intenso, contribuirán a una acción parecida a la que apreciamos en las calles de Bakú del GP de Azerbaiyán.

LOS TRES MEJORES CIRCUITOS DE MIAMI

Miami tiene una historia de carreras callejeras en formatos muy distintos. Aquí presentamos algunos de los eventos que han ocurrido en Miami desde los años 80.



Primer circuito de IMSA

El diseño original de Miami, primero empleado por la serie de autos Sport de IMSA en 1983, pasó por Biscayne Boulevard y corrió en el área donde ahora se ubica la Arena, inexistente entonces. Al Holbert ganó la carrera muy húmeda en su March-Chevrolet. Brian Redman/Doc Bundy ganaron para Jaguar en 1984, y Holbert/Derek Bell vencieron en un Porsche 962 en 1985.



Regreso de Indycar

Después de tener carreras de IMSA e Indycar en el Bicentennial Park, más al norte de la pista original, la serie CART regresó al Biscayne Boulevard para 2002 y 2003, tomando varios elementos de la pista original de IMSA. Cristiano de Matta ganó en su Lola de Newman/Haas en 2002, con el mexicano Mario Domínguez en otro Lola pero del Herdez Competition, triunfando en 2003.



Visita de Fórmula E

El automovilismo regresó a Miami en 2015 por cortesía de la Fórmula E, que compitió en una pista corta de 2.2 km que rodeaba la Arena, pero después se desviaba hacia el norte. Nicolas Prost consiguió su primer triunfo en su Renault e.dams, con Scott Speed ondeando la bandera estadounidense en segundo para Andretti Autosport, y Daniel Abt en tercero.



FE

BIRMINGHAM BUSCA SUPERPRIX

El alcalde de West Midlands Andy Street dijo que está en negociaciones “avanzadas” con la Fórmula E para organizar una carrera callejera que revivirá el Superprix de Birmingham. La carrera formaría parte de la temporada 2018-2019 de la

FE, la primera que albergará los autos nuevos Gen2. Street pidió que se lleve a cabo esta carrera como parte de su manifiesto de elección en mayo 2017.

El Birmingham Superprix era una ronda de Fórmula 3000 que se corrió entre

1986 y 1990 en las calles del centro de la ciudad. La FE evaluó agregar una carrera en Birmingham al final de esta temporada en lugar de la fecha doble cancelada de Montreal, pero al final decidió que era muy apresurado.

AUTOSPORT

BREVES

ZANDER DEJA SAUBER

El director técnico de Sauber F1 Jorg Zander dejó al equipo. Había trabajado con ellos en la era BMW y regresó en 2017 tras ser jefe técnico del programa de Audi en LMP1. La decisión llegó a semanas de que Sauber contratara al exmiembro de Toyota, Ferrari y Audi, Jan Monchaux como su nuevo jefe de aerodinámica.

WOOD ABANDONA WILLIAMS

El diseñador en jefe de Williams F1, Ed Wood, dejó la escuadra de F1 por motivos personales. Tenía 12 años en Grove tras laborar en Ferrari, Renault y en el equipo Subaru WRC de Prodrive. No es gente del DT Paddy Lowe y con las contrataciones nuevas y el desempeño malo del FW41 en 2018, era inevitable su partida.

RESTRINGEN AIRE DE ESCAPES

La FIA impuso una nueva restricción en los mapeos de motor que ayudan a mandar aire del escape al alerón trasero. El ala de Renault había estado bajo los reflectores, y se dice que Ferrari trabajaba en esta área después de que se vio una paleta misteriosa en el volante de Sebastian Vettel en el GP de Bahrein.

... Y TAMBIÉN ACEITE

La FIA clarificó que no se pueden rellenar los depósitos de aceite durante la calificación en los grandes premios de F1, ni transferir aceite al sistema de lubricación desde algún otro depósito auxiliar.



GP3 MEDIA

GP3

PIQUET ACUERDA CON TRIDENT

El ex piloto de F3 Europea, Pedro Piquet, finalmente fue confirmado por el equipo italiano Trident para GP3. El hijo de Nelson Piquet completó pruebas de posttemporada 2017 y pretemporada 2018 con el equipo y debutó en la fecha inicial en España.



MOTOGP ZARCO CONSIGUE LUGAR EN KTM

La estrella juvenil de MotoGP Johann Zarco aseguró asiento con el equipo oficial de KTM para 2019. El francés quien corre en Tech3 se unirá a Pol Espargaro en el equipo austriaco y reemplazará al británico Bradley Smith.

TECH3

NASCAR GANA, SE DROGA, LO SUSPENDEN

El piloto de la serie Xfinity Spencer Gallagher ganó por primera vez en la serie en Talladega a fines de abril, pero fue suspendido indefinidamente días después por violar la política de abuso de sustancias de la serie.

La suspensión aplica también para la mini serie de cuatro fechas “Dash4Cash” en la cual el ganador se lleva \$100,000 USD por triunfo. Spencer entró a un programa de rehabilitación tras reconocer que cometió un error de juicio.

FE AGAG QUIERE COMPRAR LA SERIE

Alejandro Agag, directivo de la Fórmula E hizo una oferta sorpresiva de 7.6MD para convertirse en dueño único de la serie. En una carta para el presidente de la mesa directiva de la FE Agag escribió: “Como empresario me gustaría incrementar mi interés en el negocio e influenciar su dirección futura. Creo fervientemente en el futuro de la Fórmula E y esta oferta es una expresión de esa confianza. Por tal razón me gustaría proponer comprar todas las acciones de la compañía en €6 millones (7.6 MD) de valor patrimonial”.



FE MEDIA



INDYCAR/WEC/SF PIETRO FITTIPALDI SE PERDIÓ LA INDY 500

El número de prototipos P1 se redujo más cuando Pietro Fittipaldi se estrelló fuertemente en el BR1 de DragonSpeed en Eau Rouge durante la calificación. El piloto de 21 años sufrió una fractura compuesta de su pierna izquierda y un tobillo derecho roto. Fue operado en Lieja exitosamente y luego voló a EUA donde se recuperará durante ocho semanas. Al parecer la dirección hidráulica se cortó cuando vino un fallo eléctrico y Pietro no pudo dar la curva sin la potencia. El jefe de DragonSpeed, Elton Julian, no hizo comentarios sobre el futuro de su programa P1 hasta que se haya concluido una investigación exhaustiva del accidente. En estas semanas Pietro se perdió la Indy 500 y otras fechas.

GRÁFICO

McLAREN REVELA TROMPA DEFINITIVA

McLaren presentó su auto 2018 “definitivo”, siendo la parte más obvia la trompa nueva. La anterior tenía el mismo ancho que el frente del chasis, utilizando paletas muy largas de montaje en el ala con ranuras verticales para ayudar a extraer el mayor flujo de aire posible bajo la sección central de la trompa y el chasis.

La trompa nueva es más estrecha y tiene pequeñas aletas direccionales (4) que suben hacia sus esquinas externas superiores. Esto ayudará a activar el flujo de aire y lo mantendrá unido a los lados de la trompa.

La sección principal de entrada de aire (1) es muy similar a la del Red Bull y las entradas laterales (2) son muy parecidas a las del Force India. Éstas salen debajo de la trompa a lo largo de una ranura horizontal dividida en tres secciones (1 & 2). De nuevo, toma más flujo de aire masivo y lo dirige a la superficie inferior

del pico de pato estilo Mercedes. Hace todo esto para aumentar el flujo de aire masivo que se encuentra debajo de la sección central del chasis y mejorar su dirección a medida que sale del borde posterior del pico de pato. Éste está montado en una veleta vertical (3) que divide el flujo de aire de izquierda a derecha y podría ser un problema en condiciones de flujo de aire turbulento o viento cruzado.





INDYCAR

CELIS DEBUTARÁ EN ROAD AMERICA

El piloto poblano Alfonso Celis debutará en IndyCar en Road America en julio. El mexicano ganador de carreras el año pasado en la FV8 3.5 frenó su programa de Indy Lights, que se atrasó debido a problemas de licencia y brincó a la clase superior. Celis correrá con Juncos Racing y compartirá el auto en programas parciales con Kyle Kaiser y René Binder.



FE MASSA VA CON VENTURI

Felipe Massa correrá para Venturi a partir de la quinta temporada de la Fórmula E. Después de probar para Jaguar el año pasado y de asistir a varias carreras de la categoría, el brasileño firmó un contrato de tres años con el equipo monegasco; su debut será en diciembre en Riad, Arabia Saudita.

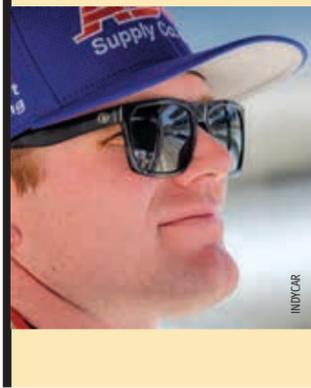
BREVES

HWA SERÁ EL UNDÉCIMO equipo de la Fórmula E en la campaña 2018-19 como equipo cliente del tren motor de Venturi. El especialista de Mercedes fue fundado como parte de la división de alto desempeño de los hermanos, AMG y ha ganado sus siete títulos de pilotos en el DTM.

NISSAN RENUNCIA A LOS V8 AUSTRALIANOS La marca nipona Nissan saldrá del campeonato australiano de Superautos V8 al final de la temporada, después de seis años en la serie. La decisión viene de que el Altima actual ya no se vende en el mercado local.

KAJETANOWICZ AL WRC2 El tricampeón europeo de rallies vigente Kajto Kajetanowicz correrá en el WRC2 en un Ford Fiesta R5. A partir de este mes en el rally de Italia, el polaco tiene patrocinio para competir en al menos cuatro rondas en 2018.

DALY DEBUTARÁ EN NASCAR El piloto de IndyCar Conor Daly hará su debut en NASCAR en Ford de Roush Fenway Racing en el circuito de Road America en la fecha de la serie Xfinity a fines de agosto.

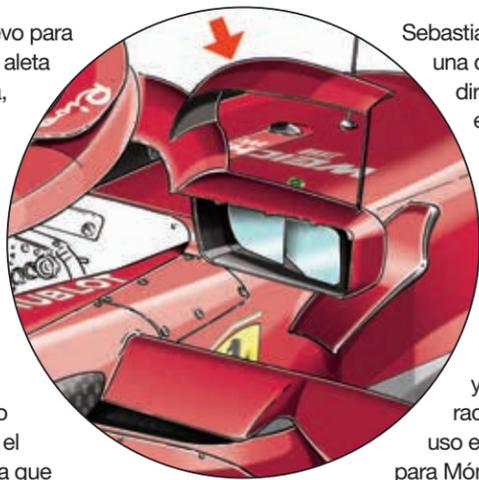


GRÁFICO

EL ESPEJO ILEGAL DE FERRARI

Ferrari sacó un espejo nuevo para España, "colgado" de una aleta direccionadora secundaria, pero que en realidad está montado sobre una aleta principal de la cual también salía la aleta superior. Su objetivo era hacer que aleta ayudara a jalar un flujo masivo de aire hacia abajo con dirección a la abertura de arriba de los pontones.

La visión hacia atrás no fue la causa principal para el rediseño del espejo, pese a que



Sebastian Vettel dijo que hace una diferencia. Aunque la aleta direccionadora superior está un poco lejos de la abertura mencionada, hacer que el flujo de aire tome esa dirección significa que la presión baja de la parte de atrás del radiador interno jalará el flujo de aire hacia el conducto de entrada y por ende a través del radiador. La FIA permitió su uso en España, pero lo prohibió para Mónaco.



“¿El mejor piloto de la historia? Nuvolari, sin duda...”
Enzo Ferrari (1898-1988)

TAZIO

Nuvolari

¿EL MEJOR DE LA HISTORIA?

Cuando se pregunta quién es el mejor piloto de la historia, siempre sale a relucir el nombre del italiano entre los expertos y NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE nos explica las causas de ese respeto pese a que corrió en una era en la que no había ni campeonatos mundiales, los registros no se cuentan por ser la era pre-F1 y pocos lo vieron en vivo pues tampoco había televisión y las películas de época son pocas.

HISTÓRICA
LOS GRANDES PILOTOS

“Me preguntan si no tengo miedo de morir en cada carrera en que compito. Ustedes piensan morir en la cama, y yo pregunto si no tienen miedo cada noche al meterse en ella”
Tazio Nuvolari

Muchos pensamos que Tazio Nuvolari fue el mejor piloto de la historia y algunos de sus triunfos más importantes justifican ese título. El italiano nació en Castel d’Ario el 16 de noviembre de 1892, desde pequeño tuvo la pasión por la velocidad pues su padre era un ciclista destacado al igual que su tío, multicampeón italiano. En plena I Guerra Mundial su trabajo fue ser conductor de ambulancias de la Cruz Roja, de correo y chofer de los altos mandos militares. Uno de ellos le dijo: “Olvídate de conducir, tu no sirves para esto”.

NUVOLARI FUE CAMPEÓN EUROPEO DE MOTOCICLISMO Y DE AUTOMOVILISMO, EQUIVALENTE AL MUNDIAL AHORA, COMPARABLE A JOHN SURTEES

Probando lo contrario tenemos algunos de sus registro más memorables: Debutó en las pistas en dos ruedas el 20 de junio de 1920 en Cremona con una Della Ferrari, aunque su licencia como corredor de motos databa de 915. Su debut en autos fue un mes más tarde sobre un Ansaldo Tipo 4, ganando la Copa Veronesa de Regularidad y corrió ambas especialidades en adelante.

Para 1922 se trasladó a Mantua. Impresionó a Enzo Ferrari, piloto de Alfa Romeo, en el II Circuito del Savio pues casi lo batió pese a tener la mitad de cilindrada y repitió la dosis poco después en Polesine.

En 1925 alcanzó la cumbre como motociclista y fue campeón europeo

de 350 cc, equivalente a campeón mundial, sobre una Bianchi.

En septiembre probó un Alfa P2 en Monza y cuando casi igualaba el récord de Antonio Ascari, se despidió y acabó hospitalizado. A los 12 días, brazo entablillado y almohada en la panza, ganó el GP de las Naciones de motos en Monza... en la lluvia.

EN EL CAMPEONATO EUROPEO CORRIÓ SIETE AÑOS, 1931-32 Y 1935-39 Y NUNCA QUEDÓ ABAJO DEL SÉPTIMO SITIO

No fue la única vez que corrió entablillado. En 1926 tras caerse en el GP de Solitude, Stuttgart, se rompió ambas piernas, pero lo amarraron con el cuerpo en posición de manejo de moto y ganó de nuevo.

Para 1928 crearía un equipo propio con cuatro Bugatti y ganó el GP de Trípoli. Inventa el derrape en cuatro ruedas y controlarlo con el acelerador para ser más veloz en las curvas.

En 1930 dejó las motos y ganó la IV Mille Miglia en un Alfa Romeo C6 1750, logrando ser el primero en hacerlo arriba de 100 kph de promedio.

En 1931 ganó el GP de Italia –los GPs duraban 10 horas de carrera– con Campari, fue segundo en Bélgica, pero ganó la Targa Florio y la Coppa Ciano, en ésta última su primera de cinco triunfos.

Para 1932 con el Alfa P3 se coronó campeón europeo (equivalente a mundial), repitió en la Targa Florio, ahora en el circuito corto de 72 km, no en el grande de 146 como en 1931 y ganó el GP de Mónaco, una de las joyas de la Triple Corona.

EN 1933 GANÓ LAS 24 HORAS DE LE MANS Y LA MILLE MIGLIA, NADIE MÁS LO HIZO EL MISMO AÑO

A fin de año el poeta Gabriele D’Annunzio le regaló una tortuguita dorada, con la inscripción: “Para el hombre más rápido de la Tierra, el animal más lento”. Tazio la adoptó como amuleto en su tradicional

camisola amarilla y nombraría a su equipo Scuderia Tartaruga.

En 1933 ganó su segunda joya de la Triple Corona las 24 Horas de Le Mans en su única participación. Corrió un Alfa Romeo de la Scuderia Ferrari con Raymond Sommer. Sufrió una fuga en el tanque de combustible y lo repararon con chicle, pero cada cierto tiempo tenían que volver a repararlo y Tazio rompió el récord de vuelta nueve veces hasta dejarlo en 5m31.4s (146.582 kph) y ganarle al Alfa hermano de Luigi Chinetti por 9.5 segundos (400 m), tras 233 giros para un total de 3,144.038 km.

Ese año no hubo campeonato europeo –se suspendió por dos años– pero Tazio repitió su triunfo en la Mille Miglia haciendo un doblete nunca igualado: LM+MM.

GANÓ MÓNACO EN 1932 Y LE MANS EN 1933, PRIMERO EN COMPLETAR ESE DOBLETE

Para 1934 se distanció de Ferrari, corrió con Maserati y se rompió la pierna izquierda en Alessandria, por lo que su palmarés sólo aumentó los triunfos en los GPs de Nápoles y Módena.

El año 1935 trajo el regreso a Alfa pero sólo después de que Mussolini hablara con Ferrari. Con el viejo P3 de 265 caballos logra quizás el triunfo más importante de la historia al imponerse en el Nürburgring a cinco Mercedes Benz W25 (375 caballos) y cuatro Auto Unión Tipo B (375 caballos), la llamada “victoria imposible”. Fue la única derrota importante de los germanos entre 1935 y 1939.

En 1936 tuvo un accidente grande en Trípoli y ante la superioridad germana conquistó el GP húngaro, la Copa Vanderbilt y la Cianno, además de otras carreras menos prestigiosas.

1937 fue otro año de sufrir con los Alfa que terminaron por abandonar las carreras y probó en un Auto Union siendo sexto en el GP suizo.

En 1938 se retiró cuando su Alfa falló en Pau, pero con la muerte de Rosenmeyer Auto Unión necesitaba



Mercedes y Auto Union que no perdieron ninguna carrera del campeonato europeo entre 1935 y 1939, excepto el GP de Alemania de 1935 ante el Alfa de Nuvolari, la llamada “Victoria Imposible”

El propio Enzo le rogó que abandonara al ver su auto reabastecerse en Módena, pero finalmente la suspensión se rompió y la dirección cedió a menos de 100 kilómetros de la meta. Tazio ya no pudo seguir y camino a una iglesia cercana para descansar batido solamente por el destino en lo que hubiera sido otra victoria imposible.

Su última carrera fue en la Colina de Palermo-Montepellegrino con un Cisitalia 240 Spyder Sport, llegando quinto y ganando en su categoría, el 10 de abril de 1950, días antes del inicio de la F1.

Murió el 11 de agosto de 1953 y a su funeral en Mantua acudieron a cargar el féretro Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio y Gigi Villorosi, entre los 50,000 dolientes que acudieron a despedirlo. Todavía 65 años después seguimos preguntando si ha habido alguien más grande que Tazio, pero nadie puede decir que sí con certeza.

TAZIO NUVOLARI VICTORIAS MAYORES 2 RUEDAS		
Año	Número	Destacadas
1925	8	GP Europa, GP de las Naciones y campeón europeo 350cc
1926	4	GP de las Naciones (vendado en sitio)
1927	5	GP de las Naciones, Circuito Lario
1928	2	GP de las Naciones, Circuito Lario
1929	5	Circuito Lario
1930	4	
Total	28	

TN: Campeonato Europeo 1931-32 + 1935 - 1939				
v	Triunfos	Podios	Acabadas	Retiros
26	4	7	15	11

un piloto grande y lo rescató. Tazio ganó el GP de Italia, el británico en Donington y se mostró en un auto ganador.

Con Auto Union en declive Tazio ganó el GP de Belgrado, el tres de septiembre, cuando la II Guerra Mundial ya había comenzado. No habría más carreras hasta el final de la Guerra.

Tras la guerra ya con 53 años de edad siguió corriendo, pero terminaba pardo en sangre cada carrera, pues era alérgico a los gases de escape y escupía sangre. Todavía lideró la Mille Miglia en un Cisitalia D46 de 62 caballos y 1,100cc, con un costal de naranjas por asiento y la dirección rota de un lado, por lo que derrapaba el auto para que diera vuelta hacia el lado contrario, perseguido en la lluvia por Clemente Biondetti en un Ferrari 166S de dos litros.

TAZIO NUVOLARI VICTORIAS MAYORES 4 RUEDAS		
Año	Número	Destacadas
1921	1	Coppa Verona
1924	3	Circuito Savio
1927	2	GP Roma
1928	2	GP Trípoli
1930	2	Mille Miglia, RAC TT
1931	2	Targa Florio y Coppa Ciano
1932	6	Targa Florio, Coppa Ciano, GP de Mónaco, GP de Italia, GP de Francia, Coppa Acerbo
1933	10	Mille Miglia, 24H Le Mans, GP de Tunez, GP de Bélgica, RAC TT, Coppa Ciano
1934	2	GP Módena, pierna rota
1935	8	GP Alemania, Coppa Ciano, GP Pau
1936	6	GP Módena, Vanderbilt Cup, Coppa Ciano, GP Hungría
1937	1	GP de Milán
1938	2	GP de Italia GP Británico (Donington)
1939	1	GP de Belgrado
1946	1	GP Albi
1947-48	2	
Total	51	

Sabías que...

TIPOS DE AUTOS RUEDAN EN LAS PISTAS

Los autos de carreras son como los perros, no es lo mismo un chihuahueño que un mastín, así que aprendamos a diferenciarlos, dice ADOLFO CHÁVEZ V.

AUTOS SPORT

Se denominan en inglés, la traducción no se usa, pues todos los autos de pista son deportivos, pero no todos son Sport. Generalmente son los que corren en las pruebas de resistencia como Le Mans o Sebring.



AUDI R8 prototipo

Es el auto que se produce en números muy limitados, incluso hay ejemplares únicos. Se usan para probar diseños, sistemas y materiales que luego se filtrarán a los autos de calle. Los del Mundial (WEC) tienen los sistemas de recuperación de energía más avanzados y diversos en el mundo.



AUDI R8 LMS GT3 gran turismo (GT)

A diferencia de los prototipos que se vuelven autos de calle, estos derivan de los autos de calle, pero son adaptados para tener mejores prestaciones en pista. Son biplazas con alerones enormes atrás y generalmente de motor central o trasero. Hermanos de los de calle, pero con esteroides.

AUDI R8 de calle



Ésta es la versión legal para circular que se deriva de un prototipo, sobre todo en sistemas, mucho menos en diseño. Es el auto que se puede adquirir en la agencia.

PROTOTIPO Son biplazas de dos tipos, con y sin techo: como estas versiones del **FERRARI 312P**

coupé



Tiene dos asientos y su nombre está derivado del francés; cuenta con techo, dos puertas y generalmente el motor en la parte trasera.

El mismo biplaza de dos puertas y motor trasero, pero sin techo. Su nombre proviene del italiano, no del inglés. Están en vías de extinción porque las cabinas cerradas protegen mejor a los pilotos y son más aerodinámicas.

spyder



monoplaza



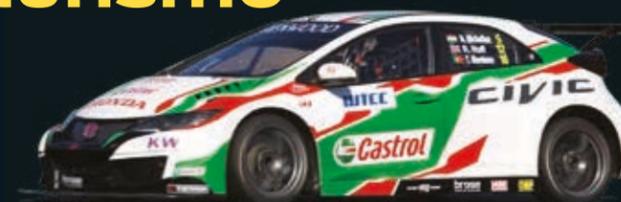
Auto de un asiento para un piloto, sin techo ni puertas, con llantas descubiertas y alerones enormes al frente y atrás. Por aerodinámica desde los años 60 son de motor trasero. También llamados "fórmulas". Se puede decir que los destinados a uso mayoritario en circuitos permanentes son los de tipo F1, los que van para los óvalos son los tipo Indy. La F1 es la cúspide de la pirámide de los fórmulas, que abarcan hasta monoplazas con motor de motocicleta pequeña.

Originalmente *stock* significaba que eran de "agencia", a la que podías pasar por uno y llevarlo a correr a la pista. Con el paso de los años se han ido modificando para tener más prestaciones, pero conservando la característica de parecerse a los que ves en la calle. Son de motor delantero, tienen techo y pueden ser de dos (coupé) o cuatro puertas (sedán).

stock



turismo



En inglés llamados *saloons* o *touring cars*, también son muy parecidos a los de calle, como sus hermanos mayores, los GT. Vienen en todas las configuraciones, con techo o convertibles, sedanes o coupés, colas largas y cortas, con alerones o "cola de pato", y todas las variaciones que se le ocurran a la mente humana (ver página 110).

LO MEJOR DE



ROBERT

El piloto retornado a la Fórmula Uno explica a **ANDREW VAN DE BURGT** por qué se desencantó del póker pero sigue enamorado de las carreras... y exactamente qué pensaba durante el choque en Canadá 2007

asientos de Williams, Robert sigue tan competitivo y comprometido como siempre...

¿Qué disfrutas más de estar de regreso en la F1?

Chris Sartor, GB

Definitivamente tener la oportunidad de manejar estos autos, aunque el F1 ha cambiado mucho comparado con cuando yo corría. Logran tiempos muy buenos en pista, pero de manera distinta. Aunque creo que para cualquier piloto la parte que más se disfruta es manejar.

Hola Robert, estoy increíblemente orgulloso de lo que has logrado, eres un héroe para mí. Dime, ¿cómo

metas para este año. Claro que me gustaría ayudar al equipo e involucrarme con muchas cosas y ésta es una buena oportunidad de ser parte de la imagen completa del equipo. Es más amplia de lo que sería si estuviera corriendo, desde el punto de vista técnico e ingenieril.

¿Dónde guardas tu trofeo del GP de Canadá?

Adam Pender, GB

Es muy simple responder eso: no lo tengo.

F1 Racing: ¿Quién lo tiene?

RK: BMW.

F1R: Y, ¿no tienes una réplica o algo?

RK: No.



Conocido por ser un hombre de pocas palabras desperdiciadas, pero también uno en quien la pasión por el automovilismo brilla intensamente, Robert Kubica es una figura ligeramente enigmática en el paddock de Melbourne. Trae el atuendo del piloto en descanso parcial, ropa del equipo pero sin nomex, y sigue estando tentadoramente fuera del círculo de élite de la F1, a pesar de su enfoque masivo puesto en rehabilitarse del choque casi le costó su mano y su vida.

Robert alguna vez fue aficionado a las partidas de póker (ya no...leer abajo), y sean las que sean sus ambiciones frustradas, no se manifiestan en su rostro. Le pasamos las tarjetas –un paquete sustancioso, que sólo Kimi Raikkonen generaría también en tamaño desbordante– y aparentemente sin pensar baraja las cartas. Lo que bien se aprende no se olvida.

Parece que tampoco el espíritu competitivo. Lo que se nos aclara en la siguiente media hora es que a pesar de perder uno de los ansiados

se siente cuando ves a tantos aficionados polacos apoyándose en todos lados?

Michal Nieckarz, Polonia

Los aficionados polacos están creciendo en número y volviéndose más activos, entonces se siente muy bien que me sigan y los vea en todos lados a donde voy. No ha habido algún evento o carrera, rally o pruebas en el que no haya visto apoyo de polacos, es excelente y se los agradezco. Aunque no son sólo los polacos, hay mucha gente afuera que me echa porras y me apoya.

Es muy bueno verte en un equipo con tanto potencial. ¿Qué esperas de esta temporada para ti y para el equipo?

Christopher Jackson, GB

Mi trabajo es algo distinto en el equipo. No estoy compitiendo, entonces tengo objetivos diferentes de los que tendría si estuviera corriendo. No estoy peleando por puntos o lugares en la parrilla, pero aún tengo

¿Cuál es tu pizza favorita?

Luca Romagnoli, Italia

Casi siempre como prosciutto con hongos.

¿Por qué elegiste a Nico Rosberg para ayudarte el año pasado?

Zuzanna Oskiera, Polonia

Creo que Nico tenía buena experiencia con la F1 y por supuesto había ganado un campeonato. Decidió retirarse, que creo que es algo que tenemos que respetar y que muestra madurez. Por supuesto no fue fácil para él. El



FOTOS WILLIAMS F1 TEAM/F1 RACING

año pasado jugó un papel muy importante, nos vimos unas cuantas veces y le pregunté si estaría feliz de ayudarme y lo estuvo. Hizo mucho para llevarme a donde estoy ahora.

F1R: ¿Siguen trabajando juntos?

RK: Sí y no...

¿Qué circuito en el calendario actual que no estaba cuando corrías en F1 te gustaría más manejar?

Melodee Ghosn, EU

Definitivamente Bakú. No manejé ahí este año, ¡pero probablemente en el simulador! Desde fuera Bakú se ve muy complicado y normalmente lo que se ve así en televisión lo es mucho más en la vida real.

Ahora nos puedes decir, ¿tenías un contrato en Ferrari?

Andy Groves, GB

Bueno, no sé si pueda decirles eso [risas]. Ya pasaron varios años pero sigue siendo un tema delicado. Creo que alguien de Ferrari admitió que llegamos a algo muy cercano a un contrato, pero probablemente estábamos más cerca de lo que cualquiera puede imaginarse.

¿Qué piloto de F1 fue tu mayor seguidor durante tu recuperación?

Yusuf Faqih, Bahrein

Es una pregunta difícil, porque al final lo hice por mi cuenta, decidí irme de manera muy drástica de la F1. No era porque me estaba escondiendo, era una especie de protección para mí, incluso hablar con personas que estaban allí los fines de semana me daba emociones extrañas, sentimientos extraños, así que no tuve mucho contacto durante mi recuperación. Al principio, seguro, mucha gente vino a visitarme al hospital. Fernando Alonso fue uno de los primeros, y al principio estaba bastante cercano a mí.

Pero luego, como dije, las personas están involucradas en sus propias vidas y decidí sólo no involucrarme demasiado. Todavía estaba viendo carreras de F1. La extrañé, pero me di cuenta de que incluso las cosas pequeñas me daban estos sentimientos que me hacían extrañarla más y eso es doloroso. Así que fue una rara estrategia de mi parte, pero creo que fue necesaria.

¿Aún juegas póker?

Tomek Zwolinski, Polonia

Desde hace mucho tiempo ya no. Tengo buenos recuerdos de Australia, pero ni siquiera voy a visitar la sala de póker este año. Se me fueron la pasión y la diversión de jugarlo.

¿Cómo te sentiste cuando volviste a manejar un F1 después de tanto tiempo?

Paulina Nikodemka, Polonia

Fue uno de mis días favoritos, no sólo porque me pude subir a un F1 otra vez, pero porque me di cuenta del



gran potencial que tiene nuestro cerebro. Fue en Valencia, seis años y medio después de mi accidente, y luego de dos vueltas me di cuenta que se sentía como si hubieran sido dos meses. El sentimiento fue como regresar a casa, una de las mejores sensaciones que he tenido en mi vida.

F1R: ¿Has tenido interés en estar del otro lado dirigiendo un equipo o algo por el estilo?

RK: Antes que nada, tengo un gran respeto por esas personas y no tengo experiencia en su trabajo. En segundo lugar, como digo, todavía estoy pensando y tengo la actitud de ser un piloto de carreras. Creo que tener a las personas que dirigen el equipo y contar con un piloto que sea honesto y directo ayuda a traducir y hacer que las personas comprendan cómo se siente el piloto. La F1 tiene que ver con el rendimiento, los números, el análisis y la simulación, y muchas personas se centran mucho en los números puros porque es un negocio difícil y el rendimiento lo es todo. Pero al final los autos de carreras son manejados por humanos y el rendimiento también proviene de mí, el piloto, de lo contrario no habría equipos importantes que pagaran grandes cantidades para obtener los mejores pilotos. Y esos seres humanos a veces en todos estos datos complejos quedan demasiado apartados.

¿Cuándo te diste cuenta que estabas listo para regresar a un F1?

Fern Lock, GB

Toda mi rehabilitación, todo mi camino, ha sido bastante complicado y agotador. Creo que el punto de inflexión fue cuando decidí dejar los rallies. Luego comencé a trabajar en mi aspecto físico y me di cuenta de que al plantearme dificultades obtenía resultados mejores de los esperados, no sólo en el rendimiento sino también desde un punto de vista físico. Encontré que quizás podía hacer las mismas cosas, pero hallando una manera diferente de hacerlas. Antes no aceptaba eso y estaba tratando de hacer las mismas cosas de la misma manera, lo cual no era posible o era muy difícil. Y por eso me estaba decepcionando.

F1R: Hiciste pruebas en GP3 y Fórmula E, son muy distintas a los rallies, ¿Cuál fue la sensación de esto?

RK: Probé el auto de GP3

principalmente para entender mis limitaciones físicas. Estaba aumentando la dificultad paso a paso. Primero tuve que descubrir el desempeño, después estaba viendo si era capaz de hacerlo y tercero era a qué nivel podía llegar y alargar mi cuerpo sin perder desempeño realmente. Fue un período muy bueno. Fue difícil pero tuve varias sorpresas agradables sobre mis reacciones y las sensaciones que tenía de mi cuerpo.

¿Quién es el rival más difícil al que te has enfrentado?

James Kruuse, Kenya

Creo que Lewis Hamilton. Hemos competido desde que éramos muy jóvenes y es muy complicado ganarle. Hay otros, la mayoría de F1, pero Lewis y yo hemos corrido durante tantos años en distintas categorías que por eso lo elijo.

¿Qué tan diferente es el auto de motor híbrido comparado a los equipados con motores de generación anterior?

Maurizio Bollini, Italia

La unidad de potencia es una de las mayores diferencias entre el F1 actual y la generación de autos que manejé antes, pero no es la más grande. Es complicado para los mecánicos, ingenieros y diseñadores, pero no para los pilotos. Cuando teníamos los KERS iniciales era mucho más difícil, ahora todo está optimizado. Todo el mundo conoce el sistema y hay muchas simulaciones.

¿Qué pasaba por tu mente cuando sufriste ese gran accidente en Canadá 2007?

Iqbal Rizal, Malasia

Nada en realidad. Todo estaba sucediendo muy rápido. Recuerdo que una vez que salí de la pista, el auto salió volando y lo que pude ver fue el cielo y la última fila de la tribuna al otro lado de la pista. En esos momentos, nada pasa por tu mente, ¡sólo te das cuenta de que probablemente te darás un gran impacto! Y luego no tenía ni idea de dónde me detuve. Recuerdo que había una fuga de aceite y lo primero que sentí fue su calor, luego me sacaron del auto. Me di cuenta de que todo estaba bien, sólo tenía un poco de dolor en el tobillo, le dije a los doctores "estoy bien", y me miraron como si estuviera en estado de shock. Pero fue una especie de milagro.

KUBRICA

ROBERT



En 1988 Jaguar con su diseño con tonos en morado de una tabacalera ganó las 24 Horas de Le Mans por sexta vez, pero por primera vez en 30 años. **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE** recuerda los detalles del triunfo ahora que han pasado otros treinta...

LA PP DE STUCK FUE DE **3M 15.64S** A **249.058KPH**, POCO MÁS DE UN KILÓMETRO MÁS LENTA QUE EL RÉCORD VIGENTE DE PEDRO RODRÍGUEZ DE 1971 (**3.13.9S**).

UNO DE LOS PORSCHE OFICIALES ERA EL DE MARIO ANDRETTI, SU HIJO MIKE Y SU SOBRINO JOHN, EL #19 QUE LLEGÓ SEXTO.

EL ZARPAZO DE JAGUAR EN LE MANS

1988
UN MOMENTO EN EL TIEMPO **30 AÑOS**



Jaguar ganó las 24 Horas de Le Mans por primera vez en 1951 y añadió otros cuatro triunfos en la década (1953 y 1955-57). No volvió a competir en el Mundial de Resistencia hasta 1985 con el equipo Tom Walkinshaw Racing en una campaña parcial tras el éxito obtenido por su prototipos en América en la serie IMSA con el equipo Group 44 de Bob Tullius.

STUCK OBTUVO LA PP Y LA VR, PERO ÉSTA FUE CASI SIETE SEGUNDOS MÁS LENTA QUE LA OTRA

En 1986 usaron el Jaguar XJR-6 en el Mundial y el XJR-7 en América, pero en 1987 cuando llegó el XJR-8 con su chasis de fibra de carbono

y ganó el Mundial, la firma de Coventry decidió tener un solo equipo para sus campeonatos y TWR fue el elegido. Sin embargo, Le Mans había sido ganada por los Porsche 936/956/962C de forma ininterrumpida desde 1981 y los germanos sólo habían perdido dos veces desde 1976 (en 1978 con Alpine y en 1980 con Rondeau) en el circuito de La Sarthe. Para ello se construyó el XJR-9 bajo la dirección de Tony Southgate, el antiguo diseñador de BRM, Shadow y Arrows en F1. Con motores V12 de siete litros y 700 caballos de fuerza, eran los más grandes vistos desde que un Ford GT Mk IV había ganado con AJ Foyt y Dan Gurney al volante. Además de la versión especial, el XJR-9LM que tenía detalles como las cubiertas de las ruedas traseras para mejorar la

velocidad tope en la recta de sies kilómetros y desarrollaba casi 750 caballos. A Le Mans llegaron cinco Jaguar, tres ingleses y dos estadounidenses:

- #1 de Martin Brundle y John Nielsen
- #2 de Jan Lammers, Johnny Dumfries y Andy Wallace
- #3 de John Watson, Henri Pescarolo y Raul Boesel
- #21 de Danny Sullivan, Price Cobb y Davy Jones
- #22 de Derek Daly, Kevin Cogan y Larry Perkins

En contraste había 11 Porsche 962C, tres de ellos oficiales, más dos Toyota 88C del equipo oficial TOM's, dos Nissan R88C y dos contrapartes March 88C todos con motor nipón V8 turbo de tres litros. Además, tres Mazda de motor 2.6 litros rotatorio, y dos Sauber Mercedes C con motores V8 turbo germanos de 5.0 litros, aunque estos últimos se retiraron cuando sus Michelin estallaron en la recta y no encontraron una explicación lógica.

ANDY WALLACE DEBUTABA EN LE MANS Y GANÓ EN SU PRIMERA VEZ

El Porsche #17 obtuvo la PP con Hans Stuck al mando, pero en la carrera los motores

alemanes turbo de 3.0 y 2.8 litros tenían que bajar la presión y las condiciones eran más parejas. La carrera la inició Stuck adelante, pero para la segunda vuelta Jaguar tomó la punta y ahí se mantuvo en el primer turno de dos horas de carrera cuando el Porsche #18 de Wollek se fue al frente y la batalla fue feroz hasta que pasada medianoche el #2 de Lammers recuperó el liderato

y ahí se mantuvo ante la presión de los germanos. La mañana llegó con la batalla en pleno, pero cuando Stuck no estaba al volante, Klaus Ludwig no era tan eficiente y Derek Bell tenía que recuperar terreno, mientras que Dumfries y Wallace eran muy parejos y no daban ventaja. Lammers recibió el XJR-9LM con poco más de una vuelta de ventaja para los turnos finales.

Stuck presionó, se quitó la vuelta y cerró la brecha, pero no fue suficiente y a las cuatro de la tarde del domingo el Jaguar #2 con Lammers al volante cruzó la meta victorioso por casi 10 kilómetros. Era la primera victoria desde 1957 para los felinos, y luego vendría otra en 1990. Treinta años después, seguimos esperando su regreso a los prototipos tras sus incursiones en F1 y FE.

TAMBIÉN SE ROMPIÓ EL RÉCORD DE VELOCIDAD TOPE QUE ERA DEL PORSCHE 917 LH DE PEDRO RODRÍGUEZ A 404 KPH EN 1971, Y SUBIÓ A 407 KPH CON EL WM P87 DE CLAUDE HALDI Y ROGER DORCHY

FOTOS: JAGUAR, JLR GROUP



102ND INDY 500 MAY 27, 2018

SINCE 1929 MONACO GRANDPRIX



LA TRIPLE CORONA

NUUESTRO EDITOR MONÁRQUICO nos explica la relevancia de la triple corona del automovilismo, que podría traducirse en el lema velocidad, precisión y resistencia, por cada una de las joyas que la componen



Uno de los más grandes Ayrton Senna probó un prototipo pero sólo corrió Mónaco

La triple corona se empezó a considerar en los años 60 del siglo pasado cuando los pilotos podían participar libremente en las 500 Millas de Indianápolis, en las 24 Horas de Le Mans y en el GP de Mónaco sin tener que competir en el campeonato del cual formaba parte cada una de estas tres joyas todo el año.

Posteriormente, durante la era de la F1 regida por Bernie Ecclestone de 1977 hasta 2017, generalmente tanto Indy se empataba con Mónaco como Le Mans quedaba en la misma fecha de algún gran premio de F1, lo cual hizo que las apariciones se volvieran más esporádicas y casi nunca en

paralelo; más bien los pilotos de F1 corrían en Indy o Le Mans al terminar su vida activa en la categoría máxima.

En 2015 la FIA intervino y el ganador resultó un piloto de F1, Nico Hulkenberg, lo cual disgustó a Ecclestone y regresó a su táctica de bloquear la carrera de resistencia. El imperio de Mr. E se acabó justo en 2017 cuando Fernando Alonso se hartó de vegetar en el McLaren-Honda y decidió correr la Indy 500, con lo que la realidad de la Triple Corona revivió y ahora empieza a ser considerado una posibilidad factible para los pilotos. Sus tres joyas representan algo distinto en cada caso, como se aprecia:

VELOCIDAD

- La Indy 500 es la más rápida de las tres por mucho
- Es para monoplazas de tipo IndyCar
- Su óvalo tipo rectangular mide 4.024 metros (2.5 millas)
- La velocidad que se alcanza en las rectas supera los 400 kph aunque en el siglo XXI se han restringido los motores
- La carrera se corre a 200 vueltas
- La Indy 500 más rápida la ganó Tony Kanaan en 2014 a más de 301 kph en apenas 160 minutos
- La vuelta más rápida la dio Arie Luyendyk en 1996 en apenas 37.616 segundos, durante una práctica general
- Tres son sus máximos ganadores con cuatro victorias: AJ Foyt, Rick Mears y Al Unser

PRECISIÓN

- *Graham Hill ganó con Lotus y BRM*
- El GP de Mónaco es la carrera más lenta de la F1, pero la que requiere mayor precisión
- Es para monoplazas de tipo Fórmula Uno
- Es un circuito callejero urbano de apenas 3,337 metros, sin espacio para escapes amplios
- La velocidad tope roza los 300 kph
- Originalmente se corría a 100 vueltas pero se acortó a 78, su distancia actual, para que durara unas dos horas
- La más rápida fue la carrera disputada en 2007 cuando la ganó Fernando Alonso en poco más de 100 minutos
- La vuelta más rápida la dio en la calificación de 2017 Kimi Raikkonen en 72.178 segundos
- Su máximo ganador es el brasileño Ayrton Senna, quien venció seis veces

Rick Mears siempre ganó para el equipo Penske



El único ganador de la Triple Corona es Graham Hill Indy (1966), Le Mans (1972) y Mónaco (1963-65 y 1968-69)

RESISTENCIA

- Le Mans se disputa por tiempo, 24 horas, cerrando en la vuelta en que se cumple el tiempo
- Se corría originalmente por equipo de dos pilotos aunque ahora el mínimo son tres
- Es para biplazas tipo Sport (Gran Turismo) y Prototipos, derivados de los autos de calle
- Es un circuito carretero que se ha ido cerrando en ciertas secciones y mide 13,648 metros
- La velocidad histórica en la recta superaba los 400 kph, pero se ha modificado el circuito para hacerlo un poco más lento y seguro
- La carrera es a 24 horas y el récord de vueltas es de 397 en un día
- La edición más rápida se dio en 2010 cuando el Audi R15 de Rockenfeller/Dumas/Bernhard promedió más de 225 kph todo el día
- La vuelta más rápida se dio en 2017 cuando Kamui Kobayashi hizo tres minutos y 14.791 segundos, arriba de 251 kph de promedio
- Su máximo ganador es Tom Kristensen quien ganó nueve veces, siete con Audi (200-2002, 2004-2005 y 2008 y 2013), una con Bentley en 2003 y una con Porsche en 1997



Tom Kristensen en 2004 triunfó con el equipo Audi japonés

EFEMÉRIDE	INDY 500	GP MÓNACO	24H LE MANS
Carrera inicial	1911	1929	1923
Edición 2018	102	76	86
Ganadores totales	69	44	115
Mayor ganador - piloto	4 - Foyt, Ri. Mears y A.Unser	6 - A. Senna	9 - Kristensen
Mayor ganador equipo/marca	16 Penske Racing	15 - McLaren	19 - Porsche
Más participaciones - piloto	35-AJ Foyt	19 - Rubens Barrichello	33- Henri Pescarolo
Más participaciones marca-equipo	44 - Penske	72 - Ferrari	67 Porsche
Longitud (km)	4.024	3.337	13.648
Distancia carrera	200 giros - 804.675 km	78 giros -260.286 km	24 horas
Récord Vuelta (tiempo)	1999 - 38.119s a 379.971	2017 - 1m14.820s	2015 - 3m17.475s -248.459s
Récord carrera año/tiempo/promedio	2014 - 2h40m03.41881s-301.644 kph	2007 - 1h40m 29.329s 155.412 kph	2010 - 5,410.713 km en 24h01m23.771s - 225.228 kph
Mejor Vuelta (tiempo)	1996 - 37.616s	2017 - 1m12.178s	2017 - 3m14.791s

PASADO Y PRESENTE

EN LA CARRERA DE UN DÍA EN FRANCIA



Este mes acaba la triple corona –Indy 500, GP de Mónaco y 24H de Le Mans– del automovilismo con la parte tres en el tercer fin de semana de junio. La Triple Corona ha sido importante porque detalla la versatilidad de un piloto y ha adquirido nueva relevancia a raíz de la búsqueda de Fernando Alonso de conseguirla, lo que lo haría el segundo hombre en lograrlo. **NUESTRO EDITOR MONÁRQUICO** nos cuenta lo que significa esta tercera joya de la corona y sus protagonistas pasados y presentes

TERCERA JOYA: 24 HORAS DE LE MANS

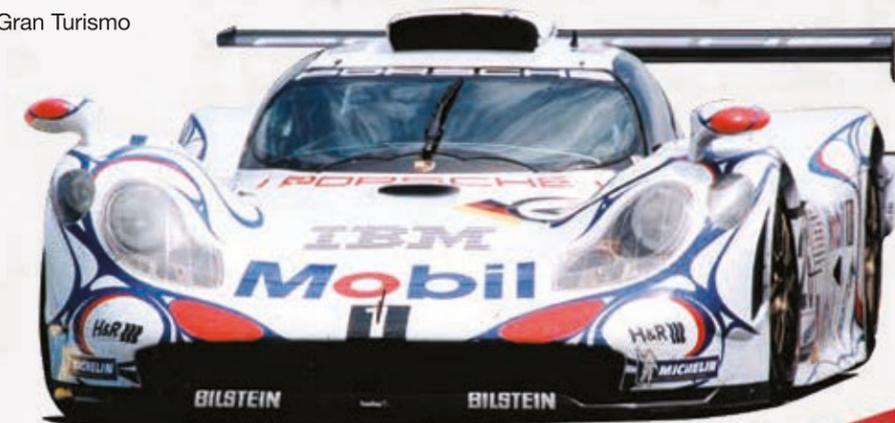
Este año se corre la versión 86 de las 24 Horas de Le Mans y la carrera más clásica de resistencia en el mundo, de hecho se le conoce como el Gran Premio de Resistencia. Le Mans es parte de un campeonato, pero aun cuando sus organizadores el Automobile Club de l'Ouest (ACO) se han peleado con la FIA en ciertas ocasiones, la carrera sigue siendo la más importante de su tipo, sea parte del campeonato mundial o no. La arrancada tipo Le Mans permanece como la más emocionante inventada en el deporte, con los pilotos cruzando la pista para subirse a sus autos y arrancar, aunque ya sólo se emplea en eventos históricos.

- Le Mans tiene un tope de 60 autos participantes
- En realidad siempre ha estado dividida por categorías, inicialmente por cilindradas
- Siempre han corrido autos biplazas (dos asientos)
- Originalmente se aceptaban autos Sport derivados de los de calle con producciones significativas, pero luego empezaron a correr autos hechos exprefeso para esta competencia con corridas mínimas de pocos ejemplares, incluso únicos, los cuales se llamaron prototipos.
- Actualmente se divide en prototipos (LMP) y Gran Turismo (GT), teniendo dos categorías cada una
- Las 24 Horas de Le Mans es el ancla del Campeonato Mundial de Resistencia (WEC)
- En esta era moderna el ganador absoluto ha sido siempre de la clase superior, la LMP1

Le Mans también es una muestra de tecnología avanzada, con sistemas de recuperación y producción de energía diversos, incluso más avanzados que los de la F1. Competir en ella se volvió un ejercicio muy costoso que hizo que ya no fuera cualquiera el que pudiera ganarla, sino que sólo los prototipos LMP1 híbridos tenían oportunidad. Esto llegó a un choque con la realidad que provocó la salida de la mayoría de los equipos y sólo permanece Toyota en la clase mayor, aunque hay algunos otros LMP1 no híbridos que podría pelearle la victoria a sus hermanos más veloces –como en 2017– si algo sale mal con aquellos. Es una joya de la corona, la joya de los fabricantes que al ganarla obtienen el orgullo de tener los mejores autos derivados de los de producción.

La primera edición de las 24 Horas de Le Mans se disputó en 1923 aunque hubo algunos años que no se corrió, principalmente por la II Guerra Mundial

Con este Porsche la firma alemana ganó Le Mans cuando los GT corrían como categoría estelar en 1998



TOM KRISTENSEN:

MR. LE MANS

Es difícil ser más versátil que el danés, pero como nunca corrió en F1, aunque fue probador de Tyrrell y de Michelin, parece que eso lo ha hecho permanecer en la sombra. Pero tiene victorias tanto en monoplazas como en autos con techo, DTM, Super GT, BTCC, F3000, F Nippon, ALMS, campeón de F3 en Japón y en Alemania, y campeón mundial del WEC. Su luz brilló particularmente en el circuito francés de La Sarthe, como se aprecia:

- Es el mayor ganador en las 24 Horas de Le Mans con nueve
- Corrió 18 veces seguidas en Le Mans y ganó el 50% de ellas

- Se retiró al final de la temporada 2014
- Tiene el récord de victorias en las 12 Horas de Sebring con seis
- Ganó en Le Mans con tres marcas distintas Porsche, Bentley y Audi
- Ganó en LM con 11 copilotos distintos
- Ganó las 24 Horas con cinco equipos distintos, pero la primera y la última fueron con el Joest

Tom pudo haber sido campeón mundial de resistencia muchas veces, pero la primera docena de años de

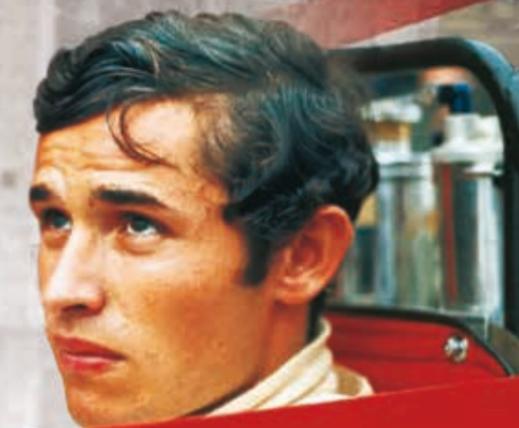
este siglo no había Campeonato Mundial de Resistencia, sólo carreras que conformaban un campeonato internacional que organizaba el ACO y la FIA no reconocía con categoría de mundial. Un hombre que indudablemente merece ser reconocido como uno de los grandes de todos los tiempos y cuya ausencia de la F1 disminuye la importancia de la categoría máxima, más uno del danés apodado "Mr. Le Mans".

Tom Kristensen ganó 9 veces las 24 Horas y dio 5,820 vueltas equivalentes a 79,431 km



JACKY ICKX:

EL BELGA REBELDE



Jacky es hijo de un periodista de deporte motor, y debutó muy joven en la F1 a los 22 años en 1967. Logró ocho triunfos en una carrera que duró 12 años corriendo para Ferrari, Brabham, Lotus, Williams, Ligier y Ensign. También fue campeón de F2.

En 1967 ganó la Bathurst 1000 en Australia, el Rally Dakar en África en 1983 y es considerado entre los pilotos más versátiles de la historia, un maestro en la lluvia. Fue bicampeón mundial de resistencia (1982 y 1983) y en Le Mans corrió dos décadas y se retiró siendo el mayor ganador:

- Jacky ganó cuatro Le Mans con Porsche y dos con los autos del equipo Wyer
- Arrancó 15 veces, pero se perdió algunas por causas de fuerza mayor
- No se ha retirado, pues compete en carreras vintage hasta la fecha
- Fue nombrado ciudadano honorario de Le Mans en 2000
- Ganó en Le Mans con cinco copilotos distintos, tres veces con Derek Bell

Ickx ganó en 1969 tras salir último porque cruzó la pista caminando en vez de correr como sus rivales, pues consideraba peligrosa la arrancada tipo LM

Piloto	Nacido	24H LM	Triunfos	Podios	PPs
Tom Kristensen	07-jul-67	18	9	14	4
Jacky Ickx	01-ene-45	15	6	9	5
Derek Bell	31-oct-41	26	5	9	0
Pedro Rodríguez	18-ene-40	14	1	1	2

- Su reemplazó cuando se rompió un brazo en 1968 fue Pedro Rodríguez, quien ganó
- Fue piloto oficial de Ford, Porsche y Ferrari

Ickx debió ser campeón mundial de F1. Aunque rápido, no era tan bueno para elegir equipos y sus

subcampeonatos consecutivos en 1969 y 1970 fueron lo más cerca que llegó. Era el único piloto de la máxima categoría, no miembro de la Asociación de Pilotos de Gran Premio (GPDA), pues él quería correr y la seguridad pasaba a segundo término, así de grande era su confianza en que sus manos eran su póliza de seguro.

DEREK BELL:

LA SOPA RECALENTADA



El volante inglés corrió en nueve GPs de Fórmula uno entre 1968 y 1974, pero nunca fue piloto una campaña completa en una escuadra aunque corrió para Ferrari, McLaren, Tecno y Surtees. Fue subcampeón de F2 en 1970. En cambio, en resistencia algunos de sus logros son:

- Es el tercer mayor ganador en las 24 Horas de Le Mans con cinco triunfos

- Corrió 26 veces en Le Mans entre 1970 y 1996, sólo perdiéndose la de 1984

- Entre 1981 y 1987 ligó seis podios en Le Mans con Porsche

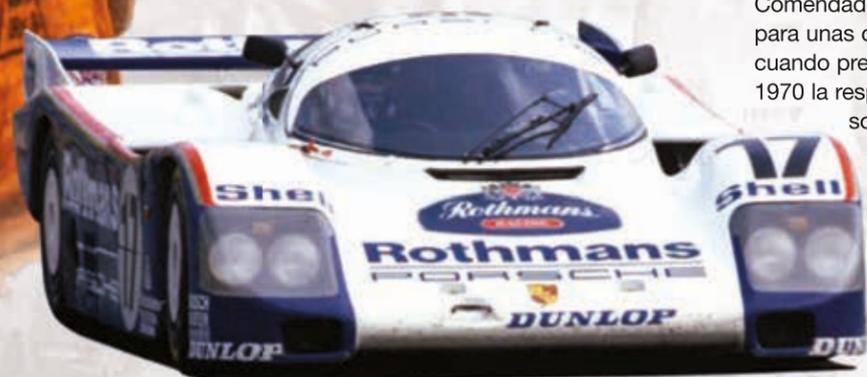
- Ganó en Le Mans tres veces con Jacky Ickx y dos con Al Holbert y Hans Stuck

- Corrió para los equipos oficiales de Gulf, Ferrari, Renault, Porsche y Alfa-Romeo en prototipos

- En 2008 iba a correr las 24 Horas de Daytona con su hijo Justin, pero el auto tronó antes de que él pudiera tomar el volante... a los 66 años de edad

- Ganó las 24 Horas con dos equipos distintos, Gulf y Porsche

Derek también fue bicampeón mundial de resistencia en 1985 con Stuck y en 1986 en solitario. Hasta la fecha sigue activo en la escena vintage, pues nunca se retiró formalmente de las pistas, igual que Ickx. Mientras el belga era de los favoritos del Comendador Enzo Ferrari, a Bell lo contrataron para unas carreras de F2 y F1 en 1968-69 y cuando preguntó si había planes para él en 1970 la respuesta fue que a nadie le gusta la sopa recalentada... pero Porsche la supo aprovechar.



Derek fue contratado originalmente por Ferrari, pero cuando en 1970 preguntó que planes había para él le dijeron que a nadie le gusta la sopa recalentada. Con otros equipos ganó cinco veces Le Mans

PEDRO RODRÍGUEZ:

EL HERMANO GRANDE



Pedro es el más famoso de los hermanos Rodríguez, los mejores pilotos mexicanos de la historia. Aparte de ser los primeros aztecas en llegar a F1, desde 1958 estaban en Le Mans, aunque a Ricardo no lo dejaron correr por ser menor de edad, y lo logró hasta 1959. Pedro fue de desarrollo más lento, pero fue ganador tanto en F1 como en Le Mans, bicampeón mundial de prototipos y uno de los grandes pilotos de la historia en la lluvia, todo lo cual Ricardo hubiera logrado, probablemente con menos edad, pues era dos años más joven. Es imposible hablar de uno sin tomar en cuenta al otro, pero la carrera de Pedro fue mucho más larga y tuvo mucho desarrollo en Le Mans:

- Pedro solamente ganó una vez en las 24 Horas de Le Mans, en 1968

- Corrió 14 veces en Le Mans pero sólo logró podio cuando ganó

- Pedro se retiró 12 veces en Le Mans, pero las dos veces que acabó ganó, una absoluta y otra en clase

- Su victoria fue en un Ford GT 40 del equipo Wyrer-Gulf-Ford

- Su coequipero en la victoria de 1968 fue el belga Lucien Bianchi

- Corrió para Ferrari (3), OSCA (1), equipos privados Wyrer-Ford (1), Wyrer-Porsche (2) y NART-Ferrari (7)

- La vuelta más rápida dada antes de la modificación del circuito en 1988 es suya, impuesta en 1971 3m13.9s a 249.308 kph

Pedro es reconocido como uno de los grandes pilotos de la historia en la lluvia, y se dice que Ricardo era mejor aún, pero en sus 14 participaciones en Le Mans sólo tuvo autos oficiales de la categoría principal en cinco ocasiones pues en otra ni llegó a tomar el volante. Ninguno de sus coequiperos era del nivel de Ricardo, lo cual era definitorio. Ricardo era muy bueno y el destino le cortó las alas, pero Pedro siempre fue el más grande en todos sentidos...

Pedro ganó Le Mans en 1968 y hasta la fecha conserva el récord de velocidad en la pista antigua (sin chicanas)



CAMPEONES QUE BUSCAN LA TRIPLE CORONA EN

24h LE MANS

En realidad de los 60 autos que participan con tripulaciones de tres o más pilotos, sólo hay unos cuantos que podrían ganarla, los de los prototipos LMP1 que son muy superiores tecnológicamente y en velocidad al resto. Por ello, elegimos a cuatro contendientes al triunfo absoluto, aunque uno corre en la clase LMP2 y en un prototipo que no se considera con posibilidades de vencer.

FERNANDO ALONSO: HAY VIDA MÁS ALLÁ DE LA F1

Alonso irá en el prototipo LMP1 híbrido Toyota #8 con Buemi y Nakajima como copilotos

Fernando es un bicampeón mundial de F1 que no ha tenido suerte después de 2007 cuando quedó empatado en puntos en segundo sitio. Tan mal le fue con McLaren

en el período de Honda 2015-17, que el año pasado eligió correr en la Indy 500 en vez del GP de Mónaco, pues tenía más oportunidades ahí de ganar. Lideró la carrera hasta que su motor lo eliminó. Ahora quiere pasar a la historia como segundo ganador de la Triple Corona y mostrar que es un grande, aunque otros lo hayan superado en números en F1. El asturiano debuta con Toyota en Le Mans, en uno de los dos autos favoritos para ganar la carrera, los prototipos LMP1 híbridos TS050. Será el piloto 29 en correr las tres joyas de la corona, aunque sólo ha ganado en Mónaco.

F1: **32 Triunfos / 22 PPs / 23 VRs / 2 Títulos (2005 y 2006)**

El campeón mundial de F1 en 2009 es también el segundo con más participaciones en F1 con 306 GPs disputados, ganando en Mónaco en 2009. Su mundo se circunscribió a la F1 entre 2000 y 2016. En 2017 fue reserva de McLaren en F1 y finalmente se abrió a correr Super GT con Honda en Japón. Ya retirado de F1 el inglés correrá Le Mans en 2018 y debutará en un prototipo LMP1 de la escuadra rusa SMP por lo que si los Toyota fallan sería contendiente a la victoria. Le faltaría la Indy 500 para completar la Triple Corona.

F1: **15 Triunfos / 8 PPs / 8 VRs / 1 Título (2009)**

JENSON BUTTON: OTRO DEBUTANTE CAMPEÓN

Jenson correrá el prototipo LMP1 del equipo ruso SMP # 11 con Petrov y Aleshin como copilotos



JUAN PABLO MONTOYA: EL MÁS CERCANO A LA TRIPLE CORONA

Juan Pablo correrá el prototipo LMP2 #32 Ligier-Gibson del equipo United como líder de equipo.

El colombiano tuvo una carrera fulgurante en la F1 tras ser campeón de F300 (1998) e Indy car (1999) y ganar la Indy 500 en 2000, en su debut, lo cual repitió en 2015. En F1 estuvo de 2001 a 2006 con Williams cuatro años y con McLaren otro año y medio. Ganó siete veces, entre ellas en Mónaco en 2003, pero se aburría y se fue a NASCAR con el equipo Ganassi hasta 2013 cuando regresó a IndyCar con Penske. Ha ganado las 24 Horas de Daytona tres veces y corre en la serie IMSA liderando el equipo de prototipos

Penske-Acura. Le faltaría ganar Le Mans para ser el segundo en lograr la Triple Corona, pero será en otro año porque en un LMP2 y Ligier necesitaría un milagro para lograrlo. De todos modos será el trigésimo piloto en completar la Triple Corona.

F1: **7 Triunfos / 13 PPs / 13 VRs / 2 veces ganador Indy 500 (2000 y 2015)**

SEBASTIEN BUEMI: EL AMO DEL MANEJO ECOLÓGICO

Sebastien es copiloto de Alonso en el prototipo LMP1 híbrido Toyota #8

El suizo corrió 55 grandes premios en F1 con la Scuderia Toro Rosso entre 2009 y 2011, pero ahora es simplemente el piloto reserva de la escuadra Red Bull Racing. Sin embargo, el fin de su carrera en F1 le dio oportunidad de ser firmado por Toyota para Le Mans en 2012 y fue subido de tiempo completo a su escuadra del WEC en 2013 con la cual quedó

tercero y se coronó en 2014. A partir de ese año también es miembro del equipo oficial de Renault en la Fórmula E, siendo subcampeón en 2014-15, campeón en 2015-16, subcampeón 2016-17 y es el hombre con más triunfos, podios, PPs y VRs. Es el líder de Toyota en resistencia, así que no sería raro verlo ganar sus primeras 24 Horas en Le Mans este año.

6^{24H LM} / 2 podios
2015-16 Campeón Mundial de Fórmula E / 2014 Campeón Mundial WEC clase LMP1



ALGUNOS RÉCORDS RELEVANTES

DE LEMANS

La tercera joya de la Triple Corona tiene mucho que ver con México y algunos de sus registros más añejos son de mexicanos precisamente, como nos recuerda **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE**

400,000 MÁS ESPECTADORES (1969)

85 EDICIONES DE LAS 24 HORAS DE LEMANS

1968 PEDRO RODRÍGUEZ
ÚNICA VICTORIA MEXICANA EN LE MANS

1923 Primera edición de las 24 Horas

397 más vueltas dadas por un ganador (2010)

407 **251.881** vuelta más rápida en kph promedio, Kamui Kobayashi (2017)

MAYOR VELOCIDAD TOPE EN KPH, ROGER DORCHY (1988)

18 HENRI PESCAROLO, PILOTO CON MÁS RETIROS

193.9 menos segundos en completar una vuelta Pedro Rodríguez (1971)

33 más arrancadas, Henri Pescarolo

67 PORSCHE, CONSTRUCTOR CON MÁS PARTICIPACIONES

24 PILOTOS QUE HAN GANADO EN SU DEBUT

132 pilotos que han ganado las 24 Horas

30 pilotos ganadores de un mismo país, GB

225.228 Mejor promedio de un ganador en kph (2010)

19 PORSCHE, MAYOR GANADOR POR MARCAS Y MAYOR GANADOR DE PPS

5,410.713 mayor distancia en km cubierta por un ganador (2010)

60

MAYOR NÚMERO DE AUTOS EN UNA EDICIÓN (EN 6 VECES DISTINTAS)

55 años y 110 días **MARIO ANDRETTI** piloto más viejo en el podio (1995)

18 años y 133 días **RICARDO RODRÍGUEZ** piloto más joven en el podio (1960)

47 años y 343 días **LUIGI CHINETTI** piloto más viejo en ganar (1949)

43 años y 220 días **BOB WOLLEK** piloto más viejo en lograr la PP (1987)

30 ARRANCADAS DEL MISMO PILOTO SIN GANAR, BOB WOLLEK

34 DUNLOP, MAYOR GANADOR EN NEUMÁTICOS

19

DEREK BELL, PILOTO QUE MÁS VECES ACABÓ

14 más podios, Tom Kristensen

2 Más autos en la vuelta líder (10 ediciones)

17 MENOS AUTOS QUE ARRANCARON (1930)

23 años y 146 días **PEDRO RODRÍGUEZ** piloto más joven en la PP (1963)

8 Marcas de llantas distintas que han ganado

6 más triunfos consecutivos, Tom Kristensen

24 MARCAS DISTINTAS QUE HAN GANADO

1 GANADOR DE LA TRIPLE CORONA, GRAHAM HILL

19 PAÍSES DISTINTOS CON PILOTOS GANADORES

19 años y 114 días **RICARDO RODRÍGUEZ** piloto más joven en lograr VR (1961)

16 POSICIÓN MÁS LEJANA DE UN GANADOR (1970)

51 años y 44 días **FRANCIS CURZON** piloto más viejo en lograr la VR (1935)

22 años y 91 días **ALEX WURZ** piloto más joven en ganar (1996)

5 MÁS PPS Y TAMBIÉN MÁS VRS, JACKY ICKX

9 MÁS VICTORIAS DE UN MISMO PILOTO, TOM KRISTENSEN

3 Woolf Barnato, único piloto que ganó las tres veces que corrió en LM

LOS MAYORES GANADORES ABSOLUTOS DE

CARRERAS

DEL MUNDIAL DE

RESISTENCIA

El Campeonato Mundial de Resistencia en varias formas y nombres se corrió de 1953 a 1992 sin interrupción, pero se murió por falta de interés y la FIA lo sustituyó por campeonatos diversos como el FIA GT de fines de los 90, o el de autos Sport que no duró al inicio de este siglo; no fue hasta 2010 que el Automobile Club de l'Ouest francés creó su Reto Intercontinental y para 2012 la FIA lo adoptó como el Mundial de Resistencia (WEC) que conocemos ahora.



MAURO BALDI

17 VICTORIAS

Baldi fue de los pilotos que ganaron en el Lancia LC2 oficial, rápido pero frágil, y luego pasó a triunfar con uno de los numerosos equipos privados de Porsche antes de volverse piloto oficial de Sauber-Mercedes. En 1990 se coronó con Jean Louis Schlesser, pero cuando ganó Le Mans en 1994 ya no existía el campeonato mundial. También corrió F1 sin mucho éxito.

5

HENRI PESCAROLO

21 VICTORIAS

Ganó Le Mans tres veces seguidas entre 1972-74 y tiene un triunfo menos que su antiguo coequipero de Alfa Romeo, Bell. Fue clave para el equipo Matra ganador del título en 1973 y 1974, y él ganó entre los pilotos el primero de esos años, haciendo pareja con Gerard Larrouse. El galo siguió ganando hasta 1986 y tiene el récord de arrancadas en Le Mans. Luego se convirtió en jefe del equipo Pescarolo Sport y constructor de los prototipos que llevan su nombre.



4



DEREK BELL

21 VICTORIAS

Pentaganador de Le Mans, inició su lista de triunfos en 1971 haciendo pareja con Jo Siffert en un Porsche 917 y luego ganó con Mirage, Alfa Romeo y especialmente Porsche en el llamado Grupo C. Fue campeón mundial con su coequipero Hans Stuck en 1985 y repitió en 1986 ya en solitario al batir a Stuck en el Norisring, donde corrieron autos distintos.

3

JOCHEN MASS

32 VICTORIAS

Mass tuvo una carrera con un triunfo en F1 –GP de España 1975– y luego se volvió piloto de resistencia obteniendo múltiples triunfos con Ickx, de hecho son la dupla más ganadora de la historia. Ganó con los Porsche 935 de Grupo 5 y con los 956 y 962C del Grupo C, para al final integrarse a los Sauber-Mercedes con los que ganó 10 veces, incluida Le Mans en 1989; además adiestró a sus juveniles Schumacher, Frentzen y Wendlinger en el arte de una carrera táctica.

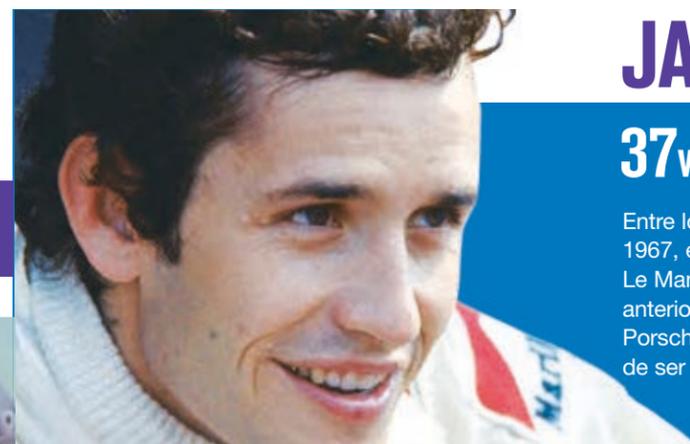


2

JACKY ICKX

37 VICTORIAS

Entre los más versátiles de la historia, el belga comenzó a ganar en 1967, en su local Spa, cuando todavía debutaba en monoplazas. Ganó Le Mans en 1969, en el mismo auto (chasis) que Pedro Rodríguez el año anterior con Ford y añadió triunfos con Ferrari y Mirage antes de irse a Porsche con la cual ganó otras cuatro veces las 24 Horas, además de ser campeón de pilotos del Grupo C en 1982 y 1983.



1

EPÍLOGO

Hay algunos otros que brillaron, como **Tom Kristensen**, quien ganó 14 veces entre Le Mans y Sebring, pero no existía el Mundial y no le cuentan. En el WEC sólo obtuvo cuatro triunfos, por lo cual tendría al menos 18 victorias. Qué decir de nuestro volante más grande **Pedro Rodríguez**, quien

murió en 1971 como el máximo ganador de eventos de resistencia hasta ese momento (1953-71) con 16; pero hay que recordar que se corrían menos veces que actualmente.

En la era moderna del Intercontinental (2010-11) y el WEC (2012-18) el mayor ganador

absoluto es **Anthony Davidson** con 14 triunfos para Peugeot y Toyota, seguido por **Brendon Hartley** y **Timo Bernhard**, coequiperos de Porsche con 12 victorias, empatados con **Sebastien Buemi** de Toyota, quien alcanzó 12 tras ganar hace unas semanas en las 6 Horas de Spa.

FOTOS: MERCEDES-BENZ/PORSCHE

PASTOR
QUIERE VOLAR A LA
VELOCIDAD DEL

DRAGÓN



Pastor Maldonado



DRAGONSPEED

#31

AUTO

ORECA 07-GIBSON

PILOTOS

Pastor Maldonado y Roberto González + Nathanael Berthon (Spa y LM 2018)
o Anthony Davidson / (resto)

Equipo gringo con taller en Francia que iba a participar en LMP1 y LMP2, pero tras el accidente de Fittipaldi en Spa no tiene auto para la clase mayor. Salió de los prototipos de la ELMS hace dos años. Su alineación es prueba de las aspiraciones; además, correrán con Michelin en lugar de las Dunlop de referencia.

El equipo DragonSpeed apuntó sus ambiciones en el Mundial de Resistencia al resucitar al ganador del GP de España en 2012, el venezolano Pastor Maldonado para su equipo de prototipos LMP2 que correrá la SuperTemporada 2018-19, como nos relata GARY WATKINS

Tal vez recuerden a Elton Julian como ganador de una carrera en la F3 Británica en 1992; luego reapareció de la nada a mediados de los 2000 como piloto de autos Sport. Ahora, si su labor invernal fructifica, su fama como propietario de equipo podría superar pronto sus créditos como piloto.

Un ecuatoriano criado en EUA quien formó su equipo DragonSpeed en 2008, Julian armó una alineación alrededor del ex piloto mexicano de Champ Car Roberto González, para competir por el título de LMP2 en la primera temporada completa del equipo en el Mundial de Resistencia (WEC). Julian ha reclutado a un ganador de gran premio, el venezolano Pastor Maldonado, y al hombre con más triunfos en el

WEC en este siglo, Anthony Davidson, para competir en el prototipo ORECA 07-Gibson #31. En cierto momento, incluso tuvo a otro exF1 en su alineación; hasta se habían ordenado overoles para el regiomontano Esteban Gutiérrez, así de avanzado estaba el trato.

La presencia de Maldonado y Davidson, así como la casi contratación de Esteban para la alineación del DragonSpeed son resultado de lo que Julian llama "un poco de pensamiento creativo". "Si observamos a los candidatos obvios, las estrellas establecidas de LMP2 como Nicolas Lapierre [campeón de la categoría en 2016, quien es el ancla del equipo Signatech Alpine] no están disponibles. El choque de fechas con la serie IMSA en Estados Unidos también

descartó a muchos otros. Roberto quería hacer un esfuerzo real por el campeonato y queríamos darle continuidad a nuestro título en la Serie Europea Le Mans del año pasado [bajo los colores de G-Drive], entonces tenía que pensar creativamente", dijo Julian.

Un amigo mutuo había puesto en contacto a Julian con Maldonado años atrás, y éste último ya había intentado

provocar el interés del venezolano por los autos Sport: "Le pregunté si le gustaría regresar a las carreras y divertirse un poco. La primera vez que le pregunté no era el momento adecuado. Ahora lo es. Ya superó la F1 y está listo para seguir".

Maldonado explica que quería bajarle un poco y tomar aire después de sus dos años en Lotus que terminaron a fines de 2015. Su única aparición en autos entre ese tiempo y ahora habían sido unas pruebas de neumáticos para Pirelli en 2016. "Quería pasar más tiempo con mi familia", explica Pastor. "Tuve un segundo hijo, entonces me vi involucrado en otro tipo de campeonato, el de cambiar pañales. Necesitaba que todo estuviera en orden en casa antes de empezar a buscar otras experiencias y

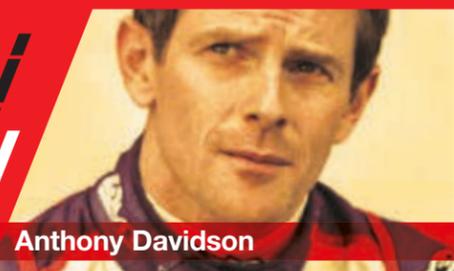
pensar en regresar a las pistas".

Pastor no probó el LMP2 hasta la pretemporada oficial del WEC en Paul Ricard en abril. De inmediato quedó impresionado por el paquete y rápidamente saltó a la cima de las listas de tiempos con una serie de vueltas rápidas, la mejor de ellas se mantuvo como la más veloz de P2 en los dos días de pruebas. "De hecho me sorprendió el desempeño. La potencia es buena y es una combinación muy bien balanceada", dijo Maldonado.

Pastor está feliz de estar en P2 aunque admite que tiene aspiraciones para competir en LMP1: "Tengo la experiencia justa para P1, pero hay muchas diferencias entre los paquetes. Éste es

un lugar bueno para empezar". Se siente entusiasmado con la posibilidad de que Davidson se una al equipo después de las 24 Horas de Le Mans, luego de que las manos experimentadas en P2 de Nathanael Berthon cubran las primeras dos carreras: "Anthony me puede ayudar a aprender y ambos podemos asistir a Roberto, nuestro piloto plata, a aprender. Nuestro trabajo es ayudarlo a ser el mejor piloto plata en la pista. Creo que todo se ve muy prometedor".

Davidson, el probador y reserva del equipo Toyota LMP1, también está emocionado de participar en LMP2 y describe a Julian como un jefe "que logra sus metas". Por esto, probablemente estaremos escuchando mucho más de DragonSpeed en los próximos años.



Anthony Davidson



Nathanael Berthon



Roberto González



MEXICANOS EN EL MUNDO

Nuestros volantes viajan a foguearse en las pistas del mundo y a ondear la bandera nacional por el placer de defender nuestros colores por lo que **NUESTROS EDITORES** les siguen la pista por los siete mares y sus tierras aledañas. Veamos a los 16 pilotos que han tenido acción en 2018 fuera de los tres grandes, Sergio Pérez, Memo Rojas y Daniel Suárez, en orden alfabético:

SEBASTIÁN ÁLVAREZ El regiomontano corre para el Double R Racing con el #94 en la F4 Británica en la que su mejor resultado es un octavo en la Carrera 2 en Thruxton, tras tres fechas triples disputadas. Está decimocuarto en el campeonato con ocho puntos y es quinto en la Copa de Novatos.

MANUEL CABRERA Corre en la serie inicial del Camino A Indy, la USF2000 en el auto #90 del equipo Exclusive. Su mejor resultado fue en la Carrera 2 en el circuito de Indy en la que fue noveno, con lo que está empatado en el sitio 17 con 24 puntos totales.

MARTÍN FUENTES



El capitalino corre en Pirelli World Challenge con la Scuderia Corse en el Ferrari 488 GT3 #07 en la clase GTA. En su clase, Martín ganó las dos carreras en St. Petersburg y fue segundo en Long Beach, pero no le fue tan bien en Mosport, con lo que va segundo en los puntos con 85.

ALFONSO CELIS Inició su campaña en Indy Lights en la fecha doble en Barber Motorsport Park donde quedó en los sitios siete y ocho, y luego anunció que sube con su equipo Juncos Racing a la IndyCar en la que debutará en Road America el mes que entra. Deja la Indy Lights décimo con 27 tantos en dos carreras.

RUBÉN GARCÍA MATEOS Corriendo en la serie NASCAR East por tercer año, lleva cinco carreras en 2018 y su mejor resultado ha sido décimo, (dos veces en Bristol y Langley). Marcha séptimo en el campeonato con 118 puntos.

JUAN MANUEL GONZÁLEZ El novato en la serie NASCAR East lleva cinco carreras en 2018 y su mejor resultado ha sido séptimo en la pista de South Boston, Virginia, en la primera de las Twin 100s el 12 de mayo. Marcha quinto empatado en el campeonato con 119 puntos.

ROBERTO GONZÁLEZ Aunque correrá en el campeonato de cuatro fechas de resistencia (NAEC) de la serie IMSA en un prototipo con los colombianos Yacamán y Saavedra, su enfoque está en el Mundial de Resistencia (WEC), en el que abrió temporada quedando undécimo general y quinto en la clase LMP2 acompañado de Pastor Maldonado y Nathanael Berthon en el ORECA 07-Gibson # 31 del equipo DragonSpeed. Tiene 10 puntos y marcha en quinto sitio en la clasificación.

ANDRÉS GUTIÉRREZ Está corriendo en la serie Pro Mazda y marcha séptimo en el campeonato con 79 puntos, sin victorias todavía para el equipo Pelfrey. Andrés tiene como mejor resultado un cuarto lugar en la primera carrera en Barber MSP.

JOSÉ GUTIÉRREZ Hermano mayor de Andrés, corre en la ELMS con el prototipo #40 de G-Drive, el regiomontano fue sexto en las 4 Horas de Paul Ricard avanzando cuatro sitios en la carrera. Para las 4H de Monza abandonó y quedó penúltimo, sin puntos. Marcha décimo en el campeonato con ocho puntos.

RAÚL GUZMÁN Corre para Fortec MS en el #85 en su segunda campaña en la Fórmula Renault 2.0 europea y ya obtuvo sus primeros puntos al quedar noveno en la sexta carrera del año en Silverstone. Está en el sitio 18 de la serie con dos puntos en total.

AXEL MATUS También en su segunda campaña en la FR2.0 europea ahora en el #51 del equipo AVF. Ha tenido tres retiros y su mejor resultado fue en la primera carrera de la fecha doble en Silverstone al llegar decimocuarto. No tiene puntos y está colocado empatado en el lugar 19 de la serie.

DIEGO MENCHACA El capitalino debutó en la GP3 en Montmeló, España, obteniendo el décimo sitio en la carrera Estelar y siendo duodécimo en el Sprint. Tiene un punto en el campeonato y marcha en decimotercer sitio corriendo para Campos Racing.

PATO O'WARD



En la serie Indy Lights el regiomontano es líder del campeonato tras seis fechas al quedar cuarto y séptimo en la doble en el circuito de Indy, con la PP en ambas. Antes había ganado una carrera en la apertura en St. Petersburg y las dos en Barber, Alabama. Pato tiene 145 puntos, uno más que su coequipero en Andretti Autosport, Colton Herta, y seis arriba del subcampeón Santiago Urrutia de Uruguay.

El toluqueño corre con el equipo RJN de Nissan en la serie Blancpain GT de resistencia en el GT-R #22 con el que se retiró en Monza, pero quedó tercero en la segunda fecha en las 3 Horas de Silverstone en la clase Silver. Marcha séptimo en esta clase con 15 puntos, aunque en la clasificación conjunta es vigésimo empatado.

RICARDO SÁNCHEZ



JOSÉ SIERRA



Piloto de la serie inicial del Camino A Indy, la USF2000, donde compite en el #12 del equipo DE Force. Pepe obtuvo la PP en la apertura en la carrera 1 en St. Petersburg, en la cual fue segundo, y sexto en la segunda. En el GP de Indy quedó tercero en la primera carrera y no arrancó en la segunda por un fallo, por lo que marcha tercero en el campeonato con 64 puntos.

Buenos resultados, pelea en muchos rubros y continuamos el seguimiento puntual de nuestros volantes que se aventuran allende nuestras fronteras.

El capitalino (azul) está en la F4 italiana con el equipo Jenzer Motorsport y arrancó la campaña en Adria con un podio de tercer sitio en la carrera 3 del fin de semana triple, siendo octavo y décimo en las otras dos carreras. Para la fecha de Paul Ricard Javier fue séptimo y undécimo en dos carreras y eso lo coloca duodécimo en el campeonato que lidera Enzo Fittipaldi.



JAVIER GONZÁLEZ

OCTAVO PODIO DE SERGIO

NUESTRO EDITOR DE F1 habla del empate roto que deja a Sergio como el máximo ganador de podios en F1 para México, superando un récord que tenía Pedro Rodríguez desde 1971, hace 47 años, y que el propio tapatío había empatado en 2016

Sergio llegó a ocho podios –Malasia, Canadá, Italia, Bahrein, Rusia, Mónaco y dos en Bakú–, con lo que se convirtió en el dueño único de la marca de podios para un mexicano en F1 con ocho, rompiendo el empate que tenía con Pedro Rodríguez quien en 1971 llegó a siete. Aunque parezca curioso, Sergio nunca ha repetido podio en un Gran Premio; sí en una pista ya que cuando fue tercero en Bakú en 2016 era el GP de Europa y en 2018 ya era GP de Azerbaiyán en el mismo circuito callejero de 6,003 metros.

Como se aprecia, Sergio ha compartido el podio siete veces con Lewis Hamilton, en seis de ellas siendo ganador el inglés y la otra quedando tercero. Sergio también ha quedado en los sitios de honor un par de veces con el campeón 2016 ya retirado, Nico Rosberg y con los campeones Sebastian Vettel y Fernando Alonso, mientras que con Kimi Raikkonen, Daniel Ricciardo y Romain Grosjean ha sido copartícipe en una ocasión.

Otros datos curiosos son:

- Sergio tiene podios en tres continentes, Asia, Europa y América
- Su mayor número de podios (tres) lo obtuvo en 2012 en un Sauber C31
- Ha ganado podios cinco veces con el número 11 y tres con el #15
- Cuando saca podio, siempre ha quedado ganador un campeón mundial
- Cuatro podios han sido en circuitos callejeros, tres en normales y uno en el semipermanente de Montreal

- Tiene cinco podios con Force India en cinco años (2014-18), pero ninguno en 2017
- En su debut en 2011, con McLaren en 2013 y con Force India en 2017 no obtuvo podios
- Sergio tiene ocho podios en 139 GPs (hasta España), o sea uno cada 17.38 carreras, 5.76% del tiempo.
- Sergio nunca ha acabado adelante del séptimo sitio en la clasificación anual general
- El mexicano ha liderado en dos de las carreras en que acabó en el podio, Malasia e Italia, ambas 2012
- Lleva tres podios con motor Ferrari y cinco con motor Mercedes

Como se aprecia, hay diversidad y se muestra calidad adaptable en la estadística del tapatío.

Sin embargo, con ese octavo podio, Sergio subió en otra lista, la de los 10 pilotos con más podios sin haber ganado, misma que encabeza Nick Heidfeld (ahora en la FE) con 13. Sergio empató a Luigi Villoresi, pero éste obtuvo más segundos sitios, así que queda adelante nominalmente. Sergio es noveno y completa la decena Andrea de Cesaris con cinco.

A la vez, Andrea es el mayor arrancador de GPs, 208 sin ganar jamás y Sergio ya es sexto con 139, tras el GP de España 2018. Entonces, Sergio tiene que apurarse a salir de esas listas logrando que el noveno podio sea un triunfo.

LOS PODIOS DE SERGIO PÉREZ EN F1

Año	GP	Pista	Auto	Motor	#	Parrilla	Llegada	Pilotos Podio
2012	Malasia	Sepang	Sauber C31	Ferrari 2.4 V8	15	9	2	Alonso (1) Hamilton (3)
2012	Canadá	G.Villeneuve	Sauber C31	Ferrari 2.4 V8	15	15	3	Hamilton (1) Grosjean (2)
2012	Italia	Monza	Sauber C31	Ferrari 2.4 V8	15	12	2	Hamilton (1) Alonso (3),
2014	Bahrein	Sakhir	Force India VJM07	Mercedes 1.6 V6T	11	4	3	Hamilton (1) Rosberg (2)
2015	Rusia	Sochi	Force India VJM08	Mercedes 1.6 V6T	11	7	3	Hamilton (1) Vettel (2)
2016	Mónaco	Montecarlo	Force India VJM09	Mercedes 1.6 V6T	11	7	3	Hamilton (1) Ricciardo (2)
2016	Europa	Bakú	Force India VJM09	Mercedes 1.6 V6T	11	7	3	Rosberg (1) Vettel (2)
2018	Azerbaiyán	Bakú	Force India VJM11	Mercedes 1.6 V6T	11	8	3	Hamilton (1) Raikkonen (2)



GP de Azerbaiyán 2018



GP de Canadá 2012



GP de Malasia 2012



GP de Italia 2012



GP de Bahrein 2014



GP de Rusia 2015



GP de Europa 2016



GP de Mónaco 2016

MÁS PODIOS SIN TRIUNFO

1	Nick Heidfeld	13
2	Stefan Johansson	12
3	Chris Amon	11
4	Romain Grosjean	10
5	Jean Behra	9
6	Eddie Cheever	9
7	Martin Brundle	9
8	Luigi Villoresi	8
9	Sergio Pérez	8
10	Andrea de Cesaris	5

MÁS GPs SIN TRIUNFO

1	Andrea de Cesaris	208
2	Nick Heidfeld	183
3	Martin Brundle	158
4	Derek Warwick	146
5	Nico Hulkenberg	140
6	Sergio Pérez	139

Nota: hasta España 2018



MEMO

LLEGA FUERTE A LE MANS

Tras UNA Posición de privilegio en la apertura de la Serie Le Mans Europea (ELMS en inglés) y un podio en la segunda fecha, el campeón defensor se declara listo para las 24 Horas de Le Mans como reporta **NUESTRO EDITOR DE RESISTENCIA**

Memo Rojas inició la defensa de la corona que obtuvo en la ELMS en las 4 Horas de Paul Ricard. Fue sorpresa para muchos, pues estaba en un equipo de creación reciente, el IDEC Sport Racing que dirige el piloto especialista en resistencia Nicolas Minassian, junto a los franceses Paul Lafargue y Paul Loup Chatin. Memo sacó la Posición de Privilegio entre los 19 prototipos que integran la categoría estelar, la LMP2, pero en la carrera el chasis ORECA 07 con motor Gibson tuvo un problema con sus juegos de neumáticos y Memo tuvo que hacer dos turnos a ritmo constante, pero no tan rápido como necesitaba a fin de conservarlos. Cuando cambiaron de piloto y de llantas, el equipo remontó para acabar séptimo.

Un mes después vinieron las 4 Horas de Monza en la que la escuadra IDEC Sport calificó séptima en la parrilla, pero remontó en la carrera para subir al podio al terminar en tercer sitio con gran cierre de Chatin. Fue también el primer podio para la escuadra francesa en apenas su segunda carrera y Memo declaró: "Hubo muchas cuestiones de estrategia que tuvimos que sortear y a pesar de que no salían a nuestro favor, teníamos la velocidad y el ritmo para poder recuperarnos. Fuimos uno de los autos más rápidos. Estoy muy orgulloso de mi equipo IDEC Sport Racing, que ha logrado su primer podio de la historia en la ELMS".

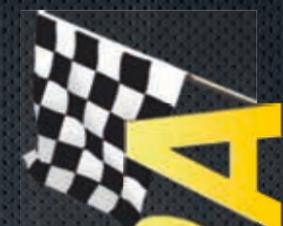
Con este resultado, el piloto de Escudería Telmex llega embalado a su tercera participación en las 24 Horas de Le Mans, todas en la clase LMP2, y espera ser el segundo piloto mexicano en ganar en esa categoría, tal como lo hiciera Ricardo González hace unos años. ¿Será la tercera la vencida para Memo?

“Estoy muy orgulloso de mi equipo IDEC Sport Racing, que ha logrado su primer podio de la historia en la ELMS”



MEMO ROJAS EN LAS 24 HORAS DE LE MANS 2016 Sexto en clase LMP2 (10º absoluto)
2017 Decimoséptimo en clase LMP2 (39º absoluto)

“Nuestro siguiente compromiso es el más importante de la temporada, **las 24 Horas de Le Mans**, en donde estaremos trabajando para **llevar el triunfo a México**”



CARRERA

Reportes de



El Oldsmobile 88 ganador



La bendición de los cascos



Un BMW 2002 de los ochenta

segundos y sólo Luma García también rompió la hora en el recorrido. Hubo cinco abandonos fueron cinco, la mayoría por falla mecánica.

DÍA 2

El sábado fue la corrida a las Barrancas del Cobre, en el suroeste del estado, con meta en Divisadero. Pérez tuvo problemas en la caja de su BMW y fue forzado a abandonar tras perder desempeño. Díaz siguió al frente en las 12 etapas al terminar con un crono de 1h04m27.7s, pero Mockett fue más veloz que el viernes recortando tiempo para terminar en segundo a 3.2s de Díaz, con lo que tenía 78.3s de desventaja tras dos jornadas. En el Rally Tour de Regularidad siguieron en punta los hermanos Mireles de Monterrey, en un Subaru.



La "cola"

MOCKETT, OTRO TRICAMPEÓN

La primera edición del Chihuahua Express se dio en 2007 y el primer ganador fue Doug Mockett, llevando a Angélica Fuentes como navegante. Ambos siguen aquí 11 años después, pero con parejas distintas. Doug es multigañador y Angélica el año pasado contribuyó al primer tricampeonato con Gabriel Pérez, con quien defendería su corona en 2018 en un BMW M3, no el Porsche de 2017.

La calificación del jueves la ganó otro multicampeón, Lalo Henkel en un BMW. Mockett fue tercero atrás de Paco Díaz en un Mini, y cuarto quedaba Gabriel. En la tarde se hizo la bendición de los cascos, ritual neoclásico tarahumara y las 61 tripulaciones participantes quedaron listas para la competencia.

DÍA 1

La jornada inició el viernes temprano con rumbo a Madera, al noroeste de la capital, con 166 kilómetros cronometrados. La batalla se dio entre los que habían calificado adelante, con Paco Díaz tomando la punta, terminando el día en 56m01.0s con 9.9 segundos sobre Henkel –quien no correría más, pues tenía que salir del país– y 17.2s sobre Pérez. Mockett fue cuarto pero a 75.1



Al campeón defensor le falló la caja

DÍA 3

Para el cierre del domingo en las rutas rumbo a Ojinaga y la frontera con Texas, pasando por el Cañón del Pegüis, Mockett apretó justo donde su motor había volado en 2017. Esta vez su suerte fue mejor y el que resintió el esfuerzo fue el Mini de Díaz que se quedó al borde del camino, que aunque le hicieron unas composturas ya estaba fuera de la batalla. El Oldsmobile marcó 46m20.2s para ganar el día por más de tres y medio minutos sobre el Mitsubishi de Rittenhouse/Laitenberger que sería cuarto al final. La batalla del segundo sitio la ganó el rallista Terrein, quien le metió casi 50 segundos al Mini de Eduardo López y con eso lo pasó para quedar adelante por 15.2s y ganar la clase de menos de 2.5 litros. Finalmente, la Regularidad fue para los Mireles regiomontanos.

JAVIER JALIFE RUZ



El parque de servicio



Este Mustang fue sexto general



Este Mini quedó tercero



Hay de clásicos a clásicos



Los niños de asueto, los Salamanca en la pelea

• Mockett sigue usando el Oldsmobile 88 clase Turismo Mayor Panamericana con el que ganó en 2007

FOTOS JAVIER JALIFE RUZ

Resultados

Pos.	#	Piloto	Navegante	Auto	Clase	Tiempo
1	133	Doug Mockett	Manuel Iguiniz	Oldsmobile	Panam TM	2h48m07.2s
2	18	Jean Marc Terrein	Carlos Colomer	Colomer	1.6 –2.5 T2	3h01m32.3s
3	510	Eduardo López Márquez	Sergio Villavicencio	SEAT Cupra	1.6 –2.5 T2	3h01m47.5s
4	633	Mark Rittenhouse	Mark Laitenberger	Mitsubishi	1.6 –2.5 T2	3h03m30.9s
5	33	Marcus C. Neff	Rafael Pérez	Subaru WRX STI	1.6 –2.5 T4	3h:08m14.3s
6	639	Jack Rogers	CJ Strupp	Ford Mustang	Panam HC	3h:12m01.0s
7	45	Hayden Groendyke	Jaki Groendyke	Studebaker	Panam TM	3h14m23.5s
8	357	Scott Butler	Angie Mohle	Mazda	1.6 –2.5 T2	3h15m38.0s
9	76	Zach Mester	Alfredo Martínez	Corvette	+4.6L	3h16m25.9s
10	127	Doug McDonald	M. McDonald	BMW M3	2.5-4.6 NA	3h16m39.1s



Marc es imparabile en EUA donde nunca ha perdido

Tras el anuncio de que los comisarios se iban a poner estrictos para evitar una repetición de la locura argentina, el primer penalizado en los ensayos fue Marc Márquez, tres sitios en la parrilla por obstruir a Maverick en su vuelta rápida, lo cual hizo que la PP del campeón cuente, aunque él arrancaría desde la posición cuatro.

La carrera en sí no tuvo mucha emoción en la punta pues Maverick Viñales la perdió al inicio con la Suzuki de Iannone, pero para el final de la vuelta inicial Marc los había cazado a ambos y se despegaba visiblemente. La carrera nunca más estuvo en duda y Marc se separó más de seis segundos a la mitad aunque al final bajó



Márquez llegó segundo a la primera curva y al terminar la vuelta ya era primero



Marc cruzó la meta parado, como siempre que tiene ventaja



Zarco volvió a ser el mejor de los centauros privados



Dovi se mantiene como líder del campeonato



Las tomas aéreas siempre son espectaculares



Iannone peleó al inicio la punta, al final perdió la segunda posición con Viñales

MÁRQUEZ ARRASA EN AUSTIN

Sin importar otra penalización, el español conserva el invicto en Estados Unidos

el ritmo, pero su triunfo no estuvo en duda ni cuando entraba pasado a las curvas y derrapaba la Honda para obligarla a curvar, muy a su estilo. Dominante.

La batalla del segundo sitio puso a Valentino Rossi y Maverick en sus Yamaha contra Iannone y más atrás iba otro pelotón con Johann Zarco, Andrea Dovizioso, el líder del campeonato Cal Crutchlow y Dani Pedrosa, éste último con la muñeca rota por su caída en Argentina. Rossi se atrasó de la batalla con sus rivales y se posicionó cuarto, mientras Maverick se despegó de Iannone para quedar segundo. Cal se cayó, Dani bajó el ritmo por el dolor y al final Dovi quedó quinto, y puntero del campeonato batiendo a Zarco. Rabat y



Pedrosa terminó séptimo a pesar de tener una lesión



Rossi sigue teniendo problemas al cierre con sus llantas

Márquez es el único ganador de MotoGP en Austin

Crutchlow llegó a Austin como el primer británico líder del mundial en 40 años



Alex le dio puntos buenos a Aprilia

Miller se dieron con todo por el honor del octavo y mejor Ducati privada, que ganó el español, Aleix Espargaró completó la decena con su Aprilia, MotoGP se ha vuelto un péndulo en el que los que ganan en una pista sufren en la siguiente, pero nadie dice que la impredecibilidad sea mala.

GERMÁN MUNIZ

FOTOS: GERMÁN MUNIZ/HONDA, REPSOL, TEAM/DAUCATI PRESS

Resultados					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Marc Márquez	Repsol/Honda	20	41m52.002s	4
2	Maverick Viñales	Yamaha	20	+3.560s	1
3	Andrea Iannone	Suzuki	20	+6.704s	2
4	Valentino Rossi	Yamaha	20	+9.587s	5
5	Andrea Dovizioso	Ducati	20	+13.570s	8
6	Johann Zarco	Yamaha Tech 3	20	+14.231s	3
7	Dani Pedrosa	Repsol/Honda	20	+18.201s	9
8	Tito Rabat	Avintia Ducati	20	+28.537s	14
9	Jack Miller	Pramac Ducati	20	+28.671s	18
10	Aleix Espargaró	Aprilia	20	+28.875s	19

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Andrea Dovizioso	46
2	Marc Márquez	45
3	Maverick Viñales	41
4	Cal Crutchlow	38
	Johann Zarco	38
6	Andrea Iannone	31
7	Valentino Rossi	29
Pos.	Equipo	Puntos
1	Hondai	70
2	Yamaha	56



El podio con Vences flanqueado por Razo y Calderón



Goeters, Weltter y Jourdain, puros mexicanos



Primer triunfo del año para Rejón



Rejón y Miji arrancaron al frente en el Challenge



Calderón festejó su segunda conquista en los Tractos



La batalla de las Trocas fue para Max Gutiérrez

Vences... en San Luis Potosí

El Challenge es para Rejón, Max Gutiérrez se impone en Trucks y Abraham repite en Tractos

NASCAR MX

La fecha 2 de la serie de stocks se corrió en el óvalo de media milla (804 metros) de San Luis Potosí y la PP fue, como en Monterrey, para el tapatío Salvador de Alba. Éste se fue al frente perseguido por Rubén Rovelo y entablaron

una batalla feroz que terminó tras varios intentos de rebase de Rovelo cuando se tocaron y De Alba trompeó mientras Rubén se iba a los fosos a arreglar el costado derecho dañado de su auto y reponer una llanta pinchada. Cuando vino la reanudación

quedó en punta Vences, quien había arrancado en el sitio 15 y parado por gasolina temprano para no volver a detenerse aguantando los embates de sus rivales que encabezaba el campeón Abraham Calderón, otro que salió fuera de la primera

decena. Al final Vences cubrió bien sus trayectorias y le ganó a Calderón, quien dejó muy atrás a Razo, tercero delante del recuperado De Alba.

CHALLENGE

La calificación fue ganada por Rodrigo Rejón con su

coequipero Miji Dorrbecker en la primera fila, y así se fueron al inicio de la carrera pactada a 130 vueltas, alejándose de los demás hasta que una bandera amarilla en la vuelta 50 compactó al pelotón. En la reanudación a Miji le chocaron atrás y lo mandaron a la cola, y cuando remontaba se vio involucrado en un choque múltiple. Rejón retomó la punta tras un rato y al final lo alcanzó Juan Manuel González, quien presionó

con insistencia aunque no pudo lograr el triunfo. Ricardo Abarca acabó tercero viniendo desde el décimo sitio de la parrilla.

TROCAS

Las Trocas volvieron a ser encabezadas por el campeón defensor, Alex de Alba, quien logró una PP más en la serie, pero en la carrera las cosas cambiaron y el subcampeón Max Gutiérrez tomó el mando

sin poderse despegar y conservó la punta en las dos reanudaciones traídas por incidentes diversos. De Alba atacó por todas las líneas en la carrera de 50 minutos y Max cubrió todos los huecos posibles para terminar ganando por menos de medio segundo. Mientras, Jorge de la Parra venía de atrás para quedarse con el tercer sitio dejando atrás a Roberto Espinoza, quien se retrasó al final y quedó

quinto también rebasado por Andrés Cerecedo.

TRACTOCAMIONES

Abraham Calderón arrancó desde la PP y nunca estuvo en peligro de ser rebasado, controlando la carrera desde el frente sin presión. Michel Jourdain sostuvo una batalla ganadora contra Homero Richards por el podio, mientras Salvador de Alba fue el mejor del resto.

JUAN L. CALDERÓN



Rovelo peleó contra los locales

NASCAR MÉXICO					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Irwin Vences	Interjet-M Racing	164	1h19m55.226s	15
2	Abraham Calderón	Arris-Telcel	164	+0.253s	11
3	Xavi Razo	Clemente Jacques	164	+4.028s	7
4	Salvador de Alba	Sidral Aga	164	+6.477s	1
5	Rubén Pardo	Mopar	164	+8.205s	15
CHALLENGE					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Rodrigo Rejón	Arris-Infinitem	130	76m28.571s	1
2	Juan M. González	Sidral Aga	130	+0.269s	4
3	Ricardo Abarca	Necore	130	ND	10
4	Jacobo Cossío	Havoline	130	ND	16
5	Rafa Vallina	Bokados	130	ND	8

TRUCKS					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/dif.	Parrilla
1	Max Gutiérrez	ProRally	97	50m13.282s	3
2	Alex de Alba	Mike's	97	+0.451s	1
3	Jorge de la Parra	Health 1st Solutions	97	+2.549s	6
4	Andrés Cerecedo	AD Dev.	97	+2.732s	5
5	Roberto Espinoza		97	+3.385s	2
TRACTOCAMIONES					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Abraham Calderón	Arris-Telcel	30	14m37.435s	1
2	Michel Jourdain L.	Axalta	30	+2.728s	3
3	Homero Richards	Zapata	30	+6.068s	2
4	Salvador de Alba	Sidral Aga	30	+9.273s	5
5	Patricio Jourdain	Lotería	30	+9.838s	4

NASCAR MÉXICO			
Pos	Piloto	Pts.	
1	Irwin Vences	85	
2	Homero Richards	78	
3	Rubén Pardo	74	
	Rubén García M.	74	
5	Salvador de Alba	73	
CHALLENGE			
Pos	Piloto	Pts.	
1	Rodrigo Rejón	81	
2	O. Peralta II	80	
3	R. Pérez	75	
4	Andrés Orea	72	
5	Javier Fernández	71	

TRUCKS			
Pos	Piloto	Pts.	
1	Alejandro De Alba	90	
2	Max Gutiérrez	85	
3	Aarón Cosío	78	
4	Marco Marín	77	
5	Jorge de la Parra	77	
TRACTOCAMIONES			
Pos	Piloto	Pts.	
1	Abraham Calderón	200	
2	Homero Richards	164	
3	Michel Jourdain L.	159	
4	César Tiberio Jiménez	156	
5	Salvador de Alba	148	



NEWGARDEN AGUANTA EL DILUVIO

El campeón toma la punta con su segundo triunfo del año en una carrera aplazada por lluvia

Josef Newgarden se siente como en casa en Barber, Alabama. Esta ocasión obtuvo la PP por poco más de una décima batiendo a su coequipero Will Power y dejando a Bourdais, Hunter-Reay, Hinchcliffe y Dixon detrás en la calificación final de seis autos (F6). El domingo la carrera se adelantó una hora por pronóstico de lluvia, pero de todos modos llovió y la carrera se pospuso para el lunes tras un choque de Power en la segunda reanudación con mucha agua en la pista.

Newgarden encabezó el pelotón el lunes en la vuelta 23, cuando muchos se



Newgarden es casi el piloto local en Barber



La lluvia hizo que los que manejan sacaran el talento a relucir



Bourdais pudo ganar pero la lluvia le arruinó la estrategia



La dupla de canadienses del SPM llegó en 3-4 con Hinchcliffe adelante

habían desfasado al parar a recargar gasolina. Entonces cuando Josef hizo su primera detención en la 49 Sebastien Bourdais tomó el mando, pero él y Dixon iban a estrategia de una detención, la cual cumplieron pocos giros después. Con eso llegaban al final de la carrera que probablemente terminaría por

tiempo –dos horas– y no con las 90 vueltas pactadas.

La lluvia regresó en la vuelta 70 y Newgarden no arriesgó; y dejó la punta para calzar llantas con dibujo, pero Bourdais y Dixon aguantaron a base de manos hasta que la lluvia arreció. El gallo paró en la 75 y el neocelandés en la 76. Newgarden se quedó

solitario en punta hasta el final, seguido por Hunter-Reay, Hinchcliffe y Wickens. La batalla por el quinto entre los dos tetracampeones fue emotiva mostrando gran manejo y llegando separados a la meta por menos de una décima tras 82 vueltas cumplidas a las dos horas de límite de carrera.

ELLIOT MUNBERRIES



La pista era más bien un canal de remo

Resultados					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Josef Newgarden	Penske	82	2h01m14.4486s	1
2	Ryan Hunter-Reay	Andretti	82	+9.9607s	4
3	James Hinchcliffe	Schmidt Peterson	82	+15.5389s	5
4	Robert Wickens	Schmidt Peterson	82	+17.6794s	10
5	Sebastien Bourdais	Coyne	82	+26.8897s	3
6	Scott Dixon	Ganassi	82	+26.9768s	6
7	Graham Rahal	Rahal LLR	82	+30.1194s	15
8	Takuma Sato	Rahal LLR	82	+30.5526s	18
9	Simon Pagenaud	Penske	82	+42.4618s	9
10	Marco Andretti	Andretti	82	+44.6892s	7

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Josef Newgarden	158
2	Alexander Rossi	145
3	Graham Rahal	119
4	Sebastien Bourdais	119
5	James Hinchcliffe	118
6	Ryan Hunter-Reay	113
7	Scott Dixon	107
8	Robert Wickens	97
9	Marco Andretti	88
10	Will Power	81

FOTOS INDYCAR MEDIA

FOTOS FORMULA E MEDIA

Resultados					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Jean Eric Vergne	Techeetah	49	54m49.102s	1
2	Lucas di Grassi	Audi	49	+4.882s	6
3	Sam Bird	Virgin	49	+8.897s	2
4	Maro Engel	Venturi	49	+9.287s	4
5	Sebastien Buemi	e.dams	49	+10.194s	8
6	André Lotterer	Techeetah	49	+10.855s	3
7	Daniel Abt	Audi	49	+13.918s	15
8	Felix Rosenqvist	Mahindra	49	+15.271s	11
9	Oliver Turvey	NIO	49	+19.557s	9
10	Jose María López	Dragon	49	+20.989s	10

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Jean Eric Vergne	147
2	Sam Bird	116
3	Felix Rosenqvist	86
4	Sebastien Buemi	70
5	Lucas di Grassi	58
6	Daniel Abt	56
7	Nelson Piquet Jr.	45
Pos.	Equipo	Puntos
1	Techeetah	188
2	DS Virgin Racing	133



Di Grassi avanzó desde la tercera fila al podio



Vergne no soltó la punta desde la arrancada

La carrera alrededor de la tumba de Napoleón fue una fiesta francesa. Para la SuperPP calificaron Lotterer, Vergne, Bird, Engel y Da Costa, con el francés

obteniendo la PP sobre Bird por casi tres décimas. En la arrancada Jean Eric no titubeó, hizo una salida perfecta y se fue al frente de inmediato. Bird se retrasó un

poco y Lotterer lo apretó en la primera curva tocándose incluso, pero el inglés defendió su línea bien. Hubo una bandera amarilla porque un auto se quedó y un par

se tocaron, pero cuando regresaron a verde Vergne se despegó hasta que Lotterer decidió que no podía pasar a Bird y trabajaron juntos para cerrar la brecha con la punta. Pronto iban los tres juntos.

VERGNE ADEMÁS ES PROFETA

Techeetah muestra que es real y se acerca al título cuando resta un tercio de la campaña



Sus rivales reconocen que será difícil batir al gallo

Al final de la vuelta 23 pararon los tres a reemplazar sus autos y Vergne volvió a abrir la brecha mientras Lotterer presionaba a Bird. Esto permitió que Di Grassi y Buemi, quienes había parado hasta el giro 25, se les acercaran y la batalla se volvió brutal por el segundo sitio. En el giro 35 se tocaron Sam y André, y Lucas pasó al inglés. Empezaron a descontar contra la punta, pero también se tocaron y Vergne se escapó en definitiva. Todo parecía definido, pero en el giro final a Lotterer se le acabó la batería en la curva 10, Di Grassi lo pasó y Bird le chocó, pero cruzó la meta tercero. Engel y Buemi también pasaron a André quien salvó el sexto, pero fue penalizado para Berlín con 10 sitios por cambiar su línea tras perder energía.

KALLIA STONE



Pechito arañó el punto final

Tras un choque entre los RB14, la carrera cambia radicalmente afectando a los líderes Vettel y Bottas

Azerbaiyán en abril es más frío de lo que se había sentido en los dos GPs anteriores, pero la carrera se puso muy caliente. Desde la Práctica 1 Lewis Hamilton no se halló en su Mercedes y su coequipero Valtteri Bottas fue el mejor, mientras el moreno era superado por el RB14 de Daniel Ricciardo y el

Force India de Sergio Pérez. Para la tarde del viernes en la práctica 2 Ricciardo bajó segundo y medio para subir al primer sitio seguido por Kimi Raikkonen de Ferrari y por el otro RB14 con Max Verstappen al volante, pero los primeros 12 superaron el tiempo de Bottas de la mañana.

Al día siguiente con más hule en las calles de Bakú en la Práctica 3 los tiempos no mejoraron y el Ferrari de Sebastian Vettel marcó casi tres décimas más que Daniel el viernes. Lewis fue segundo con Kimi, Max y Valtteri en una décima, y Pérez fue el mejor del resto. Cuando la Q1 inició el Haas de Romain Grosjean perdió su caja y no pudo marcar un tiempo quedando último en la parrilla. Otros eliminados fueron los Toro Rosso de Brendon Hartley y Pierre Gasly, quienes casi chocan a alta velocidad cuando el de NZ se le cruzó al francés sin ver sus espejos. Marcus Ericsson (Sauber) y Stoffel Vandoorne (McLaren) completaron el quinteto y Kimi puso el mejor tiempo del fin de semana hasta ese momento.

En la Q2 Kimi bajó más su crono y esta vez los eliminados fueron los coequiperos de Williams, Lance Stroll y Sergey Sirotkin, con los sobrevivientes de McLaren

Trofeo tricolor para Sergio



"¡Nos sacamos la lotería!" dicen sonrientes

LEWIS HEREDA, CHECO AL PODIO

GP DE AZERBAIYÁN EN RESUMEN

- Vettel se queda con la PP mientras Kimi falla en la última curva real y es el peor de los seis punteros de los tres equipos grandes. Ocon es el mejor del resto.
- En el primer giro Ocon y Kimi chocan y el francés acaba en la barda. Sirotkin le da a Sergio y luego entre Alonso y Hulk lo aprietan en la siguiente recta. El español acaba con dos pinchazos, en los fosos, mientras el ruso se va su casa.
- Tras un auto de seguridad para limpiar la pista Vettel se escapa en la reanuncada, estilo Lewis 2017.
- Lewis hace una frenada mala y tiene que parar por llantas nuevas en la 21.
- Vettel aguanta hasta la vuelta 30, pero Bottas sólo se detiene cuando los RB14 chocan entre ellos provocando otro auto de seguridad.
- Los RB14 ya se habían tocado dos veces antes y Ricciardo había pasado a Max en la pista, para ser superado luego en los fosos.
- En la reanuncada a cinco giros del final Vettel se va por dentro de Bottas, frena tarde y Lewis y Kimi lo mandan al cuarto.
- Sergio ataca al Ferrari que tiene llantas dañadas y lo pasa.
- Bottas pasa sobre los restos de un incidente y su llanta vuela en pedazos, con lo que Lewis hereda la punta; Kimi y Sergio completan el podio.

Lewis fue a consolar a Valtteri

Un podio muy mezclado

Seis de los podios de Sergio han sido P3



(Fernando Alonso), Sauber (Charles Leclerc) y Haas (Kevin Magnussen), dejando a cinco equipos solamente en la Q3. La primera corrida puso a Vettel al frente, pero en su segunda corrida Kimi rompió los registros en los primeros dos sectores y parecía que la PP era inminente para el finlandés, pero se fue ancho en la curva final antes de la recta masiva de 2 km y no mejoró su tiempo con lo que fue sexto atrás de Lewis, Valtteri, Daniel y Max. Esteban Ocon batió a su coequipero mexicano por el séptimo y Nico Hulkenberg fue el mejor de los Renault en noveno, pero una penalización por cambio de caja lo mandó al sitio 14, dejando a su coequipero Carlos Sainz en su sitio.

Vettel arrancó bien y tomó la punta en la primera izquierda de 90 grados, pero el pelotón se agolpó detrás en la corrida a la Curva 2 y hubo roces que culminaron cuando Ocon quiso apretar a Kimi en la entrada a la 3. El finlandés iba por dentro y tuvo espacio, el francés



Max se mueve y Daniel lo centra

“Aunque el incidente tuvo su origen en los movimientos del auto 33, el piloto del carro 3 también contribuyó al incidente” **Comisarios**

“Pensé que había algo de espacio por adentro y luego se sintió como que se cerró bastante rápido” **Daniel Ricciardo**



Alonso sigue marcando puntitos



Carrera sólida de Sergio, con mucha suerte tras el golpe inicial

“No sé qué hizo [Kimi]; él soltó los frenos y me pegó” **Esteban Ocon**

“Cuando el auto de seguridad se metió, vi un hueco por dentro y fui a meterme en él, pero obviamente, no me funcionó” **Sebastian Vettel**

“No siento que sea un triunfo completamente inmerecido. Pese a todo manejé realmente bien a lo largo de la carrera” **Lewis Hamilton**



Los Renault le estaban pegando a los RBR al inicio



Leclerc se liberó para marcar puntos

SERGIO PÉREZ #11 9/10

FORCE INDIA-MERCEDES VJM-10-02
ARRANCA 8 LLEGA 3 PARADAS 2

En las prácticas fue de más a menos, tercero al inicio del viernes y acabó octavo, superado por su coequipero en la Q3. En la carrera Sirotkin lo usó de freno al comienzo y lo mandó contra Kimi causando una detención tempranera. De ahí Sergio salió cauteloso y dejó que los demás se dieran mientras él ascendía con un manejo seguro sin meterse en problemas, lo cual le valió para ir heredando posiciones que no hubiera podido recuperar. Al final aprovechó que Vettel aplanó sus llantas en la reanudación final y lo pasó para quitarle el podio.

“Pienso que hoy hice las dos vueltas mejores de mi carrera entera, las dos vueltas finales con Sebastian Vettel detrás”.

por fuera acabó en la barda por imprudente. Atrás de ellos Sirotkin frenó primero con Sergio y luego en la salida de la Curva 3 se quedó. Alonso y Hulk lo emparejaron y pasaron, con lo que en la siguiente frenada chocaron y Alonso salió con el lado derecho raspado y dos pinchazos, pero Sirotkin se fue a su casa.

Salió el auto de seguridad y varios pararon a arreglar los daños, por lo que Sergio cayó al sitio 15 y Kimi al 13, con Grosjean entre ellos. Cuando vino la reanudación en el sexto giro Vettel hizo la táctica de Lewis en 2017 de acelerar y frenar y ahora el inglés protestó cuando el año anterior decía que era válida para el líder. Cuando la pista quedó en verde Seb se escapó y pronto estaba cuatro segundos delante del otro tetracampeón y ahí se mantuvo girando con constancia. Atrás de ellos Bottas era tercero y los Renault de Sainz y Hulkenberg estaban haciendo picadillo a los RB14 hasta que el germano



Stoffel añadió a la suma de McLaren



Stroll recuperó algo de 2017



Hartley ya tiene un tanto en su cuenta

se equivocó en el giro 10 y acabó en la barda cuando estaba para cosas mayores. Sainz iba en ultrasuaves por lo que su ritmo empezó a caer y fue victimado por cinco en un giro y paró en el 15 por unas suaves. Adelante, las Pirelli rojas de los punteros aguantaban bien, excepto que Lewis se pasó en una frenada y bloqueó las cuatro

en la vuelta 20, tratando de recortarle tiempo a Vettel y tuvo que parar a cambiar por unas suaves con las que, en teoría, podía no volver a parar. El inglés cayó al tercero pero delante él se dio la batalla de los RB14, que ya se habían tocado en intentos de rebase de Ricciardo que Max cerró con sus malas artes usuales.

Para el giro 30 Vettel se detuvo por suaves y empezó a recortar a Bottas, quien aguantaba lo más posible con las rojas. Ricciardo pasó bien a Max tras otro intento bloqueado y luego paró por ultrasuaves en la 37. Max hizo una vuelta brutal, una detención veloz y volvió a salir adelante con ultras también, por lo que

los RB14 eran muy rápidos y con gomas frescas para el cierre. Pero Ricciardo estaba un poco harto y en la recta en la 39 se le fue encima a Max, quien le hizo dos bloqueos, y en el segundo Ricciardo ya no se pudo quitar, estaba comprometido y chocaron quedando eliminados ambos. Salió el auto de seguridad y todos

se fueron a los fosos en la 40, la mayoría calzando ultras para el final. Atrás del insignia Bottas tenía a Vettel encima, Lewis, Kimi, Sergio y Romain les seguían, pero en la calentada de llantas el galo de Haas se equivocó, tocó algo en el volante y terminó en la barda dejando su sitio a Sainz. En la reanudada Vettel vio el hueco por dentro, se lanzó, bloqueó sus llantas y lo pasaron Lewis y Kimi, y luego Sergio se dio cuenta que el Ferrari no estaba al 100% y también lo rebasó. Todo estaba decidido, pero Bottas pasó

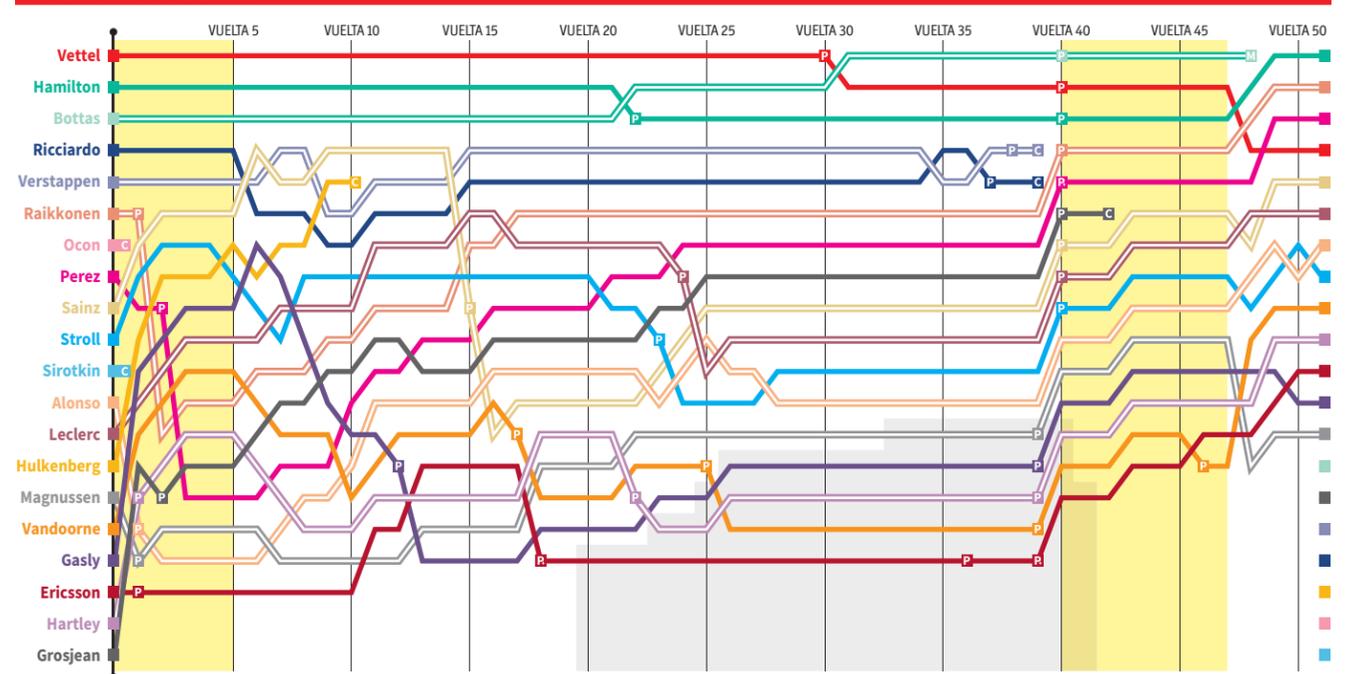
por los restos de un incidente en la recta y voló su llanta derecha trasera. Lewis heredó la punta para liderar los tres giros restantes y ganar sin merecerlo. Kimi y Sergio completaron remontadas hasta el podio tras sus incidentes iniciales y una penalización al mexicano por rebasar antes de la línea del auto de seguridad. Vettel fue cuarto con Sainz pasando a Leclerc por el quinto y Alonso a Stroll por el séptimo al final; Vandoorne y Hartley completaron los puntos.

CARLOS E. JALIFE VILLALÓN



Vettel pudo ser rey, pero se quedó sin podio

CUENTA VUELTAS



Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif
1	Sebastian Vettel	Ferrari	1m41.498s
2	Lewis Hamilton	Mercedes	1m41.677s
3	Valtteri Bottas	Mercedes	1m41.837s
4	Daniel Ricciardo	Red Bull/Renault	1m41.911s
5	Max Verstappen	Red Bull/Renault	1m41.994s
6	Kimi Raikkonen	Ferrari	1m42.490s
7	Esteban Ocon	Force India/Mercedes	1m42.523s
8	Sergio Pérez	Force India/Mercedes	1m42.547s
9	Carlos Sainz	Renault	1m43.351s
10	Lance Stroll	Williams/Mercedes	1m43.585s
11	Sergey Sirotkin	Williams/Mercedes	1m43.886s
12	Fernando Alonso	McLaren/Renault	1m44.019s
13	Charles Leclerc	Sauber/Ferrari	1m44.074s
14	Nico Hulkenberg	Renault	1m43.066s
15	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	1m44.759s
16	Stoffel Vandoorne	McLaren/Renault	1m44.489s
17	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	1m44.496s
18	Marcus Ericsson	Sauber/Ferrari	1m45.541s
19	Brendon Hartley	Toro Rosso/Honda	1m57.354s
20	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	-

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif
1	Lewis Hamilton	Mercedes	51	1h43m44.291s
2	Kimi Raikkonen	Ferrari	51	2.460s
3	Sergio Pérez	Force India/Mercedes	51	4.024s
4	Sebastian Vettel	Ferrari	51	5.329s
5	Carlos Sainz	Renault	51	7.515s
6	Charles Leclerc	Sauber/Ferrari	51	9.158s
7	Fernando Alonso	McLaren/Renault	51	10.931s
8	Lance Stroll	Williams/Mercedes	51	12.546s
9	Stoffel Vandoorne	McLaren/Renault	51	14.152s
10	Brendon Hartley	Toro Rosso/Honda	51	18.030s
11	Marcus Ericsson	Sauber/Ferrari	51	18.512s
12	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	51	24.720s
13	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	51	40.663s
14	Valtteri Bottas	Mercedes	48	Tyre
-	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	42	Spun off
-	Max Verstappen	Red Bull/Renault	39	Collision
-	Daniel Ricciardo	Red Bull/Renault	39	Collision
-	Nico Hulkenberg	Renault	10	Spun off
-	Sergey Sirotkin	Williams/Mercedes	0	Collision
-	Esteban Ocon	Force India/Mercedes	0	Collision

Pos.	Piloto	Puntos
1	Lewis Hamilton	70
2	Sebastian Vettel	66
3	Kimi Raikkonen	48
4	Valtteri Bottas	40
5	Daniel Ricciardo	37
6	Fernando Alonso	28
7	Nico Hulkenberg	22
8	Max Verstappen	18
9	Sergio Pérez	15
10	Carlos Sainz	13
11	Pierre Gasly	12
12	Kevin Magnussen	11
13	Charles Leclerc	8
14	Stoffel Vandoorne	8
1	Ferrari	114
2	Mercedes	110
3	Red Bull/Renault	55
4	McLaren/Renault	36
5	Renault	35



Russell ganó el Sprint



De Vries no ha ganado todavía



Primer triunfo para Albon y Tailandia en F2

ALBON Y RUSSELL SE DIVIDEN BAKÚ

Con choques a pasto y el embrague caprichoso de los autos 2018 la baraja de ganadores se abre

ESTELAR

La segunda ronda de la F2 trajo la Posición de Privilegio para Alexander Albon, quien está en contrato de carrera por carrera con DAMS. Albon encabezó el pelotón en la Estelar desde el inicio con un paso estable pero cuando se detuvo a la parada obligatoria quedó detrás de George Russell, quien cuando todos completaron sus paradas estaba al frente por cinco segundos. En el giro 17 Nissany chocó, lo que causó el auto de seguridad.

Cuando la carrera regresó a verde los punteros se alocaron. De Vries atacó a Russell y los dos se fueron anchos, Markelov bloqueó se fue de frente y esparció al pelotón. Fuoco y Albon se despegaron al frente y cuando Markelov voló su motor, el italiano se encontró la nube de humo, aflojó y Albon lo pasó para ganar. Mientras Aitken, quien arrancó desde los fosos por problemas del embrague, pasó a Fuoco en el giro final.

SPRINT

En la carrera de parrilla invertida para los ocho primeros, la primera fila de Merhi y Boschnung fue muy lenta en la arrancada, el pelotón se empujaron y los toques abundaron. Sette Camara tomó el mando y Russell, quien había salido duodécimo, remontó para ponerse segundo a media carrera tras pasar a Norris y Latifi que peleaban entre ellos y se excedieron en la Curva 1. Sette empezó a

perder sus llantas y para el giro 17 Russell ya intentaba el rebase, que concretó un giro después. De ahí se fue a ganar su primera del año, Sette fue segundo, pero se quedó sin gasolina para la muestra final y fue descalificado. De Vries heredó el segundo, Latifi completó el podio y Norris llegará de líder a Europa con su cuarto sitio.

HÉCTOR BISTHUD

Resultados					
Estelar					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Alexander Albon	DAMS	29	1h03m41.627s	1
2	Jack Aitken	ART Grand Prix	29	+1.992s	6
3	Antonio Fuoco	Charouz Racing	29	+2.958s	12
4	Sergio Sette Camara	Carlin	29	+5.846s	5
5	Nicholas Latifi	DAMS	29	+7.099s	20
Sprint					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	George Russell	ART Grand Prix	21	41m32.101s	12
2	Nyck de Vries	Prema	21	+4.774s	14
3	Nicholas Latifi	DAMS	21	+5.016s	4
4	Lando Norris	Carlin	21	+5.842s	3
5	Arjun Maini	Trident	21	+13.606s	17

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Lando Norris	55
2	Alexander Albon	41
3	Sergio Sette Camara	40
4	Artem Markelov	30
5	Nyck de Vries	28
6	George Russell	27
7	Jack Aitken	20
8	Nicholas Latifi	20
9	Antonio Fuoco	17
10	Maximilian Gunther	16
Pos.	Equipo	Puntos
1	Carlin	95
2	DAMS	61



Norris sobrevivió en la punta sin podios en Bakú

OTT TANAK SE METE A LA PELEA

El estonio vence en Sudamérica mientras la tercia de Hyundai empieza a apretar a Ogier



El estonio se ha vuelto el líder de facto de Toyota



Neuville sigue apretando a Ogier



Sordo ha mostrado que es más que un piloto de asfalto

DÍA 1

Argentina inició con la arrancada ceremonial en Córdoba que el Hyundai de Neuville ganó. El viernes en el comienzo real de las hostilidades el campeón Ogier hizo el mejor tiempo en su Fiesta y tomó el mando aunque lo cedió en la siguiente etapa a Mikkelsen (Hyundai) pues ir adelante lo hacía más lento al barrer el polvo y rocas para sus rivales. La sorpresa la dio Tanak quien tras un trompo en la etapa inicial del día ganó cinco de las seis etapas restantes y se fue a la punta por 22.7s sobre el Citroën de Meeke; el rally estaba decidido a menos que hubiera lluvia.

para aumentar su ventaja a 3/4 de minuto, mientras Meeke iba segundo cuando un pinchazo lo hizo perder mucho tiempo y cayó al octavo. Peor le fue a sus compañero Breen, quien

chocó en la niebla y abandonó. Los demás extremaron precauciones y al final los tres Hyundai iban 2-3-5 con Ogier rompiendo su simetría en cuarto lugar.



Ogier sigue esperando el desarrollo prometido por el dinero de Ford

DÍA 3

El domingo se corrió sin niebla y Tanak dejó a los Hyundai acercarse, ya que tenía suficiente ventaja para perder 10 segundos por etapa. Perdió menos de 10 en total y con eso se apuntó su primera victoria de 2018 y se puso tercero en el campeonato. Neuville ganó la Etapa de Poder y le descontó más puntos a Ogier quien fue cuarto detrás de Sordo y apenas contuvo a Mikkelsen por cuatro segundos. Ahora su ventaja es de 10 tantos en la punta del campeonato que regresa a Europa.

ALBERT RIVERS

Resultados				
Pos.	Piloto	Equipo	Auto	Tiempo/Dif
1	Ott Tanak, M.Jarveoja	Toyota Gazoo Racing WRT	Yaris WRC	3h43m28.9s
2	Thierry Neuville, N.Gilsoul	Hyundai Shell Mobis WRT	i20 WRC	+37.7s
3	Dani Sordo, C.del Barrio	Hyundai Shell Mobis WRT	i20 WRC	+1m15.7s
4	Sebastien Ogier, J.Ingrassia	M-Sport Ford WRT	Fiesta WRC	+1m58.6s
5	Andreas Mikkelsen, A.Jager	Hyundai Shell Mobis WRT	i20 WRC	+2m02.6s
6	Elfyn Evans, D.Barritt	M-Sport Ford WRT	Fiesta WRC	+3m06.3s
7	Kris Meeke, P.Nagle	Citroen Total Abu Dhabi WRT	C3 WRC	+3m25.7s
8	Esapekka Lappi, J.Fern	Toyota Gazoo Racing WRT	i20 WRC	+4m32.6s
9	Teemu Suninen, M.Markkula	M-Sport Ford WRT	Fiesta WRC	+5m38.6s
10	Pontus Tidemand, J.Andersson	Skoda Motorsport	Fabia R5	+12m15.8s

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Sebastien Ogier	100
2	Thierry Neuville	90
3	Ott Tanak	72
4	Andreas Mikkelsen	54
5	Dani Sordo	45
6	Kris Meeke	43
7	Esapekka Lappi	40
Pos.	Equipo	Puntos
1	Hyundai WRT	144
2	M-Sport Ford WRT	129

FOTOS RED BULL CONTENT POOL



TOYOTA AL FRENTE... SIN ENEMIGO

Los nipones hacen el 1-2 preparándose para Le Mans y Alonso rompe su sequía de años; Ford vence en GTE Pro y Aston Martin en GTE Am

Las 6 Horas de Spa iniciaron la Supertemporada 2018-19 del Mundial de Resistencia. El atractivo era la presencia de Fernando Alonso, quien emparejado con Nakajima y Buemi era el favorito. Su prototipo obtuvo la PP en la

suma de tiempo del español con el nipón. Sus coequiperos Kobayashi/Conway/López usaron una pieza no homologada y arrancaron de los fosos un giro después. Cosa que definió la carrera, pues para cuando llegaron

al segundo sitio tras pasar a una treintena de autos en casi tres horas, el Toyota líder les sacaba casi una vuelta. Así se mantuvieron pese a algunas amarillas, hasta que cuando faltaban 50 minutos para el final hubo otra amarilla completa por



En formación para el 1-2



G-Drive ganó en LMP2, pero sin marcar puntos



Un podio predeterminado

Resultados							
Pos.	Clase	Pilotos	Equipo	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	LMP1	Alonso/Buemi/Nakajima	Toyota	TS050 Hybrid	163	6h00m50.702s	1
2	LMP1	Kobayashi/Conway/López	Toyota	TS050-Hybrid	163	+1.444s	34
3	LMP1	Laurent/Beche/Menezes	Rebellion	Rebellion-Gibson R13	161	-2 giros	3
4	LMP1	Dillmann/Webb/Kraihamer	ByKolles	ENSO CLM-Nismo P1/01	158	-5 giros	5
5	LMP1	Aleshin/Petrov	SMP Racing	BR Engineering-AER BR1	158	-5 giros	4
6	LMP2	Rusinov/Vergne/Pizzitola	G Drive	ORECA-Gibson	156	-7 giros	7
7	LMP2	Tung/Aubry/Richelmi	Jackie Chan Racing	ORECA-Gibson	156	-7 giros	8
11	LMP2	González/Maldonado/Berthon	DragonSpeed	ORECA-Gibson	155	-8 giros	10
13	GTE Pro	Mucke/Pla/Johnson	Ganassi UK	Ford GT	146	-15 giros	15
21	GTE Am	Lauda/DallaLana/Lamy	Aston Martin	Vantage	142	-19 giros	25

FOTOS FIA WEC

el choque del prototipo ruso de Isaakyan. Cuando regresaron a verde Conway se puso a la cola de Alonso sin problemas, pero el español mantuvo la ventaja hasta la parada final y ahí Toyota congeló las posiciones, con lo que aseguró la victoria del #8 sobre el #7 que había sido más rápido desde... 2017.

En LMP2 ganó el G-Drive que no corre toda la serie sino la ELMS, por lo que el equipo de Jackie Chan hizo el 1-3 con el Alpine en medio. El mexicano Roberto González con Pastor Maldonado acabó quinto en los puntos y 11 general. En GTE Pro el triunfo lo pelearon los Porsche y los Ford, pero al final el auto gringo fue mejor en el cierre tras el auto de seguridad.

En GTE Am ganó el Aston-Martin de Lauda (Mathias)/Lamy/Dalla Lana, aunque al final con llantas viejas apenas aguantó la carga de otro Vantage privado de TF Sport.

PETER MEADOW



El Ford de Billy Johnson no había ganado

Campeonato	
LMP1 PILOTOS	1 Alonso/Buemi/Nakajima 26; 2 Kobayashi/Conway/López 18; 3 Laurent/Beche/Menezes 15
LMP1 MARCAS	1 TOYOTA 26; 2 Rebellion 15; 3 ByKolles 12
LMP2 PILOTOS	1 Tung/Aubry/Richelmi 25; 2 Negro/Lapierre/Thiriet 9; 5 Maldonado/Berthon/González 10
GTE PRO PILOTOS	1 Johnson/Pla/Mucke 25; 2 Christensen/Estré 18
GTE PRO MARCAS	1 Porsche 30; 2 Ford 26; 3 Ferrari 15.5; 4 BMW 14; 4 Aston-Martin 14
GTE PRO PILOTOS	1 Lauda/Dalla Lana/Lamy 25; 2 Eastwood/Hankey/Yoluc 18



Rocky fue el único podio de Audi en Hockenheim



En la arrancada el sábado Gary al frente



Glock recibiendo la de cuadros el domingo

MERCEDES Y BMW DIVIDEN LA APERTURA

Mercedes gana el sábado, BMW el domingo y el campeón Audi se va en blanco

El DTM inició su campaña en Hockenheim, como es la tradición con un auto adicional del bicampeón Mattias Ekstrom, quien se despedía de la serie para concentrarse en el Mundial de Rallycross.

CARRERA SÁBADO

El sábado en la mañana la calificación fue dominada por los Mercedes que metieron a cuatro autos en los primeros siete. En la arrancada Auer sorprendió a los BMW de Wittmann y Glock para irse detrás de Paffett y luego tomar la punta, aunque no pudo escaparse. Los autos empezaron a parar tarde y Paffett decidió hacerlo en la 15 y salió muy rápido, por lo que Auer fue mandado a fosos en la 16 pero salió lento. Paffett lo pasó a media vuelta para retomar la punta, que ya no perdería más. Glock se recuperó para ser tercero, mientras Wittmann y Rockenfeller se cayeron al final. Mortara fue cuarto tras un rebase sobre Wehrlein en la horquilla.

CARRERA DOMINGO

La calificación del domingo fue para el BMW de Glock, quien hizo una arrancada buena y se mantuvo en la punta hasta las paldas que llegaron a media carrera. Paffett, quien había salido décimo avanzó con uso del DRS. Cuando el líder salió, el inglés estaba atrás de él listo para dar la batalla, que se prolongó durante muchas vueltas con rebases en la horquilla y en otras zonas. Al final Glock tenía más DRS en reserva y pudo separarse, lo que hizo que Eriksson apretara a Paffett llegando a tocarse. El



Auer pasando a Paffett en la horquilla

que aprovechó en el giro final fue Rockenfeller quien se lanzó en la horquilla para ponerse

segundo; el mejor de Audi en el fin de semana.

CHARLIE EDWARDS

Resultados

Carrera 1					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Gary Paffett	Mercedes	36	58m03.639s	1
2	Lucas Auer	Mercedes	36	+1.449s	4
3	Timo Glock	BMW	36	+6.514s	3
4	Edoardo Mortara	Mercedes	36	+8.198s	7
5	Pascal Wehrlein	Mercedes	36	+11.391s	5
Sprint					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Timo Glock	BMW	36	58m04.067s	1
2	Mike Rockenfeller	Audi	36	+2.078s	9
3	Gary Paffett	Mercedes	36	+3.099s	10
4	Joel Eriksson	BMW	36	+3.481s	3
5	Loic Duval	Audi	36	+3.854s	12

Campeonato

Pos.	Piloto	Puntos
1	Timo Glock	44
2	Gary Paffett	43
3	Mike Rockenfeller	18
4	Lucas Auer	18
5	Pascal Wehrlein	18
6	Joel Eriksson	13
7	Edoardo Mortara	12
8	Bruno Spengler	12
9	Loic Duval	11
10	Rene Rast	10
Pos.	Marca	Puntos
1	Mercedes	103
2	BMW	72

FOTOS DTM

MÁRQUEZ SE MUESTRA COMO CAMPEÓN EN JEREZ

El tetra se mantiene fuera de problemas y gana fácil en casa tras la caída conjunta de Dani y las Ducati



Tres marcas en el podio no es frecuente, pero sí en 2018

Una PP más para Honda, pero esta vez fue gracias a Cal Crutchlow, cuya moto privada del equipo LCR rompió el récord de

pista en Jerez, primera de cuatro fechas españolas del mundial. Cal perdió la punta de inmediato frente a Lorenzo, cuya Ducati

calzaba una Michelin suave adelante y mantuvo a raya al pelotón que incluía las Honda oficiales de Marc y Dani, además de a Cal y a Zarco en la Yamaha privada de Tech3 y a la otra Ducati oficial de Dovizioso. Las Yamaha oficiales venían de atrás con las Suzuki y las Ducati de Pramac en una batalla cerrada en el segundo pelotón, aunque pronto Cal, y Rins en la otra Suzuki, se cayeron y dejaron la lucha.

Al frente Marc pasó a Dani y luego presionó a Lorenzo hasta que en el giro 8 estaba al frente, Jorge sirvió



Así iban peleando estos tres y acabaron en el suelo

FOTOS REPSOL HONDA TEAM/YAMAHA RACING/SUZUKI/UCI/UCI/PRAMAC/TECH3

Resultados

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Marc Márquez	Honda	25	41m39.678s	5
2	Johann Zarco	Tech3 Yamaha	25	+5.241s	3
3	Andrea Iannone	Suzuki	25	+8.214s	7
4	Daniilo Petrucci	Pramac Ducati	25	+8.617s	9
5	Valentino Rossi	Yamaha	25	+8.743s	10
6	Jack Miller	Pramac Ducati	25	+9.768s	12
7	Maverick Viñales	Yamaha	25	+13.543s	11
8	Álvaro Bautista	Aspar Ducati	25	+14.076s	20
9	Franco Morbidelli	Marc VDS Honda	25	+16.822s	15
10	Mika Kallio	KTM	25	+19.405s	19

Campeonato

Pos.	Piloto	Puntos
1	Marc Márquez	70
2	Johann Zarco	58
3	Maverick Viñales	50
4	Andrea Iannone	47
5	Andrea Dovizioso	46
6	Valentino Rossi	40
7	Cal Crutchlow	38
Pos.	Marca	Puntos
1	Honda	95
2	Yamaha	76



Marc con su bandera hormiguera



Zarco sigue siendo el mejor privado y enfila a KTM



Valentino al final perdió la batalla con Iannone

de tapón a Dani y Dovi, que ya se habían separado del resto. Dovi pasó a Pedrosa y durante varios giros intentó poner atrás a su coequipero Lorenzo, finalmente en la vuelta 17 éste se fue ancho en la curva Dry Sac y Dovi lo pasó, pero también se fue ancho. Entonces Dani los rebasó por dentro, Jorge regresó al hueco que dejó Dovi y no lo vio, por lo que chocaron y se llevaron a Dovi a la tierra, eliminados todos.

Eso dejó a Zarco segundo en solitario y la batalla del tercero se dio entre las Pramac de Miller y Petrucci contra Iannone y Rossi. Al final fue el de Suzuki quien ganó en una pelea de medio segundo con Daniilo y Valentino.

Así Marc enfila la "penta" cómodamente.

CHRIS VAN DE WIELE



HELIO Y RICKY ABREN LA CUENTA DE ACURA

Porsche, BMW, Corvette y Ford, en ese orden en la clase GTLM



Helio recibe la de cuadros delante de un Cadillac y un Nissan leapeados



Lexus se estrenó con triunfo en GTD



Legge metió el Acura GTD al podio de clase

Cuarta ronda del SCC-IMSA, regresando por primera vez en cinco años a Mid Ohio. La PP fue para Helio Castroneves en su prototipo Acura del equipo Penske y desde la arrancada el dominio de los Acura fue patente. Helio y Ricky Taylor se alternaron la punta con sus coequiperos Juan Pablo Montoya y Dane Cameron. El único problema para conservar el 1-2 fue cuando tras el cambio de piloto, Ricky Taylor tardó en entrar en ritmo y se fue al cuarto sitio pero remontó, cazó a Montoya y aseguró el triunfo inicial de la firma nipona en la serie.

Los Mazda del equipo Joest se mantenían en la pelea aunque el de Pigot quedó eliminado tras un contacto con un GTD y le tocó a Bomarito/Nuñez la tarea de perseguir a los Acura, lo cual los llevó al tercer sitio delante de los Cadillac que esta vez no brillaron. Los bicampeones del

Action Express y los campeones reinantes del Wayne Taylor Racing y fueron superados por los autos de motor turbo.

En GTLM la PP fue para el BMW de Krohn/Edwards, pero los Porsche 911 tomaron la punta casi de inmediato, aunque la batalla fue feroz contra

BMW y un poco más atrás Corvette y Ford peleaban por el honor americano. Cerca del final lideraba el BMW de De Phillippi que extendió su detención hasta el máximo esperando la bandera amarilla que no llegó y fue pasado por el Porsche de Vanthoor. Con llantas frescas el BMW cerró la brecha y apretó la victoria de los de Stuttgart a un par de segundos, con Corvette batiendo a Ford por un margen similar por el tercer sitio. En GTD ganó el Lexus por primera vez en la serie con el equipo 3GT Racing haciendo los honores.

MOSES ALONENEI



Ricky y Helio celebran con su escuadra

Resultados							
Pos.	Clase	Pilotos	Equipo	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	P	Castroneves/R.Taylor	Penske	Acura ARX-05	125	2h40m59.579s	1
2	P	Cameron/Montoya	Penske	Acura ARX-05i	125	+8.464s	2
3	P	Jarvis/Nuñez	Joest	Mazda	125	+26.774s	3
4	P	Barbosa/Albuquerque	Action Xpress	Cadillac DPi	125	+56.826s	6
5	P	J.Taylor/Van Der Zande	Taylor Racing	Cadillac DPi	125	+57.825s	5
6	P	Saavedra/Yacamán	AFS/Pr1 Mathiasen	Ligier	125	+73.876s	7
7	P	Goikhberg/Simpson	JDC-Miller	ORECA-Gibson	125	+75.636s	8
8	P	Nasr/Curran	Action Xpress	Cadillac DPi	124	-1 giro	18
14	GTLM	Bamber/Vanthoor	Porsche	911 RSR	118	-7 giros	12
22	GTD	Marcelli/Baumann	3GT Racing	Lexus R Cf	116	-9 giros	24

Campeonato							
PROTOTIPOS 1 Albuquerque/Barbosa 119; 2 Curran/Nasr 109; 3 Van der Zande/J.Taylor 104; 26 Pato O'Ward 41 ; 27 Roberto González 39							
MARCAS PROTOTIPOS 1 Cadillac 132; 2 Nissan 123; 3 Acura 123; 4 Mazda 122							
PILOTOS GTLM 1 Briscoe/Westbrook 121; 2 Bamber/Vanthoor 114; 3 Muller/Hand 112, 4 Gavin/Milner 111, 5 Garcia/Magnussen 111							
MARCAS GTLM 1 Porsche 126; 2 Ford 125; 3 Chevrolet 123; 4 BMW 120; 5 Ferrari 58							
PILOTOS GTD 1 Silers/Snow 95; 2 Legge/Perente 87; 3 Bleekemolen/Keating 80							

FOTOS: IMSA/ACURA/LEXUS/BMW

FOTOS: INDYCAR/MEDIA

Resultados					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Will Power	Penske	85	1h49m46.1935s	1
2	Scott Dixon	Ganassi	85	+2.2443s	18
3	Robert Wickens	Schmidt Peterson	85	+8.1621s	2
4	Sebastien Bourdais	Dale Coyne	85	+8.7293s	3
5	Alexander Rossi	Andretti	85	+11.7462s	8
6	Helio Castroneves	Penske	85	+14.3860s	10
7	James Hinchcliffe	Schmidt Peterson	85	+15.3368s	4
8	Simon Pagenaud	Penske	85	+17.2354s	7
9	Graham Rahal	Rahal LLR	85	+18.0987s	17
10	Takuma Sato	Rahal LLR	85	+23.1137s	11

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Josef Newgarden	178
2	Alexander Rossi	176
3	Sebastien Bourdais	152
4	Scott Dixon	147
5	James Hinchcliffe	144
6	Graham Rahal	142
7	Will Power	135
8	Robert Wickens	133
9	Ryan Hunter-Reay	125
10	Marco Andretti	105

Will Power ha ganado dos veces en el GP de Indy desde la PP, 2015 y 2017. En 2018 empezó bien desde la calificación al obtener la PP, lo que le permitió estar al frente del pelotón en la arrancada. Esto resultó crucial pues hubo un toque de Sato con Helio que terminó con Pagenaud y King dañados y

se formaron Wickens, Newgarden y Rossi detrás del galo, mientras Dixon cargaba desde el sitio 18 y entraba en la primera decena, siendo el más veloz con llantas rojas. Power y Wickens pararon en la 19 dejando a Bourdais en punta, pero éste se detuvo en la 20 y Newgarden quedó

al mando un giro antes de dejar a Rossi liderar otro. Para la 26 todos habían parado y Wickens lideraba tras pasar a Power. Se alejó hasta sacar cinco segundos y Bourdais, Newgarden, Rossi y Dixon los seguían. Así llegaron a la segunda parada en el giro 40 y Power puso rojas y empezó a

descontarle a Wickens; en el giro 51 atacó por fuera tras la recta y terminó adelante cuando llegaron a la recta trasera. La carrera se estabilizó pero Newgarden atacó a Bourdais, se arrepintió y quedó varado en el bordo tras trompearse. Hubo amarillas, el pelotón se reagrupó y todos pararon

EL PODER DE POWER SE MUESTRA DE NUEVO

El australiano da el triunfo 200 al equipo Penske en IndyCar



Podio en Indy para Dixon, Power y Wickens

Power estaba muy adelante seguido por Bourdais, quien pasó a Wickens en la primera curva. Pigot embistió a Sato en la Curva 5, sería penalizado y salió el auto de seguridad.

En la reanudación Bourdais se volvió tapón dejando ir a Power y



Dixon se quedó con la VR y casi gana

Es obvio, excepto para los pilotos, que no caben cuatro en la Curva 1



Pagenaud, víctima del fuego amigo

a recarga, pero faltaban 25 vueltas y había que ahorrar etanol. Power se fue adelante seguido por Dixon, Wickens y Bourdais, pero pronto se espaciaron y el orden ya no cambió, con lo que Penske llegó a 200 triunfos en casi 50 años de correr autos tipo Indy.

ELLIOT MUNBERRIES



Wickens sigue impresionando como novato

LEWIS DOMINA OMINOSAMENTE

Mercedes parece regresar a su papel de las campañas pasadas con un GP español casi perfecto

GP DE ESPAÑA EN RESUMEN

- La mayoría califica con suaves en la Q2 y Lewis usa las supersuaves para agenciarse la PP 74 por cuatro centésimas sobre Bottas en el 1-2 de Mercedes.
- En la Curva 3 Grosjean pierde el Haas, se lleva Hulk y Gasly y provoca la salida del auto de seguridad
- Alonso y Sergio pierden sitios evadiendo a Grosjean, pero se recuperan sin muchos daños.
- Lewis domina la carrera sin preocuparse y sólo deja la punta ocho giros tras detenerse a cambiar llantas, de amarillas a blancas.
- Vettel parece tener dominado al resto pero para dos veces contra una de Bottas y Verstappen y estos lo rebasan y lo sacan del podio. Nadie más entre los ocho mejores hace dos paradas.
- Ricciardo se trompea, igual que Sirotkin, cuando sale el auto de seguridad virtual y queda quinto aunque logra la VR.
- Magnussen es el mejor del resto, seguido por los hispanoparlantes Sainz, Alonso y Pérez, con Leclerc completando los puntos.

Segundo banderazo a cuadros del año para Lewis



Mercedes 2 -1 RBR



Listo para el surf humano



Vettel se comió a Bottas por fuera en el inicio

España en mayo tiene mayor temperatura en pista que en los ensayos gélidos de febrero. Pirelli sorprende al rebajar en 4 mm el piso de sus llantas para evitar ampollas, pero las vuelve más duras y aparentemente eso favorece a Mercedes. En la Práctica 1. Valtteri Bottas marca el mejor tiempo para Mercedes, pero en la Práctica 2 es Lewis Hamilton en el otro Mercedes el que manda, aunque sin mejorar el tiempo del nórdico. Lo mismo le pasa en la cola a los Williams que sacan a Robert Kubica en la P1 y éste marca el mejor crono del día sobre los pilotos (muy) regulares, Sergey Sirotkin y Lance Stroll. Atrás de Mercedes quedan los RB14 de Max Verstappen y Daniel Ricciardo, y los otros en romper 79 segundos fueron los Ferrari de Sebastian Vettel y Kimi Raikkonen.

Para el sábado en la Práctica 3 los cinco primeros se meten a los 77 segundos, Lewis, Valtteri, Seb, Kimi y Daniel, pero Max tiene problemas y queda duodécimo. Peor le va a Hartley, que se pone el Toro Rosso tras tocar el pasto en la curva de Campsa. Sus mecánicos no logran repararlo y no participa en la Q1 un par de horas después siendo el sitio 20 en la parrilla, además de ser penalizado por cambiar caja y otros componentes.

La Q1 fue dominada por Vettel y atrás los eliminados fueron los Williams con Sirotkin adelante, pero tenía que pagar su penalización del choque en Bakú, así que saldría en la fila final. También quedaron fuera Marcus Ericsson de Sauber y Nico Hulkenberg, quien tuvo un problema de presión de combustible. En la Q2 Vettel y la mayoría de los punteros calificaron con llantas suaves, sólo el McLaren de Fernando Alonso puso su mejor tiempo con el compuesto súper suave. Los eliminados fueron los Force India de Sergio Pérez y Esteban Ocon, el Sauber restante de Charles Leclerc, el Toro Rosso

“Tuvimos una gran detención y una gran estrategia”
LEWIS HAMILTON

restante de Pierre Gasly y el McLaren de Stoffel Vandoorne. Para la Q3 los punteros sacaron las Pirelli rojas, pero a muchos no les gustaron y efectuaron su corrida final con amarillas, como



Daniel lidera a Magnussen, Sainz, Alonso y Leclerc



Hartley se detuvo al cruzar la meta por una falla

“Es importante sacar puntos en cada carrera y hasta el momento lo hemos hecho en cinco seguidas”
FERNANDO ALONSO

los Ferrari y Ricciardo. Pero Lewis si se adaptó y bajó un segundo respecto a la Q2 y se llevó la PP 74 a su cuenta seguido por Bottas, Vettel, Kimi, Max y Ricciardo. El mejor del resto fue el Haas de Kevin Magnussen, mientras Alonso ganó la batalla de los locales a Carlos Sainz (Renault) y el décimo fue el otro Haas con Romain Grosjean al mando.

El domingo con la pista caliente, pero una cubierta de nubes que

presagiaba lluvia, Lewis hizo una arrancada buena, cubrió su línea pero Bottas se formó detrás y abrió la puerta a que Vettel lo pasara por fuera. Kimi contuvo a los RB14 y Sainz le ganó la batalla a Alonso, pero en la Curva 3 Magnussen hizo un extraño, Grosjean sobrecorrigió para no pegarle y se trompeó enfrente del pelotón que se espació por todos lados, pero el gallo se llevó a Hulk y Gasly y hubo algunos más que dañaron sus autos

SERGIO PÉREZ #11 8/10



FORCE INDIA-MERCEDES VJM-10-02
ARRANCA 15 LLEGA 9 PARADAS 2

Sergio le gana el viernes Ocon, pero el sábado el gallo se repone y lo vence en prácticas y calificación para imponerse 3-2 en el año. En la arrancada Sergio sale bien pero pierde sitio al evadir el accidente de Grosjean y algo se daña en el piso del Force India. Pese a todo se mete a la pelea por los puntos y tras su segunda detención es muy veloz y logra rebasar al Williams de Stroll y al Sauber de Leclerc. Se coloca noveno detrás de Alonso y Sainz, ya no sube más, pero no abandona como su coequipero y saca dos puntos para su escuadra.

“Hice una arrancada buena, pero me tuve que abrir para evitar el accidente con Grosjean y perdí muchos lugares. Realmente me complicó todo”.



Sergio le quitó el noveno a Leclerc

en sus excursiones fuera de pista. Salió el auto de seguridad mientras limpiaban la pista frente a un Romain desolado por el error.

Sólo algunos coleros pararon y para la vuelta 6 se retiró el auto de seguridad. Lewis emprendió el vuelo con Vettel viéndolo escapar pero sin presión de atrás. La carrera se volvió la procesión española usual, siendo la batalla real la de atrás de Magnussen en séptimo, con Sainz, Leclerc y Alonso peleando los puntos. Para la vuelta 16 hubo movimiento en los fosos y Vettel paró por un juego de llantas blancas, aunque era mucho hacerlas durar 49 giros más antes del final y se anticipaba otra detención. Bottas le contestó en el giro 19 tras dar dos vueltas muy rápidas y con eso parecía que lo brincaría, pero su parada fue lenta y salió justo cuando el Ferrari pasaba al Haas a final de la recta y Bottas se formó detrás de Magnussen brevemente antes de pasarlo.

La parada temprana hizo que los otros punteros aguantaran por la posibilidad de podio pues la ventaja de Vettel y Bottas no era grande. Lewis estaba intocable y Kimi lo seguía 17 segundos sin problema hasta



Sainz batió a su compatriota Alonso



Kimi sumó otro abandono



Hulk se fue sin deberla



Max fue el mejor RB14 esta vez

“Si hubiera frenado, el auto se hubiera patinado de la misma forma. Trate de mantener el acelerador pisado para trompearlo y no quedar de frente a todos – es un reflejo humano muy normal”
ROMAIN GROSJEAN

“Es un accidente difícil de aceptar, especialmente cuando no es tu culpa”
NICO HULKENBERG

que en la 24 algo falló en su sistema eléctrico, perdió potencia y se fue lento a los fosos. Max y Ricciardo quedaron adelante de Vettel y cuando Lewis se detuvo por blancas en la vuelta 25 salió entre ellos en segundo sitio. Daniel se detuvo en la 33, Max una después y con eso el orden volvió a ser Lewis, Seb, Valtteri, Max y Daniel, con Magnussen lejos de ellos pero también muy separado de Sainz, Leclerc, Alonso y Pérez, quien había heredado el décimo tras el abandono de su coequipero Ocon por una fuga de aceite tras su detención. El Force India se quedó entre las curvas 4 y 5 y se decidió poner auto de seguridad virtual (VSC). Entonces Vettel aprovechó para detenerse y salió cuarto atrás de Max, quien calentando llantas se distrajo y le dio con el alerón frontal a Stroll y dañó el limitador vertical izquierdo, pero antes de que le pusieran bandera negra la pieza se cayó y el holandés aguantó en la pista sin más daños.

Al regresar a bandera verde Lewis se fue con Bottas

cuidando sus llantas para ir hasta el final en un cambio de estrategia. Max era alcanzado por Vettel y Ricciardo muy atrás después de un tropo extraño atribuible, como el similar de Sirotkin, a las llantas frías. Sergio había entrado por llantas y con unas amarillas usadas pasó a Ericsson y a Stroll para meterse a los puntos de nuevo.

La carrera no tuvo ya más interés que Vettel tratando de alcanzar a Verstappen, pero nunca se dio pues el Ferrari no encontró su ritmo. Lewis completó los 66 giros con 20 segundos de ventaja sobre su coequipero, que

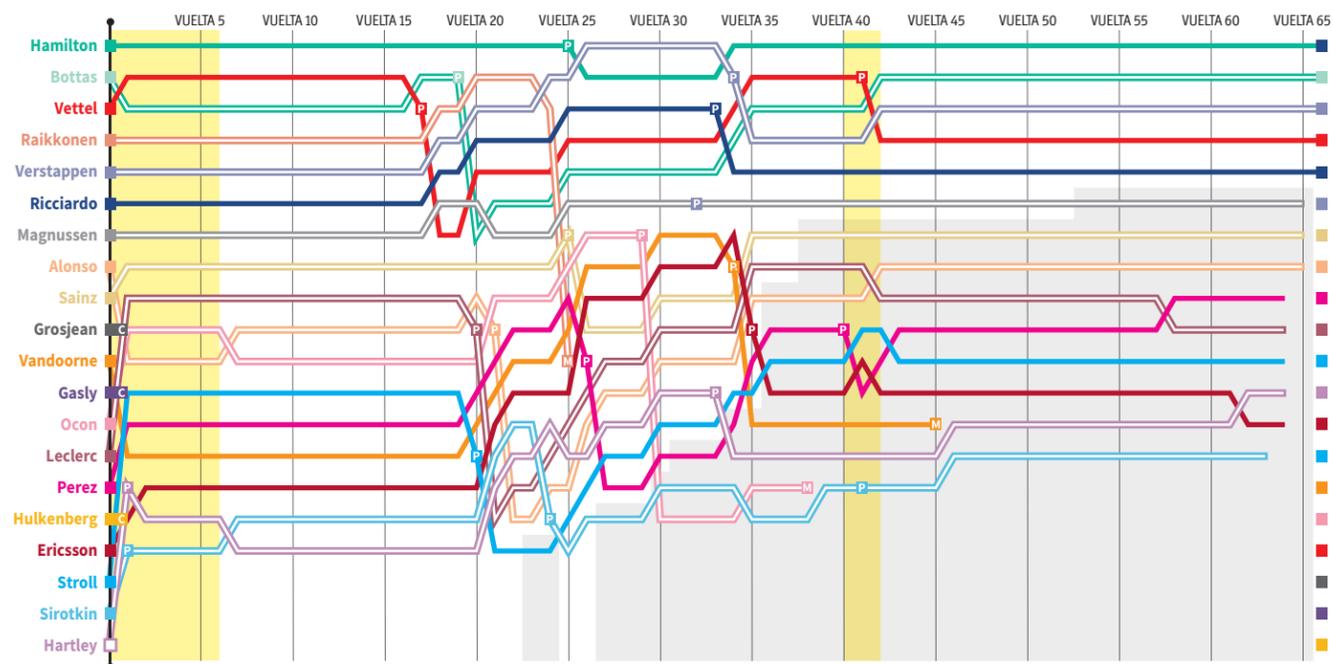
cuidaba las llantas al máximo, pues su corrida final fue de 47 giros. Max completó el podio sin problemas y Vettel nunca pudo presionarlo. Ricciardo fue el último en la vuelta del líder y de ahí a Magnussen había casi un giro. El único cambio al final fue el de Pérez desplazando a Leclerc del noveno sitio, pero lejos de cazar a Alonso, quien no pudo pelear el séptimo a Sainz, éste muy distante del danés. Así acaba el primer cuarto de la campaña 2018 con Lewis adelante enfilado al "penta" pese a su inicio titubeante.

CARLOS E. JALIFE VILLALÓN



Carlos papá le da su trofeo de la PP 74 a Lewis

CUENTA VUELTAS



Parada en fosos Choque Falla mecánica Trompo Penalización Auto lapeado Autode seguridad

Parrilla de salida			
Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif
1	Lewis Hamilton	Mercedes	1m16.173s
2	Valtteri Bottas	Mercedes	1m16.213s
3	Sebastian Vettel	Ferrari	1m16.305s
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	1m16.612s
5	Max Verstappen	Red Bull/Renault	1m16.816s
6	Daniel Ricciardo	Red Bull/Renault	1m16.818s
7	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	1m17.676s
8	Fernando Alonso	McLaren/Renault	1m17.721s
9	Carlos Sainz	Renault	1m17.790s
10	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	1m17.835s
11	Stoffel Vandoorne	McLaren/Renault	1m18.323s
12	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	1m18.463s
13	Esteban Ocon	Force India/Mercedes	1m18.696s
14	Charles Leclerc	Sauber/Ferrari	1m18.910s
15	Sergio Pérez	Force India/Mercedes	1m19.098s
16	Nico Hulkenberg	Renault	1m18.923s
17	Marcus Ericsson	Sauber/Ferrari	1m19.493s
18	Lance Stroll	Williams/Mercedes	1m20.225s
19	Sergiy Sirotkin	Williams/Mercedes	1m19.695s
20	Brendon Hartley	Toro Rosso/Honda	-

Carrera				
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif
1	Lewis Hamilton	Mercedes	66	1h35m29.972s
2	Valtteri Bottas	Mercedes	66	+20.593s
3	Max Verstappen	Red Bull/Renault	66	+26.873s
4	Sebastian Vettel	Ferrari	66	+27.584s
5	Daniel Ricciardo	Red Bull/Renault	66	+50.058s
6	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	65	-1 giro
7	Carlos Sainz	Renault	65	-1 giro
8	Fernando Alonso	McLaren/Renault	65	-1 giro
9	Sergio Pérez	Force India/Mercedes	64	-2 giros
10	Charles Leclerc	Sauber/Ferrari	64	-2 giros
11	Lance Stroll	Williams/Mercedes	64	-2 giros
12	Brendon Hartley	Toro Rosso/Honda	64	-2 giros
13	Marcus Ericsson	Sauber/Ferrari	64	-2 giros
14	Sergiy Sirotkin	Williams/Mercedes	63	-3 giros
-	Stoffel Vandoorne	McLaren/Renault	45	Retiro
-	Esteban Ocon	Force India/Mercedes	38	Retiro
-	Kimi Raikkonen	Ferrari	25	Retiro
-	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	0	Choque
-	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	0	Choque
-	Nico Hulkenberg	Renault	0	Choque

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Lewis Hamilton	95
2	Sebastian Vettel	78
3	Valtteri Bottas	58
4	Kimi Raikkonen	48
5	Daniel Ricciardo	47
6	Max Verstappen	33
7	Fernando Alonso	32
8	Nico Hulkenberg	22
9	Kevin Magnussen	19
10	Carlos Sainz	19
11	Sergio Pérez	17
12	Pierre Gasly	12
13	Charles Leclerc	9
14	Stoffel Vandoorne	8

Pos.	Equipo	Puntos
1	Mercedes	153
2	Ferrari	126
3	Red Bull/Renault	80
4	Renault	41
5	McLaren/Renault	40

ESTELAR

En España Alexander Albon repitió su Posición de Privilegio de Bakú, pero le falló uno de los sensores del embrague, problema que aqueja a todos al azar, y en la arrancada fue pasado con Nyck de Vries tomando la punta seguido por Russell, que lo aguantó hasta que cesó el auto de seguridad virtual (VSC) y lo cazó para tomar la punta en el sexto giro. Los dos pelearon la punta con interrupciones de otros tres VSC, pero Russell aguantó bien los intentos de rebase

del holandés. Atrás de ellos Lando Norris vino del octavo sitio en la parrilla calzando llantas duras al final con las

que encontró el ritmo y quedó cerca de pasar a De Vries por el segundo sitio. Octavo quedó Markelov, quien arrancó en la



Aitken finalmente se destacó

RUSSELL REPITE, AITKEN PRIMERIZO

El inicio de la campaña europea define a los contendientes por el título



Puro apartado: De Vries (izq.) y Norris (der.) de McLaren, Russell de Mercedes/FI

Resultados					
Estelar					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	George Russell	ART Grand Prix	36	1h02m58.902s	4
2	Nyck de Vries	Prema	36	+1.036s	2
3	Lando Norris	Carlin	36	+1.760s	8
4	Luca Ghiotto	Campos	36	+5.714s	3
5	Alexander Albon	DAMS	36	+6.098s	1

Sprint					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Jack Aitken	ART Grand Prix	26	45m21.511s	3
2	Alexander Albon	DAMS	26	+1.550s	4
3	Lando Norris	Carlin	26	+2.864s	6
4	George Russell	ART Grand Prix	26	+8.106s	8
5	Luca Ghiotto	Campos	26	+11.109s	5

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Lando Norris	80
2	Alexander Albon	67
3	George Russell	62
4	Nyck de Vries	46
5	Sergio Sette Camara	46
6	Jack Aitken	43
7	Artem Markelov	36
8	Luca Ghiotto	22
9	Nicholas Latifi	21
10	Antonio Fuoco	20

Pos.	Equipo	Puntos
1	Carlin	126
2	ART Grand Prix	105



Norris lidera la F2 con constancia



Albon se ganó su contrato para todo el año con DAMS

cola y así sacó la posición de honor para el Sprint.

SPRINT

En la carrera de parrilla invertida para los ocho primeros, Markelov no tuvo suerte y el que tomó la punta tras una arrancada mala pero una parada temprana bien planeada fue Aitken, quien hacia el final de la carrera estaba quedándose sin llantas. Albon lo presionaba cuando vino otro VSC que le permitió sacudirse la presión y en bandera verde retomó el ritmo. Luego un auto de seguridad hizo que el pelotón se juntara y aunque Aitken se salió brevemente no perdió la punta. Ganó con holgura sobre Albon y Norris volvió a ser tercero con lo que sigue al frente de los puntos.

HÉCTOR BISTHUD



Ghiotto no ha dado el ancho esperado

En el aeropuerto viejo de Berlín la batalla por la PP fue ganada por un local, Daniel Abt del equipo Audi-Abt (de su papá), pese a haber usado más energía en la preparación de su vuelta, que los comisarios le perdonaron localistamente. Quedaron detrás Turvey, el líder Vergne, D'Ambrosio y Di Grassi, éste el más veloz en la ronda inicial.

La carrera inició con D'Ambrosio pasando a Vergne, pero para el giro 10 el belga ya estaba sexto y seguiría cayendo. Turvey

AUDI HACE 1-2 EN CASA

Aunque no gana Vergne se acerca al título con un podio más



Celebrando el 1-2 en el podio



Lotterer remontó desde la cola pasando a 11 para quedar noveno



Quick Nick rescató un puntito en casa

era segundo y tapón, y para cuando Vergne lo alcanzó ya tenía a Di Grassi y Buemi detrás presionando. El brasileño lo pasó en la vuelta 11 y en la 12 se puso segundo, mientras Buemi mandaba al líder de la serie al quinto sitio aunque Vergne



Marcando el 1-2 en la pista



Vergne en batalla con Di Grassi y Buemi

recuperó el cuarto con un rebase en el que se tocaron.

Para la vuelta 22 de 45, Turvey se fue a los fosos por otro auto, igual que los de Dragon D'Ambrosio y 'Pechito' López, pero el resto aguantó y tendría ventaja en el cierre. Di Grassi tuvo suerte cuando Abt se quedó tapado y salieron seguidos de los fosos, pero el

alemán se le escapó rápido. Los Audi iban lejos de Turvey, con Buemi habiendo rebasado a Vergne en las paradas, pero Turvey andaba lento y lo fueron cazando. En el giro 33 lo mandaron al quinto en un rebase doble y luego Vergne le volvió a aplicar la frenada tarde por adentro a Buemi y le quitó el podio. Después de

ellos Evans era sexto solitario seguido por Bird y una batalla feroz por el octavo que Pechito perdió al pasarse y hacer un semitrompo. Luego Piquet se fue largo, con lo que Engel los pasó y Lotterer se recuperó de arrancar último para quedar noveno, rebasando a Heidfeld al final.

KALLIA STONE

Resultados					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	Daniel Abt	Audi Abt	45	55m35.546s	1
2	Lucas di Grassi	Audi Abt	45	+6.785s	5
3	Jean Eric Vergne	Techeetah	45	+12.894s	3
4	Sebastien Buemi	Renault e.dams	45	+17.282s	7
5	Oliver Turvey	NIO	45	+19.620s	2
6	Mitch Evans	Jaguar	45	+24.586s	9
7	Sam Bird	DS Virgin	45	+34.610s	10
8	Maro Engel	Venturi	45	+37.814s	13
9	Andre Lotterer	Techeetah	45	+44.359s	20
10	Nick Heidfeld	Mahindra	45	+45.931s	14

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Jean Eric Vergne	147
2	Sam Bird	116
3	Felix Rosenqvist	86
4	Sebastien Buemi	70
5	Lucas di Grassi	58
6	Daniel Abt	56
7	Nelson Piquet Jr.	45
Pos.	Equipo	Puntos
1	Techeetah	188
2	DS Virgin Racing	133

FOTOS FORMULA E MEDIA/AUDI MOTORSPORT



Lappi es lodero, pero aquí lo encontró seco



Ostberg fue el Citroën más polveado



Thierry supo controlar la terracería lusitana

NEUVILLE GANA EN EL POLVO

El belga toma la punta del campeonato tras incidentes de sus rivales principales

DÍA 1

La arrancada ceremonial del jueves dejó de líder a Tanak tras la etapa nocturna, pero el viernes el estonio abandonó tras pegarle a una roca. Poco después su coequipero Latvala le dio a un hoyo y

rompió la suspensión con lo que Sordo quedó en la punta. En la tarde hubo más abandonos incluyendo el de Ogier, cuyo Fiesta se fue ancho en una curva y terminó en los árboles. Eso dejó a Meeke con su Citroën al

frente, pero luego un pinchazo para él y otro para su coequipero Breen, el choque del i20 de Paddon, las llantas suaves que no aguantaron en el de Sordo, más una falla de la dirección del de Mikkelsen dejaron en la punta al cuarto



Evans levanta cortinas de tierra con su Fiesta



Benito peleó en su Skoda nuevo y quedó séptimo en WRC2

Resultados				
Pos.	Piloto	Equipo	Auto	Tiempo/Dif
1	Thierry Neuville, N.Gilsoul	Hyundai Shell Mobis WRT	i20 WRC	3h49m46.6s
2	Elfyn Evans, D.Barritt	M-Sport Ford WRT	Fiesta WRC	+40.0s
3	Teemu Suninen, M.Markkula	M-Sport Ford WRT	Fiesta WRC	+47.3s
4	Esapekka Lappi, J.Ferm	Toyota Gazoo Racing WRT	Yaris WRC	+54.7s
5	Dani Sordo, C.del Barrio	Hyundai Shell Mobis WRT	i20 WRC	+1m00.9s
6	Mads Ostberg, T.Eriksen	Citroën Total Abu Dhabi WRT	C3 WRC	+3m33.5s
7	Craig Breen, S.Martin	Citroën Total Abu Dhabi WRT	C3 WRC	+5m23.0s
8	Pontus Tidemand, J.Andersson	Skoda Motorsport	Fabia R5	+14m10.8s
9	Lukasz Pieniek, P.Mazur	Printsport Oy	Fabia R5	+16m17.3s
15	Benito Guerra, B Rozada	MS Italia	Fabia R5	+23m15.3s

FOTOS RED BULL CONTENT POOL

Campeonato		
Pos.	Piloto	Puntos
1	Thierry Neuville	119
2	Sebastien Ogier	100
3	Ott Tanak	72
4	Dani Sordo	58
5	Esapekka Lappi	57
6	Andreas Mikkelsen	54
7	Elfyn Evans	45
Pos.	Equipo	Puntos
1	Hyundai WRT	175
2	M-Sport Ford WRT	162

i20 de Neuville sobre el Ford de Evans por 7.3s con Meeke en tercero a 11.6s.

DÍA 2

El sábado Meeke chocó y Neuville se alejó poco a poco de Evans a quien Sordo cazaba. En la tarde amenazaba la lluvia y Thierry optó por llantas suaves que le sirvieron bien cuando el agua llegó y con eso extendió su ventaja a 39.8s. Evans y Sordo perdieron tiempo, Suninen en otro Ford les peleaba el podio a menos de seis segundos de Dani.

DÍA 3

El domingo Evans concedió al ganar sólo 2.3s en las etapas iniciales y Teemu se fue al tercero por una penalización a Sordo. La Etapa de Poder la ganó Lappi de Toyota y con eso pasó a Sordo por el cuarto. Neuville fue segundo en la EdP y añadió cuatro tantos a su marcador para ponerse de líder en el Mundial.

En el WRC2 tras un inicio malo, Benito Guerra se recuperó para acabar séptimo en clase y 15 general.

ALBERT RIVERS

NASCAR MX

Por primera vez en años, NASCAR México programó una fecha nocturna, esta vez en el óvalo de El Dorado, Chihuahua, el sábado 19 de mayo, pues la alternativa de correr el domingo a mediodía en el clima del estado norteño es poco práctico. La calificación fue el mismo sábado y la ganó Rubén García Mateos, seguido por Santiago Tovar del equipo HO Speed cuyo dueño Hugo Oliveras calificó en tercero. Al inicio Rubén tomó la punta y parecía intocable, rodando veloz al frente sin ser amenazado por sus rivales, pero atrás de él algunos que no habían calificado bien encontraban su ritmo y se iban hacia el frente como Rubén Rovelo, quien había salido octavo o Xavi Razo remontando desde el sitio 19. Rovelo cuidaba su auto desde el segundo sitio y se mantenía lejos de las batallas en el pelotón que causaron muchos incidentes, dado que había 31 autos en pista,



Rovelo y la pirotecnia

Rovelo se lleva El Dorado

Rubén domina la primera carrera nocturna en años; Aarón Cossío se impone en Trucks



Aguirre y García Mateos fueron animadores en la noche



Ramírez recordando al buen Beto Lozano



Abraham sacó podio

NASCAR MÉXICO					
Pos	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	Rubén Rovelo	Ruffles-Top	1h34m59.213s	177	8
2	Héctor Aguirre	Canel's-Cruz Azul	+0.942s	177	10
3	Abraham Calderón	Arris-Telcel	+2.123s	177	5
4	Xavi Razo	Clemente Jacques-2B Racing	+3.833s	177	19
5	Enrique Baca	Baca MS	+5.154s	177	15
6	Santiago Tovar	PennzoilHO Speed	+5.704s	177	2
7	Rubén García M.	Canel's	+5.832s	177	1
8	Piero Rodarte	Motorcraft-Tame	+7.708s	177	13
9	Salvador de Alba	Sidral Aga	+9.121s	176	7
10	Hugo Oliveras	Monster-HO Speed	+10.041s	176	3

FOTOS: MANUEL AGÜERO/ESCUDERÍA TELMEX



Arrancada nocturna espectacular



"Miji, hay bandera roja porque se fue la luz en la recta"



Marín, PP, VR y podio en las Trocas



Cossío apenas llegó a la categoría y ya está ganando

pues varios de la serie Challenge que no corrió en Chihuahua decidieron invadir la estelar.

Paradójicamente uno de los contactos más llamativos se dio entre los veteranos Rogelio López III y José Luis Ramírez, quienes se tocaron varias veces hasta que Rogelio le dio atrás a su rival y le causó un trompo, pero hubo penalización que les

arruinó la carrera a ambos y una de las varias amarillas. Cuando restaba poco para el final se apagaron las luces de la recta y hubo una interrupción de más de media hora que cambió la estrategia de muchos y a otros les hizo perder el ritmo:

Al reanudarse la carrera Rubén R pasó a Rubén GM y se despegó, mientras este se iba a los fosos. Hubo otra amarilla que rejunto al pelotón, pero Rovelo se despegó de nuevo e imprimió un ritmo brutal. Calderón trató de seguirlo pero su

antiguo rival de los vochos regiomentanos, Héctor Aguirre, lo alcanzó y se dieron con todo hasta que Héctor se puso segundo. Así llegaron al final con Razo y Enrique Baca completando los cinco mejores y Rubén GM remontando al séptimo atrás de Tovar.

TROCAS

Las Trocas abrieron el espectáculo con Marco Marín encabezando el pelotón de 14 trocas tras lograr la PP. La carrera estaba pactada a una hora y Marco puso un ritmo

feroz y sólo lo pudieron seguir Aarón Cossío, Sergio Martínez y Max Gutiérrez, pues incluso el líder de la serie y campeón defensor Alex de Alba se quedó. Los cuatro se alternaron la punta y una amarilla tardía los reagrupó para un final espectacular en el que cruzaron la meta al cumplirse una hora separados por 715 milésimas entre el primero y el cuarto, los únicos en la vuelta del ganador Cossío, quien batió a Max por 118 milésimas con Marín en tercero.

LUIS LAURO HINOJOSA

NASCAR MÉXICO		
Pos	Piloto	Puntos
1	Rubén Rovelo	114
2	Rubén García M.	113
3	Santiago Tovar	111
4	Abraham Calderón	110
5	Salvador de Alba	109
6	Irwin Vences	107
7	Xavi Razo	105
8	Rubén Pardo	104
9	Homerio Richards	103
10	Héctor Aguirre	103

NASCAR TRUCKS					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Aarón Cossío	AD-Sadosa	143	1h00m05.944s	5
2	Max Gutiérrez	ProRally	143	+0.118s	4
3	Marco Marín	Citizens RX	143	+0.424s	1
4	Sergio Martínez	NAPA Autopartes	143	+0.715s	6
5	Andrés Cerecedo	AD Dev.	142	-1 giro	2

TRUCKS		
Pos	Piloto	Puntos
1	Maximiliano Gutiérrez	132
2	Aarón Cossío	126
	Alejandro De Alba	126
4	Marco Marín	118
5	Sergio Martínez	113



CARRERA SÁBADO

El sábado la calificación fue para el austriaco Lucas Auer por siete milésimas sobre su compatriota novato Philipp Eng de BMW y Audi puso su primer auto de Nico Muller en noveno. En la arrancada éste se

Luego Mortara, quien iba séptimo al detenerse, salió muy veloz y tomó la punta. Glock lo imitó y se fueron juntos hasta el final en la batalla que terminó siendo para el suizo mientras Eng contenía a los demás para sacar su primer podio.

CARRERA DOMINGO

La PP del domingo esta vez sí fue para Eng, su primera, y los siguieron los excampeones Wehrlein y Paffett de Mercedes y Wittmann de BMW, mientras que el mejor Audi fue el del excampeón Rockenfeller

en quinto. En la arrancada Wehrlein intentó rebasar al puntero, se fue ancho y Paffett lo pasó para él presionar a Eng, al cual rebasó en el cuarto giro. Eng se salió de ritmo y perdió muchos sitios antes de las detenciones en fosos. Duval fue el último en parar y dejó a Paffett en punta, seguido por Wittmann, quien brinco a Wehrlein en los fosos. Eng fue pasado



Dovi pasó a Jorge y se cayó adelantito; Zarco tardó más



El circuito Bugatti es la pista interna del usado en las 24 Horas de Le Mans



Petrucci quiere la Ducati oficial para 2019

El Lausitz es todo para Mercedes

Mortara y Paffett ganan para los de la estrella de tres picos y Audi sigue en blanco



Mortara, primer triunfo para MB



Eng salió en primera fila ambos días



La arrancada del domingo

quedó parado y el Audi de Green le pegó provocando bandera amarilla. La carrera se reanudó y otro choque entre los Audi de Duval y Rast, con el galo pegándole al campeón, trajo bandera roja. La carrera se reanudó faltando 20 minutos y la mayoría paró de inmediato, pero los que aguantaron resultaron beneficiados y Eng se fue al frente.



Paffett recibiendo la de cuadros

por Di Resta y Green, y luego Glock, quien también paso a Green. Wittmann hizo un esfuerzo para cerrar la brecha y bajó a menos de dos segundos, pero Paffett respondió y selló su segundo triunfo del año.

CHARLIE EDWARDS

Resultados

Carrera Sábado • 21 giros

Table with 7 columns: Pos., Piloto, Equipo, Auto, Tiempo/Dif, Giros, Parrilla. Lists top 5 drivers for Saturday race.

Carrera Domingo • 34 giros

Table with 7 columns: Pos., Piloto, Equipo, Auto, Tiempo/Dif, Giros, Parrilla. Lists top 5 drivers for Sunday race.

Campeonato

Table with 3 columns: Pos., Piloto, Puntos. Shows championship standings for Saturday.

Table with 3 columns: Pos., Marca, Puntos. Shows championship standings for Sunday.

FOTOS DTM

En casa Johann Zarco del Tech3 Yamaha, marcó la PP en el circuito Bugatti imponiendo además el mejor registro ahí, pero en la arrancada Lorenzo la hizo fulgurante como acostumbra y se fue a la punta manteniendo un ritmo que todos podían seguir; pero el tricampeón es notoriamente difícil de pasar y embotelló al grupo. Al inicio se fueron con él Zarco, Dovizioso y Petrucci en Ducati, Márquez

y Pedrosa en Honda, Rossi en la Yamaha oficial y Iannone, quien no duró ni un giro antes de caerse de la Suzuki y quedar fuera. Dovi era el más impaciente y cazó a todos para tomar la punta en el quinto

giro y caerse curvas después. Eso mandó a Marc al ataque, quien se deshizo de Zarco y el galo se cayó del tercer sitio poco después. Lorenzo seguía con su ritmo lento pero rápido, hasta que en la vuelta 10 Márquez lo pasó y tres vueltas tardaron Petrucci y Rossi en mandarlo al cuarto lugar. Ahí se les acabó el gas a ambos, pues Marc los dejaba acercar, apretaba el ritmo y se les iba hasta que ya no pudieron seguirlo; con una llanta dura atrás en la Honda que nunca se gastó. Danilo se despegó y Miller y Pedrosa pasaron a Jorge para ir en pos del tercero, pero Rossi aguantó y sacó su podio 192 en la clase superior. La mejor batalla se dio por el octavo, atrás de Viñales: Cal Crutchlow en la Honda privada del LCR, Aleix Espargaró en la Aprilia y Alex Rins en la Suzuki se dieron con todo. Al final así llegaron tras intercambiar posiciones múltiples veces.

MÁRQUEZ HILA TRES

El campeón parece asentado en un plano superior y Honda mantiene su dominio



Marc, sin enemigo detrás

Resultados

Table with 6 columns: Pos., Piloto, Equipo, Giros, Tiempo/Dif, Parrilla. Lists top 10 drivers for MotoGP race.

Campeonato

Table with 3 columns: Pos., Piloto, Puntos. Shows MotoGP championship standings.

Table with 3 columns: Pos., Equipo, Puntos. Shows MotoGP championship standings by team.



Valentino peleó su podio

NASCAR CUP

PIMER PODIO EN ÓVALO PARA UN MEXICANO

En este mes calendario Daniel rompió un récord que databa de 1965 con estilo, obteniendo un podio en la NASCAR Cup, algo que sólo él había logrado antes en circuito y ahora lo reeditó en óvalo.

El regiomontano arrancó con la Richmond 400 en el óvalo de ¾ de milla (1,207 metros) atrás en el sitio 26, pero tras una carrera de ajustes y remontando con constancia, Daniel acabó décimo.

Siguió la Talladega 500 en el óvalo más grande de la categoría, sito en Alabama, Para esta fecha Suárez calificó en decimocuarto lugar, pero se fue para atrás en la parrilla por cambiar de auto y desde ahí vino para adelante. Todo el día se la pasó peleando entre los mejores, incluso tomó la punta en el giro 145 de 188 y terminó décimo otra vez.

La tercera carrera del mes fue el 6 de mayo, la Dover 400 en la llamada "Milla Monstruosa" de Delaware y Daniel dio una exhibición de buen manejo desde la calificación en la que fue séptimo. En la carrera siempre peleó con los punteros Harvick, Keselowski y Bowyer principalmente, por lo que en la Etapa 1 fue cuarto, en la Etapa 2 fue sexto y al final rebasó más gente para terminar tercero. Éste es su primer podio en óvalo y el



mejor resultado de un azteca desde que Pedro quedó quinto en la Charlotte 600 allá por 1965. Después de 53 años del récord, finalmente lo tiene Daniel. El resultado lo dejó en el sitio 17, pero a media semana su jefe de equipo –y él de refilón– fue penalizado con 20 puntos por un problema en el medallón del auto.

La fecha puntuable final fue la Kansas 400 y ahí no le fue bien al regio, pues chocó con Alex Bowwman en la vuelta 238. Tras muchas reparaciones completó 258 giros de 267 pactados en el óvalo de milla y media (2.413 km) y fue clasificado en el sitio 28

cuando había salido en el 14. Eso lo mandó al lugar 21 y está a 43 puntos del corte de clasificación a la Caza por la Copa cuando quedan 14 fechas por disputar.

Una semana después se corrió la All Star Race, no puntuable, cuya previa de calificación Daniel ganó en 2017. Esta vez en el Showdown Suárez quedó atrás en la Etapa 1 de 20 giros, pero luego ganó la Etapa 2 al tomar la punta faltando cinco vueltas para el final y conservarlo hasta la meta delante de AJ Allmendinger y Chase Elliot, con lo que aseguró su pase a la Carrera de las Estrellas esa misma noche.

En la etapa inicial arrancó 19 y quedó 10, para luego pelear la victoria en la Etapa 2 aunque fue batido por Harvick en los metros finales. En la Etapa 3 Suárez evitó el contacto grande que eliminó a media docena de autos y en la etapa final de 10 vueltas peleó la punta; en la reanudada de verde-blanca-cuadros, se fue por dentro con Harvick por fuera, pero Kevin tuvo mejor apoyo de su columna con lo que se adelantó y dejó segundo a Daniel.

Así, Suárez quedó listo para la Charlotte 600, la más larga de la Copa el fin de semana final de mayo.

FOTOS: NASCAR MEDIA

• Primer podio nominal de un mexicano en un óvalo de la NASCAR Cup

• El Camry #19 del Joe Gibbs Racing es el caballo de batalla de Daniel

FAST GADGETS

Por Iliana Ortega

Doblar la ropa será cosa del pasado con **Foldimate**

- Foldimate es una máquina para doblar ropa, tamaño desde niños hasta XXL.
- Mide 125 cm de alto, 95 de ancho y 80 de profundidad.
- Promete doblar una carga de ropa en menos de cuatro minutos.
- Aunque las medidas y el modelo pueden cambiar ya que se sigue mejorando, se puede apartar en www.foldimate.com para entrega a fines de 2019.



\$980 USD aproximadamente

Para nadar **sin preocuparse**

- Este verano disfruta del mar o la alberca sin preocupaciones, con Ploota.
- Es un collar de 280 gramos que promete mantenerte a salvo mientras tú o tus hijos nadan, surfean, o practican cualquier deporte acuático.
- Disponible en tres medidas (chico, mediano y grande).
- Puede reusarse cuantas veces quieras, sólo debes cambiar el cartucho de CO2.
- Si quieres ser de los primeros en tenerlo, regístrate en: www.ploota.de y te avisarán cuando salga a la venta



Precio **Por confirmar**

Para **no quemarse** en el sol



Dulces sueños con **Nokia Sleep**

- Deja atrás comprar una almohada nueva o de tener el Smartphone en el colchón para tener métricas.
- Nokia Sleep incluye integración con la aplicación IFTTT para programar varios escenarios, tipo apagar las luces al acostarte.
- Además de mostrarte datos relevantes sobre tu sueño, cuenta con un programa para dormir mejor que te da indicaciones para reducir la fatiga y mejorar la salud.
- Es compatible con iOS y Android, y cuenta con 2 años de garantía.



\$99.95 USD aproximadamente

- La firma de cosméticos L'Oreal ha desarrollado un sensor sin baterías que mide la exposición a los rayos ultravioleta.
- Mide 2 mm de espesor y 9 mm de diámetro, y puede llevarse en los lentes o en una uña.
- Manda alertas de exposición a los rayos UV mediante una app.
- Actualmente se consigue con dermatólogos, pero se espera un lanzamiento global para 2019.

\$40 USD aproximadamente



Christopher Von Uckermann



Adriana de Rivera y Óscar Madrazo



Jacqueline Bracamontes



Carolina Uriostegui y Ana González



Emilia Murillo y Jacqueline Zazueta



Natalia Linares y Elke Orth



Claudi Álvarez y Billy Rovzar



Yael y Michelle Sandler



Paulina Madrazo y José Miguel Padilla



Vianely Rivera



Lorenza Lazo



Rubén Kuri y Kristal Cid

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso



ETRO
Exclusivo



Lentes
ULTRA MOREA



Lentes
MOSCOT



Zapato
CHRISTIAN
LOUBOUTIN



Gorra
GIVENCHY



Zapato
FAUSTO PUGLISI



Reloj
GUCCI



GUCCI



Bolsa
BALMAIN



Sneakers
CHRISTIAN
LOUBOUTIN
Exclusivo



Slippers
GUCCI



NUEVA IPAD DE 9.7 PULGADAS

Rendimiento y potencia al máximo es lo que ofrece la nueva iPad con pantalla retina de 9.7". Gracias a su chip A10 Fusion de 64 bits, cuatro núcleos y más de 3,300 millones de transistores, podrás usar varias apps a la vez a gran velocidad y hasta editar videos en 4K. Adicional, el Apple Pencil te permite escribir notas, pintar con acuarelas y firmar contratos a una precisión tan increíble como si estuvieras usando un lápiz de verdad.

Precio aproximado
\$7,999 MXN



MOTOROLA DASH CAM MDC100

Graba tus viajes en carretera con la cámara Dash Full HD de Motorola MDC100, contiene una pantalla de 2.7" con una calidad HD de 1080p para una fácil visualización, además tiene un ángulo de visión de 120 grados, ranura para tarjetas micro SD de hasta 32GB, detección de movimiento y visión nocturna. Su increíble batería tiene una duración de hasta cinco horas.

Precio aproximado
\$2,999 MXN



LG K9

Smartphone con un sistema operativo Android 7.1.2 Nougat, peso de 152g. Cuenta con un display de 5" con una resolución de 720x1280 píxeles. Adicional, podrás capturar excelentes fotos con su cámara frontal de 5MP y trasera de 8MP. Por último, cuenta con una memoria interna de 16GB y un procesador ARM Cortex-A7 de cuatro núcleos.

Precio aproximado
\$3,789 MXN



LENOVO YOGA 520 LAPTOP 2 EN 1

Con la laptop YOGA 520 podrás ver maravillosos videos en su pantalla de 14" HD. Contiene procesadores potentes, un disco duro de 500GB y una batería de larga duración para trabajar desde cualquier lugar. Gracias a su bisagra puedes ponerla en modo tablet fácilmente para buscar algo en internet o puedes reproducir un programa de televisión en streaming en el modo carpa.

Precio aproximado
\$13,499 MXN



SAMSUNG HW-M4500ZX BARRA DE SONIDO

Esta barra de sonido de 2.1 canales es la pareja ideal para tu televisor curvo Samsung. Deja los cables en el pasado, coloca tu subwoofer inalámbrico en el punto que quieras para tener un audio más potente e intenso. Adicional, activa la tecnología Surround Sound Expansion para tener un mayor alcance de audio y obtener una experiencia envolvente. Descarga la app Samsung Audio Remote para controlar todas las funciones de tu barra de sonido y reproducir las canciones favoritas desde tu móvil.

Precio aproximado
\$8,999 MXN



SAMSUNG 55" LED UHD SMART QN55Q6FAMFXZX

Experimenta el mundo de colores y el poder de iluminación que ofrece la nueva pantalla Samsung 4K Q6F. Observa cada detalle y disfruta la claridad cinematográfica de cada escena. Su diseño minimalista e impecable resaltarán de cualquier ángulo que la mires. Con su control tan sofisticado podrás manejar todos tus dispositivos que estén conectados y a través de comando de voz jamás tendrás que volver a cambiar los canales uno por uno.

Precio aproximado
\$37,799 MXN

FASTdrive



BMW CONCEPT M8 GRAN COUPÉ



MERCEDES AMG C63S COUPÉ EDITION 1



FASTests FORD EXPEDITION



INYECCIÓN DIRECTA

POR VÍCTOR ORTIZ

Lo hemos dicho hasta el cansancio en este espacio: la fiebre SUV es un fenómeno mundial que parece no tener fin, especialmente en mercados como el de Estados Unidos. Y la cosa no para ahí, pues incluso en Europa, un mercado tradicionalmente “anticamionetas”, han sucumbido a esta efervescencia y ya casi no quedan marcas que no ofrezcan alguna SUV en su gama. Vaya, hasta hemos presenciado un hecho histórico con la presentación de la imponente Cullinan, la primera camioneta en la historia de Rolls Royce. Algo raro para la marca pero no tanto para el segmento, pues se suma a otros modelos que en su momento también eran impensables, como la Bentley Bentayga o la Maserati Levante. Aún más atrás, a principio de siglo cuando llegó la Porsche Cayenne, que fue duramente criticada por apostar a una fórmula entonces desconocida y diametralmente opuesta a la historia y esencia de la marca germana. Sin embargo rápidamente se convirtió en el Porsche más vendido y se mantuvo así durante muchos años, a lo largo de los cuales la marca se llenó los bolsillos y pudieron renovar por completo su gama de deportivos.

Ahora toca turno a RR y el resultado es brutal. La Cullinan es impactante y no pasará desapercibida con su motor V12 biturbo de casi 600 caballos, sus 2.16 metros de ancho y –obviamente– sus puertas tipo “suicidio”. Aunque no es un coche que me parezca “bonito” o atractivo estéticamente, es valioso por lo que representa, no sólo para la marca, sino para la industria del motor en general y el mensaje que manda tanto a fabricantes como a consumidores: los coches, especialmente los sedanes, están perdiendo mucha popularidad y están cediendo terreno a las camionetas sin importar el segmento. Ahora bien, este escenario es mucho más marcado en los grandes mercados de autos –léase EUA, Europa y Asia– y no tanto en países como el nuestro, donde si bien las camionetas son populares y se venden, aún no tienen tanto peso en las listas de los coches más vendidos, cosa que se puede apreciar muy bien en la tabla que compartimos aquí mismo.

La razón es muy simple: como mercado emergente seguimos



TENDENCIAS ¿GLOBALES?

completamente regidos por el precio y el bajo poder adquisitivo, y no es lo mismo desembolsar 200 ó 300 mil pesos, que 500 mil o un millón o mucho más. Así las cosas, la industria en México está por cambiar de forma importante, pues si bien habíamos mantenido con nuestros vecinos del norte una simetría de

modelos de gran exactitud, ahora que las marcas norteamericanas presenten más y más “trocas” y borren modelos de sus listas (como el Ford Fusion, que tiene los días contados), nos veremos en la necesidad de importar ejemplares de China, por ejemplo. Pero bueno, eso sólo el tiempo lo dirá.

LOS 15 VEHÍCULOS MÁS VENDIDOS EN MÉXICO, 1ER TRIMESTRE 2018

Modelo	# vendido	Variación vs. 2017
Nissan Versa	22,947	(+ 9.8%)
Nissan NP300	18,010	(- 11.2%)
Nissan March	13,674	(- 7%)
Chevrolet Aveo	13,238	(- 29.6%)
Volkswagen Vento	12,952	(- 23.1%)
Volkswagen Jetta	9,409	(N.D.)
Chevrolet Beat hatchback	9,393	(N.D.)
Nissan Sentra	9,329	(- 20.8%)
Honda CR-V	7,071	(N.D.)
Nissan Kicks	5,382	(+ 2.9%)
Honda HR-V	5,227	(+ 6.3%)
KIA Sportage	5,218	(+ 17.6%)
Chevrolet Beat sedán	5,116	(N.D.)
KIA Río sedán	5,019	(N.D.)
Ford Figo sedán	4,745	(- 10.8%)

¿QUÉ TIPO DE AUTO TIENES?

Aunque para muchos es obvio, demos una repasada a los tipos de carrocería que se venden actualmente, un tema que se encuentra en evolución constante por los gustos cambiantes del mercado

VOLÚMENES

Las carrocerías se encuentran divididas por volúmenes. El primer volumen es la trompa, compuesta por cofre, motor, eje delantero, y en general todo lo que esté al frente. El segundo es el habitáculo, de parabrisas a medallón. El tercer volumen es la parte trasera del coche, incluyendo cajuela, eje trasero y demás componentes. Según el tipo de vehículo, puede ser de un solo volumen, tipo van; un dos volúmenes –o bicuerpo–, tipo *hatchback*; o un tres volúmenes, como el sedán tradicional. Partiendo de esta base encuentran acomodo absolutamente todos los vehículos a la venta en el mundo.

Guayín

Seat León ST



Es la variante familiar del sedán. Se “elimina” el tercer volumen a favor de un espacio más amplio. Su practicidad no tiene par, pues les cabe lo que a una camioneta pero con el manejo de un auto. Son las grandes incomprendidas por el consumidor mexicano.

Miniván

Peugeot Traveller



Destacan por amplitud y versatilidad. Generalmente tienen un solo volumen y tres filas de asientos –capacidad de seis a ocho pasajeros– en los modelos del lujo. También los hay de tipo comercial que pueden tener más filas y plazas.

Sedán



Toyota Camry

Es el tipo de auto más común y conocido, tanto que si le pides a un niño que dibuje un coche seguro esbozará un sedán. Es un tres volúmenes de cuatro puertas y casi todas las marcas lo producen. Es práctico y su oferta (tamaño, potencia, rangos de precio y equipamiento) es casi infinita.

Hatchback



VW Golf

Es un dos volúmenes y la gran mayoría de ellos están intrínsecamente relacionados con un sedán, pues generalmente uno deriva del otro. Hay HB de dos o cuatro puertas –que se vuelven tres o cinco (por la cajuela)– pero la carrocería no cambia. Tienen un carácter más deportivo que los sedanes y, al ser de longitud menor, son más prácticos en ciudad. Muy populares en Europa.

Convertible



BMW Serie 2 Convertible

Esta carrocería es de las más aspiracionales, pues representa estatus social. La gran mayoría deriva de un *coupe*. El término convertible es el más genérico y aplica para autos de cuatro plazas con techo de material ligero como lona.

Cabriolet

El *cabrio* o *cabriolet* posee un techo rígido con sistema electromecánico de remoción.



Mercedes-Benz SLC

Roadster

Un *roadster* –término británico– o *spyder* –término italiano– es un convertible ligero que sólo tiene dos asientos.



Mazda MX-5

Targa

El *targa* es un convertible al que sólo se le desmonta una parte del techo para darle mayor rigidez al chasis.



Porsche 911 Targa

Coupe



Ford Mustang

El apelativo es francés y prácticamente todos derivan de un sedán. Tiene tres volúmenes pero sólo dos puertas y por ende un carácter más personal, por lo que la mayoría son modelos con mucho equipamiento y/o mucha potencia. Cuando el tercer volumen se inclina aerodinámicamente a ser casi horizontal, se conoce como *fastback*.

Coupe de cuatro puertas



Audi A7

Éste es un segmento muy nuevo con un nombre netamente mercadológico; no es otra cosa que un sedán con una carrocería mucho más estilizada, a tal grado que llega a eliminar el tercer volumen pues las caídas del techo y medallón se extienden hasta la parte final de la cajuela. También se conoce como *liftback*.

SUV



Nissan Armada

Vehículo Utilitario Deportivo, por sus siglas en inglés. En realidad es poco deportivo y muy utilitario. Son las famosas camionetas que tanta fama han cobrado en los últimos años. Pueden tener capacidad todoterreno real (una minoría), o ser simples versiones agrandadas y alzadas de un sedán compacto (la mayoría).

Pick-up



RAM 700

De aquí provienen las primeras SUVs, que luego se fabricaron a partir de sedanes compactos o medianos. Suelen tener una cabina de dos o cuatro puertas, con espacio para entre dos y seis pasajeros. Sus virtudes mayores son capacidad de carga en la bodega y capacidad de arrastre.

HYUNDAI IONIQ

Por el camino correcto

El IONIQ es un gemelo mecánico del KIA Niro, es decir, comparten chasis, motores y transmisión. Está impulsado por un motor de gasolina desarrollado específicamente para el conjunto híbrido. Tiene 1.6 litros de desplazamiento y entrega una potencia de 105 caballos. Logra una eficiencia energética del 40%, mayor que la de cualquier otro motor de combustión interna e igualando al Toyota Prius. A este cuatro cilindros se suma un motor síncrono de 43 caballos con una batería de 1.56 kWh de capacidad, que en total entregan una potencia combinada de 139 caballos y 195 libras/pie de torque. Lo mejor es que este tren motor va acoplado a una transmisión normal de embrague doble y seis velocidades, en lugar de las CVT o de engranajes

planetarios que por lo general se acoplan a estos autos. El resultado es un desempeño dinámico más efectivo a la hora de acelerar y recuperar, así como una sensación general de manejo más placentera.

Despega muy bien y si somos gentiles con el acelerador, podremos superar los 100 kph en modo eléctrico, aunque para lograr esto hay que acelerar realmente despacio si no queremos que funcione el motor térmico, cuya puesta en funcionamiento es tan silenciosa que es casi imperceptible. Con las baterías del sistema cargadas a plenitud y en modo de manejo deportivo, la aceleración es bastante buena, equivalente a la de un sedán mediano como motor V6, pero sin ese consumo, sino como de motocicleta, ya que puede superar sin problema los 20

kpl de media, logrando picos de 30 kpl en ciertas condiciones. Una auténtica maravilla pues aunque no seamos nada cuidadosos con el pedal del acelerador, es difícil que gastemos más de 15 kpl, una cifra que para muchos autos medianos o camionetas pequeñas sería casi imposible de lograr en cualquier condición.

Se maneja muy bien gracias a una afinación del chasis que le permite mostrar un carácter neutral, predecible, con un toque definitivamente más “vivaracho” que su archinémesis, el Prius. La suspensión del Hyundai es claramente más firme y gracias a sus llantas mucho más anchas y bajas, tiene mayor adherencia. Como cereza en el pastel, el IONIQ usa triángulos dobles en la suspensión trasera, toda una rareza estos

HYUNDAI IONIQ

- ✓ Rendimiento del sistema híbrido, calidad, manejo, equipamiento.
- ✗ Dirección no tan rápida, tacto del pedal de freno.

💰 **IONIQ GLS Premium:** \$396,700 pesos
IONIQ Limited: \$472,200 pesos

🔧 **Motor:** L4, 1,580 cc, gasolina + Síncrono de imán permanente
Potencia: 104 caballos a 5,700 rpm + 43 caballos
Torque: 108 libras/pie a 4,000 rpm + 125 libras/pie
Transmisión: Embrague doble DCT, 6 velocidades
0 a 100 kph: 10.8 segundos
Vel. máxima: 185 kph
Consumo medio: 28.3 kpl
Peso: 1,477 kg
Llantas: 225/45 R17

días en autos que no sean un Audi A6 o superiores. Todos estos elementos hacen que el pequeño sedán coreano tenga un desempeño muy agradable y mejor que muchos de su tamaño y precio, sean híbridos o no.

Sus lados “flacos”: frenos y dirección. Aquellos no por malos, sino por su tacto esponjoso típico de los frenos regenerativos que primero parece que no frenan y luego muerden muy fuerte. La dirección es obediente y más o menos precisa, pero de tacto artificial y nada

rápida, con retroalimentación casi nula. Cierto, no es un McLaren.

Al interior hay suficiente espacio en ambas filas, muy buenos acabados –ensambles y materiales–, y de hecho se percibe una calidad mayor que en el Niro. De serie hay asientos en piel con calefacción, climatizador automático, pantalla táctil con sistema de infotención, cámara de reversa, sensores de estacionamiento, luces y lluvia; faros de xenón, rines de 17” y más.

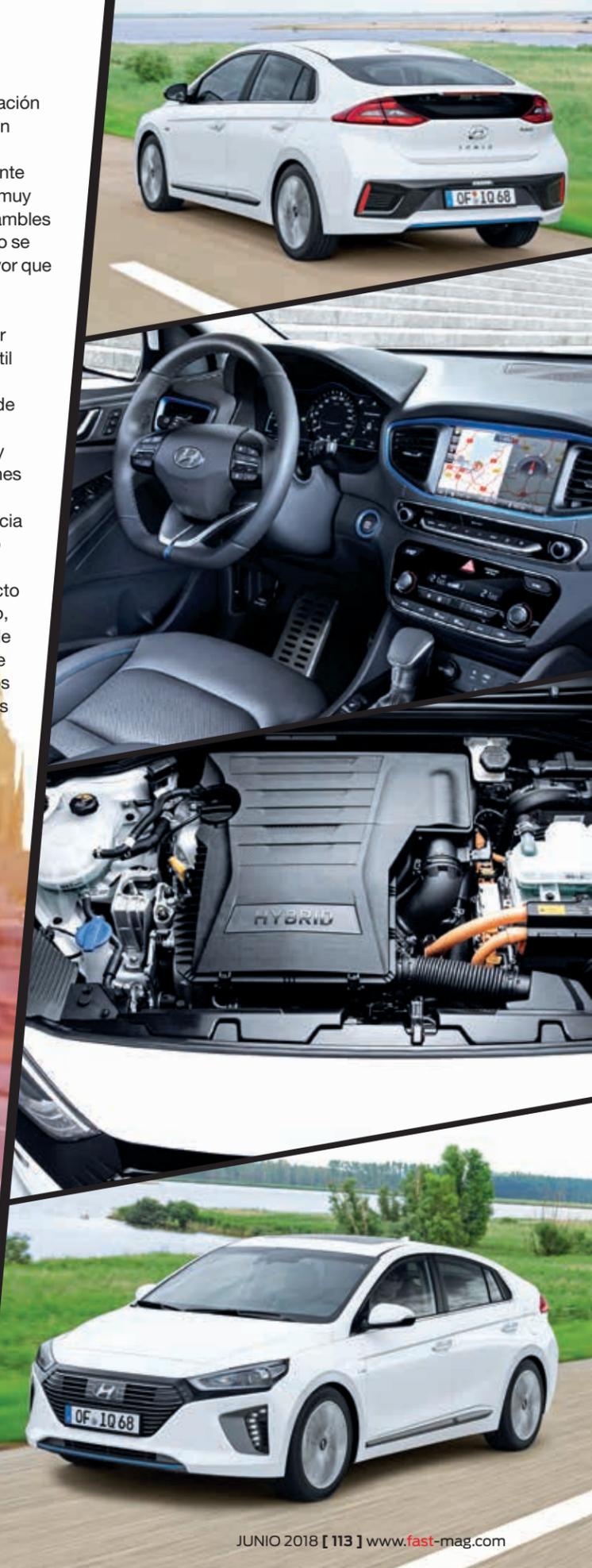
Un híbrido de eficiencia envidiable y desempeño dinámico a la altura de cualquier sedán compacto del mercado; bien hecho, bien equipado, agradable a la vista (no parece nave espacial), que en tiempos de gasolina cada día más cara parece una alternativa suculenta para quien quiera espaciar sus visitas a la gasolinera cada 800 ó hasta 1,000 km.

VÍCTOR ORTIZ

El consumo medio oficial del IONIQ es de 25.6 kpl, casi cinco menos que el Prius



La visibilidad es buena en general, salvo hacia atrás, por culpa de un spoiler que se encuentra justo a la mitad del medallón. No es grave pero sí incómodo.





VOLKSWAGEN JETTA VII

Punto y aparte

La versión Highline tiene techo panorámico, cámara de reversa, climatizador automático, monitor de punto ciego, asientos de piel eléctricos con calefacción y ventilación, entre otros

La historia del Jetta es longeva, pues va que vuela para cumplir 40 años y, si bien no todas las generaciones han sido bautizadas igual, este modelo nació en México en los ochenta cuando llegó el Atlantic. Cada cambio generacional representaba un salto cuántico en casi todos sus aspectos, pues por lo general llegaba un chasis nuevo acompañado de una familia nueva de motores, cajas también nuevas y elementos diversos de equipamiento tanto de comodidad como seguridad. El cambio más drástico fue el de la quinta generación, que aquí conocimos

como Bora y que revolucionó tanto a la marca como al segmento. Sus innovaciones fueron muchas: suspensión multibrazo atrás, motores turbo de inyección directa, cajas de embrague doble, controles de tracción y estabilidad, bolsas de aire por doquier y un sinfín de artilugios ideados para volver el Jetta/Bora una especie de "mini BMW". Aunque todo cambió cuando llegó el Jetta VI, abaratado por solicitud del mercado yanqui para que pudiera competir más aguerridamente en precio con modelos que siempre habían sido más baratos que el VW en aquel país, como el Honda Civic, Toyota Corolla, etc. El resultado fue un equipamiento raquítico en la mayoría de las versiones, interiores

con plásticos duros y ninguna novedad mecánica. Con la llegada de la séptima generación las cosas se modifican mucho otra vez. Ahora el diseño es más elaborado, hay más tamaño exterior e interior —que no se nota a simple vista—, los materiales son de mayor calidad, las posibilidades de equipamiento son inéditas y, lo más importante, cambia mecánicamente en casi todos los aspectos, como el chasis, por ejemplo. Como el Golf, el Jetta ahora está construido sobre la plataforma MQB, que le brinda un manejo impecable, predecible y seguro, que deja ir rápido en un camino demandante sin que aparezca nerviosismo. Resulta un tanto criticable que en las

versiones normales del Jetta la suspensión trasera sea de eje torsional, pero sólo en papel, pues en la práctica no se nota ni le afecta a la hora de hacer una maniobra exigente; se espera el esquema multibrazo cuando llegue el GLI. Aplausos también para el motor, ya que por fin desaparecen los arcaicos 2.0 y 2.5 litros y se incorpora el conocido y mucho más moderno 1.4 TSI que entrega 150 caballos y 184 libras/pie de torque, además de ser más eficiente en consumo y hacer más enérgico al Jetta. De serie se ofrece con caja manual de seis cambios, y opcionalmente con una Tiptronic similar en número. Se esperaba que ofreciera la misma DSG del Golf, o la

automática de ocho usada en EUA, pero eso hubiera disparado los precios, que no son precisamente bajos. Como ocurre con la suspensión, la puesta a punto es bastante buena y durante la conducción no hay reproches. No es tan rápida como la DSG, pero tampoco es lenta y las vueltas no caen mucho entre cambios. El Jetta VII es un producto mejor que su antecesor en todos los aspectos, y si a eso sumamos una campaña de mercadotecnia que siempre ha sido muy efectiva, su pronóstico comercial es brillante. Eso es bueno porque ya no sólo convence por la publicidad, sino por ser un sedán atractivo y muy competitivo.

VÍCTOR ORTIZ

VOLKSWAGEN JETTA VII	
✓	Diseño, equipamiento, respuesta del motor.
✗	Precio algo elevado, oferta mecánica limitada.
\$	Jetta Comfortline: \$329,900 pesos Jetta R-Line: \$392,900 pesos Jetta Highline: \$422,900 pesos
🔧	
Motor	L4, 1,395 cc, turbo, gasolina
Potencia	150 caballos a 5,000 rpm
Torque	184 libras/pie entre 1,500 y 3,500 rpm
Transmisión	Automática, 6 velocidades
A. 0 a 100 kph	8.6 segundos
Vel. máxima	207 kph
Consumo medio	19.7 kpl
Peso	1,393 kg
Llantas	205/55 R17



Todas las versiones tienen de serie seis bolsas de aire, ESP, faros "full-LED", y sistema de infotainment con pantalla táctil grande. La cajuela tiene una capacidad de 510 litros.

FORD EXPEDITION

EL TAMAÑO SÍ IMPORTA



Los amantes de la conectividad amarán el sistema SYNC3, pues es el más amigable y fácil de utilizar de toda la industria. Detecta y se conecta con cualquier dispositivo de inmediato

Los son las razones fundamentales para que una camioneta del tipo y tamaño de la Expedition vea la luz una vez más: primero, el precio bajo de los combustibles en su mercado de origen; segundo, la fiebre interminable que sigue aquejando a este segmento del mercado, a tal grado que la Ford confirmó que hay planes de eliminar a prácticamente todos los autos de su gama para ofrecer casi una totalidad de camionetas (repartidas entre SUV's y crossovers). Se estima que sólo queden en la gama el Mustang y algunas versiones del Focus, nada más. Y sí, eso implica que el Fusion dejará de fabricarse en Hermosillo muy pronto, aunque probablemente en su lugar llegue alguna de las camionetas conceptuales vistas en los últimos meses... pero eso es otra historia.



Regresando a la Expedition, es la máxima expresión de movilidad familiar que hoy por hoy ofrece la marca del óvalo azul. Tiene 21 años de vida, vive su cuarta generación y, como siempre, está fabricada a partir de una Lobo (F150). Eso dice que su arquitectura es de carrocería sobre bastidor, a diferencia de sus hermanas de gama que son monocasco, como Edge o Explorer. Tiene diferencias importantes con respecto al chasis de la pick-up, como que en la Expedition la suspensión trasera es de esquema multibrazo, en lugar de eje. Por lo demás es igual a la Lobo: chasis de acero al boro y carrocería de aluminio (primera Expedition fabricada así).

Su figura luce muy refinada, más elegante y madura que antes, con una predominancia de líneas rectas y ángulos afilados que contribuyen a una imagen imponente y gigantesca. Y lo es, pues ambas variantes normal y MAX rebasan holgadamente los cinco metros de largo, y la segunda casi llega a seis. En cualquier caso hay dos metros de ancho (más si consideramos los espejos enormes) y prácticamente lo mismo de alto. Es una fortaleza sobre ruedas en la que, como no podía ser de otra manera, abunda el cromo en todas partes.

Por dentro es tan cavernosa como lo sugiere el tamaño exterior, con capacidad para acomodar a ocho pasajeros en tres filas, siendo la tercera menos amplia que las demás –lógicamente– pero bastante más usable y cómoda que cualquier otra tercera fila de camioneta. Tiene muy buenos acabados. En la versión Platinum de nuestra prueba el equipamiento era abundante: rines 22", faros LED, equipo de audio B&O Play con una docena de bocinas, insertos de madera, asientos con memoria, ventilados y calefactados; asistencias a la conducción, pantallas con reproductor multimedia, cámaras 360 grados, sistema de infotención multiplataforma SYNC3 y una cantidad indeterminada de posavasos y entradas USB.

Mecánicamente, todas las versiones emplean el multipremiado V6 EcoBoost biturbo de 3.5 litros, que entrega 375 caballos en la versión "corta" y 400 en la Expedition MAX. Se acopla muy bien a una caja automática de 10 cambios que permite obtener el máximo rendimiento del motor: aceleraciones muy buenas cuando le exigimos y un consumo sorprendentemente bajo si somos gentiles con el pedal. La calidad de marcha es bastante buena, sin rebotes, aun cuando comparte entrañas con una pick-up. No es ágil dadas sus dimensiones y su peso –que roza 2,800 kg– pero se mueve con una soltura que la vuelve muy agradable de conducir.

VÍCTOR ORTIZ

Es la primera vez que una Expedition no ofrece motor V8. También es la primera que tiene carrocería de aluminio. A pesar de utilizar ese material el peso es muy elevado.



FORD EXPEDITION

✓	Espacio, acabados, equipamiento, motor.
✗	Precio premium, tacto del pedal de freno muy esponjoso.
\$	Expedition Limited 4x2: \$1,072,700 pesos Expedition Limited MAX 4x2: \$1,122,700 pesos Expedition Platinum 4x4: \$1,237,700 pesos Expedition Platinum MAX 4x4: \$1,287,700 pesos
🔧	Motor V6, 3,500 cc, biturbo, gasolina
⚡	Potencia 400 caballos a 5,000 rpm
🔧	Torque 480 libras/pie a 3,250 rpm
⚙️	Transmisión Automática, 10 velocidades
⏱️	A. 0 a 100 kph 8.2 segundos
🏎️	Vel. máxima 180 kph
🚗	Consumo medio 9.7 kpl
⚖️	Peso 2,785 kg
🛞	Llantas 275/55 R22



MERCEDES-AMG C63S COUPÉ EDITION 1

Con salsa de la que sí pica

Aunque den ganas de tenerlo guardado en condición de museo por su naturaleza de exótico, esa misma naturaleza será la culpable de que no podamos evitar exprimir sus capacidades dinámicas a la mínima provocación

La versión *coupé* de los Clase C AMG es un clásico instantáneo. La marca de la estrella de tres picos ha lanzado una edición limitada que llama la atención de propios y extraños, pues lo más evidente es su aspecto exterior. La sola figura del Clase C Coupé ya es fascinante y exuda sensualidad, pero el impacto visual con este acabado exterior condimenta las cosas mucho más. Es evidente desde la fascia delantera de diseño único, musculoso, imponente y que no oculta su inspiración en su hermano mayor, el AMG GT. Lo mismo las caderas (salpicaderas traseras) que son más anchas que el resto de la gama, y las ruedas que tienen 19" de diámetro en el eje delantero y 20 en el posterior. Como cereza en el pastel, las llantas traseras tienen una pisada de 285 mm, lo que delata sus virtudes dinámicas.

La pintura, un gris satinado en terminado mate, le pone otro par de cucharadas de salsa picante al conjunto, adornado con una serie de franjas amarillas en cofre, laterales y los bordes de los rines (pintados en negro mate); un toque *tuning* que polariza opiniones

pues no le llenan el ojo a todo el mundo, aunque no por eso dejan de voltear a verlo.

El interior es tanto o más succulento que el exterior, pues se tienen acabados y materiales prácticamente immaculados. Las superficies son muy agradables al tacto y todo está recubierto con materiales de primer orden: piel, microfibra, aluminio, fibra de carbono... hasta los plásticos que no están a la vista denotan calidad. Estamos a bordo de una edición especial. El equipamiento es impecable también, con mandos eléctricos para todo, una pantalla táctil con sistema *Comand* de infotainment –de funcionamiento amigable–, climatizador multizona, equipo de audio Burmester con 13 bocinas y 590W, asientos casi de competencia, asistencias a la conducción, etc.

Lo mejor llega al momento de prender el motor e iniciar la marcha. Nos recibe un bramido muy adictivo cortesía del sistema de escapes cuádruples que además cuenta con mariposa de apertura variable para modificar el sonido. Hundimos el acelerador y el *coupé* nos pega al asiento de inmediato. El responsable es un V8 biturbo de cuatro litros de cilindrada, turbinas gemelas y una potencia final de 510 caballos. A eso se suma una transmisión de siete cambios que se encarga de que cada equino llegue al piso vía las ruedas traseras. Es tan brutal la entrega de torque que el control de tracción funciona constantemente. Todo lo hace

espectacularmente bien: acelera como tren bala, y frena igual de fuerte gracias a los discos delanteros de 40 cm de diámetro fabricados en material carbonocerámico.

La dirección también es muy correcta, pues apunta con precisión velozmente milimétrica. Sobra decir que la puesta a punto del chasis es impecable y que en una carretera de montaña o en un circuito, el auto gira plano y sin extravagancias; es como si estuviera montado sobre rieles. Aunque, si desconectamos las asistencias y jugamos con el acelerador y las transferencias de peso, será una tarea complicada hacer que el Edition 1 mantenga la compostura y la línea recta. Se puede convertir en una máquina de *drift* en un segundo. Ah claro, y como no podía faltar en un AMG de su tipo, se puede elegir el modo de manejo mediante un selector, desde *City* hasta *Race*, en los cuales se modifica la respuesta de acelerador, caja, motor, dirección, suspensión, permisividad del control de estabilidad, y hasta el sonido del escape.

VÍCTOR ORTIZ

MERCEDES-AMG C63S COUPÉ EDITION 1

✓	Diseño, exclusividad, desempeño dinámico, brutalidad del V8.
✗	Edición limitada y muy costosa, pintura delicada, pega en los topes, consumo elevado.
\$	C43 Coupé: \$1,136,000 pesos C63 Coupé: \$1,751,000 pesos C63S Coupé: \$1,927,000 pesos C63S Coupé Edition 1: \$2,270,000 pesos
🔧	Motor: V8, 3,982 cc, biturbo, gasolina Potencia: 510 caballos a 5,500 rpm Torque: 516 libras/pie entre 2,500 y 5,000 rpm Transmisión: Auto., 7 velocidades, Speedshift MCT A. 0 a 100 kph: 3.9 segundos Vel. máxima: 290 kph Consumo medio: 11.61 kpl Peso: N.D. Llantas: 255/35 ZR19 delante 285/30 ZR20 detrás



La familia AMG del Clase C Coupé comienza con el C43, que tiene un V6 biturbo de 367 caballos. También hay un C63 "normal" con 476, hasta llegar al C63S (incluyendo al Edition 1) que tiene 510.



INFINITI QX30

Policultural

El Infiniti QX30 es un gran ejemplo de auto global, de sinergia. Desarrollado a partir del Mercedes Clase A de tercera generación (el anterior, no el 4G recién presentado) y, más específicamente, del GLA, la variante *crossover* del Clase A. Sin embargo, nos parece más atractivo que éste último, tiene más personalidad y es más agresivo, aunque en gustos se rompen géneros. Tiene rasgos fuertes muy definidos, que no se parecen a la competencia, como las formas de la fascia frontal o el corte de las ventanas del poste “C”, por citar dos.

Al interior destaca la calidad de materiales y ensamblajes. Todas las superficies son agradables al tacto y, de hecho, buena parte de la botonería procede directamente de MB, como los

controles de los asientos, las palancas de limpiadores/direccionales, los elevadores de los cristales, los botones del volante, la palanca de cambios, los indicadores del tablero, etc. Vale la pena mencionar los asientos, pues ofrecen una combinación excelente entre comodidad y sujeción, y al tener los respaldos de una sola pieza –con cabeceras integradas– el aspecto es el de un auto superior. Un detalle mejorable es la piel que los recubre, pues resulta algo resbaladiza y ello obliga a que nos tengamos que reacomodar con relativa frecuencia; nada grave.

Cuatro pasajeros caben con comodidad, pues el espacio es mayor de lo que denota su forma. Tampoco ayuda a esta falsa sensación el

área acristalada, pues es más bien pequeña. En equipamiento no falta nada, hay cámaras 360° con asistente de estacionamiento, sensores de luz y lluvia, asistentes a la conducción como monitor de punto ciego, *cruise control* con radar y frenado automático; climatizador multizona, sistema de infotainment multiplataforma (pero su pantalla es algo pequeña, de poca calidad y los menús un tanto enfadosos), luces LED, techo de cristal panorámico fijo, llantas *run flat* de 19 pulgadas, equipo de audio Bose, recubrimientos en simil de Alcántara, entre otros.

Una vez en movimiento sale a relucir una calidad

Este modelo es el más pequeño de la familia QX, pues le siguen el novísimo QX50 y las camionetas QX60, 70 y 80

INFINITI QX30

- ✓ Diseño, equipamiento, interiores, desempeño del motor y caja.
- ✗ Es costoso, distintos ruidos parásitos en el interior.
- \$ QX30 Sport: \$699,900 pesos
- \$ QX30 Sport Plus: \$699,900 pesos

Motor	L4, 1,991 cc, turbo, gasolina
Potencia	208 caballos a 5,500 rpm
Torque	258 libras/pie entre 1,200 y 4,000 rpm
Transmisión	Embrague doble, 7 velocidades
0 a 100 kph	7.3 segundos
Vel. máxima	230 kph
Consumo medio	14.92 kpl
Peso	1,545 kg
Llantas	235/45 R19



Sinergia: El QX30 es de origen alemán, en donde se hace el motor y la plataforma, pero está fabricado en Inglaterra, mientras que el diseño es japonés.

de marcha firme, un tanto por el ajuste de suspensión y otro tanto por las llantas *run flat*, que son muy duras. Sin embargo, la calidad de rodadura es bastante buena, cómoda y precisa a la vez. Si bien no es un GT-R para

atacar curvas, tiene bastante aplomo y poco subviraje. La dirección apunta bien y la carrocería inclina poco a pesar de la altura. Por su parte, los frenos tienen buena mordida y resistencia a la fatiga; en parte por sus discos perforados.

Bajo el cofre lleva un 2.0 litros turbo de origen M-B, que entrega 208 caballos y 258 libras/pie, acoplado a un embrague doble de siete cambios. Tiene tracción integral, que no es para *off road*, sino para ganar adherencia en caminos con lodo, agua, tierra, nieve,

etc. Tiene empuje bueno, la respuesta es inmediata y el margen de utilización es muy amplio, pues sigue empujando con decisión aún pasadas las 6,000 rpm. Lo malo es que es gastalón, pues es casi imposible lograr una media que supere los 10 kpl, una cifra real muy alejada del valor oficial que indica la ficha. En general es un coche atractivo, bien hecho, potente, muy bien equipado y con una imagen poco convencional que dejará satisfecho a su propietario.

VÍCTOR ORTIZ

BMW CONCEPT M8 GRAN COUPÉ

NUEVOS HORIZONTES



Casi seguro que el corazón encargado de darle vida será el reconocido V8 biturbo de 4.4 litros, que ya hemos visto y ha aparecido en otros modelos de la marca, como el M5, por ejemplo

Sus rivales directos son el Mercedes-AMG GT de cuatro puertas, y el Porsche Panamera, entre otros

El auto insignia del futuro para la marca bávara es un prototipo de "coupé con cuatro puertas", cuyo diseño se asemeja mucho al del modelo definitivo que llegará a las líneas de producción. Es el adelanto de la que será una gama nueva, denominada Serie 8 Gran Coupé, que complementará al también venidero Serie 8 Coupé. La versión M será la más potente y deportiva, y se espera que la gama sea lanzada en algún momento de 2019.



BMW no ha oficializado todavía detalles técnicos sobre el tipo de motor, la tracción o la potencia. Sin embargo, es sencillo suponer que la nueva gama del Serie 8 (Coupé y Gran Coupé) compartirá entrañas con el Serie 7 de sexta generación (de código interno G11), que tiene apenas un par de años en el mercado. De ser así, el Serie 8 estará fabricado sobre la nueva plataforma de gama alta denominada OKL.

De acuerdo a lo visto en el Serie 7, tampoco resulta imposible anticipar la gama de motores que veremos en el M8. Se hablaba sobre la posibilidad de que el Serie 8 tuviera como opción máxima un V12 biturbo, pero el anuncio de la inminente "muerte" del 760iL prácticamente cancela ese pronóstico. Por ello, es casi seguro que el corazón encargado de darle vida será el reconocido V8 biturbo de 4.4 litros, que ya ha

*Su versión de pista ya
compite en el Mundial
de Resistencia (WEC)
en la clase GTE Pro*

Llegará en 2019

BITURBO

V8

CON AL MENOS
650 CABALLOS

*Algunas partes
de la carrocería y
chasis estarán fabricados
en polímero reforzado
con fibra de carbono*

aparecido en otros modelos de la marca, como el M5, por ejemplo. Eso también nos deja suponer que la potencia tendrá un piso de 650 caballos. La tracción sería a las cuatro ruedas y sólo quedaría esperar para saber si a este propulsor se le suma algún sistema eléctrico que aumente potencia y dé vida a otros componentes del coche; un sistema de 48V que ya instalan Audi y Mercedes-Benz en sus autos de gama alta.

A lo que BMW sí ha dado mayor difusión es a los aspectos relativos al diseño, el cual según la propia marca, tiene cierta inspiración en coupés de épocas pasadas. Como suele suceder en este tipo de modelos conceptuales lo más llamativo es el frontal, en donde destacan los

faros, que siguen siendo dobles, como tradicionalmente los llevan los BMW. Tienen una nueva forma hexagonal, vista por primera vez en el M8 GTE de carreras.

Algunas piezas de la carrocería, como las entradas de aire de la fascia delantera o el techo, están hechas de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP, por sus siglas en inglés). El color, un verde aperlado tornasol que parece cambiar a azul o gris según le pegue la luz, se llama Salève Vert, y hace perfecta combinación con los cálipers de los frenos, las rejillas de la parrilla, los rines, las salidas de escape y los marcos de las ventanas, que están pintados en color dorado. La mica de las calaveras es de material oscurecido y la defensa trasera tiene un difusor destinado a mejorar la aerodinámica del coche a alta velocidad.

Sin duda un modelo espectacular que anticipa no sólo un futuro estilístico brillante para la marca, sino que además deja en claro que el modelo tope de la gama no tiene que ser sólo lujoso, también puede ser dinámicamente un festín capaz de hacer sonrojar a cualquiera.

VÍCTOR ORTIZ

*Será el nuevo modelo tope de
gama, por encima del Serie 7*

LA PANDILLA

¡Junio es el mes de Papá!

Escucha siempre los consejos de Papá. ¡Están llenos de cariño y amor para hacerte una mejor persona!



Sopa de letras

Encuentra las 6 palabras de transportes

X C B E C O C H E
 T Z I T V R D R T
 R U C R R D E U I
 E N I H J K L M V
 N G C T D B O O A
 U V L D T H B T R
 F D E S A V I O N
 P D T X V L N N O
 C F A G B A R C O

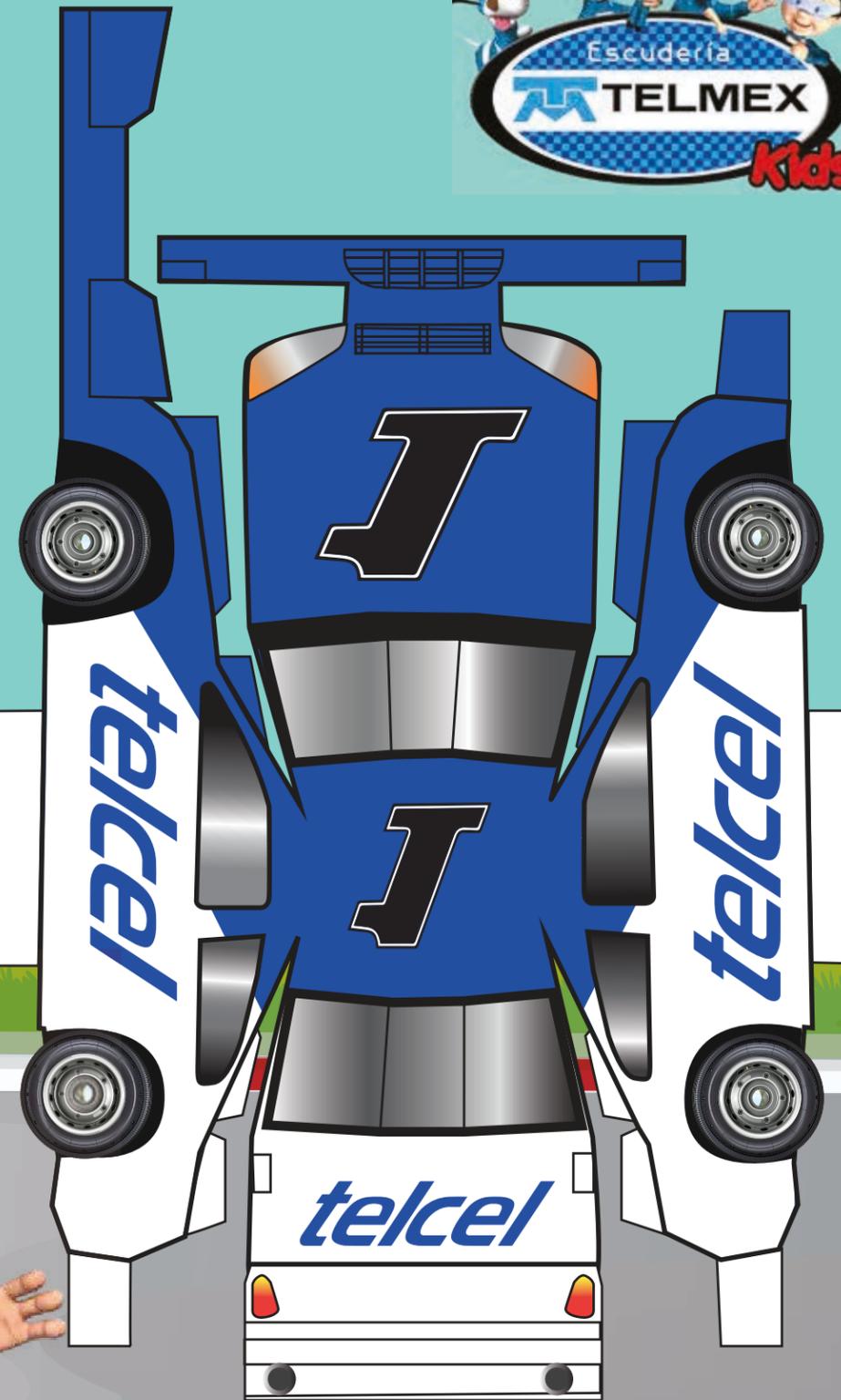
BICICETA * COCHE * AVION * BARCO * MOTO * TREN

Adivinanza:

Nieto de su bisabuelo, padre de tus hermanos, de tus primos es el tío, de tus tíos hermano.

TU PADRE

¡Recorta con papá y diviértanse!



¿Sabías que...

Usar casco y protectores te dará la confianza para aprender a andar en bici más rápido.

Diviértete a la máxima velocidad en:

PANDILLATELMEX.COM



CLASSIC CAR RESTORATION AND PERFORMANCE



monkeyracingmexico



MonkeyRacingMexico



+52 1 (55) 69669448



@MonkeyRacingMx



MonkeyRacingMexico

Para más información visita
www.monkeyracing.mx
 ✉ ventas@monkeyracing.mx
 ☎ 76937820 ext. 110



AGENDA RACING

JUNIO

Fecha	Pista	Carrera
2	Belle Isle, Mich.	Detroit GP
2	Autódromo Hnos. Rodríguez	Fecha 5
2-3	Belle Isle (circuito)	GP Detroit Belle Isle 1-2
2-3	Hungaroring	Hungaroring
3	Le Mans	Pruebas previas a las 24H
3	Autódromo del Mugello	GP Italia
3	Pocono Raceway	Pocono 400
7-10	Isla de Cerdeña	Rally Italia
9	Calles de Zurich, Suiza	Zurich ePrix
9	Texas (óvalo)	Texas 600K
10	Trióvalo B. Obregón	Guatohahara
10	Montreal	GP Canadá
10	Michigan International Speedway	Michigan 400
16-17	Autódromo Hermanos Rodríguez	Rondas 20-22
16-17	Le Mans	24H Le Mans
17	Montmeló	GP España 2
23-24	Northing	Northing
24	Vila Real	Carrera Portugal
24	Paul Ricard	GP Francia
24	Road America	Road America GP
24	Sears Point	Sonoma 350

JULIO

Fecha	Pista	Carrera	Serie
1	Chicagoland Speedway	Chicagoland 400	MASCAR
1	Watkins Glen, NY	6 Horas de Watkins Glen	IMSA-SCC
1	Assen	TT Holanda	MotogP
1	Red Bull Ring	GP Austria	F1 + F2 + GP3
7	Autódromo Hnos. Rodríguez	Fecha 6	CAHR
7	Daytona International Speedway	Daytona 400	MASCAR
8	Mosport, Ontario	Canadá	IMSA-SCC
8	Silverstone	GP GB	F1 + F2 + GP3
8	Iowa (óvalo)	Iowa 300	INDVCAR
8	Circuito ME Abed	Puebla	NMX
14	Kentucky Speedway	Kentucky 400	MASCAR
14-15	Calles de Brooklyn NY	Nueva York ePrix-1-2	FE
14-15	Zandvoort	Zandvoort	DTM +F3 Euro
15	Sachsenring	GP Alemania	MotogP
15	Calles de Toronto	Indy Toronto	INDVCAR
15	WEC	WEC	IMSA-SCC
21	Lime Rock, Con.	Lime Rock	EIMS
22	Red Bull Ring	4H Red Bull Ring	F1 + F2 + GP3
22	Hockenheim	GP Alemania	MASCAR
22	New Hampshire Motor Speedway	New Hampshire 301	WRC
26-29	Alrededores de Jyväskylä	Rally Finlandia	WRC
27-28	Spa-Francorchamps	24H Spa	Blancpain GT + F3 Euro
29	Hungaroring	GP Hungría	F1 + F2 + GP3
29	Mid-Ohio	Mid-Ohio 200	INDVCAR
29	Pocono Raceway	Pensilvania 400	MASCAR
29	Óvalo Aguascalientes	Aguascalientes	NMX

Martín Fuentes
 Piloto de Pirelli
 World Challenge



Sigue las transmisiones de



en escuderiatelmex.com y **Claro Video**
 desde tu dispositivo móvil favorito



MACRONET
infinitem
ES MUCHO
MAS QUE
INTERNET

Con Infinitem nadie te alcanza

Contrata un Paquete
desde **\$389** al mes*



Descarga
la aplicación



Abre y apunta
a la imagen



CHECO PÉREZ

Piloto de Sahara Force India F1™ Team

telmex.com

TIENDAS TELMEX

01 800 123 22 22

*Términos y condiciones en telmex.com/terminoshogar

infinitem
Exceso de Velocidad

TELMEX
está contigo