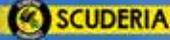


Con lo mejor



Descarga la aplicación



Ábrela y apunta a la portada

FAST magazine



SERGIO: TODO O NADA

PARA CHECO ES RBR O EL SABÁTICO



ADIÓS PROTOTIPOS
HOLA HIPERAUTOS

ENTREVISTA
CON TATIANA
CALDERON



LEW7S

RENAULT
Y ALONSO:
EPISODIO
III



Tu vida conectada
Internet de las cosas.

zeek
Mi Auto

CONECTANDO TU VEHÍCULO A CADA INSTANTE



Apaga tu auto desde tu celular



Crea zonas seguras y recibe notificaciones si tu auto sale de ellas



Monitorea el recorrido en tiempo real

Contrátalo en tu Centro de Atención a Clientes



Telcel la mejor Red con la mayor Cobertura

telcel

Zeek Mi Auto requiere de la instalación de un equipo GPS en el automóvil, así como de la descarga de una aplicación móvil disponible para Android y iOS. El servicio requiere de la contratación de un plan tarifario que incluye 1,000 Megabytes (MB) nacionales (de uso sólo dentro de México), para comunicación entre el automóvil y la plataforma de Zeek Mi Auto (licencia incluida). NO INCLUYE EL USO DE DATOS EN EL EQUIPO TERMINAL EN EL QUE SE INSTALA LA APLICACIÓN DE ZEEK MI AUTO. TELCEL NO ES RESPONSABLE DE LOS TRABAJOS DE INSTALACIÓN O DESINSTALACIÓN REALIZADOS POR EL INSTALADOR AUTORIZADO. LA INSTALACIÓN DEL EQUIPO EN EL VEHÍCULO DEL USUARIO PODRÍA INVALIDAR LA GARANTÍA DEL VEHÍCULO, valide con su distribuidor previamente las consecuencias de la instalación del equipo. TELCEL NO SE HACE RESPONSABLE POR FALLAS MECÁNICAS Y/O ELECTRICA O ELECTRÓNICAS DEL VEHÍCULO GENERADAS COMO CONSECUENCIA DE LA INSTALACIÓN DEL EQUIPO TERMINAL EN EL VEHÍCULO. ZEEK MI AUTO NO ES UN SEGURO NI UN SERVICIO DE RECUPERACIÓN DE CARROS ROBADOS, EN CASO DE ROBO CONTACTE A LAS AUTORIDADES. Zeek Mi Auto funciona únicamente dentro de la cobertura garantizada Telcel. Consulte los mapas de cobertura garantizada de datos móviles en www.telcel.com/cobertura. Información de Zeek Mi Auto en punto de venta. LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES OFRECIDOS POR TELCEL SE PRESTAN CON BASE EN LO ESTABLECIDO EN LOS LINEAMIENTOS QUE FIJAN LOS ÍNDICES Y PARÁMETROS DE CALIDAD A QUE DEBERÁN SUJETARSE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO MÓVIL vigentes. Registro Público de Telecomunicaciones: Folio 252398. Vigencia: 31 de diciembre de 2020

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

Descarga la aplicación gratis
RA
infinitem
Realidad Aumentada
Escanea esta página y descubre la 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.



Parrilla de Salida



17

Por las Pistas

Noticias, encuestas y lo importante del mes



30

Opiniones Gemelas

¿Será 2021 el año del regreso a la normalidad en el deporte motor?



34

Femí

Un futuro brillante en la Academia de Pilotos de Ferrari



38

De colección

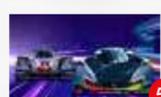
Tendencias para los aficionados que gustan de estar a la moda



48

Perfil histórico

Denny Hulme, el antípoda talent...oso



56

Adiós prototipos hola hiperautos



68

Calendarios 2021



83

Reportes de carrera

Los resultados del mes



28

Desde los Fosos

¿Regresamos al "¡Muera la inteligencia!"?



32

Sobre Ruedas

Carreras contra la pandemia: Mi visión como promotor



36

Curiosautos

Curiosidades del automovilismo



42

Regalos navideños

Para el aficionado al deporte motor



52

Un momento en el tiempo

En último Gran Premio de México de la primera era



62

Entrevista

Tatiana Calderón



80

Los Aspirantes



100

Agenda Racing

Para que no te pierdas carrera alguna



60

Sergio: Todo o nada



74

Renault y Alonso: Episodio III



MOTOR SAPIENS



CERRANDO EL AÑO

Este año se me hizo como la película "Groundhog Day" a resguardo desde marzo cuando mandé a todos a sus casas y determinamos no vernos hasta que no pasara ("pronto", decíamos) lo del coronavirus chino, quizás la aportación más mortífera de esa cultura (¿más que la pólvora?) a la civilización. Pero la esperanza es lo que no muere y menos cuando vemos a uno de los nuestros superar la enfermedad y regresar al podio, que ya lo extrañaba, además de callar muchas bocas. ¡Bravo Sergio!

En este número tenemos los resultados que se han ido dando junto con la anticipadísima séptima corona de Lewis, el final de la era de los prototipos híbridos en resistencia, y el renacimiento que busca Fernando con Renault. Además hablamos con Tatiana, otra de las nuestras pues es hermana latinoamericana, y le damos carpetazo al año de Daniel, que al menos sirvió para aprender. Y platicamos de la historia del único "Oso" que ha sido campeón mundial de F1, y del GP de México de 1970, cuyo video también tenemos en nuestro canal FASTmag TV en YouTube donde seguimos subiendo contenido relevante, liderado por Motor Sapiens, la mesa de discusión dominical de lo sucedido la semana que se empareja con el Reporte Motor de cada fin de semana de carreras. Chequen nuestras redes sociales como FB, Instagram, Twitter y el sitio fast-mag.com, para que sepan lo que hay que argumentar cuando discutan del deporte que nos apasiona, no como otros que sólo dan pena diciendo tonterías frente a la cámara, como si tener una cuenta en las redes los hiciera expertos por algún tipo de magia, ja, ja.

Están las columnas con ideas acerca del año que termina y el que viene, además de fotos espectaculares, regalos navideños para todas las edades en nuestra sección especial y los reportes de las carreras más relevantes, que este año se han alargado hasta el 20 de diciembre, por cierto. En total, una revista digital completa mientras viene la normalidad (si acaso); y retornamos al mundo impreso, en el que somos virtualmente el último de los mohicanos. Mientras cambia o se recompone el paradigma, los dejo con el abrazo fraternal clásico (a distancia) y nos leemos pronto.

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

Web, RS y Apps
José Agustín Ramírez y Eduardo Olmos

Colaboradores
Marcelo Assaf, Rafael Bolaños Cacho, Luis G. Calderón, Eduardo Campos, Pier Giorgio Facchinetti, César Galindo, 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 Musí, Alejandro Naime, Rodolfo Nava, María Navarro, Alberto Navarro, Carlos Niño, Gilberto Niño, Ramón Osorio Jourdain, Carlos Pani, Photo4-Fernando Boubet, José Ma. Rubio, Pablo Rubio, Daniel Schoen, Juan José Seguí Garza, Luis Ugarte, Edgar Valentín Castro, Arturo Vega y Wolfgang Von Der Rosen

Corresponsales
Adolfo Chávez (Atl), Virginia S. Meyer (Arg), Chris van de Wiele (Bel), Carolin Hofmockel (Ale) y Germán Muñiz (Austin)

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

Iñigo Mendoza Barrón
Gerente de ventas
imendoza@cmi.mx

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: Lyon AG S.A. de C.V. 55310, Hierro 5, Rústica Xalostoc, Sta María Xalostoc, 55340 Ecatepec de Morelos, Méx. Distribuido por AMX Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría del editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.

Comenta en nuestras redes:

Fastmagmx Fastmag

EN280 CARACTERES



Revista FASTmag

SEARCH

RECOMENDADOS

Apps



Hill Climb Racing



Veyron Driving Simulator

Videos



GP de México de 1970 - Ep. 14 de DESDE LOS FOSOS



Tatiana Calderon's Onboard Lap | 2019 Test Paul Ricard Circuit

Instagram



#abudhabigp



#noelleon



lance_stroll



mercedesbenzmuseum

facebook



Súper Copa



FR Americas



DTM
@DTM
@ReneRastRacing retakes the lead in the final race of the season and is on course to his 3rd title in #DTM! #WeLoveDTM #FeelTheRoar #DTM Moments #DTM2020 #Hockenheimring

Nico Mueller
@nico_mueller
@DTM2020, that's it we dreamt, we believed & we fought- but it wasn't enough. P2 in the race & the championship congrats to @ReneRastRacing on title Nr. 3, impressive #nm51 #fullpull #dtm #thankstodtm #audi #audisport #abt #performanceisanattitude #thanksteam

Team Suzuki Ecstar
@suzukimotogp
He handled the matchpoint suspense and tension with style, and this is how he won the crown! Tears of happiness for all of us in this incredibly tough but rewarding season #100YearsChampions #M1R @JoanMirOfficial @motogp #SUZUKING #ValenciaGP

MotoGP™
@MotoGP
@ValeYellow46 welcomes @JoanMirOfficial into the exclusive #MotoGP World Champions' club! #M1R

JoanMir36
@JoanMirOfficial
Let me say a big thank you to all my sponsors who also helped me to become @motogp World Champion
Hoy quiero dar las gracias a mis patrocinadores, que también han contribuido a que sea Campeón del Mundo de #MotoGP

Jimmie Johnson
@JimmieJohnson
What a day! I'll never forget all these incredible memories that I shared with family, friends, and the racing community. Thank you - 48forever - 48family #OneFinalTime

Omar Jalife
@ojalife
<https://instagram.com/p/CHME7XzjChQ/?igshid=1g00cphac15ws...> Van 3 pilotos que chocan mientras Kimi Raikkonen los va persiguiendo. Giovinazzi en Spa, Leclerc en Monza y Russell en Imola. #F1

Carlos Slim Domit
@Carlos_Slim_D
Que carreron @schecopez y que gran podio para México!!! BRAVO Checo!!!!

BWT Racing Point F1 Team
@RacingPointF1
We're on the podium for the second time this year in the trickiest conditions we've experienced this season Here's our story from the Turkish Grand Prix #TurkishGP #F1

Scuderia Rodriguez
@scuderiarigz
F1 - a ver si este podio de Vettel finalmente calla a todos los ignorantes que piden su salida desde hace meses. No está acabado como dicen los mismos y si no es por la parada sospechosamente larga hubiera quedado segundo, pero había que dar oportunidad a Charles de acercarse, ja.

Sergio Pérez
@SChecoPerez
¡Lo hicimos! ¡Tanto se había negado en llegar este año! Carrera perfecta y sin errores. ¡Un día muy especial! #turkishgp

Formula 1
@F1
Sergio Perez has his best result since 2012 (P2 in Italy), and his 9th career podium #TurkishGP #F1

Escudería Telmex
@escuderiatelmex
Nos pusiste #AMáximaVelocidad el corazón @SChecoPerez ¡Felicidades! #GPTurquia #Checorrerón

Isaura Garcia
@igarbor
Sin llorar nenes.... que tiempos de hoy... Vamos a parar hasta que salga el sol chiquitos para que no sufran... Si Pedro Rodriguez o Senna vieran esto

Adrian Fernandez
@AdrianF007
Wow q carrera en Turquía. Bravo @SChecoPerez carrerón y felicidades también a @LewisHamilton 7 veces campeón del mundo igualando la marca de @MSchumacher increíble hazaña y aún no termina

Mercedes-AMG F1
@MercedesAMGF1
Lewis and Sebastian have shared the @F1 podium 56 times! Trofeo That's more than any other pairing in history!

cajr
@elzurdojalife
Una de las tradiciones más divertidas en el podio jajajaja @Fastmagx #F1 ¡Larga vida al #Shoey!

Nico Rosberg
@nico_rosberg
7 x World Champion – that's insane! Massively deserved. Surely one of the greatest achievements in the history of sports. Congratulations Lewis and enjoy the celebrations with your family and friends. #TurkishGP #F1

FASTmag
@Fastmagmx
No fueron uno, ni dos, ni tres. SEIS trompos fueron los que Valtteri Bottas protagonizó en el #TurkishGP #F1

SuperCopaMex
@SuperCopaMex16 nov.
¡Bienvenido @paultracy3! Estará en la Gran Final de SuperCopa en la categoría Copa Mercedes Benz. Piloto canadiense con una amplísima experiencia en la categoría Champ Car World Series donde fue campeón en 2003, IndyCar, y Grand Am Sport Car, con más de 30 victorias. #SuperCopaMex

lente

¡CHECORRERÓN!
Un manejo cuidadoso de las llantas, pero veloz y efectivo en condiciones diabólicas, trajo el noveno podio para Sergio Pérez batiendo por milésimas a Seb Vettel en Parque Estambul.
GP DE TURQUÍA
15 de noviembre de 2020
RACING POINT



lente

MUESCA
La funda de las armas de Lewis y Mercedes añade otra rayita tras el triunfo del inglés en Turquía que le da su séptimo título al volante y a la firma germana en una era de dominio brutal.
GP DE TURQUÍA
15 de noviembre de 2020
MERCEDES



lente



TERCIA
El circuito de Algarve es testigo mudo de la presentación de los tres monarcas 2020 del motociclismo mundial: Enea Bastianini en Moto2, Joan Mir en MotoGP y Albert Arenas en Moto3.
MOTOGP DE PORTUGAL
15 de noviembre de 2020
MOTOGP

2020 FIM MotoGP™ WORLD CHAMPIONS



lente

RESBALADA

La que dio Fabio Quartararo de la cima de las puntuaciones hasta perder el título que parecía suyo al inicio del año, culminando con esta caída en Valencia que lo eliminó de contención.
MOTOGP ESPAÑA-VALENCIA
8 de noviembre de 2020
MOTOGP



lente

RADIANTE

Porsche se despide de la campaña 2019-20 de resistencia con uno de sus 911 GT3 rodando fantasmagóricamente bajo las luces artificiales que iluminan la pista en el desierto.

8 HORAS DE BAHREIN

14 de noviembre de 2020

PORSCHE MOTORSPORT





¡EL MEJOR FESTEJO ES EN EL HOGAR!



¡SI TOMAS NO MANEJES! LA RESPONSABILIDAD, TU MEJOR MEDIO PARA LLEGAR A CASA



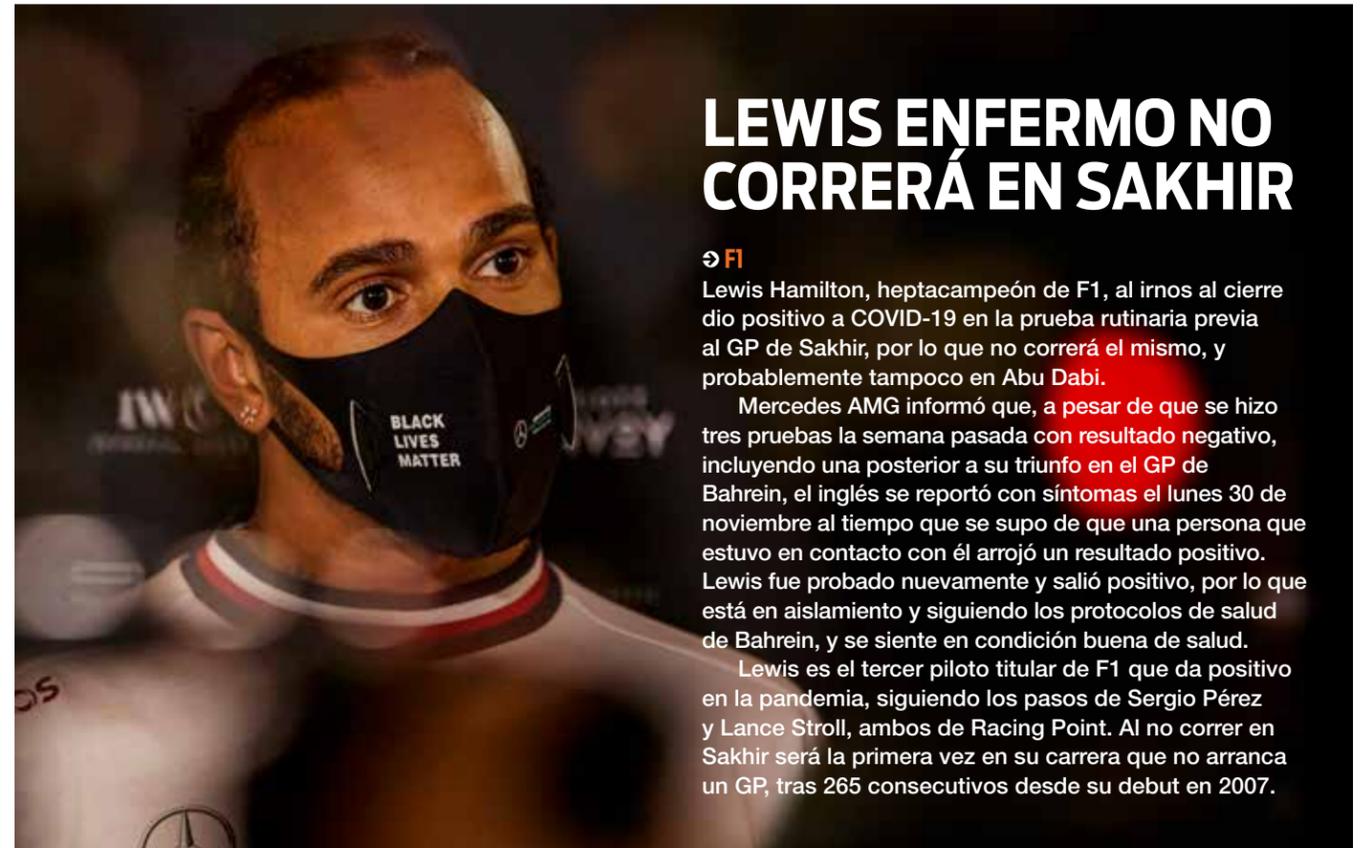
Ricardo Pérez de Lara
Piloto de Escudería Telmex

CONOCE EL DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL EN
pilotosporlaseguridadvial.com



POR LAS PISTAS

NOTICIAS · ANÁLISIS · ENCUESTAS



LEWIS ENFERMO NO CORRERÁ EN SAKHIR

⇒ F1

Lewis Hamilton, heptacampeón de F1, al irnos al cierre dio positivo a COVID-19 en la prueba rutinaria previa al GP de Sakhir, por lo que no correrá el mismo, y probablemente tampoco en Abu Dabi.

Mercedes AMG informó que, a pesar de que se hizo tres pruebas la semana pasada con resultado negativo, incluyendo una posterior a su triunfo en el GP de Bahrein, el inglés se reportó con síntomas el lunes 30 de noviembre al tiempo que se supo de que una persona que estuvo en contacto con él arrojó un resultado positivo. Lewis fue probado nuevamente y salió positivo, por lo que está en aislamiento y siguiendo los protocolos de salud de Bahrein, y se siente en condición buena de salud.

Lewis es el tercer piloto titular de F1 que da positivo en la pandemia, siguiendo los pasos de Sergio Pérez y Lance Stroll, ambos de Racing Point. Al no correr en Sakhir será la primera vez en su carrera que no arranca un GP, tras 265 consecutivos desde su debut en 2007.

HASTA ROSSI SUFRIÓ EL CORONAVIRUS

⇒ MOTOGP

Valentino Rossi empezó bien su temporada de MotoGP, logró podios y esperaba pelear alguna victoria cuando a mediados de octubre dio positivo al coronavirus tras viajar a su casa y no pudo participar en el GP de Aragón, pero tras dos semanas de reposo dio negativo en Italia y viajó a Valencia para el GP de Europa a disputarse el 8 de noviembre. Pero en España volvió a dar positivo y Yamaha llamó a un reemplazo, Garret Gerloff, gringo del campeonato AMA, quien practicó con la moto del italiano el viernes, pero Valentino dio negativo jueves y viernes y con eso se le permitió calificar el sábado y correr el domingo. Una anécdota más para el año de la pandemia





INTERLAGOS SEGUIRÁ DE SEDE DEL GP BRASILEÑO

➔ **FI**
 Los Gobiernos local y federal de Brasil anunciaron que la F1 seguirá corriendo en Interlagos hasta, al menos, 2025. Ya en 2019 el presidente había anunciado que se construiría un circuito en Río de Janeiro, pero el proyecto no ha iniciado, atorado por las pruebas negativas de impacto ambiental en el área de Deodoro, por la deforestación que causaría.

La Prefectura de Sao Paulo y el Gobierno de Brasil negocian para que Interlagos siga siendo sede de F1 por cinco años, hasta 2025, con opción a 2030. Bruno Covas, alcalde paulista también indicó que, “entre finales de noviembre y principios de diciembre debemos haber firmado el contrato final”. Añadió que el nombre cambiará a Gran Premio de Sao Paulo, imitando la lógica usada en renombrar el GP de la Ciudad de México a partir de este año.

TECHEETAH Y JAGUAR CONFIRMAN PILOTOS

➔ **FE**
 Previa a la pretemporada de la serie la mayoría de los equipos de la Fórmula E presentaron a sus pilotos para 2021. Entre los que no habían confirmado estaban los monarcas de Techeetah, que retienen al campeón Antonio Felix da Costa, portugués, y al bicampeón Jean Eric Vergne, francés. Por su parte Jaguar mantiene a Mitch Eans, el excampeón de GP3, y han contratado a Sam Bird, quien corría en Virgin Racing y también es piloto de Ferrari en GTs.



PRECOCIDAD GUATEMALTECA

➔ **GT**
 En la Supercopa Porsche, preliminar de la F1, esta temporada se rompió el récord de precocidad entre sus participantes pues el guatemalteco Mateo Larena, de apenas 16 años, se convirtió en el piloto más joven en competir desde que se fundó la serie en 1993.

Los favoritos de la familia

infinitem[®]
Exceso de Velocidad

y



Disney+

Disney + PIXAR + MARVEL + STAR WARS + NATIONAL GEOGRAPHIC

© 2020 Disney y sus entidades relacionadas. Todos los derechos reservados. Servicio por suscripción de pago. Contenidos sujetos a disponibilidad. Para más información consulte en DisneyPlus.com

Infinitem te regala un mes de Disney+
 al contratarlo en Paquete



PLANTEAN PROHIBIR TÚNELES DE VIENTO EN 2030

⇒ F1

Para reducir costos, la F1 plantea reducir el uso y, a la larga, prohibir los túneles de viento usados para pulir el diseño aerodinámico de los autos y su rendimiento. Su uso data de hace 50 años y la F1 tiene una dependencia enorme pues los diseñadores ya no diseñan el auto, con excepción de Adrian Newey, sino partes y nadie ve el bosque completo, sólo su árbol propio.

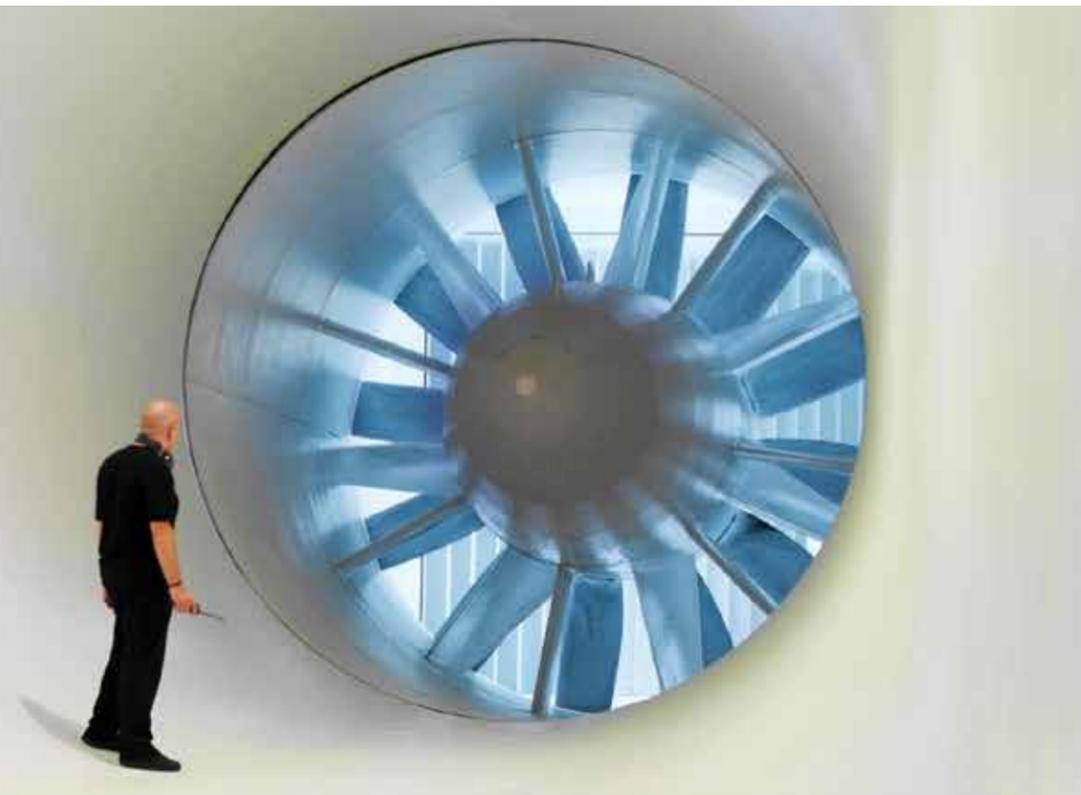
Los equipos han gastado decenas de millones de dólares para construir y mantener al día sus túneles de viento propios, pero ahora se plantea usar la Dinámica de Fluidos por Computadora (CFD, en inglés) como reemplazo. Esta simulación es eficiente hasta cierto punto, pero se han dado caso en que la correlación entre lo que plantea y lo que hace el auto en la pista no es total y en una era sin pruebas, eso condena a un equipo a perder la temporada si los parámetros iniciales están mal.

El directivo de Renault Marcín Budkowski comentó: "Hoy en día, los túneles de viento son una parte

esencial del desarrollo de un auto de F1... (pero) a la F1 le encantan los desafíos y creo que si nos avisan que en 10 años dejaremos algo que es una parte esencial del desarrollo y tendremos que intensificar la parte de simulación, lo creo factible".

La F1 aplicará a partir de 2021 una escala proporcionalmente inversa al sitio que ocupa cada equipo en el Mundial de Constructores, respecto al tiempo de túnel de viento y CFD permitido. Williams, último, tendría 112.5% permitido en el túnel de viento en 2021 (45 horas por semana), mientras el campeón Mercedes dispondrá del 90% (36 hps). Para 2022 el campeón baja a 70% del tiempo base.

Al respecto, Toto Wolff, director de Mercedes, enfatizó la gradualidad: "Estos autos son los más rápidos del planeta, con la mayor carga aerodinámica, y no queremos experimentar en vivo con los pilotos en el auto basado en CFD. Creo que establecer un objetivo como 2030 para prohibir los túneles de viento es un camino que nos funciona a todos y nos ayudará a volver más sostenible financieramente el deporte".



OGIER APLAZA SU RETIRO

⇒ WRC

Sébastien Ogier continuará en el WRC con Toyota en 2021. El francés había anunciado que este año sería el último en el que disputaría el título del Mundial de Rallies y en el futuro esperaba explorar categorías como la Extrema E o el Dakar.

Pero, la pandemia alteró su planes según explicó el hexacampeón, ganador de 48 rallies del WRC: "2020 no fue tan largo como se esperaba, yo diría. Tuvimos una temporada corta con pocos rallies, pero realmente disfruto trabajar con el equipo, disfruto conduciendo este coche. No era mi plan inicial, pero 2020 es muy particular para todos en este planeta y, de alguna manera, al tener que quedarme, como la mayoría de la gente, mucho tiempo en casa este año, no hice la temporada como esperaba y terminar mi carrera en una campaña tan rara no fue genial... el plan es seguir presionando en 2021 y, con suerte, tener una

campana mejor y normal e intentar ir por el último título".



PAUL TRACY VIENE A LA SÚPER COPA

⇒ SC

El ex volante de Champ Car, Paul Tracy, vendrá a correr en la Súper Copa, en su cierre en la pista de Puebla este mes. Paul viene a invitación del promotor Michel Jourdain, cuyo hijo corrió contra Paul a inicio del siglo en la serie norteamericana de monoplazas. En la serie también se encontrará con Mario Domínguez, quien fuera su compañero en Forythe Racing en la misma serie Champ Car.

AUMENTAN SANCIÓN A IANNONE

⇒ MOTOGP

El centauro italiano Andrea Iannone, suspendido por consumo del esteroide drostalonone, tras el GP de Malasia de 2019, perdió su litigio antes la Corte de Arbitraje del Deporte y no pudo probar que la droga había sido ingerida accidentalmente en carne contaminada en restaurantes de Malasia. Al no presentar evidencias de su dicho, la CAD elevó la suspensión original de 18 meses a 48 meses (4 años) como lo había pedido la Agencia Mundial Anti Dopaje (WADA, en inglés).

Esto pone fin a la carrera de Andrea al más alto nivel del motociclismo, pues no podrá regresar a las pistas hasta el 17 de diciembre de 2023, cuando tendría 34 años. El centauro peninsular logró su única victoria en MotoGP sobre una Ducati en Austria en 2016 y el año pasado pasó a Aprilia para intentar encabezar el resurgimiento de la firma italiana en la clase máxima del motociclismo.

Los de Noale esperaron para nombrar un reemplazo hasta que se

supiera el resultado de su apelación; al ser negativo, han confirmado a Aleix Espargaró como su líder para 2021 cuando será acompañado por Lorenzo Salvadori, subcampeón italiano de SuperBike, quien debutó en MotoGP en las fechas finales de la temporada recién finalizada.



VOX POPULI

¿CUÁL DE ESTAS PISTAS 2020 DE F1 DEBE REEMPLAZAR A VIETNAM?

Estambul tiene más de la mitad del apoyo

⇒ ENCUESTAS

Hubo cinco opciones y Estambul logró 51.4% de los votos totales, seguida muy lejos por ese Nürburgring nuevo (bueno, ni tanto, pues es de 1984, aunque el otro sea de 1922) con 20.2% y en tercer sitio Portimao (o Algarve) en Portugal con 13.9%. Mucho más atrás quedan las italianas de Imola (7.7%) y Mugello (6.7%). Aparentemente a los votantes no les gustó que Stroll chocara en la Toscana.

Por Javier Jalife Ruz





LA W SERÁ PRELIMINAR DE F1 EN 2021

➔ SERIE W

La Serie W de monoplazas, exclusiva para mujeres, cuya temporada inicial se dio en 2019 y la siguiente fue cancelada por la pandemia, regresará en 2021 como preliminar de la Fórmula Uno en ocho rondas. La directora ejecutiva de la serie, Catherine Bond Muir, dijo que así se cumple la promesa hecha tras la cancelación de la campaña 2020, al regresar “más grandes y mejores” que antes. La directiva indicó: “Asociarnos con la F1 siempre fue nuestra meta final. No hay duda de que, ahora que la serie se llevará a cabo junto con la F1 y en colaboración con ella, nuestro alcance global, impacto e influencia se incrementarán significativamente”. Las ocho fechas pactadas serán anunciadas pronto.

Juan Pablo Montoya firma con DragonSpeed

➔ WEC

El piloto colombiano unirá fuerzas con Ben Hanley y Henrik Hedman para correr el Mundial de Resistencia (WEC) a bordo de un Oreca 07-Gibson del equipo DragonSpeed en las seis fechas pactadas para el campeonato 2021, con las 24 Horas de Le Mans como eje.

Montoya disputó las 24 Horas en 2020 con el equipo de Elton Julian, en compañía de Memo Rojas, pero será su primera campaña en Europa desde que dejó la F1 en 2006. Aparte, le servirá para monitorear la carrera de su hijo Sebastián, quien este año disputó la F4 Italiana. Es probable que Juan Pablo también corra las 24 Horas de Daytona, pues DragonSpeed es el campeón defensor en la clase LMP2, en la clásica de Florida.



VOX POPULI

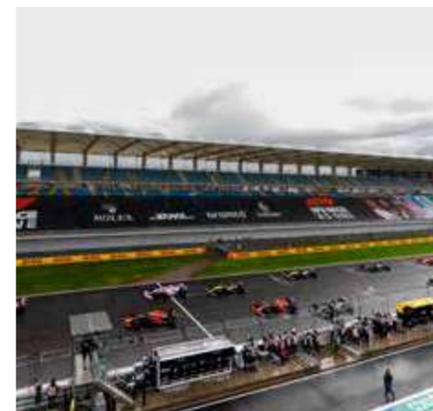
¿DEBE LA F1 TENER MÁS GPs DE SÓLO DOS DÍAS DE ACTIVIDAD EN EL FUTURO?

Mantener los formatos de tres días gana por 2 a 1

➔ ENCUESTAS

La votación fue muy específica: los aficionados quieren ver tres días de acción por una mayoría de 66.2%, y muchos sugirieron que si se van a ir a dos días para tener más grandes premios en el calendario, que entonces le bajen a los precios pues no van a pagar un boleto caro por sábado y domingo, sin acción de viernes. Sólo falta que los organizadores y la TV le digan lo mismo a Liberty para que se les quiten las ganas del formato de dos días.

Por Javier Jalife Ruz



ZTE
SMARTPHONES

AXON 11



PANTALLA FHD+ 6.47" **AMOLED** | **48** CUÁDRUPLE CÁMARA Mpx PRINCIPAL

TODO
LO QUE NECESITAS

BLADE V2020



5 CÁMARAS | **128 GB**
CUATRO TRASERAS + UNA FRONTAL | MEMORIA INTERNA



ztedevices.mx



/ZTE.Mx



zte_mx

Telcel la mejor Red con la mayor Cobertura





ZANARDI TRASLADADO A PADUA

➔ GT

El volante legendario Alex Zanardi ha sido transferido al Hospital Universitario de Padua tras considerarse que su condición física y neurológica está estable.

Alex se accidentó en su bicicleta de mano durante un evento paralímpico en Siena, el 19 de junio, y estuvo en el Hospital Universitario Santa María alle Scotte, donde fue operado varias veces por los efectos del traumatismo y como parte de la reconstrucción facial y craneal; luego pasó a un centro de rehabilitación en Villa Beretta, al norte de Milán, y regresó al área de Cuidados Intensivos del Hospital San Raffaele de Milán, donde se sometió a más neurocirugías.

Ahora va a Padua, a una "estructura hospitalaria dotada del instrumental y los especialistas indicados para continuar con su rehabilitación", que en los últimos dos meses ha sido tanto física como cognitiva, y se espera "una progresiva mejora clínica".

MÁRQUEZ PODRÍA NO REGRESAR AL INICIO DE 2021

➔ MOTOGP

Marc Márquez el hexacampeón de MotoGP y uno de los centauros más brillantes de la historia, no ha corrido desde su caída en la ronda inicial de la campaña 2020 en julio en el circuito de Jerez, cuando se rompió un hueso en el brazo derecho al pegarle su propia moto. Fue operado y estaba en las prácticas a la semana siguiente, pero el dolor fue intenso y decidió no participar. Tras una espera razonable sin mejorar fue vuelto a operar y la intervención no salió bien pues en vez de la recuperación de dos meses lleva casi cinco en el hule y no puede subirse a una motocicleta todavía.

Ahora se evalúa una posible tercera intervención quirúrgica, pero la prognosis es de una recuperación de

medio año, sin que haya certeza de que vaya a quedar bien. Se especula que Marc podría incluso no regresar nunca a las pistas. Esto ha levantado voces de alarma en Honda, que no consiguió una sola victoria en 2020 y sabe que sin Marc no tiene un centauro que pueda pelear el triunfo pues Alex, su hermano, no está listo, y Stefan Bradl no fue un reemplazo suficientemente rápido, pues nadie puede manejar la moto hecha para Marc.

Mientras se decide el futuro del campeón, Honda ha apuntado sus baterías al varias veces subcampeón Andrea Dovizioso, quien al quedarse sin asiento en Ducati por decisión propia, no encontró algo bueno y ha elegido tomarse un sabático, pero estaría en disponibilidad de liderar a la marca del ala dorada.



Mario Isola

EL CORONAVIRUS TAMBIÉN LE PEGA A LOS DIRECTIVOS

➔ F1

La pandemia sigue afectando a la F1 y en el GP de Turquía no estuvo presente Simon Roberts, el director interino de Williams Racing, mientras que el director deportivo de Pirelli, Mario Isola, dio positivo tras asistir al GP turco y fue enviado a aislamiento posteriormente.

Otro ausente en Turquía fue Mattia Binotto, el director de Ferrari, pero este fue por razones de trabajo pues no quiere que AlphaTauri les vaya a ganar en 2020 y se quedó en Maranello a supervisar mejoras. Su ausencia sirvió pues el equipo escarlata marcó el 3-4 sin él.



KANAAN CORRERÁ EL AUTO DE JJ EN ÓVALOS

➔ INDYCAR

Tony Kanaan extenderá su carrera en IndyCar otros dos años al ser contratado para las carreras ovals en el cuarto auto del equipo Ganassi, el #48 que correrá en los circuitos permanentes y callejeros el heptacampeón de NASCAR, Jimmie Johnson.

Tony había anunciado su retiro tras una campaña parcial con el equipo de AJ Foyt en 2020, pero la pandemia le hizo cambiar de parecer. Tras lograr el acuerdo con Ganassi el campeón de IndyCar 2004 comentó: "Hubo algunas conversaciones sobre hacer las 500 (Millas de Indy) y dentro y fuera y esto y aquello, pero no estaba claro. Y luego, cuando dije, 'esta no es la forma en que me quiero ir', estaba completamente consciente de qué era lo que quería, pero eso no significaba fuera a suceder". Y sucedió.



HAILIE DEEGAN SUBE A LAS TRUCKS

➔ INDYCAR

La pilota Hailie Deegan, tras cumplir una campaña exitosa en la serie ARCA como pilota en desarrollo de Ford subirá de tiempo completo en 2021 a la serie nacional de NASCAR Trucks con el equipo DGR-Crosley, cuyo propietario es el piloto David Gilliland. En su debut en la serie en 2020 quedó decimosexta, el mejor resultado de una mujer en las Trucks en la historia.

VOX POPULI

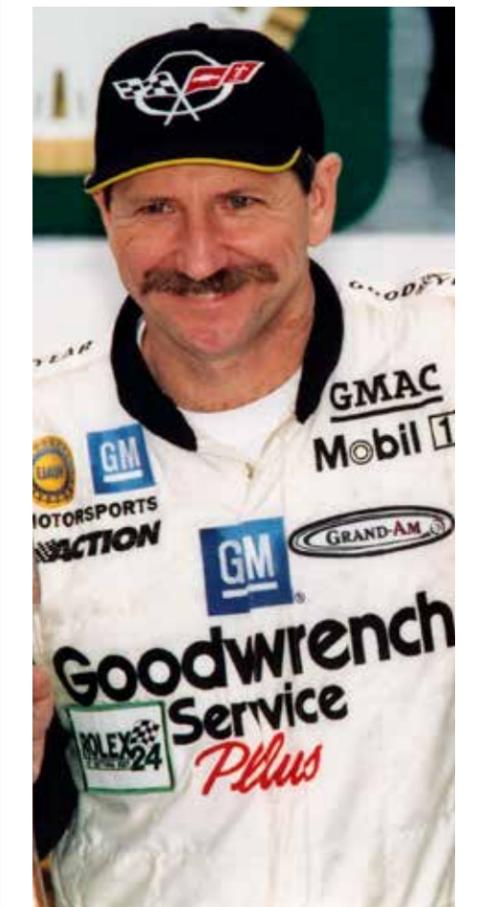
¿CUÁL DE LOS HEPTACAMPEONES DE NASCAR SERÁ MÁS VALORADO?

Pelea muy cerrada, pero nadie tiene mayoría

➔ ENCUESTAS

Esta es de las encuestas que deberían durar más tiempo, Jimmie Johnson quedó en una cuarta parte del total de votos (24.6%), mientras que Dale Earnhardt logró casi dos quintas partes (39.3%) y Richard Petty, más de un tercio (36.1%). Los resultados cambiaron mucho según entraban los votos. Y la verdad se nota que la edad de los votantes realmente influyó en su decisión.

Por Javier Jalife Ruz





GANASSI RACING TENDRÁ UN CADILLAC EN IMSA

➔ **IMSA**

Después de varios años sin correr en la clase estelar de IMSA, los Daytona Prototypes (DPi), el equipo multicampeón Ganassi Racing regresará en 2021 a la categoría estelar con un prototipo Cadillac DPi-V.R de tiempo completo a partir de las 24 Horas de Daytona, en la que han vencido seis veces de manera absoluta y dos más en

clase GTLM con los Ford GT.

Chip Ganassi comentó: "Estamos ansiosos de volver a IMSA a luchar por la victoria general, después de varios años compitiendo en la clase GTLM. Nuestra relación con General Motors se ha expandido desde la Copa NASCAR y no podríamos estar más felices". Los volantes que correrán para Ganassi no fueron anunciados.

VOX POPULI

¿QUÉ EQUIPO ACABARÁ TERCERO ENTRE LOS CONSTRUCTORES F1 2020?

Siete de cada ocho van por Racing Point

➔ **ENCUESTAS**

Obvio, con la subjetividad de que la mayoría de los aficionados que votan son mexicanos, y Sergio corriendo para Racing Point, 87.6% eligió a la escuadra rosa como el que quedará tercero en esta campaña pandémica, por encima de McLaren (6.2%), Ferrari (3.9%) y Renault (2.3%). ¡Qué tengan boca de profetas!

Por Javier Jalife Ruz



VIETNAM SE CAE DEL CALENDARIO 2021

➔ **F1**

El tan anunciado Gran Premio de Vietnam, a efectuarse en un circuito callejero en Hanoi, pero cancelado en 2020 por la pandemia global, ha sido sacado del calendario 2021 tras el arresto por un caso de corrupción de Nguyen Duc Chung, ex presidente del Comité del Pueblo de Hanoi, a la vez que miembro del comité promotor del evento.

Esto se combinó con las elecciones venideras en enero, en las que se elegirá al primer ministro de la nación y al líder del Partido Comunista de Vietnam, la agrupación política dominante, y esto ha provocado un cambio en los vientos políticos y, por ende, en las prioridades internas, pues a los casi seguros ganadores no les atrae el evento deportivo.

Para Liberty, la dueña de la F1, el problema es hallar una pista que esté en la zona asiática a fin de reemplazar a la fecha vietnamita que se iba a correr en abril, dos semanas después de China y dos antes de España. O pueden iniciar la campaña europea antes en Portugal, pero Algarve no va a pagar lo que buscan.



Dale play



Análisis
Noticias
Historia
Curiosidades



Carlos A., Carlos y Omar Jalife



María Navarro y Eduardo Olmos

¡Síguenos en nuestras redes!

f t i
@Fastmagmx

FASTmag en **You Tube**



¿REGRESAMOS AL “¡MUERA LA INTELIGENCIA!”?

O TAMBIÉN APLICA LA TEORÍA DE LA CUBETA DE CANGREJOS

DESDE LOS FOSOS

POR CARLOS E. JALIFE VILLALÓN

@scuderiarjz



El título entrecorriado de la columna es lo que gritaban los fascistas españoles al acabar con todo lo académico, bello, tecnológico, avanzado, etc. Cuando triunfaron en la Guerra Civil española acaudillados por el infame dictadorzuelo gallego que se sentía divino. Y pareciera que en el deporte motor se busca repetir eso. En el Mundial de Resistencia la ventaja tecnológica de Toyota era brutal, la desarrollaron peleando contra Porsche y Audi, ganando unas y cayendo en otras, pero sin dar cuartel y siempre buscando el camino del avance tecnológico, en este caso en su sistema híbrido. Cuando se quedaron solos la FIA de la mano del ACO, que rige las carreras de resistencia, les aplicaron todo tipo de penalizaciones en pos de que hubiera “competencia”, hasta dejarlos maniatados. Les aumentaron el peso, les achicaron el tanque, les quitaron peso a sus rivales, les cerraron la entrada de aire a los turbos, les impidieron recolectar energía en sus sistemas cinéticos y todo lo que se les ocurrió, pero seguían ganando casi todas y, finalmente, la categoría se murió, ante un espectáculo pobre... afuera de las pistas.

La F1 parece haber tomado nota, harta de la superioridad tecnológica de Mercedes y su V6 turbobhíbrido, que seguirá siendo superior mientras las reglas no cambien. A la salida de Honda, Red Bull tramposamente dijo que se quedaba el motor si congelaban el desarrollo. Al principio nadie aceptó, luego Ferrari cambió su parecer y Mercedes también; Renault, el más lejano en potencia, es el que no quiere aceptar pues ya sacó sus ahorros y le va a meter dinero a su motor por el orgullo galo. Claro, si todo se congela, mantienen la superioridad de Mercedes al igual que su ventaja sobre los otros y eso implica más de lo mismo.

Entonces como hubo unos más inteligentes en 2013 al hacer su V6, y sus rivales no quieren (o pueden) gastar más, y Red Bull no es fabricante de motores, ni quiere serlo, ahora los dueños de la F1 proponen emparejar la potencia de los motores como en las clases GT. O sea, que todos se bajen en la cubeta de cangrejos a la mediocridad del que tenga menos potencia. De nada sirve

estudiar, hacer la tarea, diseñar y crear algo que es lo más cercano a la perfección con los parámetros que te dan, que son muchos pues te dictan el ángulo de la V, el diámetro de los pistones (que con la restricción de cilindrada te coarta variar la carrera de los mismos), el peso e impiden usar ciertos materiales, entre otras reglas. Aun así les haces algo mejor y les pegas a todos, entonces, por inteligentes y doctos les cortan la cabeza y que se empareje todo al peor de los motores para que no haya ventajas y se dé espectáculo.

¡Que penoso es meter mediocridad a algo que se rige por la competencia deportiva y por la otra competencia, la de capacidad! Y si vamos por emparejar motores pues entonces que la paridad sea total. Sugiero que corran a Adrian Newey y ya no trabaje en F1 con su diseños que son los mejor logrados aerodinámicamente, y los más bellos dentro de lo feos que son los autos actuales, y causan disparidad de chasis. Y quiten a los pilotos talentosos, ya no más multicampeones porque al ser múltiples quitan oportunidades a otros y eso no es parejo; es injusto que con sus manos prodigiosas desnivelen el espectáculo y causen disparidad de resultados. Pongan a puros mediocres como Stroll y Latifi y cóbrenles por el placer de correr y consíganse otros 18 niños (o no tanto) ricos que quieran jugar a ser campeones. Ahí están Mazepin, Nissany, Gelael, Chilton y varios más que seguramente le entrarían. Digo si vamos a tener una mediocridad ya qué más da...

Pero la buena noticia es que ya hay perfume oficial de la F1. Seguro es para que nos quitemos el olor fétido que dejan estas ideas de paridad artificial de los dueños de la F1.

“Misguided old mule with your pigheaded rules, with your narrow-minded cronies who are fools of the first division”,
Queen



intel

TU ÉXITO CONTINÚA

Elige los procesadores Intel®

intel
CORE™ i5

Renuévate. Elige Intel®

SEARS

Intel Corporation



OPINIONES GEMELAS

OMAR E. JALIFE RUZ

@ojalife

ladesmaniana.blogspot.com

“A los 100 mil aficionados no los puedes controlar una vez que salen de la pista y regresan al día siguiente”

¿SERÁ 2021 EL AÑO DEL REGRESO A LA NORMALIDAD EN EL DEPORTE MOTOR?

Ante la segunda ola de la pandemia **NUESTROS EXPERTOS** discuten la posibilidad de que el año próximo las carreras sigan como en 2020... o mejoren en todos sentidos aplicando las enseñanzas del pasado.

NO TENDREMOS FINES DE SEMANA NORMALES

Aunque me encantaría que así fuera, creo que la respuesta es no. A diferencia de los pilotos y equipos, a los 100 mil aficionados no los puedes controlar una vez que salen de la pista y regresan al día siguiente. Estando en el autódromo, aun cuando les hayas tomado la temperatura y los obligues a usar cubrebocas, no puedes asegurar que no estén dentro del período de incubación del virus y lo estén esparciendo entre los demás asistentes.

Sí, es posible que haya fechas con cantidades limitadas de aficionados, pero creo que serán las menos y tendremos otro año con tribunas vacías. Incluso si tenemos aficionados, el contacto con los pilotos será nulo pues nadie querrá arriesgar que, por firmar un recuerdo o tomarse una foto, alguno de ellos se enferme.

También hay que hablar de los medios, pues hasta ahora hemos tenido una cantidad de medios limitada dentro de los Grandes Premios. Sin embargo, al igual que con los aficionados, la

F1 no podrá controlar a las personas acreditadas locales una vez que salgan de las instalaciones. Las zonas de medios tendrían que ampliarse al doble, o se necesitaría reducir a la mitad los acreditados, para poder mantener la distancia entre los reporteros que tienen sus escritorios en el centro de medios.

La logística en general se complica entre más personas incluyes en cada fin de semana. Por esa simple razón, creo que seguiremos un buen rato con pocos o nulos aficionados en las gradas. Claro está que si los laboratorios logran tener la vacuna pronto, podríamos ver un cambio.

REGRESAREMOS A LO ACOSTUMBRADO EN MUCHOS GPs

Quizá no sea la totalidad del calendario, pero tendremos una normalidad en la que, gracias a las diversas vacunas que se han estado anunciando con su efectividad correspondiente, podrán acudir nuevamente los aficionados a los Grandes Premios de 2021 como se ha venido haciendo ya en otros deportes alrededor del mundo.

Es claro que dependerá de cada país donde la F1 organice una fecha, pero los avances se han realizado y todo parece indicar que con las experiencias de 2020 podrán permitir tomar diversas medidas para tener un GP “normal” en cada fecha del 2021.

Adicionalmente, es de considerar que el impacto sobre los protagonistas de la máxima categoría estará muy controlado como ha sido durante este año y son pocos los aficionados que realmente tienen acceso a los pilotos, mucho menos a mecánicos, prensa y demás miembros de la F1.

Las tribunas pueden estar llenas, con las medidas de precaución necesarias y limitando el impacto a un tema local. ¿Podrían no estar al 100%?

Cierto, pero también podemos ver ligas como la NFL que tiene más del 30% de la liga con asistencias al 10% de capacidad, en plena pandemia, mientras que, para marzo 2021, podríamos estar en un escenario totalmente distinto en muchas latitudes con la expectativa de cuidados y vacunas ya aplicándose. Los que pueden llegar a tener acceso directo, como son prensa y Paddock Club, lo puedes limitar: normas estrictas, eliminar por completo las interacciones y, ante el incumplimiento, expulsión del evento. Menos accesible, pero mejor que no poder ir al autódromo, sobre todo cuando muchos promotores dependen en gran medida de la taquilla para hacer viable el GP. La prensa local, puedes limitarla y quitarle acceso a Paddock pues en muchos casos existe la forma de hacer entradas separadas de cierta manera el interés que se genera mediante la cobertura de medios locales.

Con este panorama, parecería que dependerá un poco de los gobiernos y las restricciones, pero la F1 podría tener todo listo para un acercamiento a un GP normal en 2021.



OPINIONES GEMELAS

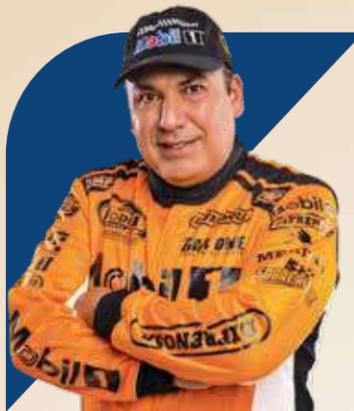
CARLOS A. JALIFE RUZ

@elzurdojalife

laplumadelzurdo.blogspot.mx

“Podríamos estar en un escenario totalmente distinto en muchas latitudes con la expectativa de cuidados y vacunas”

NOTA: En esta columna, uno toma una posición y otro una alterna aunque no necesariamente coincidan con su opinión, alternándose mes a mes.



SOBRE RUEDAS

POR CÉSAR TIBERIO JIMÉNEZ

@cesartiberio44

CARRERAS CONTRA LA PANDEMIA: MI VISIÓN COMO PROMOTOR

Algo que no esperábamos en este mundo, la llegada del Covid19, creo que nos quitó muchas ilusiones como pilotos, preparadores y espectadores. En los países, y ciudades en que se podían organizar carreras, a nivel mundial todos los que somos promotores nos vimos a la necesidad de reajustar el calendario en todas las categorías.

Nuestro primer cliente es el piloto así que debemos presentar las mejores opciones de fechas y horarios de carreras. Y a la gente que quiere optar por algo diferente a lo planeado tenemos que explicarle cada cosa causada por los cambios obligatorios que sufrimos con la pandemia.

Planear y organizar una carrera de carros o motos crea un espectáculo y la responsabilidad de mantener un nivel competitivo en éste trae más problemas para los promotores:

- Primero, tenemos un compromiso con las marcas que han invertido y confiado en nosotros en nuestro campeonato, por la logística, manejo en redes, activaciones, publico en tribunas, menciones en TV y radio, etc. Aunque las marcas batallan también por el Covid en cuanto a sus ventas no puede un promotor darles

la espalda a ellos, que son quienes nos ayudan a proyectar y crecer nuestro campeonato, desde las series más pequeñas de karts hasta la F1. Nunca tendríamos una proyección, ya sea en continuidad o en tamaño, si no contáramos con las marcas que apoyan.

- El trabajo fue al doble porque ahora, sin público, hay que encontrar formas de generar pilotos nuevos y crear una lealtad de mis fanáticos hacia el campeonato y hacia las marcas que lo patrocinan. Al final, unos más y otros menos, todos trabajamos para salir adelante.

En mi caso, como promotor de la Serie Turismos Monterrey y otras regionales y nacionales, la astucia y el trabajo en equipo, además de la buena atención a los pilotos participantes, hizo una diferencia vital. Para mí es muy importante que la organización crezca al mismo ritmo y nivel que los equipos pues así no habrá quien crea saber más o quiera tomar ventaja sobre la promotora o aprovechar los huecos en los reglamentos.

Estoy muy seguro que esta situación de la pandemia ayudó a crear una lealtad y compromiso de todos para el deporte motor, cada carrera es un evento nuevo en el que buscamos crear experiencias para los asistentes. En el aspecto deportivo, sabemos que tenemos un ganador y de esa forma creamos un ecosistema de amenidades para que todos estén contentos ya sea en la tribuna, en la pista o en los fosos.

Aún no sabemos que esperar en 2021 con respecto a la pandemia, pero mientras se pueda seguiré promoviendo el deporte de mis amores.

Y recuerden que no hay mal que por bien no venga...

FOTOS: LUIS LAURO HINOJOSA



FASTmag

PRONOSTICA F1 2020

LA TEMPORADA ARRANCÓ Y ES MOMENTO QUE DEMUESTRES CUÁNTO SABES DE F1



Ingresar a pronosticaf1.fast-mag.com



FEM1

POR MARÍA T. NAVARRO

UN FUTURO BRILLANTE EN LA ACADEMIA DE PILOTOS DE FERRARI



A lo largo de los últimos años, la Comisión de la Mujer en el Deporte Motor de la FIA –presidida por Michelle Mouton, subcampeona del WRC–, se ha dado a la tarea de involucrar aún más a la mujer en el automovilismo.

Su programa Girls on Track (Niñas en la Pista) realiza activaciones alrededor del mundo para que niñas y adolescentes conozcan de cerca todo lo que implica el deporte motor y las maneras diferentes en las que pueden participar. Este año llevaron a cabo el programa Rising Stars (Estrellas Crecientes), el cual inició en mayo con el reclutamiento de pilotas de entre 12 y 16 años de todo el mundo.

Entrado octubre, de las 20 pilotas que se dieron cita en el circuito Paul Ricard, el cual sirvió como escenario de prueba, 12 fueron seleccionadas. Durante el primer campamento se calificó su desempeño en la pista sobre karts; asimismo, recibieron entrenamiento físico y prácticas ante medios de comunicación. Con eso se decidió quiénes serían las ocho semifinalistas que pasaron al nivel siguiente.

A inicios de noviembre se llevó a cabo el segundo campamento. En esta ocasión las pilotas demostraron su habilidad

detrás del volante de una maquina de F4. De esta prueba emanaron Julia Ayoub y Antonella Bassani, brasileñas; Doriane Pin, francesa y Maya Weug, holandesa-belga, como las cuatro finalistas.

La final se habría realizado a mediados de noviembre en el circuito de Fiorano; sin embargo, una de las finalistas dio positivo a COVID-19 y se pospuso el evento.

Es una plataforma más para las pilotas, además de la Serie W

La ganadora se hará acreedora a un contrato de un año con la FDA y podrá competir en F4 en 2021. Es importante hacer énfasis en que si tiene un desempeño bueno

–que espero así sea–, podrá recibir una extensión por un año más en su contrato.

A falta de la Serie W este año, el programa Rising Stars resultó ser otra plataforma que las pilotas jóvenes pudieron aprovechar para foguearse contra otras volantes, darse a conocer y seguir desarrollándose a pesar del año tan complicado que resultó ser 2020.

Se tiene proyectado que el programa continúe hasta 2023, por lo que en vísperas de un 2021 mejor, espero que junto con el inicio de la segunda temporada de la Serie W, más mujeres puedan seguir escalando dentro del deporte motor y reciban las oportunidades que merecen.



Antonella Bassani

Julia Ayoub

Maya Weug

Doriane Pin

BUNDES LIGA



DICIEMBRE

11:00 HRS.

DOMINGO 06

SCHALKE 04

VS.

BAYER LEVERKUSEN

DOMINGO 13

BAYER LEVERKUSEN

VS.

TSG HOFFENHEIM

DOMINGO 20

EQUIPOS POR DEFINIR

Claro sports

POR:

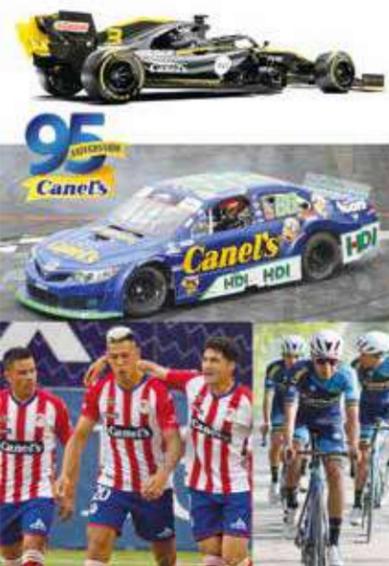
marcaclaro.com | Claro Video | Canal 336 y 836 HD Dish | Canal 521 Totalplay Canal 324 Megacable | Canal 515 StarTV.

#ConectamosTusEmociones



ESPECIALIDAD: DOS RUEDAS

Hay varias bicicletas de alta tecnología producidas o respaldadas por fabricantes de autos, pero esta es la TK-01RR de Ducati, la firma boloñesa especialista en dos ruedas... con o sin motor.



Nonagésimo quinto

La firma potosina Canel's, presente en el automovilismo desde hace mucho, cumple 95 años de fundada. Actualmente los vemos en la serie premier de México, apoyando al equipo campeón, y también en la F1 con patrocinio regional con Renault, amén de otras incursiones. ¡Que tengan muchos años productivos más!



DÉJA VU

CELEBRACIÓN CINCUENTENARIA

1970

Hans Herrmann y Richard Attwood le dan la primera victoria absoluta a la firma Porsche en las 24 Horas de Le Mans sobre un Porsche 917K

2020

Hans Herrmann y Richard Attwood celebran la primera victoria absoluta de Porsche en las 24 Horas de Le Mans, con un modelo a escala de su Porsche 917K



TERCIA AERODINÁMICA

Estos autos componen la BAT (Barchetta Aerodinámica Técnica) que Alfa Romeo, encargó a la firma Bertone para explorar el arrastre aerodinámico. Fueron presentados en el Salón de Turín entre 1953 y 1955 a razón de uno por año. Belleza atemporal de Franco Scaglione, recientemente subastados en 15 millones USD.



ISLA ELÉCTRICA

La isla de Astipalea en Grecia, menos de 100 km² en el centro del Mar Egeo, ha sido declarada isla de movilidad eléctrica sin motores de combustión interna en sus rutas, formando la avanzada de las pruebas prácticas de sustentabilidad en el corto plazo.



REBUSCADO

Este letrero expuesto en el Museo Mercedes en Stuttgart, es de antes de la II Guerra Mundial y dice que no se permiten vehículos desde este punto hacia adelante, o sea en el interior del edificio en el cual estaba colocado. Ya lo simplificaron.



DOCUMENTAL

Para muchos el mejor piloto de la F1, para todos un campeón legendario, este documental retrata bien al hombre y al piloto: Juan Manuel Fangio. Vale la pena.

PARCMOTOR CASTELLOLI

Sito a 35 minutos del aeropuerto barcelonés, aquí ofrecen todo lo relevante del deporte en dos ruedas en un solo sitio: escuela de manejo, pistas de velocidad, trial, motocross, bici de montaña, garajes, y demás. ¿Aquí cuando?



FOTOS CORTESÍA DE: DUCATI, CANEL'S, ALFA ROMEO, FIA, DAWLER, METFLIX, MOTOGP, PORSCHE

DE COLECCIÓN



ALPHATAURI Y CASIO PRESENTAN RELOJES NUEVOS

- CASIO, socio de Scuderia AlphaTauri, lanzó los cronógrafos de acero EQB-1100AT y ECB-20AT renovados de la línea EDIFICE, inspirados en los conceptos de la marca: velocidad e inteligencia.
- Basados en el azul marino y blanco de los monoplazas de F1, los diales tienen un diseño en esos colores. Los dos portan el logo del equipo en el cuadrante, la tapa posterior de la caja y la correa.
- Ambos poseen cristal de zafiro resistente a rayones; asimismo, tienen buscador de teléfono, récords de vuelta, alarma diaria, pantalla de día y fecha, y un calendario automático. Además cuentan con función de enlace a teléfonos inteligentes, por la cual ajustan automáticamente la hora.

PRECIOS EQB-1100AT \$12,940 MXN (APROX.)
- ECB-20AT \$7,455 MXN (APROX.)



CHARABANC, AROMATIZANTE PARA AUTO CON FORMA DE RIN

- La marca inglesa Charabanc creó un aromatizante para auto con forma de rin, con una selección de pastillas perfumadas que te transportan por algunos de las mejores rutas de manejo con paisajes arrebatadores.
- Puede colgarse del espejo retrovisor, ajustarse a las rejillas del aire acondicionado o colocarse en el portavasos. Su cuerpo de metal en forma de rin está hecho a mano. La cubierta y el cordón son de las mejores pieles españolas en los colores: Signal Red (rojo), London Tan (naranja quemado), Racing Green (verde botella) y Orient Black (negro).
- Los aromas son: Across Pennine Fells, Monument Valley Drive, Along the Plain of Castelluccio, The Golden Road to Samarqand y Journey to Tai Mo Shan.

PRECIOS PAQUETE \$187.50 USD – PASTILLA \$45.24 USD



RENAULT F1 Y TRAK RACER LANZAN SIMULADOR

- El equipo Renault F1 se asoció con el fabricante de simuladores de carreras, Trak Racer, para lanzar el modelo TXR F1/GT Hybrid.
- El objetivo detrás de esta colaboración es mejorar el rendimiento y aumentar su presencia en el mundo de los eSports, el cual es cada vez más competitivo y popular.
- Es el proyecto más ambicioso que Trak Racer ha desarrollado hasta el momento, con el apoyo de los ingenieros de la escuadra gala. Se espera que salga a la venta en el primer trimestre de 2021.

PRECIO POR CONFIRMAR



PORSCHE DESIGN TIMEPIECES: PERSONALIZA TU PROPIO RELOJ

- Porsche se caracteriza por el diseño clásico y tecnología innovadora en sus modelos, y ahora Porsche Design Timepieces transfiere esta filosofía del diseño a sus relojes gracias a la personalización *online*.
- Primero decide el color de la carcasa que es de titanio y tiene un acabado gris mate. Después viene qué aspecto tendrá el bisel. La esfera se presenta en blanco y negro y la manecilla es triple.
- Las correas de cuero están disponibles en todos los colores de los interiores. La base de cristal de la parte posterior deja a la vista el mecanismo automático de fabricación propia con su rotor de cuerda.
- El plazo de entrega va de ocho a 12 semanas.

PRECIOS DESDE \$121,193 MXN (APROX.)
HASTA \$142,004 MXN (APROX.)



TECNO
MANÍA



PANTALLA SAMSUNG LED 65 4K UHD UN65TU7000FXZX

Disfruta de tus películas y series favoritas en una resolución 4K en los formatos principales incluidos (HDR y HLG). Integra un procesador Crystal 4K el cual optimiza la calidad de imagen dominando el HDR. Integrado con Dolby Digital Plus el cual el sonido proviene de múltiples canales de audio ofreciendo una experiencia más envolvente. La función Remote Access duplica la pantalla de tu laptop al televisor de forma inalámbrica para trabajar desde el sofá. Ofrece un diseño minimalista y limpio, sin bisel en 3 lados para experimentar la imagen más pura.

PRECIO APROXIMADO: \$16,499



IPAD 8

El iPad 8 de 32 GB cuenta con una pantalla Retina de 10.2 pulgadas con 2,160 x 1,620 píxeles de resolución y un sistema operativo iPadOS 14 para explotar al máximo todas las funcionalidades y apps integradas. Equipado con el chip A12 Bionic de 64 bits y un chip de inteligencia artificial Neural Engine, los cuales ofrecen una respuesta instantánea en cualquier tarea que realices. Está equipado con una cámara trasera de 8 MP y una cámara frontal Facetime HD de 1.2 MP, para que captures los mejores momentos de tu vida.

PRECIO APROXIMADO: \$8,999



XIAOMI REDMI NOTE 9S

Integra una pantalla de 6.67" FHD + DotDisplay. Cuenta con un procesador de alto rendimiento Qualcomm Snapdragon 720g octa-core (hasta 2.3GHz) que brinda una capacidad de alta respuesta en videojuegos. Experimenta un nivel superior en fotografía con su cámara trasera cuádruple de 48 + 8 + 5 + 2 megapíxeles y cámara frontal de 16 megapíxeles. Ofrece una memoria interna de 128 GB + 6 GB de memoria RAM. Disfruta horas de videos y entretenimiento gracias a su potente batería de 5,020 mAh con carga rápida de 18 watts.

PRECIO APROXIMADO: \$8,999



KIT FUJI INSTAX MINI 11 NEGRA CON ESTUCHE Y 2 PACK

La Instax Mini 11 es la nueva generación de cámaras de Fujifilm, disponible en diferentes colores muy divertidos. Podrás tomar increíbles fotografías con una alta calidad de imagen e incluso es capaz de capturar fondos y sujetos luminosos hasta en entornos con poca luz. Con esta nueva versión podrás tomarte increíbles selfies a 30 cm de distancia con solo sacar el lente presionando un solo botón. Este paquete incluye un estuche portátil para que puedas llevarla a donde quieras, además incluye un paquete 2-pack de película para que la uses al instante.

PRECIO APROXIMADO: \$2,569

LAPTOP LENOVO IDEAPAD 3 14

Óptima, súper veloz y con el suficiente rendimiento que requieres. Integra una pantalla de 14" con bisel estrechos los cuales le dan una apariencia elegante. Diseñada para darte una experiencia potente de navegación. Con sus 12 GB de RAM combinado con las características del procesador Intel® Core i5™ de 10ª generación, hacen de una laptop idónea para multitareas. Accede a cualquier archivo o programa con una súper velocidad gracias a su disco duro de 256 GB en memoria SSD. A todo ello hay que sumar Windows 10 Home y un sonido ultra nítido por Dolby Audio™.

PRECIO APROXIMADO: \$16,999



LG BARRA DE SONIDO SNH5

Con la Soundbar de LG SNH5 podrás escuchar tu música favorita desde tu *smartphone* o tableta a través de *bluetooth*. Su sonido te asombrará por su claridad y por su sistema de audio de 4.1 canales ofreciendo una potencia de salida de 600w. Gracias a su *subwoofer* y a la tecnología DTS Virtual:X podrás transformar tu hogar en un cine. Y así disfrutar tus películas y programas favoritos con un sonido envolvente que te cautivara.

PRECIO APROXIMADO: \$9,570



ES LA TEMPORADA DE DAR Y **JAVIER JALIFE RUZ** Y **NUESTRO EDITOR** TE RECOMIENDA ALGUNAS DE LAS COSAS QUE A LOS APASIONADOS AL DEPORTE MOTOR DE CUALQUIER EDAD LES AGRADARÍA RECIBIR

PARA JUGAR



F1 2020

Consolas: Playstation 4, Xbox One, PC (Windows)
La decimotercera entrega en esta serie de videojuegos, F1 2020 tiene características nuevas como un modo de Mi Equipo, en el cual creas tu propio equipo para correr contra los reales y eliges pilotos, ingenieros, y hasta patrocinadores; incluye todas las pistas originalmente contempladas para 2020, incluso Vietnam y Holanda que no se corrieron; también incluyen versiones tradicionales de circuitos, las que no siempre son iguales a los modernos; y más sorpresas de 70 aniversario de la F1. Básico para los aficionados del Gran Circo. Hay una Edición Especial Schumacher de \$1,460 pesos.
Precio: Aprox. **\$1299** disponible en Sanborns



CRASH TEAM RACING NITRO-FUELED

Consolas: Playstation 4, Nintendo Switch, Xbox One
Este remake moderno del juego de carreras de la mascota de Sony trae gráficos increíbles a las pistas, nuevos modelos y disfraces desbloqueables, además de la historia central del corredor campeón y villano intergaláctico, Nitros Oxide, así como nuevos retos y modos en cada pista que darán horas de diversión, ya sea contra la computadora, en familia o con amigos.
Precio: Aprox. **\$1299** disponible en Amazon

VOLANTE HORI PARA XBOX

Este volante con licencia oficial de Microsoft incluye también pedales de tamaño completo optimizados para hacer lo más realista posible la simulación de carreras, Su radio de giro es de 270° con opciones de salida ajustables. Si realmente vas a jugar juegos de carreras este es un primer paso para volverte profesional.
Precio: Aprox. **\$3500** disponible en Amazon



FORZA HORIZON 4

Consolas: Xbox Series X/S, Xbox One, PC (Windows)
La versión mejorada de este juego, que salió hace poco junto con la consola nueva de Microsoft, incluye cambios de estaciones (y algo de contenido nuevo cada que termina la primavera) mientras corres a lo largo de algo sospechosamente parecido a Inglaterra, creando tus propios "circuitos" y compitiendo contra otros jugadores en tu servidor. El juego incluye varios DLC, uno de ellos con temática de LEGO Speed Champions, con todo y pistas y autos formados con las piezas harto populares.
Precio: Aprox. **\$1000** disponible en Sears y Sanborns



HOT WHEELS MONSTER TRUCKS

Esta serie de Hot Wheels está dotada de una suspensión increíble (y algunas pistas) y diseños muy llamativos, desde los tradicionales hasta dinosaurios o incluso Star Wars. Busca tus favoritos y juega con poderosos coches que rompen y aplastan todo por donde vayan; busca las pistas especiales para ellos.
Precio: de **\$119** a **\$239** disponible en Sanborns y Sears

INDYCAR DE PATO O'WARD

En escala 1:18 de la firma Greenlight, tenemos el Dallara-Chevrolet #5 del equipo Arrow McLaren SP que manejó en la campaña 2020 de IndyCar el mexicano Pato O'Ward. Lo encuentras en la tienda de su sitio y te lo mandan autografiado por el propio regiomontano.
Precio: desde **\$119.99** USD disponible en <https://patricioowardshop.com>



HOT WHEELS MARIO KART BOWSER'S CASTLE CHAOS TRACK SET

Los famosos karts de Nintendo llegan a la colección HW con varios paquetes y modelos. En este, corre contra tus amigos para tratar de evitar los puños de Bowser, dar una vuelta gigante en el aro de lava y regresar al castillo para derrotar a tus contrincantes. Cada vuelta que des reducirá la altura de tu bandera, y cuando completes cinco sabrás quién es el ganador pues aparecerá la de cuadros. Como en otros paquetes, hay accesorios especiales para modificar partes de la pista, así como karts de otros personajes para tener las carreras que más te gusten.
Precio: **\$871** disponible en Sanborns y Sears

LEGO SPEED CHAMPIONS

Los paquetes nuevos de Speed Champions han aumentado de tamaño, dándonos versiones aún más realistas de los autos que los inspiran; desde el famoso Audi Sport Quattro S1 que acaparó los rallies de Grupo B del Mundial hasta el paquete especial de Fórmula E (que incluye un auto Jaguar Gen. 2.0 y uno del I-PACE eTROPHY). Puedes armar estas réplicas detalladas e incluso mejorarlas con tu imaginación.
Precio: Desde **\$299** hasta **\$1099** disponible en Sanborns y Sears





DOM'S DODGE CHARGER

Para los aficionados de la película original de Rápidos y Furiosos, LEGO Technic trae esta recreación del auto de Dominic Toretto, con todo y motor expuesto, así como los tanques de óxido de nitrógeno que usaba para ganar competencias. El motor es completamente funcional y cada detalle del auto está diseñado para recrear lo visto en pantalla a lo largo de la película original. Incluso posee un armazón para levantarlo sobre sus llantas traseras.

Precio: \$2099 disponible en Jugueticos



HOT WHEELS AIR ATTACK DRAGON

¡Un temible dragón ataca la ciudad! Rápido, moviliza tus autos en el lanzador y dispáralos por la rampa para tratar de golpear su espalda y detenerlo antes de que su descenso en espiral derribe edificios o mande a volar los autos en el estacionamiento. Sólo tú puedes detenerlo.

Precio: \$887 disponible en Sanborns y Sears

PARA VER



GRAND PRIX

John Frankenheimer (1968)
Disponible en Claro Video (Renta/Compra)

Es la cinta que definió el género por su uso de cámaras y pantallas múltiples. Realista, con actores estelares (Garner, Mifune, Montand, etc.) y considerada la mejor película de deporte motor filmada. Data de 1966, usando F1 sin alerones, y el auto cámara lo manejaba Phil Hill, el campeón de 1961; entre los extras estaban pilotos como Graham Hill y Jochen Rindt.

RUSH

Ron Howard (2013)
Disponible en Amazon Prime Video y para compra en Sanborns
Cinta que retrata la campaña 1976 de F1, o sea Lauda vs Hunt por el título. La recreación tiene pocas licencias, y el uso de CGI se da casi sin costuras en las escenas de época. En español, la voz del cronista principal de F1 es la de nuestro editor en jefe. Ilustradora.



SENNA

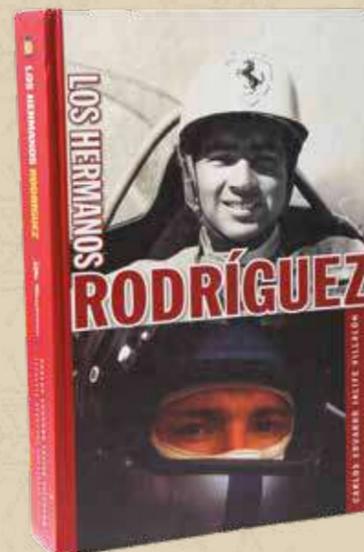
Asif Kapadia (2010)
Disponible en Claro Video (Renta/Compra) y Netflix
El mejor documental de F1, con una trama bien construida en la que Alain Prost es presentado (excesivamente) como el antagonista. Las escenas reales son memorables y el acceso a la vida privada de Ayrton, más; sin embargo, el final es trágico... y uno quisiera que fuera ficción para cambiarlo.

MCLAREN

Roger Donaldson (2017)
Disponible en Claro Video (Renta/Compra)
Es la historia de Bruce McLaren que pasa de ser un niño enfermo en N. Zelandia, a gran piloto de F1; uno de los dos que han ganado un GP en un auto que lleva su nombre. Abarca hasta la muerte de Bruce en 1970. Podría resumirse como el triunfo sobre la adversidad... y el precio pagado por ser piloto.



PARA LEER



LOS HERMANOS RODRÍGUEZ

Carlos E. Jalife Villalón

El libro multilaureado del editor en jefe de FASTmag en su segunda edición aumentada –tras ser galardonado en su edición en inglés como el Libro del Año (Dean Batchelor Award) por el Motor Press Guild en 2009– con más fotos y adiciones. Es un libro enorme en todos sentidos, pesa 4 kilos, tiene 592 páginas, 300,000 palabras y más de 4,500 fotos. Es LA obra definitiva del automovilismo mexicano y nuestros pilotos más grandes. Necesitas leer 20 páginas diarias para acabarlo en un mes.

Precio: \$775 MX Disponible en Sanborns

Versión en inglés: THE BROTHERS RODRÍGUEZ, cuesta **\$149.95 USD**, disponible en www.bullpublishing.com

MI VIDA EN LA F1

Jo Ramírez

El jefe de equipo legendario narra su historia de 1962-2001 en la F1 y la era posterior en esta segunda edición aumentada. Es una historia bien escrita y amena, comprensible tanto para el aficionado casual como para el conocedor del deporte motor. Si no estás mencionado en el libro seguramente no destacaste en este deporte.

Precio: \$249 MX

Disponible en Sanborns

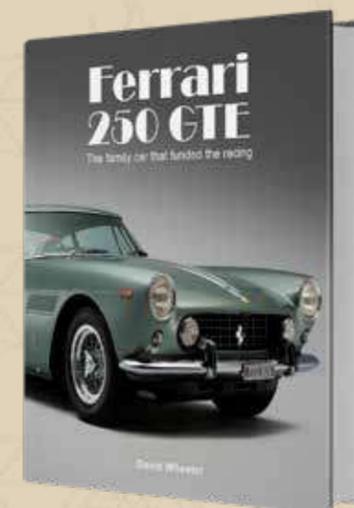


FERRARI 250 GTE

David Wheeler

El editor de la revista trimestral 250 GTE hace un recuento de cada uno de los Ferrari que formaron la edición de calle de los GTO, en un libro excepcional de edición limitada a 750 copias. Se incluyen tres autos que han sido propiedad de mexicanos, entre ellos el de Ricardo Rodríguez. Imperdible.

Precio: 75 Libras esterlinas
Disponible en <https://porterpress.co.uk>



FORMULA 1: THE OFFICIAL HISTORY

Maurice Hamilton

Este es el libro de la historia oficial de la F1, autorizada por sus dueños y encargada al periodista inglés autor de muchas otras historias como la del GP Británico. En 272 páginas condensa 70 años de historia y añade 275 imágenes espectaculares para tratar lo relativo a sus grandes campeones, carreras, autos y el desarrollo de la fórmula tecnológica a través del tiempo y su incidencia social. Muy recomendable para darse una barnizada de lo que es la F1, aunque sea desde la perspectiva inglesa.

Precio: 50 Libras esterlinas Disponible en <https://www.bookdepository.com>

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe

VALENTINO
Chamarra SKU 81390287



GUCCI
SKU 809420360



BALENCIAGA
SKU 82047147

VERSACE
Suéter SKU 81679583



KILIAN
Good Girl Gone Bad
Eau de Parfum



VERSACE
SKU 81607089



MIU MIU
Bolso Ruby matelassé



GUCCI
Bolso de viaje Ophidia GG
Tennis Ace GG Supreme Bees

KILIAN
Vodka On The Rocks
Eau de Parfum



SAKS FIFTH AVENUE SANTA FE (55) 52464800

SERVICIO DE VENTAS POR TELÉFONO CON ENTREGA A DOMICILIO.
TAMBIÉN LO INVITAMOS A CONTACTAR A SU ASESOR DE VENTAS.

Ocho de sus 33 podios fueron de primer lugar



DENIS Hulme

EL ANTÍPODA TALENT... OSO

Hay pilotos que destacan desde que se suben a su primer auto y **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE** cataloga a Hulme como uno de eso talentos descomunales que dejaron huella enorme en el mundo del deporte motor

Nacido el 18 de junio de 1936 en Motueka, en la isla sureña de Nueva Zelanda, aprendió a manejar en la granja familiar y para 1942, cuando su padre estaba combatiendo en Europa, él conducía solo el camión de la propiedad. Inclinado a lo mecánico empezó a trabajar en un garaje y ahorró para

• Con un FIAT privado logró ganar su clase en Le Mans en 1961

comprarse un auto con el que competía en eventos locales y cuando empezó a ganar su padre lo apoyó con autos mejores. Pronto fue descubierto por los federativos locales y ganó el premio al mejor piloto de NZ, lo cual le valió irse a correr en Europa, donde Bruce McLaren ya abría el camino para los antípodas.

• Logró el título de 1967 con apenas 26 Grandes Premios disputados

Corrió en 1960 en Europa en Fórmula Junior e incluso debutó en F1 en carreras no puntuables, pero su coequipero se mató en Dinamarca y él regresó a NZ. En 1961 ganó la serie neocelandesa Estrella Dorada y en Le Mans ganó en su clase (hasta 850cc) por lo que Ken Tyrrell lo reclutó para su equipo de FJr y F2. A la par, empezó a trabajar como mecánico en el equipo de Jack Brabham, que se había independizado de Cooper en 1962, y ahí fue aprendiendo del bicampeón mundial, quien le daba vehículos para correr en algunas rondas de monoplazas y autos Sport y en 1964 lo promovió a ser su coequipero en la F2 con éxito considerable, lo cual le valió subir al equipo de F1 de Brabham en 1965, haciendo su debut formal en Mónaco, acabando octavo. Para 1966 la F1 cambio a motores de tres litros de desplazamiento y Brabham, anticipando la escasez de

F1 - 1965-74

112 ARRANCADAS

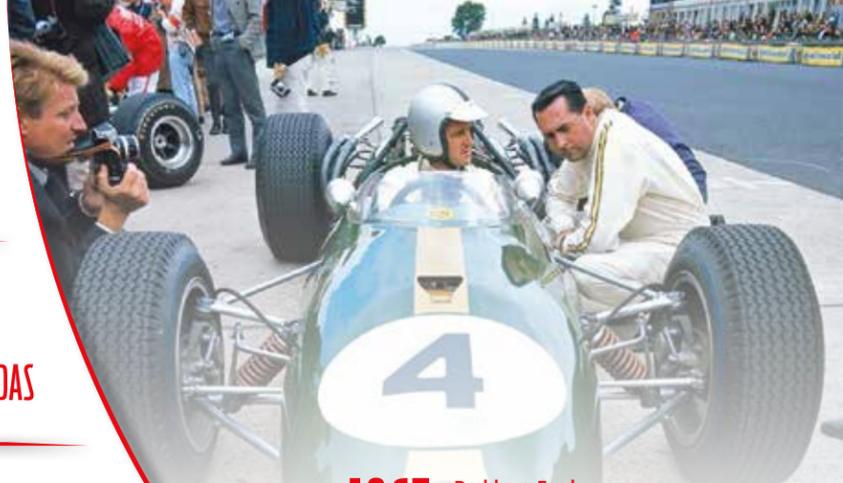
8 (7.14%) TRIUNFOS

33 (29.46%) PODIOS

• **Obtuvo victorias en FJ, FZ, F1, Mundial de Marcas, serie Tasmania y Can Am**

1 (0.89%) PP

9 (8.04%) VRs



1967 Brabham-Ford Campeón mundial derrotando a su jefe, dueño y coequipero, Jack.

“Siempre preferí trabajar con mis compatriotas, tenemos la misma base de referencia”



1968 McLaren Ford Se cambió al equipo de su paisano Bruce

propulsores, tuvo la visión de contratar a la firma Repco australiana que le proveyó con motores resistentes y potentes que le dieron el tercer campeonato de F1 a “Black Jack”, el título de Constructores y el cuarto sitio general para Hulme. Además, Denny fue segundo en Le Mans con Ken Miles, batido por sus compatriotas McLaren y Amon por unos metros tras 24 horas de batalla.

En la F1 repitió el dominio de los Brabham-Repco en 1967, pero esta vez Hulme, habiendo aprendido del maestro, logró ocho podios en 11 fechas y derrotó a Jack para llevarse la corona a la isla vecina y Brabham volvió a ganar entre los Constructores. Además, Hulme empezó a correr en CanAm con su compatriota McLaren, quien se había independizado de Cooper para desarrollar su



1969 McLaren Ford Ganó el VII GP de México

firma propia; haciendo pareja los neocelandeses lograron el título de la serie americana de Grupo 7, siendo Bruce campeón y Denny, segundo. Denny siempre fue de pocas palabras, algo rústico y lo apodaban el “Oso” por su aspecto hosco, aunque era un probador excelente y talentoso para poner a punto los autos. Tras batir a su jefe Brabham, se fue de tiempo completo, F1, CanAm y lo

que hubiera, con McLaren y siguió ganando; fue campeón de CanAm en 1968, además de darle el subtítulo de Constructores a la escuadra en F1 en pareja con Bruce. En 1969 Bruce volvió a ser el campeón de CanAm, y Denny, subcampeón, y obtuvo la única victoria del equipo en F1.

La muerte sorprendió a Bruce probando autos de CanAm en junio de 1970 y Denny mantuvo al equipo unido para sobrellevar el deceso de su líder, y continuó la racha de éxitos en CanAm con su segundo campeonato, lo cual les daba la estabilidad financiera para seguir compitiendo. Y tomó el sitio

VICTORIAS DESTACADAS

- 3 (1964)**
F2: Clermont-Ferrand, Zolder, Tasmania; Levin
- 2 (1965)**
F2: Oulton Park; WSC: Oulton TT
- 2 (1966)**
F2: Rouen, Bugatti-LM
- 5 (1967)**
Campeón F1; GPs, Mónaco, Alemania; Subcampeón CanAm Road America, Bridgehampton, Mosport
- 6 (1968)**
F1 GPs Canadá, Italia + Silverstone (s/Pts.); Campeón CanAm Road America, Edmonton, Las Vegas
- 6 (1969)**
GP México F1; Subcampeón CanAm Mt. Tremblant, Edmonton, Mid Ohio, Bridgehampton, Riverside
- 6 (1970)**
Campeón CanAm Watkins Glen, Edmonton, Mid Ohio, Donnybrooke, Laguna Seca, Riverside
- 3 (1971)**
Subcampeón CanAm Mosport, Edmonton, Riverside
- 4 (1972)**
F1 GP Sudáfrica + Oulton Park (s/Pts.); Subcampeón CanAm Mosport, Watkins Glen
- 1 (1973)**
GP F1 Suecia
- 1 (1974)**
GP F1 Argentina



1970 McLaren-Chevrolet CanAm
Bicampeón de Can Am con McLaren, pese a la muerte de Bruce

“Cuando Bruce murió alguien tenía que mantener junto al equipo, y ese fue Denny”, Tyler Alexander directivo de McLaren

En 1966 sobre un Ford GT 40 haciendo pareja con Ken Miles fue segundo en Le Mans

Fue bicampeón de CanAm, obtuvo 22 triunfos y cuatro subcampeonatos

en IndyCar uno de sus autos ganó la Indy 500, mientras que en F1 Denny fue tercero.

Hulme ganó otra ronda de F1 en 1973, Revson añadió dos más y quedaron terceros entre los Constructores, y para 1974 Hulme vio la llegada de Emerson Fittipaldi, campeón 1972, como prueba de que la continuidad estaba asegurada en McLaren y decidió retirarse al final del año tras el accidente letal de Revson probando en Sudáfrica. Ganó un gran premio y con Fittipaldi coronándose, entre ambos le dieron el título de Constructores a McLaren como despedida del neocelandés.

Denny regresó a su patria y ahí corrió, más por diversión que por necesidad, turismo y

tractocamiones con resultados buenos, siendo una gran atracción de los campeonatos en el Pacífico del Sur. En 1992 corriendo lo a 1000 Kilómetros de Bathurst, en el giro 32 su BMW salió de la pista y se fue a estacionar al lado de la barrera. Cuando las asistencias llegaron lo encontraron como dormido, el “Oso” había sufrido un ataque cardíaco al volante, pero antes de partir se estacionó para evitarle problemas a sus rivales. Se fue como todo un grande...

1974 McLaren-Ford
Ganador en su año de despedida en F1



1972 McLaren-Ford
Tercero en el campeonato

de Bruce probando los autos del equipo que se expandió a IndyCar y en 1971 logró otro título en CanAm con Peter Revson, el recluta nuevo, mientras Denny era subcampeón. En F1 no hubo triunfos, pero para 1972 Hulme ganó de nuevo en Sudáfrica, y levantó al equipo que ahora tenía patrocinio de Yardley; él repitió el subcampeonato en CanAm, aunque ante la aplanadora de Porsche y sus 917/30 turbocargados, el equipo decidió no competir en 1973;

CURIOSIDAD



¿MEJOR QUE SUS JEFES?

Denny corrió para dos de los equipos nombrados por sus pilotos-constructores, Brabham y McLaren. En 1967 siendo coequipero de Jack Brabham le ganó el campeonato mundial de F1 al australiano y en 1968 y 1969 batió a Bruce McLaren, su coequipero y dueño de equipo, en F1. Además también fue campeón de CanAm en 1968 sobre el propio Bruce en los McLaren que producía el equipo de Colnbrook.

435

VUELTAS LIDERADAS

33
PODIOS

9

VUELTAS RÁPIDAS

17

GPs LIDERADOS

1
PP



El “Oso” se coronó campeón con en su tercera campaña

1,914 KM LIDERADOS

DENNY HULME
EN NÚMEROS

GRANDES PREMIOS **112**

A	MARCAS	
1	McLaren	86
2	Brabham	26

B	MOTORES	
1	Ford	85
2	Repco	18
3	Climax	8
4	BRM	1

VICTORIAS **8**

II	VICTORIAS	
A	MARCAS	
1	McLaren	6
2	Brabham	2

B	MOTORES	
1	Ford	6
2	Repco	2

GRANDES PREMIOS GANADOS

GP México	1
GP Canadá	1
GP Mónaco	1
GP Italia	1
Gp Alemania	1
GP Sudáfrica	1
GP Suecia	1
GP Argentina	1

LA TRIVIA

- 1 ¿Cuántos neocelandeses han sido campeones de F1?
- 2 ¿Cuántos neocelandeses han ganado en F1?
- 3 ¿Cuántos GPs corrió antes de coronarse y donde logró el título?
- 4 ¿Cuántos neocelandeses han logrado podios en F1?
- 5 ¿Cuántas victorias tiene Nva. Zelandia en F1?

RESPUESTAS 1. Sólo él. 2. Bruce McLaren y él. 3. 26; en México 1967, 4 y 3; Chris Amon, McLaren y él. 5. 12 con 8 de Hulme y 4 de McLaren.

1970

UN MOMENTO EN EL TIEMPO 50 AÑOS



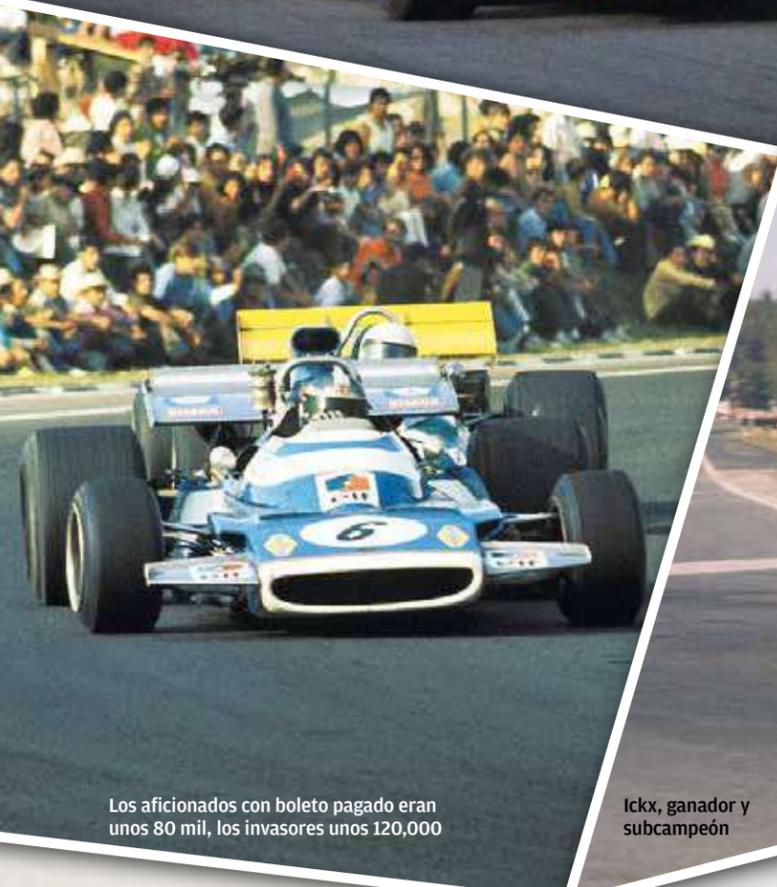
La gente se colocó al borde del asfalto



Regazzoni obtuvo la PP en 1970



En 1970 el campeonato se había definido cuando llegó a México



Los aficionados con boleto pagado eran unos 80 mil, los invasores unos 120,000

Ickx, ganador y subcampeón



Stewart terminó su actividad tras chocar con un perro

El Gran Premio de México inició su acontecer en el mundo del deporte motor en 1962 cuando se corrió la primera edición, no puntuable, de la carrera de Fórmula Uno en el autódromo de la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixiuhca. Para 1970 ya se había establecido como ronda final de la serie máxima, formando con Canadá y Estados Unidos la terna norteamericana que daba su carácter de Mundial al campeonato.

Ese año la IX edición estaba pactada para el domingo 25 de octubre y poco tiempo antes el gobierno había accedido al clamor popular de darle el nombre de Ricardo Rodríguez al autódromo, honrando así a nuestro primer piloto de F1 quien había perecido ahí en ese I GP de México en 1962 tras sufrir la rotura de la suspensión trasera derecha en su Lotus en la famosa curva Peraltada. Su hermano Pedro, era nuestro representante en la F1, líder del equipo British Racing Motors (BRM), y llegaba como ganador de un gran premio esa campaña, aunque el título ya estaba definido para Jochen Rindt, póstumamente ya que el austriaco había perecido en los entrenamientos de la ronda italiana el mes anterior.

En los entrenamientos del viernes 23 y sábado 24 el mejor tiempo lo había impuesto Clay Regazzoni, de Ferrari,

quien sería acompañado en primera fila de la parrilla por el campeón mundial de 1969, Jackie Stewart en un Tyrrell azul oscuro. En la segunda fila se formaba el Ferrari del sublíder del campeonato, Jacky Ickx, con el tricampeón Jack Brabham, que corría su última carrera de F1. Luego estaban Chris Amon, de March, y Jean Pierre Beltoise, de Matra, en la tercera fila, y en la cuarta, séptimo en la parrilla, estaba Pedro Rodríguez, emparejado con el bicampeón Graham Hill. En total había 18 pilotos en nueve filas.

El domingo la acción empezó temprano ante un público calculado entre 80 y 100 mil asistentes con boleto pagado, pues el programa incluía media docena de carreras; dio la casualidad que la Vuelta Ciclista (evento nacional de ruta) terminaba ese día a las 11 en el Velódromo Olímpico sito a un kilómetro del Autódromo, y la gente que vio la llegada, sin más que hacer tras el final del evento en dos ruedas decidió ir al autódromo. Eran unos 100-120 mil más que al no traer boleto dieron el clásico "portazo".

Esto no hubiera sido posible en los GPs antes de 1968 porque había soldados en la custodia del Gran Premio,

EL ÚLTIMO GRAN PREMIO DE MÉXICO DE LA PRIMERA ERA: OCTUBRE 25 DE 1970

pero post-68 los soldados ya no se usaban para esas cuestiones de vigilancia y mantenimiento del orden, y la gente francamente no le tenía respeto a los policías asignados para ello, además de que tampoco eran muchos los gendarmes apostados en la Ciudad Deportiva.

Los recién llegados encontraron las tribunas llenas, que no eran muchas, y las mejores zonas de visión apartadas por los que iban desde el viernes a pernoctar en las áreas generales, donde el autor estaba asentado en la Tercera Ese. Al no encontrar lugar doblaron las mallas y se metieron a la zona entre la pista y el terraplén y se asentaron enfrente de los que habían acampado dos noches. De hecho hubo incidentes como el de un señor que le dijo a los invasores que se quitaran y como se negaron sacó un machete de su casa de campaña y le dijo a sus amigos, "vamos a limpiar la vista" y los invasores se abrieron y dejaron un hueco frente a la malla como un par de metros para no taponar la vista al del machete, que lo plantó ahí por si alguien no entendía.

Otros terminamos subidos en los árboles para poder ver por encima de los invasores, que fueron rociados con líquidos de todo tipo cuando se paraban, así que entre los aficionados que estábamos atrás de la malla y los que invadieron se llegó a una tregua: ellos no se paraban y nosotros no aventábamos cosas.

Entre los pseudoaficionados algunos venían alcoholizados y tiraban botellas a la pista para que se rompieran y que, decían, "los carros se volteen cuando pasen y veamos muchos choques". Lo que paso es que al rodar los autos apartaban las esquirlas de vidrio y se formó una línea limpia que usaban los autos en su recorrido, y no hubo choques, pero las esquirlas volaban y algunas lastimaron a los invasores de pista por la cercanía.



Pedro llegó sexto en la campaña y en el campeonato

El autódromo tenía poco de haber sido renombrado en honor a Ricardo Rodríguez

Al terminar las preliminares los pilotos de F1 ya habían visto como estaba la invasión y se negaban a correr. Pedro propuso salir a convencer a la gente de retirarse de las zonas peligrosas y fue con Stewart y el director del GP, el Ing. Javier Velázquez, en un Chrysler a convencer al público. La gente le hacía caso a Pedro, pero en cuanto el piloto se iba a una zona más adelante se regresaban al borde de la pista. La arrancada se fue aplazando y finalmente cuando Pedro y Jackie regresaron los pilotos votaron y sólo el mexicano, Ickx y un par más, querían correr, los otros 14 se negaban y así lo informaron a Velázquez. El ingeniero les dijo: "Perfecto, vamos a hacer el anuncio en cinco minutos". Cuando Stewart preguntó que por qué no lo hacían en ese instante, Javier le dijo: "Es que necesito cinco minutos para salir de aquí antes de que me linchen". Pedro tradujo el mensaje y los pilotos entendieron que en México las cosas se hacían de manera distinta y decidieron, unánimemente, correr pues tampoco querían ser víctima de 200,000 fanáticos enardecidos por la cancelación. Y simplemente se recomendaron ser muy cuidadosos en sus trazos y en sus rebases.



Hulme remontó al podio

IX GRAN PREMIO DE MÉXICO

Lugar	Piloto	Equipo	Vueltas	Tiempo
1	Jacky Ickx	Ferrari	65	1°53'28.36"
2	Clay Regazzoni	Ferrari	65	
3	Denis Hulme	McLaren Cars	65	
4	Chris Amon	March	65	
5	Jean Pierre Beltoise	Matra Sport	65	
6	Pedro Rodríguez	British Racing Motors	65	
7	Jackie Oliver	British Racing Motors	64	
8	John Surtees	Surtees	64	
9	Henri Pescarolo	Matra Sport	61	
10	Reine Wisell	Lotus	56	
PP	Clay Regazzoni	Ferrari		1m41.86s
VR	Jacky Ickx	Ferrari		1m43.11s



Un boleto del IX GP de México

La carrera arrancó con poco más de una hora de retraso y Regazzoni lideró la primera vuelta antes de que Ickx tomara la punta y se alejara. Stewart fue el único que le siguió el ritmo, pero luego perdió un giro en los fosos y aunque salió justo entre los Ferrari, no disputaba realmente la punta, y luego tuvo la mala suerte de encontrarse con un perro en las Eses, mismo que había arribado con los invasores, y que tuvo la mala fortuna de acercarse al Tyrrell y ser arrollado. El auto se fue a fosos con la dirección rota, el perro acabó ahí su carrera en el deporte motor.

Con 200,000 asistentes, es el evento deportivo más grande en la historia de México

Ickx tuvo una victoria fácil custodiado por su coequipero suizo, Regazzoni, y el ganador de 1969, Denny Hulme, fue tercero tras remontar desde la segunda mitad de la parrilla.

Al terminar la carrera la gente invadió, más, la pista y engulló a los autos y a los pilotos, en busca de un recuerdo de su afición. El paddock y los fosos pudieron cerrarse y la ceremonia de premiación de Ickx, acompañado de Miss México, se efectuó ahí, como de costumbre. Pedro, fue alzado en hombros tras llegar sexto y luego fue dejado pasar al paddock donde permaneció



El perro que se metió a la línea y pago el precio

FOTO: HUGO KARASAWA

El GP de México era la ronda final del campeonato

hasta que la gente se dispersó aunque para caer el muchos seguía en la Ciudad Deportiva celebrando el día de campo con autos.

Las repercusiones fueron que la FIA, a través de su brazo deportivo, la CSI, multó a México y lo puso provisionalmente en el calendario 971, para el 24 de octubre. Pero Pedro murió en el Norisring ese año y los organizadores decidieron no hacer la carrera por falta de un imán de taquilla, y de paso tampoco pagaron la multa Ese fue el final de la primera era y el GP de México no regresaría hasta 1986 para una segunda etapa.

El nacimiento de los LMP

Con la caída de la bandera de cuadros en Bahrein, el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC, por sus siglas en inglés) cierra un capítulo de la era de Prototipo de Le Mans, conocidos en corto como LMP. El término fue primeramente utilizado cuando se cerró el capítulo del Grupo C allá por 1992-1994, que dio paso a esa era de indefinición en la que incluso los autos GT ganaron Le Mans con McLaren y Porsche, pero luego dieron un paso lateral en su intento de ser la clase superior de las carreras de resistencia.

El término LMP fue ampliamente utilizado para las categorías principales de las reglas que maneja el Automobile Club de L'Ouest (ACO), el que manda en Le Mans y, por ende, en el mundo de las carreras de larga distancia. Vienen de los LMGTP (Le Mans Grand Touring

Se vale soñar dice **JUAN JOSÉ SEGUÍ** después de atestiguar el final de la era de prototipos –que tenía más de 20 años vigente– y estimar que el futuro debería ser aún mejor en materia tecnológica y de espectáculo en pista tanto en calidad como en cantidad

Prototype o Gran Turismo Prototipo de Le Mans) de finales de los años 90; eran, como aquellos autos, basados en automóviles de producción, aunque fueron catalogados como demasiado rápidos y avanzados tecnológicamente para ser contemplados dentro de la categoría de Gran Turismo (GT); por ello, se creó la categoría adicional de prototipos donde se les colocó. Los LMP se solidificaron con ejemplares de BMW, Toyota y Audi a fines del siglo pasado, siendo esta última firma la que consolidaría en este siglo XXI la era de prototipos LMP –que tuvo dos vertientes:

los LMP1 estelares, y la de LMP2 que a pesar de ser más ligeros y menos potentes, conservaban la relación peso-potencia y, teóricamente, podían pelear al tú por tú con los otros–, que recuperó el campeonato mundial de la especialidad en 2012. Posteriormente, esa misma

designación LMP fungió como verdugo para determinar que la categoría agonizara y, finalmente, desapareciera.

Los Protagonistas

Dentro de la era de los prototipos hubo participantes alemanes, franceses, japoneses y hasta algunos de otros países, con tecnologías muy distintas desde el inicio, incluso manteniéndose vigentes los autos de motor delantero, que son raros en las grandes ligas del deporte motor. Con la hibridación de la última década, las tecnologías fueron divergentes explorando al máximo el límite tecnológico, superando incluso a la F1 en ese aspecto. Sus actores estelares fueron:

- Audi es la primera de las marcas alemanas (en orden alfabético y de victorias) y tuvo el período más largo de dominio. El desarrollo tecnológico del prototipo abierto (Spyder) R8, dio paso al R10 TDI y llegando al cambio de década sumó a su prototipo el tren motriz eléctrico e-Tron Quattro que caracterizó a los modelos R15 y R18, mismos que de 2012 hasta su retiro en 2016 dominaron la categoría, aunque solamente ganaron los títulos de los dos primeros años. Los conceptos innovadores de la motorización diésel, el sistema de recuperación de energía y los perfiles agresivos en el aspecto aerodinámico dejarán huella en la categoría de la participación de la marca de los 4 años.
- BMW obtuvo su victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans en la edición 1999 con el prototipo BMW V12 LMR; sin embargo, el

vehículo construido por el equipo Williams de F1, perdió el campeonato por tan solo dos puntos en contra de Panoz, uno de los autos de motor delantero de la era, debido a las decisiones de la marca de concentrarse en Europa y saltarse dos fechas de la ALMS que contaron para el campeonato. Audi tomó nota y no cometería ese error.

- Porsche, que es la marca más victoriosa en las 24 Horas de Le Mans, regresó para reescribir su dominio en la categoría y desplazar los esfuerzos de Toyota y Audi en un trienio de competencia muy apretada entre las tres marcas, pero con Porsche llevándose los campeonatos mundiales de 2015 a 2017. Porsche diseñó el 919 Hybrid y lo rediseñó para la segunda temporada. Se dice muy rápido y parece muy fácil, pero tres campeonatos en tres años obteniendo, además, tres victorias en Le Mans desde su debut, sólo se logra con un equipo de 500 personas involucradas en el proyecto. Con un desarrollo tecnológico incomparable, su desaparición de la categoría vino por decisión corporativa relativa al ahorro por el “dieselgate”, y se dio de manera inmediata. Los de Stuttgart arrancaron su participación más reciente con 15 victorias absolutas en Le Mans, y se despidieron tres años después con 18.
- Los franceses de Peugeot se llevaron los honores en Le Mans en 2009 con el Peugeot 908 HDi mejorando el nivel de la categoría en una

ADIÓS PROTOTIPOS HOLA HIPERAUTOS



competencia feroz vs los Audi en el predecesor del WEC, la Copa Intercontinental, misma que ganaron en 2010 y 2011 aunque Audi los batió en las 24 Horas. Peugeot retiraría su esfuerzo pactado para 2012 a la última hora cuando Toyota anunció su incursión en el campeonato y, de hecho, mucho de su personal apoyó a los japoneses en su incursión inicial.

- Toyota entró al Mundial en 2012, aunque habían estado cerca de ganar las 24 Horas de Le Mans algunas veces en la década final del siglo XX. Toyota obtuvo el campeonato mundial de constructores en la temporada 2014, luego extendió su palmarés en temporadas bianuales (llamadas "supertemporadas") de 2018-2019 y 2019-2020. Al final aprovechó un período de sequía en la categoría principal donde una terna de victorias sin competencia real escriben un capítulo sombrío en las 24 Horas y en el Mundial, aunque es debatible que alguien hubiera podido ganarles dado el nivel de avance de su LMP1 final, el TS050 Hybrid, a cuyo mando expilotos de F1 como Fernando Alonso, Kazuki Nakajima, Kamui Kobayashi y Sebastian Buemi lograron todo lo posible. Kamui, el más veloz del grupo, fue desfavorecido por estar aparejado con Mike Conway y "Pechito" López y nunca pudo ganar Le Mans aunque al final tiene la vuelta más rápida en el circuito y los títulos se repartieron entre las tercias en

las campañas finales. Mucho peor fue el espectáculo del ACO imponiéndoles restricciones cada vez más severas para ver si algún prototipo privado podía presentarse pelea...y salvar la categoría, pero la muerte ya estaba decretada.

GANADORES EN 24H LE MANS ERA LMP

Años	Marca	Ganador
1992-1993	PEUGEOT	PEUGEOT 905 EVO1
1994	PORSCHE	DAUER 962 LE MANS
1995	MCLAREN	MCLAREN F1 GTR-BMW
1996-1998	PORSCHE	GT1-98 + WSC-95
1999	BMW	BMW V12 LMR
2000-02 + 2004 -08	AUDI	R8 & R10
2003	BENTLEY	BENTLEY SPEED 8
2009	PEUGEOT	PEUGEOT 908 HDi FAP
2010-2014	AUDI	R15 + R18 e-TRON
2015-2017	PORSCHE	PORSCHE 919 HYBRID
2018-2020	TOYOTA	TS050 HYBRID

TRIUNFOS ABSOLUTOS 24H LE MANS

Marca	Triunfos
PORSCHE	19a
AUDI	13
FERRARI	9
JAGUAR	7
BENTLEY	6

Cambio de guardia

2021 trae una nueva oportunidad: el concepto de Hiperautos. Y ¿por que no?, se vale soñar. Es necesario que esta nueva fórmula diste de la complejidad tecnológica y costos prohibitivos que provocaron que en los años anteriores decayera la competencia intramarca y que solamente algunas armadoras pudieran competir por los honores absolutos en la categoría de prototipos, la que, por excelencia, debía ganar las 24 Horas.

No todo está perdido. Los LMP2 sobreviven con una fórmula distinta, donde se comparten plataformas de

desarrollo en chasis, en ciertos momentos motores, y en algunas competencias también neumáticos. La fórmula es buena para alimentar la parrilla, como demuestra la vitalidad y competencia envidiables en la ELMS.

Visualizando el futuro, la categoría de Hiperautos, cuya base regulatoria específicamente impide que los prototipos sean fabricados ex profeso para correr en pista, traerá vehículos que pueden estar basados en autos que hoy en día se comercializan y sean adecuados para estar sometidos a las demandas de una carrera. Algunas de las firmas que han mostrado interés en desarrollar un vehículo para participar en esta categoría son:



ALPINE POR DETERMINAR (2021)



BYKOLLES PMC LMH (2021)



GLICKENHAUS 007 (2021)



TOYOTA GR SUPER SPORT (2021)



PEUGEOT POR DETERMINAR (2022)

El reglamento permanece abierto y aunque hay algunas guías de potencia, arquitectura de motor y restricción de combustible en la categoría. El futuro puede deparar algunos de los diseños más atrevidos, haciendo que el desempeño en una categoría principal de competencia de resistencia pueda crear raíces en una generación nueva de autos más audaces y vibrantes. El futuro es incierto, pero no por este tema menos atractivo para algún armador que quiera atreverse a hacer historia



SERGIO: TODO O NADA

Cerró noviembre y quedan apenas dos fechas en el calendario de la F1, por lo que **NUESTRO EDITOR DE MONOPLAZAS**, nos pone al tanto de cómo acaba el mes la situación de nuestro Sergio Pérez en su batalla por permanecer en la categoría máxima del deporte en un asiento que le dé oportunidad de brillar aún más

¿DONDE ESTAMOS PARADOS?

Tras enterarse a inicios de septiembre que no era requerido por Racing Point para 2021, pese a un contrato firmado, Sergio Pérez se puso a buscar asiento (ver **FASTmag** de octubre 2020, páginas 46-50 y de noviembre, páginas 72-73) y, al momento de cerrar la edición de diciembre, sigue en la espera de una definición, por lo que la opción vigente es una:



RED BULL /ALPHATAURI

Las pláticas de posicionamiento y disponibilidad se han dado, pero RBR deshoja la margarita. La escuadra B de la firma, AlphaTauri, tiene a Pierre Gasly seguro, ya desechó a Daniil Kvyat para 2021 y quiere a Yuki Tsunoda, protegido de Honda, si este logra la superlicencia, lo cual sabremos al acabar la F2. Si Tsunoda no la consigue, mandar a Albon a SAT sería probable y eso dejaría el asiento #2 en RBR para Sergio. Si el nipón logra los puntos requeridos, entonces la decisión de conservar o no al tailandés daría la pauta a saber si Sergio entra en juego, aunque en días recientes Albon logró el podio en Bahrein y también fue nombrado embajador de un programa de Red Bull, lo cual lo fortalece e indica cierto deseo de mantenerlo en la familia RBR.

El mexicano no quiere ir a la Scuderia AlphaTauri y ya hizo todo lo posible para lograrlo, incluyendo un podio en Turquía, pero no es cuestión de talento, si no estaría en un equipo grande hace mucho. RBR ha dicho que anunciará su decisión después de terminar la campaña, o sea, de mediados de diciembre en adelante.

CUESTIÓN DE ESPERAR

HAAS

Los gringos anunciaron a Nikita Mazepin como piloto para 2021 y el otro asiento está reservado para Mick Schumacher, casi seguro campeón de la F2.

INDYCAR Y OTRAS

Ya no hay vacantes en IndyCar y el resto no le atrae al tapatío podría ser posible hasta después de su sabático en 2021 o cuando deje la F1.

DESCARTADAS

CONCLUSIÓN

La prioridad de Sergio es el asiento de RBR y ya ha dicho que si no lo logra se tomará un sabático. Doblemos las apuestas pues: RBR o nada.

SERGIO PÉREZ

	Carreras	Triunfos	PPs	VRs	Podios
F1: 2011-20*	189	0	0	4	9
*hasta Bahrein 2020	%	0%	0%	2.11%	4.74%





TATIANA CALDERÓN

LISTA PARA VOLAR

ANTECEDENTES

Tatiana corrió la F2 en 2019, en el equipo Arden, pero en 2020 decidió diversificarse y fue a Daytona a correr las 24 Horas con un equipo femenino encabezado por Katherine Legge en la clase GTD; con esta misma volante integró el equipo de pilotos que el Richard Mille Racing inscribió en la serie European Le Mans, siendo ella el sostén de la escuadra tras el choque de Legge, ante la integración de coequiperas nuevas al proyecto, así como la inclusión de las 24 Horas de Le Mans en el plan. A la vez, firmó con un equipo nuevo de Honda para disputar la Super Formula en Japón, serie más veloz que la propia F2. Un calendario nutrido en tiempo normal, pero que con la pandemia se complicó.

La pilota colombiana de Escudería Telmex, Tatiana Calderón ya podría considerarse campeón mundial pues tiene pruebas disputadas en América, Europa y Asia en este año de pandemia, y CARLOS JALIFE charló con ella desde Japón, dónde se encuentra cerrando su calendario de Super Formula

COMO TORNAR UN PROBLEMA EN UNA OPORTUNIDAD

FASTMag (FM): Eres la mejor pilota latinoamericana, quizás de la historia. ¿Cómo te has sentido en 2020?

Tatiana Calderón (TC): Dentro de lo desafiante que ha sido este 2020, para mí ha sido muy interesante, muchos nuevos retos en mi carrera, la primera temporada de la ELMS, las 24 Horas de Le Mans, de carreras de duración que son otro tipo en el que yo nunca había tenido mucha experiencia. También en la Super Formula en Japón, todos los circuitos nuevos, equipo nuevo, cultura, Es realmente una aventura muy bonita que he tenido la oportunidad de vivir. Diferente, y difícil haber podido llegar hasta acá por el tema

de restricciones de viaje. Por lo menos hemos logrado hacer varias carreras este año, que muchos tuvieron más dificultades, así que contenta con cómo ha ido.

FM: 2020 fue un cambio brutal en tu carrera.

Siempre habías sido monoplacista, ahora iniciaste el año en Daytona en un Lamborghini GTD en el equipo de mujeres, en un proyecto que después se volvió otro proyecto femenino pero en prototipos.

¿Qué te motivó a este cambio?

TC: Lo más interesante de este año es que he podido mezclar monoplazas con carreras de resistencia. Empezamos en Daytona con un GT que yo nunca había competido ni en Daytona, ni en una carrea de 24 Horas y menos en un GT. Compartí con un grupo de mujeres con mucha experiencia en este tipo de carrera: Katherine

Legge, Rahel Frey, Christina Nielsen. Empezar con coequiperas que conocen muy bien este tipo de carreras creo que fue una muy buena experiencia. Luego el hecho de tener que adaptarte a un LMP2, que es casi como un F2 por los neumáticos, la carga aerodinámica en las curvas rápidas, se parece bastante, pero es otro tipo de mentalidad. El hecho de que son tus compañeras, no estás peleando contra ellas, tienes que tratar de ayudarlas, es un compromiso encontrar en cuanto a la puesta a punto del carro, te subes en la noche, en el día, cambian muchísimo la temperatura, las condiciones. Y luego tener la oportunidad de hacer las 24 Horas de Le Mans. que es un sueño para cualquier piloto finalizarlas. Yo



tuve la oportunidad de arrancar la carrera, de finalizarlas y luego también un premio que es la Super Formula, que es un carro que yo creo es el más parecido a un Fórmula Uno: la carga aerodinámica, el torque, la profesionalidad, muchísimas cosas que se parecen mucho a F1, entonces creo que es la mejor preparación en todo sentido para lo que venga en mi carrera y creo que he sido muy afortunada en poder combinar todo este tipo de carreras.

FM: Cuando corrieron el Lamborghini se les terminó quemando en Daytona.

TC: Terminó la carrera muy dramático. Gracias a Dios a Christina no le paso nada, que venía manejando. Habíamos tenido algunos problemas en la noche, habíamos perdido un par de vueltas y quedó algo mal. El problema venía del tanque de gasolina,

la bomba, y cuando volvió a salir el problema no estaba solucionado y terminó incendiándose. Obviamente nos habría encantado poder terminar. Lo más importante es que éramos competitivas, ojalá volvámos a tener la oportunidad de competir juntas y terminar esta legendaria carrera.

FM: ¿Cómo te has adaptado con tus coequiperas en el auto, cómo están las prioridades?

TC: Beitske y Sophia son casi de la misma altura, pero su cuerpo es diferente, una es más ancha (BV) la otra es más delgadita abajo (SF)... creo que las carreras de resistencia son un compromiso, no vas a estar del todo cómoda porque no es tu carro, sólo para ti. Yo tengo mi inserto y ahí voy cómoda, y ellas dos se comparten la misma base de asiento. Manejamos, no somos polos opuestos que es algo muy importante en la resistencia, nos gusta algo muy similar de la puesta a punto del auto. Obviamente hay que hacer compromisos para que todas estemos más o menos contentas o podamos manejar el carro. En ese sentido, ser mujeres, entendemos lo que cada una ha tenido que pasar en



TATIANA ES LA PRIMERA Y ÚNICA MUJER LATINOAMERICANA EN PROBAR UN AUTO DE FÓRMULA UNO

su carrera para ganarse ese respecto, esa credibilidad. Creo que la primera carrera, que hicimos juntas fue Le Mans, pero a medida que van pasando las carreras nos vamos entendiendo más, tanto con el equipo como nosotras para encontrar ese compromiso pues venimos de los monoplazas, donde una es bastante egoísta, quieres sentirte súper cómoda en el carro, tu puesta a punto, quieres los neumáticos nuevos y aquí es: "Espérate, los neumáticos nuevos dependiendo de cómo venga la situación son para esta persona"... y saber que uno no compete entre el equipo sino contra los demás equipos.

FM: ¿Qué sabes de Katheririe?

TC: Yo siempre he estado en contacto con ella, cada vez se siente mejor, sus piernas ya están como al 80-90%, sigue entrenando duro para estar lo mejor preparada para el 2021. Ojalá que pueda continuar con nosotros porque no pudo hacer ninguna carrera y creo que es una piloto con muchísima experiencia



sobre todo en este tipo de carreras, pero la decisión la tomará el equipo. Nosotras tenemos una muy buena relación, ojalá que se recupere al 100% y pueda estar con nosotras para el 2021.

FM: ¿Cómo has sentido en la ELMS y en la Super Formula, los equipos han hecho caso a tus necesidades como mujer, pues tienen un cuerpo distinto y a veces eso no lo entienden ¿Te hacen caso?

TC: Creo que cuando uno a se ha ganado el respeto de todos los años que he venido corriendo y como ya tengo

comprobado lo que tengo que pedir para que me cambien. En la resistencia tienes muchísimas más opciones porque hay tanta diferencia entre pilotos y alturas que está más abierto el reglamento a hacer ciertas modificaciones, por ejemplo el volante es menos gordo... con los pedales pues es más fácil poder adaptarse, y también aquí en Japón porque los japoneses son bastante pequeñitos tienen muchísima forma más de modificar los pedales, el volante, la cabina es más pequeña, entonces me he sentido muy cómoda desde el inicio y la verdad es que al ser la única piloto del equipo como que no tiene otra opción que hacerte caso (risas). Lo más importante ha sido que ya tengo yo identificado que es lo que tengo que pedir que modifiquen, que cambien, y hasta que no me lo pongan tengo que pelear un poquito, pero ellos luego entienden que es la forma en la que voy a poder rendir y dar el máximo y en ese sentido han sido muy comprensivos.



FM: ¿De dónde salió lo de la Super Fórmula, se te acercó Honda?

TC: Ahora estoy vinculada con un patrocinador, se llama Banderero, es un tequila, y luego Koe que tienen mucho interés en el mercado japonés. A principio de año fue que logramos conseguir el asiento aquí. En Honda, en Japón tenían también mucho interés en tener a una mujer en la categoría que tienen aquí más competitiva de monoplazas. Dijeron: "Vamos a darte una oportunidad de ver como te desempeñas en estos autos", y la verdad es que me ha encantado la cultura, los circuitos son súper técnicos, muy difíciles, un equipo nuevo; la comunicación con los japoneses es complicada (risas), no todo el mundo habla inglés. Es más con las señas de las manos que se va uno entendiendo. Creo que ha sido un desafío, pero una aventura muy bonita hasta ahora. Nos faltan tres carreras por finalizar, por el tema del COVID se corrió todo el calendario, y soy de las pocas afortunadas que sigue en acción en este 2020.

FM: Te perdiste las fechas 2 y 3 porque habías estado corriendo en Europa y luego te pusieron en cuarentena cuando regresaste.

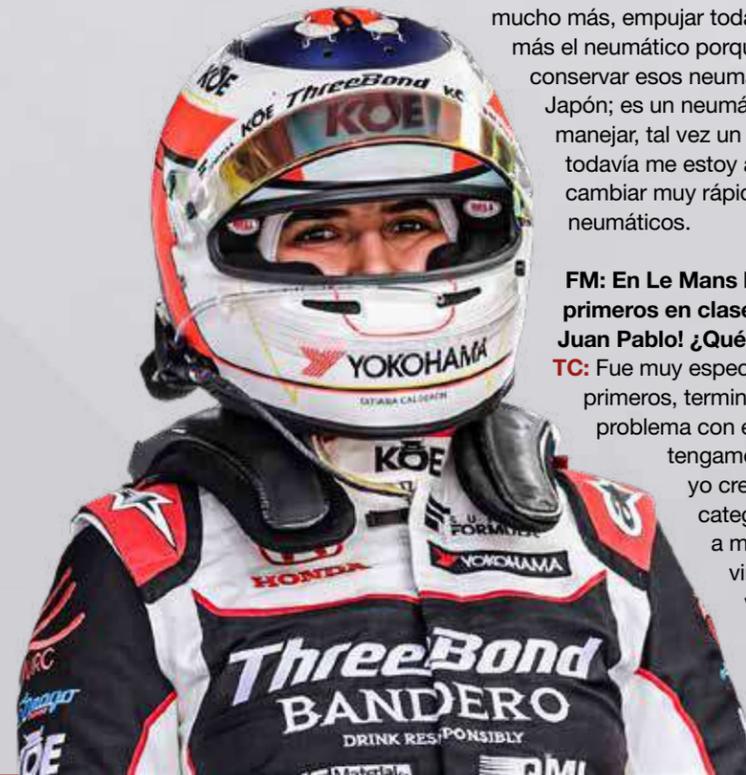
TC: Eso ha sido una pesadilla, el hecho, incluso, de

FM: Explícanos la diferencia de manejo de un monoplaza con un prototipo.

TC: Depende mucho de los neumáticos que lleva cada categoría, yo creo que eso es lo que cambia más. Un prototipo el hecho de que no ves los neumáticos, estás sentado un poco diferente, tienes un poco menos de visibilidad, pues eso te cambia un poco el panorama y es mucho más pesado, menos ágil en las curvas lentas, pero en las rápidas tiene mucha carga aerodinámica, casi como un F2 yo diría. Yo venía acostumbrada de manejar Pirelli los últimos años y es un neumático que no te permite pasar tan rápido la curva sino que tienes que frenar tarde, parar el carro y luego concentrarte mucho en la salida y en el LMP2 con Michelin puedes combinar

“Yo esperé dos meses para volver a montarme, un circuito nuevo, el carro lo han evolucionado entonces te toca adaptarte muy rápido”

poder viajar dentro de Europa; un día tienes restricciones, al día siguiente, no. Un día te dicen una cosa, al día siguiente te cambian la cosa, te toca irte más temprano, más tarde. Yo perdí dos carreras en Japón porque no podía hacer la cuarentena y eso te condiciona mucho porque todos están arriba de carro. Yo esperé dos meses para volver a montarme, un circuito nuevo, el carro lo han evolucionado entonces te toca adaptarte muy rápido, tenemos sólo dos prácticas y no ha sido nada fácil. El hecho de hacer la cuarentena aquí, los japoneses son muy respetuosos, te dicen como tienes que hacer todo, quedarte en tu casa, o en mi caso yo estoy aquí en casa de mi manager, y a adaptarse a entrenar ahí adentro del apartamento y... esperar a cumplir esos 14 días para poder ir directamente al circuito y estar en el menor contacto posible con la gente.



mucho más, empujar toda la carrera a fondo. En Pirelli te toca entender mucho más el neumático porque a veces no puedes ir tan rápido como te gustaría para conservar esos neumáticos y lo mismo ha sido el tema con Yokohama aquí en Japón; es un neumático muy diferente desde cómo lo calientas, cómo hay que manejar, tal vez un poco más suave con menos ángulo de volante, entonces todavía me estoy adaptando. Eso ha sido lo más interesante de este año: cambiar muy rápido el chip en tu cabeza y adaptarte a los compuestos de neumáticos.

FM: En Le Mans hicieron una carrera muy espectacular, entre los 10 primeros en clase. Es más quedaste delante de Montoya, ¡le ganaste a Juan Pablo! ¿Qué planes hay para 2021?

TC: Fue muy especial, no siempre la primera vez está uno entre los 10 primeros, termina la carrera sin errores, sin ningún tipo de dificultad o problema con el carro. Entonces queremos más, ojalá el próximo año tengamos la oportunidad de correr también en resistencia porque yo creo que el segundo año de todo piloto en una misma categoría, en un mismo equipo es cuando uno empieza ya a mostrar el verdadero potencial... me encantaría seguir vinculada al equipo Richard Mille Racing y, obviamente, ver si se podría hacer otro año aquí en la Super Formula y seguir vinculada al equipo Alfa Romeo Racing de F1; ha sido un año difícil con toda esta situación, pero sigo en contacto con todos en el equipo.



“Ojalá el próximo año tengamos la oportunidad de correr también en resistencia porque yo creo que el segundo año de todo piloto en una misma categoría, en un mismo equipo es cuando uno empieza ya a mostrar el verdadero potencial”

FM: Tu casco en Japón es distinto al que usas en la European Le Mans, más bonito.

TC: Sí, aquí los símbolos... la mariposa es como de niña, de mujer que está lista para volar y con la bandera de Japón ahí arriba la mariposa me pareció algo bonito para hacerlo especial para mi primera vez en Japón; creo que lo conservaré porque la verdad me gustó bastante y un pequeño homenaje para ellos también.

FM: Estas saliendo del capullo con las alas ya lista para volar a cosas mayores, ¡qué poético!

Dejamos a Tatiana en el país del sol naciente enfrentando otro reto en su carrera. Escucha la entrevista completa en nuestro canal de YouTube, FASTmagTV.

TATIANA CALDERÓN 2020

Serie	Equipo	Auto
IMSA-SCC	Gear Racing by GRT	Lamborghini Huracán GT3 clase GTD
ELMS	Richard Mille Racing	ORECA 07-Gibson clase LMP2
Super Formula	Drago Corse +3Bond	Dallara SF19 -Honda
24H Le Mans	Richard Mille Racing	ORECA 07-Gibson clase LMP2

CALENDARIOS 2021

La pandemia sigue presente, pero en materia de automovilismo deportivo ha sido domada conservando la relevancia de sus protagonistas, dicen **NUESTROS EDITORES**, aunque no la de los espectadores presenciales que son una especie en extinción. Por ello, los campeonatos mandan su carta a Santa Claus y apuntan las carreras que planean brindarnos, por vía remota, en la campaña siguiente



FORMULA UNO Y ANEXAS

Hace unos días la Fórmula Uno anunció su calendario de 23 fechas, una de ellas por confirmar, pues el GP de Vietnam se les cayó por un cambio de gobierno que no tiene el automovilismo entre sus prioridades. Casi instantáneamente la F2 y la F3 anunciaron sus calendarios como preliminares de la F1, en los que la primera va en ocho fechas (triples) y la segunda en otras siete (también triples).

El calendario tiene bemoles, como :

- El inicio en Australia, donde siguen en cuarentena y no aceptan extranjeros y la situación podría seguir igual en marzo;
- Azerbaiyán y Canadá separados por una semana, pero con una de descanso antes de Bakú y después de Montreal;
- Holanda paso de mayo a septiembre, incrustado entre Bélgica e Italia, en uno de los dos tripletes;
- La entrada de Arabia Saudita como penúltima fecha, lo que lleva el final en Abu Dabi a diciembre por tercer año seguido.

En cuanto a la F2 y F3, la primera tiene un receso de dos meses entre septiembre y noviembre, para sus carreras finales en Arabia Saudita y Abu Dabi; y la segunda; también de ocho semanas entre agosto y octubre para su final en Estados Unidos.

La Serie W exclusiva para pilotos, anunció que correrá ocho fechas en el programa de F1, sin definir las, y la Porsche Super Cup será preliminar de F1 en las fechas europeas de Mónaco a Italia.

RONDA	GP (Pista)	CON	FECHA
1	AUSTRALIA (MELBOURNE)		21 Marzo
2	BAHREIN (SAKHIR)	F2	28 Marzo
3	CHINA (SHANGAI)		11 Abril
4	POR CONFIRMAR		25 Abril
5	ESPAÑA (MONTMELÓ)*	F3	9 Mayo
6	MÓNACO (MONTECARLO)	F2	23 Mayo
7	AZERBAIYÁN (BAKÚ)	F2	6 Junio
8	CANADÁ (MONTREAL)		13 Junio
9	FRANCIA (LE CASTELLET)	F3	27 Junio
10	AUSTRIA (SPIELBERG)	F3	4 Julio
11	GB (SILVERSTONE)	F2	18 Julio
12	HUNGRÍA (BUDAPEST)	F3	1 Agosto
13	BÉLGICA (SPA)	F3	29 Agosto
14	HOLANDA (ZANDVOORT)	F3	5 Septiembre
15	ITALIA (MONZA)	F2	12 Septiembre
16	RUSIA (SOCHI)	F2	26 Septiembre
17	SINGAPUR (SINGAPUR)		3 Octubre
18	JAPÓN (SUZUKA)		10 Octubre
19	EUA (AUSTIN)	F3	24 Octubre
20	MÉXICO (AUT. HERMANOS RODRÍGUEZ)		31 Octubre
21	BRASIL (SAO PAULO)*	F2	14 Noviembre
22	ARABIA SAUDITA (JEDDAH)	F2	28 Noviembre
23	ABU DABI (ABU DABI)		5 Diciembre



RONDA	ePrix (País)	FECHA
1	Santiago (Chile)	16 ene
2	Santiago (Chile)	17 ene
3	Diriyah (Saudi Arabia)	26 feb
4	Diriyah (Saudi Arabia)	27 feb
5	Roma (Italia)	10 abr
6	París (Francia)	24 abr
7	Mónaco (Mónaco)	8 may
8	Seúl (Sudcorea)	23 may
9	Berlín (Alemania)	19 jun
10	Nueva York (EUA)	10 jul
11	Londres (GB)	24 jul
12	Londres (GB)	25 jul
13	Sanya (China)	Por Anunciar
14	Cd. México (México)	Por Anunciar



MOTOGP Y PRELIMINARES

MotoGP en realidad es el Mundial de Motociclismo y como tal siempre han ido de la mano en él diversas categorías, de 50 a 750 centímetros cúbicos, pero este siglo han adoptado nombres comerciales. El calendario 2021 tiene 20 fechas contempladas y vuelve a salir de Europa, lo que no hizo en la clase superior en 2020. La estelar es MotoGP, y sus dos preliminares son Moto 2, y Moto 3, pero también incluyen la Moto E, serie de motocicletas eléctricas, visionariamente adoptada para evitar que les vaya a pasar lo que a la F1 con la Fórmula E.

MotoGP, M2 y M3 corren juntas todos los fines de semana y Moto E se añade durante seis fines de semana con cinco fechas sencillas y una doble (Misano).



FÓRMULA E

La Fórmula E ya alteró su calendario, que era bianual 2020-21, y lo ha apretado para que quepa en 2021. Hay 14 rondas programadas, tres de ellas dobles en Chile, Saudi Arabia y Gran Bretaña. Sin embargo, sólo 12 están confirmadas, pues tanto China como México están sin fecha porque la pandemia no ha dado su brazo a torcer en estos países y, a la larga, podrían no efectuarse. Y este año la F E ya es campeonato mundial.



RONDA	GP (Pista)	FECHA	CON
1	Qatar (Losail)	28 de marzo	M2+M3
2	Argentina (Termas de Río Hondo)	11 de abril	M2+M3
3	EUA (Austin)	18 de abril	M2+M3
4	España (Jerez)	2 de mayo	M2+M3+MotoE
5	Francia (Le Mans-Bugatti)	16 de mayo	M2+M3+MotoE
6	Italia (Mugello)	30 de mayo	M2+M3
7	España 2 (Montmeló)	6 de junio	M2+M3+MotoE
8	Alemania (Sachsenring)	20 de junio	M2+M3
9	Países Bajos (Assen)	27 de junio	M2+M3
10	Finlandia (KymiRing)	11 de julio	M2+M3+MotoE
11	Rep. Checa (Brno) S/confirmar	18 de julio	M2+M3
12	Austria (RB Ring)	15 de agosto	M2+M3+MotoE
13	GB (Silverstone)	29 de agosto	M2+M3
14	España 3 (Aragón)	12 de septiembre	M2+M3
15	San Marino (Misano)	19 de septiembre	M2+M3+MotoE
16	Japón (Motegi)	3 de octubre	M2+M3
17	Tailandia (Buriram)	10 de octubre	M2+M3
18	Australia (Phillip Island)	24 de octubre	M2+M3
19	Malasia (Sepang)	31 de octubre	M2+M3
20	España 4 (Valencia)	14 de noviembre	M2+M3



RONDA	País	FECHA
1	Montecarlo	24 ene
2	Suecia	14 feb
3	Croacia	25 abr
4	Portugal	23 may
5	Italia (Cerdeña)	6 jun
6	Safari (Kenia)	27 jun
7	Estonia	18 jul
8	Finlandia	1 ago
9	Reino Unido (Gales)	22 ago
10	Chile	12 sep
11	España	17 oct
12	Japón	14 nov

MUNDIAL DE RALLIES - WRC

Es el campeonato que inicia más temprano su temporada y tiene un calendario rotatorio que ha sido recortado a 12 fechas por la pandemia, cancelando desplazamiento a sitios alejados como Argentina, México, Australia y Nueva Zelanda y centrándose más en Europa, donde se corren nueve rondas. La fecha nueva es la de Croacia, y destaca el regreso de las que iban a correrse en 2020 y se cancelaron en Kenia (Safari) y Japón.



RONDA	GP (Pista)	FECHA	CON
1	St. Petersburg (Callejero)	7 mar	IL + USF2000 + IP2000
2	Barber Motorsports Park (Permanente)	11 abr	USF2000 + IndyPro2000
3	Long Beach streets (Callejero)	18 abr	
4	Texas Motor Speedway (Óvalo)	1 may	
5	Texas Motor Speedway (Óvalo)	2 may	
6	Indy (Permanente)	15 may	IL + USF2000 + IP2000
7	Indy 500 (Óvalo)	30 may	USF2000 + IndyPro2000
8	Detroit 1 (Callejero)	12 jun	IL
9	Detroit 2 (Callejero)	13 jun	IL
10	Road America (Permanente)	20 jun	IL + USF2000 + IP2000
11	Mid-Ohio (Permanente)	4 jul	IL + USF2000 + IP2000
12	Toronto (Callejero)	11 jul	IL + USF2000 + IP2000
13	Nashville (Callejero)	8 ago	USF2000
14	Indy 2 (Permanente)	14 ago	
15	Gateway (Óvalo)	21 ago	IL + IP2000
16	Portland (Permanente)	12 sep	IL
17	Laguna Seca (Permanente)	19 sep	IL

INDYCAR

La serie premier de monoplazas de Norteamérica regresa a su período habitual de marzo a septiembre, con 17 fechas iniciando en Florida y terminando en California. Hay una mezcla de circuitos permanentes y callejeros, óvalos y superóvalos, 14 en total con un par de fechas dobles en Texas y Detroit y el circuito de Indy también tiene dos fechas, aparte de la clásica Indy 500, pero separadas por tres meses.

Los cambios son pocos, pero es notable la ausencia del circuito de Austin y los óvalos de Richmond y Iowa, aunque entra el circuito callejero nuevo en Nashville.

Indy Lights, IndyPro 2000 y USF2000 son las tres series preliminares que acompañan a IndyCar en diversas fechas, aunque la previa a la Indy 500 es en el óvalo corto de Indianápolis (llamado Lucas Oil) no en el superóvalo mítico. Las tres tienen 18 rondas cada una.

Abreviaturas: IL = Indy Lights • IP2000 = IndyPro2000



NASCAR

La serie de autos stock tiene bien estudiado su protocolo antipandémico y regresa a su calendario de 36 fechas puntuables más la Carrera de Estrella sin puntos que, este año, se corre en el óvalo tejano. Entran el Circuito de las Américas, en Austin, y Road America, como pistas que no se habían usado en años recientes, y conserva Sonoma y Watkins Glen entre sus circuitos. Pierde los óvalos de Chicagoland y Kentucky y tendrá tres fechas en Charlotte, una de ellas en el Roval.

Corre en 15 ocasiones con sus dos series preliminares, la Xfinity de 33 fechas y la de Trucks de 22. La Xfinity sólo corre una vez independientemente, en Mid Ohio, y la de Trucks lo hace en Knoxville, Gateway (con IndyCar) y Mosport. Las tres arrancan en Daytona y terminan en Phoenix y sólo en Sonoma la Copa NASCAR llega sin apoyo de alguna de sus preliminares.

Nota: En color los playoffs por etapas eliminatorias

RONDA	FECHA	PISTA	CARRERA	CON
1	feb 14	Daytona Intl. Spwy.	Daytona 500	Xfinity - Trucks
2	feb 21	Homestead-Miami Spwy.	Homestead 400	Xfinity - Trucks
3	feb 28	Fontana Spwy.	California 400	Xfinity
4	mar 7	Las Vegas Motor Spwy.	Las Vegas 400	Xfinity - Trucks
5	mar 14	Phoenix Rwy.	Phoenix 500	Xfinity
6	mar 21	Atlanta Motor Spwy.	Atlanta 500	Xfinity - Trucks
7	mar 28	Bristol Motor Spwy.	Bristol 500	Trucks
8	abr 10	Martinsville Spwy.	Martinsville 500	Xfinity
9	abr 18	Richmond Rwy.	Richmond 400	Trucks
10	abr 25	Talladega SuperSpwy.	Talladega 500	Xfinity
11	may 2	Kansas Spwy.	Kansas 400	Trucks
12	may 9	Darlington Rwy.	Darlington 400	Xfinity - Trucks
13	may 16	Dover Intl. Spwy.	Dover 400	Xfinity
14	may 23	Circuit of The Americas	COTA Road Course	Xfinity - Trucks
15	may 30	Charlotte Motor Spwy.	Charlotte 600	Xfinity - Trucks
16	jun 6	Sonoma Rwy.	Sonoma 350	
	jun 13	Texas Motor Spwy.	Carrera de Estrellas (s/pts)	Xfinity - Trucks
17	jun 20	Nashville SuperSpwy.	Martinsville 500	Xfinity - Trucks
18	jun 26	Pocono Rwy.	Pensilvania 325	Trucks
19	jun 27	Pocono Rwy.	Pocono 350	Xfinity
20	jul 4	Road America	Road America 500	Xfinity
21	jul 11	Atlanta Motor Spwy.	Atlanta 500	Xfinity
22	jul 18	New Hampshire Motor Spwy.	New Hampshire 301	Xfinity
23	ago 8	Watkins Glen Intl.	Watkins Glen 355	Xfinity - Trucks
24	ago 15	Indianapolis Motor Spwy.	Indy Road Course	Xfinity
25	ago 22	Michigan Intl. Spwy.	Michigan 400	Xfinity
26	ago 28	Daytona Intl. Spwy.	Daytona 400	Xfinity
27	sep 5	Darlington Rwy.	Southern 500	Xfinity
28	sep 11	Richmond Rwy.	Richmond 400	Xfinity
29	sep 18	Bristol Motor Spwy.	Bristol 500	Xfinity - Trucks
30	sep 26	Las Vegas Motor Spwy.	Las Vegas 400	Xfinity - Trucks
31	oct 3	Talladega SuperSpwy.	Alabama 500	Xfinity - Trucks
32	oct 10	Charlotte Motor Spwy.	Charlotte Roval	Xfinity
33	oct 17	Texas Motor Spwy.	Texas 501	Xfinity
34	oct 24	Kansas Spwy.	Kansas 400	Xfinity
35	oct 31	Martinsville Spwy.	Martinsville 500	Xfinity - Trucks
36	nov 7	Phoenix Rwy.	Phoenix 500	Xfinity - Trucks



RONDA	PISTA (Duración)	FECHA
0	Pretemporada en Sebring	13-14 Mar
1	Sebring (1609K)	19 mar
2	Spa (6H)	1 may
3	Le Mans (24H)	12-13 Jun
4	Monza (6H)	18 jul
5	Fuji (6H)	26 sep
6	Bahrein (6H)	20 nov

MUNDIAL DE RESISTENCIA - WEC

El final de la era de los prototipos llega con incertidumbre acerca de los hiperautos que se formarán en la parrilla 2021 y por ello el Mundial se ha reducido a ser de un año, no bianual como en las dos campañas anteriores. Tiene seis fechas contempladas para 2021, aunque podrían crecer un poco si las circunstancias lo permiten.



EUROPEAN LEMANS - ELMS

Con su duración tradicional de carreras de cuatro horas, la serie regresa con los LMP2 como estelares y los GTs de apoyo. Tendrá seis fechas en 2021, además de la pretemporada usual, esta vez en el circuito barcelonés de Montmeló.

RONDA	PISTA (Duración)	FECHA
0	Pretemporada en Montmeló	12-12 abr
1	Montmeló (4H)	18 abr
2	Red Bull Ring (4H)	16 may
3	Monza (4H)	11 jul
4	Le Castellet (4H)	29 ago
5	Spa (4H)	19 sep
6	Portimao (4H)	24 oct



IMSA - SCC

La serie de resistencia de Norteamérica sigue con sus prototipos DPi como estelares, en lo que llega la era de la convergencia con el WEC, y los números los proporcionan las clases de autos Gran Turismo, GTLM y GTD, y hay cambios importantes. Tiene 12 fechas pactadas para 2021, dos de ellas sólo para GTs.

Inicia con la clásica de 24 Horas de Daytona, en los días finales de enero y termina con la Petit Le Mans en Road Atlanta en octubre, teniendo además el campeonato de 52 horas de resistencia con estas dos fechas y las 12 Horas de Sebring y las 6 Horas de Watkins Glen, para formar un campeonato dentro de otro.

RONDA	PISTA (Duración)	FECHA
1	Daytona (24H)	30-31 Ene
2	Sebring (12H)	20 mar
3	Long Beach (100 minutos)	17 abr
4	Laguna Seca (2h40m)	25 abr
5	Mid-Ohio (2h40m)	16 may
6	Detroit (1h40m)	5 jun
7	Watkins Glen (6H)	27 jun
8	Mosport (2h40m)	4 jul
9	Lime Rock (2h40m solo GTs)	17 jul
10	Road America (2h40m)	8 ago
11	Virginia (2h40m solo GTs)	22 ago
12	Road Atlanta (Petit LM - 10 H)	9 oct

DTM



RONDA	PISTA (País)	FECHA
1	Igora Drive (Rusia)	29-30 may
2	Monza (Italia)	12-13 o 19-20 jun
3	Norising (Alemania)	3-4 jul
4	Lausitzring (Alemania)	24-25 jul
5	Zolder (Bélgica)	7-8 ago
6	Nürburgring (Alemania)	21-22 ago
7	Red Bull Ring (Austria)	4-5 sep
8	Assen (Holanda)	18-19 sep
9	Hockenheim (Alemania)	2-3 oct

DTM

La serie alemana se vuelve de GTs tras la salida de las marcas germanas que construían autos especiales para ella y espera sobrevivir en un mundo de competencia brutal. Plantea nueve fechas dobles sólo, cuatro de ellas en Alemania, y el inicio lo hará en Rusia a fines de mayo, teniendo el cierre tradicional en Hockenheim en octubre.



EL SIGLO XX: 1977-1999

Renault, fue el primero en entrar con un motor turbocargado, en la F1 (1977) y tuvo un equipo propio hasta 1985, cuando tras 15 triunfos, pero ningún campeonato, se decidió, por razones corporativas, cerrarlo, aunque ya desde 1983 habían empezado un programa de aprovisionamiento de motores a terceros, con Lotus, el cual sobrevivió hasta 1986 y les dio otros cinco triunfos, incluyendo el primero de Ayrton Senna en F1. Este programa era manejado por Mecachrome, una pseudosubsidiaria de exempleados de la firma gala.

Regresarían como proveedores de motores, normalmente aspirados, en 1989, con Williams, y lograrían seis títulos entre 1992 y 1997, cinco con los de Grove y uno con Benetton; entre Williams y Benetton le dieron 75 triunfos en la década a la firma del rombo, pero estos se fueron al final de 1997. Mecachrome se quedó con los motores viejos y

F1 esa temporada y sorprendió colocando el auto a media parrilla, cuando era un colero tradicional. Para 2002 se dejaron de subterfugios y Renault F1 apareció como equipo de fábrica y Alonso fue nombrado probador y reserva, lo cual le permitió rodar miles de kilómetros esperando el asiento para 2003.

En 2003 Alonso y Trulli regresaron a Renault al podio y el español venció en Hungría con el motor ultrabajo de V de 111 grados camino al cuarto sitio general.

En 2004 no ganaron, pero subieron un peldaño en la clasificación al tercero.

El bienio 2005-06 fue el de gloria para ellos pues en ambas temporadas se coronó campeón el piloto asturiano, quien fue acompañado por Giancarlo Fisichella, dándole ambos a la firma francesa sus primeros campeonatos de constructores, apretadamente sobre McLaren-Mercedes el primer año, y sobre Ferrari, el segundo. Mucho ayudó el

RENAULT Y ALONSO: EPISODIO III



los distribuyó en 1998 sin mucho éxito, y luego Supertec tomó el relevo en 1999 y 2000, aunque sin el desarrollo del departamento de ingeniería de Viry-Chatillon, no hubo más que algunos podios que celebrar.

EL AMANECER DEL SIGLO NUEVO: 2000-2009

En 2000 Renault anunció su retorno a la F1 como equipo y nombró a Flavio Briatore como director de la escuadra. Este italiano había sido líder de Benetton gracias a su relación con Luciano Benetton, el dueño de la firma. Ahí estuvo hasta 1997, pero también fue dueño de Ligier algunos años, además de copropietario de Minardi un tiempo breve, y luego dueño de Supertec, además de ser agente de varios pilotos, entre ellos Jarno Trulli y Fernando Alonso.

Tras una campaña inicial en 2000 como Benetton, cuya base estaba en Enstone, GB, para 2001 el equipo pasó a nombrarse Benetton-Renault y a usar un motor francés nuevo. A la par, Alonso firmó con Minardi para debutar en

Los franceses no han obtenido campeonatos mundiales como equipo excepto los dos logrados con Fernando Alonso en 2005 y 2006: **NUESTRO EDITOR** analiza esta tercera parte de una historia con altas y bajas que busca recobrar un período glorioso para los basados en Enstone/Viry-Chatillon... y también para el verdadero Príncipe de Asturias

desarrollo de Michelin que contrarrestó y superó la ventaja de los de Maranello con Bridgestone,

pero el hecho es que batir a Ferrari que llevaba seis títulos al hilo, y a Schumacher, quien tenía cinco seguidos y siete en total, fue una hazaña digna de leyenda.

En 2007 sin Alonso y con Heikki Kovalainen en su lugar, los galos cayeron al tercer sitio, que debió ser cuarto pero McLaren fue descalificado por copiar a Ferrari. La aventura de Alonso en Woking no acabó bien y para 2008 lo intercambiaron por Heikki y regresó a Renault con Nelsinho Piquet de escudero. El año fue de dos victorias, una gracias al choque del brasileño en Singapur para provocar un auto de seguridad que le dio ventaja al español. Esto les costó el trabajo y ser expulsados de la F1 a Briatore y a su

compinche, Pat Symonds, cuando Nelsinho destapó la cloaca en 2009 y pagó el precio. Fue una debacle para Renault en relaciones públicas, además no ganaron en 2009 y decidieron irse de la F1 al final de la campaña, mientras Fernando firmaba con Maranello para vestirse de rojo.

RENAULT 2016-20

El regreso de Renault a las grandes ligas se dio con el campeón de GP2, Jolyon Palmer, acompañado de Kevin Magnussen, quien paso un año de reserva en McLaren tras la llegada de Alonso para hacer pareja con Jenson Button en la renovada alianza de los de Woking con Honda.

La dupla no dio muchos resultados, pero el equipo estaba usando un chasis sin desarrollo, con un presupuesto raquítico, por lo que quedar tres veces en los puntos, y ser novenos, de 11, fue lo que se alcanzó con esa preparación magra.

2016

Nico Hulkenberg llegó con un contrato de tres años, que Sergio Pérez había rechazado, y acompañó a Palmer, pero lo hizo ver mal en la comparación, logrando puntos con cierta frecuencia y calificando muy adelante del inglés. Sin haber marcado este tantos al final de la campaña europea, Renault buscó un acuerdo y las cuatro fechas finales las corrió Carlos Sainz, quien no estaba a gusto en Toro Rosso y ya había firmado con los galos para 2018, y fue dejado en libertad antes, Renault mejoró a sexto, de 10.

2017

Con Hulkenberg y Sainz en los controles Renault volvió a subir y lanzó su plan trienal que apuntaba a lograr podios para 2020. Los dos pilotos pelearon a media tabla marcando puntos con consistencia y Nico fue séptimo y “mejor del resto” mientras que Carlos era décimo y mejor español superando a su ídolo, Alonso. El equipo fue cuarto en los puntos, atrás de los “Tres Grandes”, aunque a 300 puntos del tercero, lo cual pintaba la disparidad existente. Y en Francia se comprometieron a invertir en el proyecto.

2018

Hulkenberg se quedó un año más, pero ahora acompañado por Daniel Ricciardo, quien harto del favoritismo en RBR decidió irse y firmó por dos años. El motor francés también se proporcionó a McLaren, para tener una referencia, y los ingleses rápidamente superaron a los franceses quitándoles el cuarto sitio de la clasificación. Los galos sufrieron una descalificación doble en Japón por un error técnico en el auto. El volante australiano fue noveno al final de la campaña mientras Nico cerró su ciclo en el lugar 14.

2019

Esteban Ocon regresó de un sabático para acompañar a Ricciardo y, acorde con el plan trienal, el australiano logró un par de podios y lidera la lucha por el cuarto sitio, o “campeón de la Clase B” mientras que Renault pelea con McLaren y Racing Point por meterse al podio de los constructores. El auto ha mejorado en su chasis y el motor ya sólo es superado por el de Mercedes; la base de Enstone se ha modernizado y el personal ha crecido a niveles respetables, por lo que parecen estar listos para cosas mayores.

2020

ALONSO EN RENAULT

EPISODIO I: 2002-2006

2003

Tras un año en Minardi y otro como probador de Renault, el español debutó oficialmente para los franceses en Australia logrando el séptimo sitio y consiguió cuatro podios incluyendo el primer triunfo de los galos desde su regreso a la Fórmula Uno dos años antes. La victoria llegó en Hungría, decimotercera ronda de la campaña y trigésima para Fernando, quien terminó sexto en el campeonato. Su PP en Malasia lo volvió en más joven en lograrla, y su triunfo rompió el récord de precocidad de Bruce McLaren.

2004

En la segunda campaña con Renault, el volante asturiano abrió con un podio en Australia y obtendría tres más a lo largo del año, pero ninguno de primer sitio en un campeonato dominado a placer por Ferrari. Fue cuarto al final de las 18 rondas con cuatro puntos más que en 2003, pero lo notable fue su aprendizaje en los grandes premios que lo volvió un piloto cerebral y muy astuto a la hora de planear y aplicar el plan de carrera. Lo que se mantuvo también fue su número de retiros, cinco como el año previo.

2005

Repitió su inicio con podio en Australia, con triunfo de su coequipero Fisichella, y luego ligó tres victorias para tomar el mando que no volvería a soltar en la campaña que lo vio coronarse como campeón por primera vez. Renault redujo la tasa de retiros de Fernando a uno y esa confiabilidad le dio el título sobre Kimi Raikkonen y McLaren, aunque los ingleses tuvieron dos victorias más; Ferrari logró un triunfo en un año malo y Michelin aportó un granote de arena para que los franceses alcanzaran la gloria.

2006

La defensa del campeonato ante un Ferrari resurgido inició bien con el monarca más joven de la historia logrando seis triunfos en los primeros nueve grandes premios, pero un par de retiros y cinco triunfos de Michael Schumacher empataron la punta faltando dos fechas. El volante español sacó la casta y ganó en Japón y fue segundo en Brasil para coronarse con más holgura de la que parecía posible y Renault también se llevó el bicampeonato a casa pese a lograr una victoria menos que los de Maranello.

EPISODIO II: 2008-09

2008-09

Tras un año en McLaren, Fernando regresó a casa en Enstone sin un tercer título. Pero las cosas habían cambiado y Renault dudaba sobre su permanencia en F1. Tras 14 rondas sin un podio siquiera, Briatore ideó pedirle a Nelsinho que chocara para darle ventaja posicional a Fernando y lograr un triunfo. El ardid funcionó y luego Alonso ligó otro triunfo; pero cuando se destapó la trampa en 2009, Renault decidió dejar la F1, Fernando firmó con Ferrari y esa segunda etapa juntos terminó con más pena que gloria.



RENAULT

MOTORES **168**
Triunfos

EQUIPO OFICIAL **35**
Triunfos

LOS AÑOS CONFUSOS: 2010-15

Tras el escándalo del Singapur, Renault vendió 75% del equipo a la firma Genie Capital, aunque el nombre se mantuvo en 2010, igual que la provisión de motores de Viry-Chatillon. Con Robert Kubica y Vitaly Petrov en los asientos, el equipo repuntó y quedaron en quinto sitio, mientras que el polaco se apuntó tres podios para acabar octavo emparejado entre los volantes de Mercedes. Y como proveedor de motores de Red Bull desde 2007 llegaron a la cima al ganar los austriacos el título, primero de cuatro al hilo con el motor galo.

Renault vendió su 25% a Genii, que parecía estar bien armado y se quedó como proveedor de motores cambiando el nombre a Lotus-Renault, pero también le daba motores

bastante malo, por lo que Red Bull les asignó la culpa del rendimiento bajo; para 2015 los austriacos y sus hermanos de Toro Rosso, que también usaba el V6, dejaron los motores galos en una disputa muy pública que manchó el prestigio de Viry-Chatillon. A la par, Genii estaba en problemas y Renault les recompró 57% de las acciones y, para final del año, el resto y anunció su regreso a la categoría máxima a partir de 2016 bajo su nombre propio.

EL FUTURO: 2021 Y MAS ALLÁ

Renault ha dado la vuelta al equipo que recibió casi desmantelado al final de 2015 y está entre los que pelean ese tercer sitio en la Clasificación. A nivel corporativo la apuesta es mayor, firmaron el Acuerdo de la Concordia



a otro equipo Lotus, una escuadra nueva en F1 que había comprado los derechos históricos del nombre. El pleito entre los Lotus-Renault y los Lotus (propulsados por Renault) se resolvería en los tribunales. Pero corriendo un rally antes del inicio de 2011, Kubica sufrió un accidente que casi le costó el brazo derecho y la carrera, por lo que Petrov fue acompañado por Nick Heidfeld; el ruso logró un podio en la primera carrera, el alemán en la segunda. Luego vino una baja en el desempeño y Nick fue reemplazado para la fecha 12 por Bruno Senna, pues no era el líder que necesitaban, pese a tener más puntos que Petrov. Al final, quedaron en quinto sitio general, lejos de los punteros y Vitaly fue décimo superando a Nick por tres puntos, pese a correr ocho fechas más.

Para 2012 Renault era proveedor de motores del equipo ganador de la batalla legal, Lotus, mientras que el perdedor, Lotus, pasó a llamarse Caterham y siguió con los motores galos, a los cuales se añadió Williams. Los motores franceses siguieron siendo ganadores con RBR y Lotus les agregó un par de triunfos, cortesía de Kimi Raikkonen, mientras que Williams aportó otro más, de manos de Pastor Maldonado.

Pero tras el cambio de reglas para la era del V6 turbohíbrido en 2014, Renault se confió y su motor fue

hasta 2025 y van en grande trayendo de regreso a su bicampeón Alonso a liderar con miras a 2022, cuando entre en vigor un cambio de reglas para emparejar la F1 con topes presupuestales y restricciones varias. Ya lograron podios en 2020 y el paso siguiente son las victorias. No hay excusas, vienen a ganar.

Para Fernando la cuestión es complicada. Perdió muchos de sus mejores días en el espejismo McLaren-Honda, después se fue a Toyota a correr prototipos LMP1 y conquistó el título del Mundial de Resistencia (WEC), mostrando que su talento sigue ahí, pero en 2020 no ha corrido y los años no pasan en balde. Regresa con 39 a cuestas, como Schumacher cuando hizo su retorno con Mercedes en 2010 y no pudo contra el tiempo... ni las llantas de diseño nuevo. Para Fernando el cambio no será tan brutal, los autos han estado congelados en su desarrollo, y adaptarse a los neumáticos no debe ser asunto grave. Pero falta la cuestión mental de enfrentar a un equipo como Mercedes, con un Lewis Hamilton en plenitud.

Son momentos como estos los que definen a un grande. Si el Alonso joven ya batió a Schumacher en la cima, el Alonso veterano tiene que repetir la hazaña contra Hamilton encumbrado. Tarea de Titán.

FERNANDO ALONSO EN FÓRMULA UNO

311
GP's

32
TRIUNFOS
10.29%

97
PODIOS
31.19%

22
PPs
7.07%

23
VRs
7.40%

LOS ASPIRANTES

CAMINO A LA CATEGORÍA MÁXIMA

Algunos de los que buscan llegar tienen el apoyo de un programa de desarrollo de un equipo de F1 (como la Academia de Pilotos de Ferrari -FDA); otros cuentan con una escuadra nacional (tipo SMP Racing en Rusia), o regional (como la Escudería Telmex y su filial Claro en Latinoamérica) para impulsarlos; bastantes disponen de una cartera familiar abultada (p.e Lance Stroll y Nicholas Latifi) que los promociona; mientras algunos más aprovechan una consideración nacionalista (p.e. la necesidad de un piloto italiano para Alfa Romeo), o incluso usan un nombre

DE CADA 400 PILOTOS QUE CORREN EN LA F3 HAY APROXIMADAMENTE UNO QUE LLEGA A LA F1, DICE LA ESTADÍSTICA MODERNA, Y PARA ELLO DEBEN SUBIR POR LA ESCALERA QUE INCLUYE F2, SUPER FORMULA, INDYCAR, Y OTROS PASOS LATERALES POR LO QUE NUESTRO EDITOR DE MONOPLAZAS REVISABA A LOS PROSPECTOS CON MÁS POSIBILIDADES DE LLEGAR A LA CIMA DEL AUTOMOVILISMO; LA F1

reconocido (tipo Damon Hill, hijo del bicampeón Graham Hill) para abrirse paso; y, hasta hay apoyos por diversidad ya sea de género o de etnicidad en ciertas categorías. En general todos tienen talento, unos más visiblemente que otros, y van abriendo puertas. En un año de pandemia es más difícil identificarlos ya que las cuestiones de relaciones públicas han sido limitadas y mucha gente sólo ve la punta del iceberg, sin saber que hay un 90% más debajo de la línea de flotación. Les presentamos a algunos de ellos, en línea para llegar a la F1 si las estrellas se les alinean favorablemente.

MICK SCHUMACHER

Este alemán de 20 años es el líder de la F2 a falta de la fecha final doble de 2020. Fue subcampeón de F4 Alemana y de la F4 Italiana y luego campeón de la F3 Europea en 2018, de donde brincó a la F2. En su primera campaña tuvo una victoria y en la actual duplicó el número pero lleva otros ocho podios. Es conocido por ser un cerrador muy duro, con un manejo atrevido en sus rebases y parece tardar en entrar en ritmo en la temporada, o quizás sea que no le gusta la presión de las expectativas de triunfo instantáneo que, siendo hijo del heptacampeón Michael, levanta su presencia. Es miembro de la FDA desde 2019 y se dice que estará en Haas en 2021 para debutar en F1. Su nombre abre puertas mágicamente.



CALLUM ILOTT

Otro miembro de la FDA, pero desde 2017, el inglés de 22 años también estuvo en el programa juvenil de Red Bull Racing (RBR). Fue tercero en GP3 hace dos años y actualmente marcha segundo en la F2, por lo que la corona podría impulsarlo, aunque él ha aceptado que no irá a Haas en 2021 dado que Schumacher tiene más cartel y más nombre además de ser de menor edad. Ilott es consistente, pero no es particularmente impresionante y no había ganado en F2 hasta esta campaña en la que tiene seis podios, tres de ellos triunfos. Parece que le espera más un futuro tipo James Calado.

CHRISTIAN LUNDBGAARD

El danés de 19 años es piloto de la Academia Deportiva Renault, y en 2017 logró los títulos de la F4 Española y de la F4 Rusa; al año siguiente fue subcampeón de la F. Renault Europea, el año pasado quedó sexto en la F3. Con dos victorias en la F2 marcha quinto y se apunta a la F1 con los franceses en 2022 pues se espera que repita en F2 el año próximo y sea contendiente al título.

NIKITA MAZEPIN

El moscovita de 20 años fue subcampeón de GP3 en 2018 y ya obtuvo sus primeros triunfos en la F2 en esta, su segunda campaña en F2. Tiene bolsillos profundos pues incluso su familia intentó comprar Force India cuando entró en quiebra. Es un piloto muy veloz, pero poco pulido, y sólo necesita quedar entre los siete mejores esta campaña para conseguir la superlicencia, y va tercero faltando una fecha doble; por lo que Haas ya lo ha confirmado en un asiento de F1 para 2021.



FELIPE DRUGOVICH

Brasileño de 20 años, sin afiliación, pero con dinero de la familia detrás, fue tercero en la F4 Alemana en 2017 y luego ganó la serie MRF en Asia, el Euroformula Open y la F3 española en 2018; No brilló en la F3 en 2019, pero brincó a F2 este año y lleva tres triunfos, sin más podios, y es noveno general. Espera ser descubierto y apoyado por algún equipo de F1.

YUKI TSUNODA

El japonés de 20 años va quinto en la F2 esta campaña y es miembro del equipo juvenil de RBR y del Proyecto Sueño de Honda. Fue campeón de la F4 en su país en 2018 y en 2019 hizo una campaña doble en Europa, siendo noveno en F3 y cuarto en el Euroformula Open. Para obtener la superlicencia necesita quedar entre los cinco mejores y se supone que el segundo asiento del AlphaTauri será para él si lo logra, aunque su posición se ha debilitado tras el anuncio de la salida de Honda de F1. Es rápido para aprender pese a desconocer las pistas porque corría en Japón hasta 2018, lo cual le da un techo muy amplio.

ROBERT SHWARTZMAN

Este ruso de 21 años también está en la escalera ferrarista (FDA) y ya obtuvo sus primeros triunfos en el kartsmo y entre 2015 y 2018 quedó entre los cuatro mejores en la F4 Italiana, la F4 Alemana, la FR Europea y la F3 Europea, y ganó la Serie Toyota en Nueva Zelandia. En 2019 fue campeón de F3 y va cuarto en el campeonato de F2 este año con cuatro triunfos. Estrella en ascenso.

LOGAN SARGEANT

Estadounidense de 19 años, es el primer talento gringo en Europa desde Alex Rossi. Quedó subcampeón en la F4 de los Emiratos, tercero en la F4 Británica, cuarto en la FR Europea y este año fue tercero en la F3 peleando el título hasta la fecha final. Representa un mercado muy apetecible.



OSCAR PIASTR

EL australiano de 19 años recientemente se coronó campeón de F3 tras lograr la corona de la FR Europea en 2019. Es piloto juvenil de Renault desde 2020 y subirá a F2 en la siguiente campaña con la escuadra Prema.

GUANYU ZHOU

Chino de 20 años y miembro desde 2019 de la academia de Renault, probador de F1 con los galos y antes estuvo en la FDA tres años. Desde 2015 ha corrido en Europa en F4 y F3 y está en su segunda campaña de F2. Obtuvo un triunfo este año pero Lundgaard lo hace ver mal y es obvio que lo tienen ahí por el mercado chino no por su talento, que es como el de las anteriores promesas chinas: mediocre.

LOUIS DELETRAZ

El suizo de 23 años lleva cinco campañas en F2 (una cuando se llamaba GP2 todavía) sin ganar, aunque fue subcampeón de la FV8 3.5 en 2016. Su padre fue piloto –considerado entre los peores de la historia– de F1 y quiere pasar el relevo al hijo, pero aparentemente tampoco este tiene lo necesario para pasar de media tabla, por más billetes que tenga detrás.

THEO PURCHARE

El ganador más joven en F3 y subcampeón 2020 como novato, este francés de 17 años fue campeón de la F4 alemana el año pasado y es apreciado altamente. Está en la escalera juvenil de Sauber y debutó en F2 en Bahrein a fines de este año para prepararlo para 2021.

REPORTES DE CARRERA





El bicampeón Abraham rumbo al triunfo

NASCAR MX

Esta vez, la arrancada fue determinada en orden invertido de puntos por lo que el primero de los autos de la Copa, que salieron detrás de los del Challenge, fue el de José Luis Ramírez, quien se mantuvo al frente las primeras 65 vueltas, pero cuando los autos se reagruparon para la primera detención programada, perdió la punta en la reanunciada y se dio una batalla feroz entre Rubén Rovelo, y Abraham Calderón, quienes se alternaron la punta hasta que finalmente el regiomontano se estableció al frente y ahí se mantuvo hasta pasada la segunda detención, pero García Mateos le quitó el mando cuando restaban 50 giros, aunque no

CALDERÓN SE IMPONE EN AGUASCALIENTES

REGINA VENCE EN LAS TROCAS Y REJÓN, EN EL CHALLENGE, PERO LOS LÍDERES SE MANTIENEN

pudo escaparse y Abraham lo rebasó en la 179. Hubo una amarilla por basura en el óvalo faltando 20 vueltas, y Calderón aguantó los embates de sus rivales para llevarse el triunfo sobre los dos Rubenes, con Ramírez en cuarto y Miji Dorrbecker en quinto.



El quinteto de élite: Abraham, Rovelo, Miji, De Alba y RGM



Miji fue quinto, pero para él no es bueno

FOTOS ESCUDERÍA TELMEX/CARLOS HERRERA/HO SPEED

CHALLENGE

Los 16 autos del NASCAR Challenge salieron, como de costumbre, delante de los de la Copa y los líderes del campeonato tardaron más de un tercio de la carrera para rebasarlos, siendo Max Gutiérrez el que tomó la punta para el giro 80, pero luego la cedió a Alex de Alba quien se mantuvo al frente hasta que Rodrigo Rejón lo pasó poco antes del final y se fue a lograr su primer triunfo del año, pero Max con su tercer sitio sigue adelante en los puntos.

TRUCKS

Las Trocas disputaron una carrera preliminar de 90 giros también con parrilla invertida según los puntos. El líder inicial fue Nico Rivas, pero pronto fue rebasado y Regina Sirvent tomó el mando que mantuvo hasta la primera amarilla cuando perdió brevemente la punta con Andrés Pérez de Lara, líder del campeonato. Pero luego del final de la Etapa 1, Regina se fue al frente de nuevo y ahí se quedó en la segunda mitad de la competencia para apuntarse su segundo triunfo del año con ventaja mínima sobre Giancarlo Vecchi, quien dejó tercero a su coequipero Andrés, aunque este tiene ventaja apreciable en la punta de la serie.



Sirvent lideró 90% de la competencia



El podio con Rejón al centro



Vecchi y Pérez de Lara son coequiperos, pero se dan con todo



El ganador pasando rezagados

- Segunda victoria de Abraham en 2020
- Rodrigo Rejón no había ganado este año

- Regina Sirvent arrancó 2020 triunfando y no volvió a hacerlo hasta ahora

NASCAR MÉXICO • PP Rubén García Mateos (Canel's) 24.087s • VR ND					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Abraham Calderón	Commscope-Esc.Telmex	210	2h05m31s	23
2	Rubén García Mateos	Canel's	210	+0.623s	25
3	Rubén Rovelo	Alessandro's-JV	210	ND	26
4	José Luis Ramírez	Prestoflam-Rayere	210	ND	17
5	Michael Dorrbecker	FedEx-Telcel	210	ND	22
6	Rubén Pardo	ITCR-ZTE	210	ND	19
7	Jorge Goeters	MM-Mecano	209	-1 giro	21
8	Santiago Tovar	Quaker-HO Speed	209	-1 giro	20
9	Hugo Oliveras	Monster-HO Speed	208	-2 giros	18
10	Salvador de Alba	Sidral Aga	198	-12 giros	24

CHALLENGE • PP sembrados (Max Gutiérrez) 28.038s • VR ND					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Rodrigo Rejón	Commscope-Infinitum	210	2h05m37s	11
2	Alex de Alba	Canel's	210	+1.212s	14
3	Max Gutiérrez	Esc. Telmex-Alessandros	210	ND	16
4	Marco Marín	MM-Poker	20	ND	10
5	Andrik Dimayuga	Gripo Virdi-JVMS	235	-1 giro	1

TRUCKS • PP Invertida Pts. (Fco. Ablanado) 28.038s • VR ND					
Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Regina Sirvent	Dynamic Alessandros	90	54m46s	10
2	Giancarlo Vecchi	Restonic-HO Speed	90	+0.092s	11
3	Andrés Pérez de Lara	Telcel-GoKartManía.	90	ND	12
4	Emilio Calleja	Promels-2b Racing	90	ND	6
5	Andrés Dimayuga	JV Motorsports	90	ND	5

NASCAR MÉXICO		
Pos	Piloto	Pts.
1	Rubén Rovelo	396
2	Rubén García Mateos	376
3	Abraham Calderón	371
4	Salvador de Alba	367
5	Miji Dorrbecker	347
6	Jorge Goeters	341
7	Santiago Tovar	336
8	Rubén Pardo	232
9	Hugo Oliveras	223
10	Jake Cosío	215

CHALLENGE		
Pos	Piloto	Pts.
1	Max Gutiérrez	392
2	Alex de Alba	352
3	Noel León	350
4	Julio Rejón	339
5	Rodrigo Rejón	333

TRUCKS		
Pos	Piloto	Pts.
1	Andrés Pérez de Lara	395
2	Regina Sirvent	367
3	Giancarlo Vecchi	367
4	Francisco Ablanado	343
5	Emilio Calleja	318



CHASE DA LA SORPRESA

EL HIJO DEL CAMPEÓN BILL ELLIOTT, ES EL TERCER MONARCA DE SEGUNDA GENERACIÓN EN LA COPA NASCAR

La final de la Copa NASCAR 2020, tras 35 carreras disputadas en un calendario apretado por la pandemia global, se definió en el óvalo de una milla (1,609 metros) de Phoenix el domingo 8 de noviembre. Tras una práctica breve, los pilotos salieron sorteados por grupos según sus puntos, con los cuatro finalistas de los Playoffs colocados en los cuatro primeros sitios: el Chevrolet de Chase Elliott, de Hendrick Motorsport, al frente, seguido por los Ford de Joey Logano, de Penske, y, su coequipero Brad Keselowski, y el Toyota de Denny Hamlin, del Joe Gibbs Racing, en cuarto lugar. Pero Chase fue mandado a la cola del pelotón de 39 autos por un problema en la inspección técnica y tendría que remontar en las 312 vueltas pactadas si quería llevarse el título.

Tras la arracada lanzada típica, Joey Logano tomó el mando y empezó a alejarse con un ritmo constante y seguro, pero Chase tenía un ritmo aún mejor y sin resistencia de sus compañeros pilotos que no estaban en la final hizo rebases a diestra y siniestra y para la vuelta 15 ya estaba en el decimoquinto sitio y



El hijo de "Awesome Bill" también es campeón

avanzando. Algunos como Ryan Blaney y Kurt Busch, eliminados en rondas anteriores de los Playoffs, le dieron un poco de trabajo, pero Chase pronto se metió a la pelea con sus tres rivales finalistas y al terminar la Etapa 1 el vencedor fue Logano seguido por Hamlin, Elliott y Keselowski.

La Etapa 2 tuvo una batalla inicial entre los Ford de Logano y Keselowski contra el Chevrolet de Elliott, mientras que Hamlin se retrasaba un poco y no tenía ritmo para seguirles el paso. Chase lideró la mayoría de las vueltas, pero en la recarga final Brad se colocó adelante y lo aguantó para llevarse el triunfo en el segundo parcial y mostrar que el dominio de los Ford Mustang, que ya les había asegurado el título de marcas en la campaña, iba a ser difícil de sobrepasar. Pero Chase varió su táctica y aunque no dejó de presionar por la punta, aguantó su Camaro en la última etapa y luego cazó a Joey en el giro 269 con llantas en temperatura idónea y se alejó del Mustang de Penske hasta lograr cinco segundos de

distancia; Brad seguía a Joey, pero Hamlin estaba lejos, nunca se había visto tan débil en toda la campaña, y atrás de él en quinto corría Jimmie Johnson, coequipero de Elliott, heptacampeón de la serie y líder de los no finalistas en su carrera de despedida en NASCAR.

Logano se separó de su coequipero faltando 10 vueltas y fue por Chase, pero aunque le bajó un par de segundos, el Chevrolet del equipo Hendrick simplemente administraba su ventaja y cruzó la meta cerca de tres segundos delante del mejor Ford del equipo Penske. Brad venció fácil a Hamlin por el tercer sitio y así llegó a su fin la Copa NASCAR, en tiempo y forma, con las 36 fechas pactadas inicialmente y sin excederse de la fecha original marcada para su definición.



Pese a la pandemia dejaron entrar aficionados a la final

- Chase ligó dos triunfos al cierre del año y eso le bastó para calificar a la final y llevarse la corona
- Ford ganó tantas carreras como las otras marcas juntas pero no la determinante
- Hamlin ganó siete carreras en el año, más que Chase (5), Brad (4) y Joey (3).
- El mayor ganador del año fue Kevin Harvick (9), eliminado en la penúltima carrera



Brad y Denny no pudieron con el ritmo de sus rivales



Donas de campeonato



Logano ganó la primera etapa



Chase cargó desde la cola hasta el liderato



Jimmie se retiró como mejor del resto

FOTOS NASCAR MEDIA

Carrera							Pilotos		
Pos.	No.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Diferencia	Parrilla	Pos.	Piloto	Puntos
1	9	Chase Elliott	Hendrick Motorsports	312	2h46m59.524s	39	1	Chase Elliott	5040
2	2	Brad Keselowski	Team Penske	312	+ 2.740s	2	2	Brad Keselowski	5035
3	22	Joey Logano	Team Penske	312	+ 4.847s	1	3	Joey Logano	5034
4	11	Denny Hamlin	Gibbs Racing	312	+ 8.659s	3	4	Denny Hamlin	5033
5	48	Jimmie Johnson	Hendrick Motorsports	312	+ 12.430s	26	5	Kevin Harvick	2410
6	12	Ryan Blaney	Team Penske	312	+ 14.433s	4	6	Alex Bowman	2371
7	4	Kevin Harvick	Stewart-Haas Racing	312	+ 17.934s	10	7	Martin Truex Jr.	2341
8	21	Matt DiBenedetto	Wood Brothers Racing	312	+ 22.372s	11	8	Kyle Busch	2341
9	24	William Byron	Hendrick Motorsports	312	+ 25.148s	24	9	Ryan Blaney	2336
10	19	Martin Truex	Gibbs Racing	312	+ 26.829s	12	31	Daniel Suárez	365
11	18	Kyle Busch	Gibbs Racing	312	+ 26.863s	7	Constructores		
12	1	Kurt Busch	Chip Ganassi Racing	312	+ 28.582s	6	Pos.	Constructor	Puntos
13	10	Aric Almirola	Stewart-Haas Racing	311	-1 giro	9	1	Ford	1328
14	14	Clint Bowyer	Stewart-Haas Racing	311	-1 giro	8	2	Toyota	1258
15	43	Darrell Wallace Jr.	Richard Petty Motorsports	311	-1 giro	22	3	Chevrolet	1232
31	96	Daniel Suárez	Gaunt Brothers Racing	306	-6 giros	29			



Daniel se despidió usando la librea del pavorreal de un servicio nuevo de televisión de paga

FOTOS: NASCAR MEDIA

CERRANDO IGUAL

La campaña 2020 de Daniel Suárez, en la Copa NASCAR culminó el 8 de noviembre en el óvalo de Phoenix, donde Daniel incluso corrió con la NASCAR México alguna vez. Para la carrera final del año Daniel quedó sorteado en el sitio 31, pero arrancó uno adelante por la penalización a Chase Elliot, quien tardó tres vueltas en pasar a los 10 últimos rumbo al frente donde pelearía todo el día y obtendría el título 2020 de la serie premier de autos stock en el mundo.

“Fue un año difícil, de mucho aprendizaje. Fue una gran experiencia haber corrido con el Gaunt Brothers. Estoy muy agradecido con todos ellos por haberme recibido con los brazos abiertos.”

En la primera etapa, pactada a 75 giros, Suárez hizo una detención extra por tener una llanta floja del lado derecho y eso le costó perder un par de vueltas aunque recuperó una al quedarse fuera en la entrada a fosos masiva tras el final de la etapa en la que se apuntó el sitio 31.

Para la segunda etapa, de 115

Daniel tuvo 10.4 puntos por carrera en promedio durante 2020

El mexicano correrá con el Trickle Racing Team en el Camaro #99 en 2021

vueltas, fue lo mismo: perder dos giros, y terminar en el sitio 31 ahora a tres vueltas de los líderes, aunque otra vez recuperó una en la amarilla entre etapas. La Etapa 3, la más larga con 122 giros programados, fue de penar con el auto que no daba para el ritmo de los punteros y el mexicano terminó seis vueltas atrás en el sitio 31, uno de sus números recurrentes de la campaña.

Así, el regiomontano acabó su temporada en el sitio 31 absoluto con 365 puntos, su peor resultado en la serie, y está listo para emigrar a un equipo mejor.



Daniel Suárez NASCAR 2020					
Ronda	Carrera	Fecha	Arranque	Llegada	Comentario
36	Phoenix 500K	8-nov	30	31	-6 giros

KAMUI FINALMENTE BATE A KAZUKI

SIN ENEMIGOS EN CLASE, LOS TOYOTA DEFINEN EL TÍTULO; ROBERTO GONZÁLEZ ES SEGUNDO EN CLASE Y CUARTO GENERAL

Con las 8 Horas de Bahrein cerró la campaña 2019-20 del Mundial de Resistencia (WEC). Esta vez sólo hubo dos prototipos LMP1, los Toyota que definirían el título entre ellos. Desde las prácticas el #7 de Kamui Kobayashi, “Pechito” López y Mike Conway fue el más veloz, se quedó con la PP y lideró desde el inicio hasta el final sacando más de un minuto en la meta a sus coequiperos/rivales para lograr el campeonato que nunca estuvo en duda para los nipones. La carrera estuvo más entretenida en las otras clase y en la LMP2, tras algunos retrasos de los equipos por errores de manejo a media justa la batalla era entre los coequiperos



Toyota sabía que iba a ganar, pero no qué auto

nominales del Jota #37 de Roberto González contra el Jackie Chan-DC Racing #38 y se decidió en los cinco minutos finales cuando Audry en el auto chino rebasó a Da Costa por la punta y terminó adelante por casi dos segundos. Los campeones de United Autosport quedaron en cuarto sitio.

En la GTE Pro el título estaba decidido para Aston Martin y Porsche ahora así dio la batalla y acabó 1-2 con el #912 delante del #911 para batir así al

Ferrari de Molina/Rigon que fue tercero delante de los Aston que rodaron sin exponerse. En la GTE Am el Aston rojo del turco Yoluc era favorito y así inició en punta, pero los problemas lo retrasaron y aunque lideraron al inicio. acabaron muy atrás y eso dejó adelante al Porsche de Project 1, pero el segundo sitio fue el Ferrari de Nielsen/Perrodo/Collard, que con los puntos adicionales por ser carrera de ocho horas, le arrebató el título a los ingleses y se lo llevó a Italia.



Porsche ganó en las dos clases de la GTE



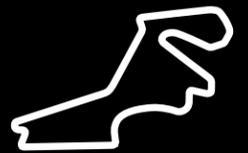
El Jackie Chan Racing se llevó el triunfo final de LMP2 en la campaña 2019-20



Roberto cerró con su equipo en segundo sitio del campeonato

RESULTADOS - PP López/Conway (Toyota) 1m40.747s - VR Kobayashi (Toyota) 1m42.263s							
Pos.	Clase	Pilotos	Equipo	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	LMP1	Kobayashi/Conway/López	Toyota	TS050-Hybrid	263	24h01m45.305s	1
2	LMP1	Hartley/Buemi/Nakajima	Toyota	TS050 Hybrid	263	+64.594s	2
3	LMP2	Tung/Aubry/Steven	Jackie Chan-DC	ORECA 07-Gibson	247	-16 giros	4
4	LMP2	Roberto González/Da Costa/Davidson	Jota	ORECA 07-Gibson	347	+1.894s	6
5	LMP2	Van Eerd/Van der Garde/De Vries	RT Nederland	ORECA 07-Gibson	347	+16.718s	7
6	LMP2	Di Resta/Hanson/Albuquerque	United	ORECA 07-Gibson	347	+28.191s	3
7	LMP2	Negrao/Ragues/Laurent	Signatech	Alpine A470-Gibson	346	-17 giros	5
8	GTE Pro	Christensen/Estre	Porsche	911 RSR	235	28 giros	-11
9	GTE Pro	Lietz/Bruni	Porsche	911 RSR	235	28 giros	14
13	GTE Am	Bergmeister/Perfetti/ten Voorde	Porsche	911 RSR	232	-31 giros	20

CAMPEONATO	
LMP1 PILOTOS	1 Kobayashi/Conway/López 207*; 2 Hartley/Buemi/Nakajima 202; 3 Senna/Menezes/Nato 145
LMP1 MARCAS	1 TOYOTA 241*; 2 Rebellion 145; 3 Ginetta 29;
LMP2 PILOTOS	1 Albuquerque/Hanson 190*; 2 Di Resta 175; 3 Da Costa/Rob.González 152
GTE PRO PILOTOS	1 Thim/Sorensen 172*; 2 Martin 160; 3 Estré/Christensen 148
GTE PRO MARCAS	1 Aston Martin 332*; 2 Porsche 289; 3 Ferrari 250
GTE AM PILOTOS	1 Nielsen/Collard/Perrodo 167*; 2 Eastwood/Adam/Yoluc 154; 3 ten Vorde 119; 28 Ric. Sánchez/Giraudi 10.5
*campeón 2020	



PRÁCTICAS

En Parque Estambul la F1 encontró un circuito repavimentado con agarre mínimo y lluvias que complicaron el estado del asfalto. El viernes Max Verstappen en el RB16 fue el más rápido en ambas prácticas, pero muchos sólo salieron a cumplir sin arriesgar demasiado. Para el sábado en la Práctica 3 la pista seguía “verde” y mojada con tiempos altos y Max siguió al frente. El campeón Lewis Hamilton ni se molestó en sacar su Mercedes pues este carecía de agarre al no calentar las llantas.

CALIFICACIÓN

En la Q1 la lluvia seguía y hubo bandera roja de más de media hora para esperar a que las condiciones mejoraran. Max puso el mejor tiempo y los eliminados fueron Ips Williams de Nicholas Latifi



Ni Sergio ni Vettel tenían podios en 2020

LEW7S ; ¡¡SERGIO PODIO!!

EN PISTA TURCA ANEGADA, SÉPTIMO TÍTULO PARA EL INGLÉS Y NOVENO PODIO PARA EL TAPATÍO

(20) y George Russell (18), los Haas de Romain Grosjean (19) y Kevin Magnussen (16) y el AlphaTauri de Daniil Kvyat (17). Para la Q2, con Max otra vez al frente, siguieron las sorpresas al quedar fuera el otro AlphaTauri, Pierre Gasly (15), los Ferrari de Sebastian Vettel (12) y Charles Leclerc (14), y los McLaren de Lando Norris (11) y Carlos Sainz (13).

Para la Q3 empezó a emerger una línea seca y Sergio Pérez calzó intermedias en su Racing Point; sus tiempos bajaron y todos lo imitaron. Se veía que el último en pasar la meta al final de la sesión se quedaría con la posición de privilegio y ese fue el otro Racing Point, Lance Stroll, quien batió a Max. Sergio hizo lo mismo con el otro RB16, Alex Albon, por el tercero. En quinto quedó Daniel Ricciardo, de Renault, seguido por Lewis. Séptimo fue

otro Renault, Esteban Ocon, con el Alfa Romeo de Kimi Raikkonen detrás, seguidos por Valtteri Bottas, Mercedes,, y Antonio Giovinazzi, Alfa Romeo. Pero vinieron penalizaciones por obstrucciones, infracciones y cambios de motor y la parrilla cambió.

CARRERA

El domingo llovió antes de la arrancada; Giovinazzi se despistó y fue sacado con grúa; los Williams no completaron sus vueltas antes del cierre de parrilla y arrancaron desde los fosos, con llantas intermedias.

Al apagarse las luces rojas, los autos pares en la línea sucia no tuvieron tracción y el pelotón llegó en fila de cuatro a la primera curva, detrás de los Racing Point que escapaban. Los Mercedes frenaron tarde, los Renault más y Daniel tocó a Esteban, y lo trompeó, Valtteri esquivó al Renault y también trompeó, y Lewis emergió tercero seguido por Sebastian con los RBR cerca. Antes del final de la vuelta Lewis se fue ancho y Vettel, Max y Alex lo relegaron. Ocon paró por otro juego de azules y se reincorporo en la cola a perseguir a

Bottas. Se formó una fila india, en la que salirse de la línea provocaba despistes y pérdida de posiciones por lo que hubo muchos cambios con pilotos como Max apretando a quien estuviera al frente y pagando la consecuencia de su exceso de arrojo.

Para el sexto giro Leclerc se armó de valor y entró por unas verdes mixtas y Bottas lo imitó uno después; cuando el monegasco puso la vuelta rápida los demás pilotos fueron en masa a los fosos parando en la octava Lewis, Kimi y Vettel con muchos coleros, y en la 9 el líder Stroll con Norris; en la 10 entraron Pérez, Sainz, los Renault y Gasly. Giovinazzi se quedó con problemas de la caja un giro después y provocó un auto de seguridad virtual que algunos no respetaron por completo, pero los comisario fueron misericordiosos por las condiciones de pista.

Tras la pausa, en verde los Racing Point volvieron a alejarse mientras Max, Vettel, Hamilton y Albon eran el grupo de caza. Max apretó, pero Sergio no cedió y el holandés se despistó, mismo resultado de Lewis cuando quiso presionar a Seb. Albon lo rebasó y

Sergio Pérez 11/10

Racing Point - Mercedes RP20-01
Arranca 3 Llega 2 Paradas 1

No se había corrido en Turquía en ocho años y los pilotos sufrieron con la puesta a punto. En Calificación Sergio fue tercero, pero su coequipero logró la PP por ser el último en poner una vuelta antes del final de la sesión. En el inicio Stroll tomó el mando, pero cuando cambiaron a llantas intermedias Sergio le descontó y cuando presionaba al canadiense, este se fue a fosos por más llantas. Sergio duró en punta un rato hasta que lo pasó Hamilton cuando la línea de carrera estaba casi seca y ahí se mantuvo hasta el giro final cuando se pasó en la Curva 9 bajo presión de Leclerc, pero este se fue ancho en la 11 y Sergio retomó el segundo para su primer podio en dos años.

“No tenía idea que Max me estuviera persiguiendo con todo el spray y mis espejos empañados: sólo lo vi irse ancho y desaparecer. ¡También hubo un final de carrera loco con Charles! Yo cometí un errorcito entrando a la Curva 9 y me rebasó, pero pude ponerme delante en la Curva 11 y luego Seb también lo pasó!”



Stroll brilló al inicio



Sergio con su novena botella de espumante



El rebase de Lewis a Sergio



Ya son dos heptacampeones

“Esto va más allá de mis sueños más locos, pero pienso que secretamente, toda mi vida soñé llegar tan alto, aunque siempre pareció tan irreal” **Lewis Hamilton**



luego el tailandés pasó al Ferrari y se puso tercero, pues a Max sus desventuras le costaron parar en la 18 por otro juego de mixtas ya que el despiste le había arruinado el anterior; regresó octavo atrás de Sainz, quien había remontado desde los últimos sitios.

Albon se acercó a Sergio, pero el mexicano no cedía y el asiático se acabó las llantas. Kimi y Leclerc abrieron otra ronda de paradas en la 30 y Ricciardo se fue en la 32 por otro juego. Albon se despistó en la 33 y paró por llantas frescas, mientras Lewis heredaba el tercero al detenerse Vettel –al cual le tardaron siglos, otra vez– con Sainz y Gasly pues la pista ya tenía una línea seca y las llantas perdían dibujo. Sergio se acercó a Lance y el canadiense se fue a fosos con Norris, por lo que el tapatío tomó el mando, aunque Lewis lo apretaba y lo rebasó para alejarse sin problema. Pronto fue obvio que los dos iban hasta el final sin cambiar llantas.

Los Ferrari alcanzaron a Max y cuando Leclerc lo rebasó el RB16 fue por un



Sergio cuidó sus llantas y la recompensa fue grande

cuarto juego de llantas faltando 15 giros. Sainz alcanzó y pasó a Albon y este quedó sexto, pero su coequipero lo alcanzaba con sus llantas nuevas. Lewis al frente se quejaba de todo, como es usual, pero ponía vueltas dos segundos más rápidas que Sergio, y los Ferrari acechaban al azteca, pero este no ponía una llanta fuera de sitio y no había resquicio para pasarlo. Con Lewis medio minuto adelante, en el giro final Sergio se pasó en la Curva 9 y Leclerc lo emparejó, pero en la recta siguiente el Ferrari se fue por la parte mojada y Sergio tomó la línea por lo que al llegar a la Curva 11 Leclerc no tuvo forma de frenar, se pasó y Pérez recuperó el segundo; además, Vettel lo

desplazó para quitarle el podio por su yerro. Sainz estaba lejos, luego venían los RBR, con Max adelante, y Norris, quien impuso la Vuelta Rápida delante de Lance, que nunca tuvo ritmo tras su segunda detención y luego resultó que tenía dañado el auto... detrás del volante seguramente. Ricciardo se llevó el punto final y Lewis empató la marca de títulos de Schumacher mientras Bottas se quedaba otra vez con las ganas.

PODIO

Con Lewis; Sergio y Seb, esta vez fue el jefe Toto Wolff el que subió por Mercedes por el trofeo de Constructores y el festejo fue efusivo y extenso.



Vettel llegó al podio pese a la tardanza en su detención



Leclerc perdió el segundo sitio en las curvas finales



Sainz fue el que remontó de más atrás



Norris tuvo la VR y una dosis de puntos



Esta vez Max no fue muy superior a Alex

- Primera PP de Stroll en F1
- Victoria 94 de Lewis, récord de F1, y décima de 2020

- Victoria 105 de Mercedes este siglo
- Primer doblete de puntos de Alfa Romeo en el año

Pilotos

Pos.	Piloto	Puntos
1	Lewis Hamilton	307
2	Valteri Bottas	197
3	Max Verstappen	170
4	Sergio Pérez	100
5	Charles Leclerc	97
6	Daniel Ricciardo	96
7	Carlos Sainz	75
8	Lando Norris	74
9	Alexander Albon	70
10	Pierre Gasly	63
11	Lance Stroll	59
12	Esteban Ocon	40
13	Sebastian Vettel	33
14	Daniil Kvyat	26
15	Nico Hulkenberg	10
16	Kimi Raikkonen	4
17	Antonio Giovinazzi	4
18	Romain Grosjean	2
19	Kevin Magnussen	1
20	Nicholas Latifi	0

Constructores

Pos.	Constructor	Puntos
1	Mercedes	504
2	Red Bull/Honda	240
3	Racing Point/Mercedes	154
4	McLaren/Renault	149
5	Renault	136
6	Ferrari	130
7	AlphaTauri/Honda	89
8	Alfa Romeo/Ferrari	8
9	Haas/Ferrari	3
10	Williams/Mercedes	0

Calificación

Pos.	Piloto	Equipo/Motor	Tiempo
1	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	1m47.765s
2	Max Verstappen	Red Bull/Honda	+0.290s
3	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	+1.556s
4	Alexander Albon	Red Bull/Honda	+2.683s
5	Daniel Ricciardo	Renault	+3.830s
6	Lewis Hamilton	Mercedes	+4.795s
7	Esteban Ocon	Renault	+4.857s
8	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	+4.980s
9	Valteri Bottas	Mercedes	+5.493s
10	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	+9.461s
11	Sebastian Vettel	Ferrari	+7.404s
12	Charles Leclerc	Ferrari	+8.931s
13	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	+20.242s
14	Lando Norris	McLaren/Renault	+7.180s
15	Carlos Sainz	McLaren/Renault	+7.645s
16	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	+21.305s
17	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	+25.144s
18	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	+33.846s
19	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	+10.791s
20	George Russell	Williams/Mercedes	+22.252s

Carrera

Pos.	No.	Piloto	Equipo/Motor	Giros	Tiempo/Diferencia	VR
1	44	Lewis Hamilton	Mercedes	58	1h42m19.313s	1m39.413s
2	11	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	58	+ 31.633s	1m40.392s
3	5	Sebastian Vettel	Ferrari	58	+ 31.960s	1m39.662s
4	16	Charles Leclerc	Ferrari	58	+ 33.858s	1m39.961s
5	55	Carlos Sainz	McLaren/Renault	58	+ 34.363s	1m38.754s
6	33	Max Verstappen	Red Bull/Honda	58	+ 44.873s	1m38.431s
7	23	Alexander Albon	Red Bull/Honda	58	+ 46.484s	1m39.099s
8	4	Lando Norris	McLaren/Renault	58	+ 1m01.259s	1m36.806s
9	18	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	58	+ 1m12.353s	1m39.921s
10	3	Daniel Ricciardo	Renault	58	+ 1m35.460s	1m40.677s
11	31	Esteban Ocon	Renault	57	-1 giro	1m41.006s
12	26	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	57	-1 giro	1m41.019s
13	10	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	57	-1 giro	1m39.586s
14	77	Valteri Bottas	Mercedes	57	-1 giro	1m38.193s
15	7	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	57	-1 giro	1m39.743s
16	63	George Russell	Williams/Mercedes	57	-1 giro	1m40.814s
17	20	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	55	-3 giros	1m40.948s
RET	8	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	49	Choque	1m43.281s
RET	6	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	39	Choque	1m43.495s
RET	99	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	11	Caja	1m51.122s

● Mexicano ● VR (Vuelta rápida)

RUBÉN GARCÍA M. Y RUBÉN ROVELO SE IMPONEN EN QUERÉTARO

MAX GUTIÉRREZ Y NOEL LEÓN GANAN EN EL CHALLENGE; EN LAS TRUCKS VENCE PÉREZ DE LARA



Rovelo ya acaricia el título tras su quinto triunfo



Mismo podio en la Copa ambos días, orden distinto

NASCAR MX

El viernes con los autos del Challenge adelante, los estelares de la Copa tardaron en ponerse al frente y para cuando llegó la parada programada, todavía el cuarto sitio era un auto de la preliminar. Después de la detención, el tricampeón Rubén García Mateos hizo equipo Alex de Alba, del Challenge, y se fueron al frente en tándem hasta que Rubén tomó el mando tras una batalla férrea con su tocayo Rovelo; casi al final llegó una amarilla y se cerró con verde-blanca-de cuadros. En la reanunciada final RGM se impuso sobre Abraham Calderón, quien batió a Rovelo en el cierre.

En la sabatina Rovelo fue el que tomó la iniciativa e impuso un ritmo feroz que lo tenía en la punta antes de la vuelta 40, aunque los del Challenge dieron pelea. Tras las detenciones de rigor se agruparon y Rubén volvió a entablar lucha con su tocayo y a veces se les unía Abraham, los tres claramente separados del resto que un rato encabezó Salvador de Alba, pero tras su abandono Miji Dorrbecker tomó la batuta del pelotón. Hubo una clásica bandera amarilla al final y se repitió el final de verde-blanca-de cuadros en el cual Rovelo sacó la mejor parte y batió a García Mateos por casi cuatro décimas, con Calderón igual de separado en tercero.

CHALLENGE

Los autos del Challenge salieron al frente, como es usual, y el chiclero Alex de Alba dominó las primeras evoluciones en el óvalo queretano manteniendo la punta después de la parada programada, pero el reagrupamiento permitió que



Noel es bueno con techo o sin él



Max ha dominado el Challenge

Max Gutiérrez, JuanMa González y Noel León se le pegaran. González abandonó faltando menos de 50 giros, pero cuando vino la amarilla cerca del final, se compactaron y en la arrancada final Max pudo pasar a Alex para quitarle el triunfo el viernes dejando a Noel en tercero.

Para el sábado los pilotos del Challenge salieron más duro y dieron muchos más problemas, pero ahora encabezado por el regiomontano Noel, quien mantuvo la punta general un rato y aunque no se separaba de Max tampoco tenía presión terminal y controló el ritmo para ganar en final de verde-blanca-de cuadros, por poco más de cuatro décimas y además quedó cuarto general. Tercero atrás de Max llegó Rodrigo Rejón, pero su hermano Julio fue descalificado por actitud antideportiva.

TRUCKS

Sólo hubo carrera sabatina y en ella Federico Gutiérrez tomó el mando al principio, y luego lo pasó Regina Sirvent mientras el líder de la serie, Andrés Pérez de Lara, remontaba desde la cola del pelotón. Para la vuelta 57, Federico retomó el mando, pero tuvo un contacto y vino la amarilla. Regina heredó la punta, pero otro contacto la retrasó al quinto sitio y Andrés tomó la punta perseguido por Giancarlo Vecchi. Así se fueron hasta la meta y Regina recuperó el podio para mantener viva la pelea hasta la final en Puebla.



El casi campeón Pérez de Lara



Este podio es repetido en la temporada



El bicampeón Calderón peleando con el tricampeón García Mateos



Miji quedó cerca del podio en casa

- *Rovelo gana casi tantas como todos sus rivales juntos*
- *Max Gutiérrez llegó a cinco victorias en el Challenge*
- *Tercer triunfo de Andrés Pérez de Lara en las Trucks*

NASCAR MÉXICO		
Pos	Piloto	Pts.
1	Rubén Rovelo	485
2	Rubén García Mateos	466
3	Abraham Calderón	454
4	Salvador de Alba	443
5	Miji Dorrbecker	426
6	Jorge Goeters	413
7	Santiago Tovar	408
8	Hugo Oliveras	300
9	Rubén Pardo	269
10	Jake Cosío	215

CHALLENGE		
Pos	Piloto	Pts.
1	Max Gutiérrez	482
2	Noel León	439
3	Alex de Alba	434
4	Rodrigo Rejón	405
5	JuanMa. González	393

TRUCKS		
Pos	Piloto	Pts.
1	Andrés Pérez de Lara	443
2	Giancarlo Vecchi	409
3	Regina Sirvent	408
4	Francisco Ablanedo	381
5	Emilio Calleja	353

NASCAR MÉXICO C1 - PP parrilla invertida por puntos atrás del Challenge					
Pos	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	Rubén García Mateos	Canel's	1h40m04.219s	154	24
2	Abraham Calderón	Commscope-Telcel	+0.428s	154	25
3	Rubén Rovelo	Alessandro's-JV	+0.842s	154	26
4	Salvador de Alba	Sidral Aga	+1.032s	154	23
5	Miji Dorrbecker	FedEx-Esc.Telmex	+1.697s	154	22

CHALLENGE C1					
Pos	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	Max Gutiérrez	Esc. Telmex-FedEx	1h40m05.364s	154	16
2	Alex de Alba	Canel's	+0.025s	154	15
3	Noel León	Sidral Aga	+0.271s	154	14
4	Julio Rejón	Mother's	-1 giro	153	12
5	Santino Zanella	Z Motors	-1 giro	153	5

NASCAR MÉXICO C2					
Pos	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	Rubén Rovelo	Alessandro's-JV	1h48m38.142s	154	24
2	Rubén García Mateos	Canel's	+0.396s	154	22
3	Abraham Calderón	Commscope-Telcel	+0.766s	154	23
4	Miji Dorrbecker	FedEx-Esc.Telmex	+2.009s	154	20
5	Hugo Oliveras	Monster-HO Speed	+2.854s	154	17

CHALLENGE C2					
Pos	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	Noel León	Sidral Aga	1h48m39.341s	154	14
2	Max Gutiérrez	Esc. Telmex-FedEx	+0.462s	154	16
3	Rodrigo Rejón	Commscope-Esc.Telmex	+0.651s	154	13
4	Alex de Alba	Canel's	+0.785s	154	15
5	JuanMa. González	Esc. Telmex-Sidral Aga	+1.459s	154	10

TRUCKS					
Pos	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Giros	Parrilla
1	Andrés Pérez de Lara	Telcel-GoKartMania.	51m41.695s	71	12
2	Giancarlo Vecchi	Restonic- HO Speed	+0.182s	71	11
3	Regina Sirvent	Alessandros-Dynamic	+0.745s	71	10
4	Nico Rivas	F Welter Racing	+1.445s	71	1
5	Diego Ortiz	Alessandros-Tame	+2.637s	71	7



Hamilton llegó a 95 triunfos en la F1

LEWIS GANA EN EL DESIERTO ANTE CHOQUE ESPECTACULAR DE GROSJEAN

EL HAAS SE LLEVA EL RIEL Y EL HALO AGUANTA; SERGIO PIERDE PODIO AL TRONAR SU MOTOR A POCO DEL FINAL



Max intentó pelear, pero se conformó con la VR



Albon se llevó un podio como regalo de Mercedes

PRÁCTICAS

La Práctica 1 encontró al Mercedes de Lewis Hamilton al frente, y aunque todo el día hubo pruebas de neumáticos para 2021 –que no le agradaron ni a Lewis ni a Sebastian Vettel, de Ferrari– en la sesión vespertina el inglés siguió mandando; Alex Albon chocó su RB16 al irse ancho en una curva y provocó bandera roja, pero en general el día fue tranquilo. El sábado en la Práctica 3 el RB16 de Max Verstappen fue el más veloz, seguido por los Mercedes de Hamilton y Valtteri Bottas, con Albon en cuarto, recuperado.

CALIFICACIÓN

En la Q1 el Williams de Nicholas Latifi dio su exhibición usual para quedar último mientras Lewis era el rápido. Fueron eliminados además los dos Haas, de Romain Grosjean (19) y Kevin Magnussen (18) y los Alfa Romeo de Kimi Raikkonen (17) y Antonio Giovinazzi (16).

En la Q2, el McLaren de Carlos Sainz se quedó provocando bandera roja y eso lo eliminó (15); Lance Stroll no encontró el ritmo y dejó su Racing Point en 13, junto al Williams de George Russell, y una fila adelante terminaron los Ferrari de Vettel (11)

y Charles Leclerc (12), mientras Lewis seguía imponiendo el ritmo, ahora con Pirelli amarillas para sus tiempos, igual que Bottas. La Q3 no iba a ser la excepción y Lewis terminó con su PP 98 tras superar a Valtteri por casi tres décimas. Los RB16 ocuparon la segunda fila con Max frente a Alex y luego vino Sergio Pérez en el Racing Point seguido por los Renault de Daniel Ricciardo y Esteban Ocon. Pierre Gasly puso el AlphaTauri en octavo, con el McLaren de Lando Norris (9) y el otro AlphaTauri, Daniil Kvyat, cerrando la decena.

CARRERA

El domingo estaba arriba de 30 centígrados, pero perdiendo calor al caer la noche. Los autos se alinearon para la arrancada y la fila non salió mejor por lo que Lewis llegó a la primera curva seguido por Sergio, pero Max frenó tarde por dentro y le aventó el auto y el mexicano le cedió el paso. Albon por dentro tomó el cuarto y Ricciardo, por fuera, también despojó a Bottas, quien era sexto y asediado por el pelotón tras su salida mala. Atrás hubo

toques varios, los Ferrari entre ellos, y cuando pasaron las curvas 2 y 3 Grosjean se abrió para rebasar a Magnussen en la siguiente recta, no vio a Kvyat y le dio con la llanta trasera derecha a la delantera izquierda del ruso. Eso lanzó al Haas contra el riel triple. Chocó de 3/4 y la parte delantera del auto se llevó las secciones media e inferior del riel, pero la parte trasera se quedó en la pista y en el impacto los tanques se pincharon y el fuego apareció. Los comisarios corrieron y el auto médico llegó presto. En la bola de fuego Grosjean, en la célula de supervivencia, se destrabó los cinturones y, con un comisario batiendo las llamas con su extintor, saltó el riel para caer en manos de los doctores y luego cojeó hasta el auto donde fue revisado. Sufrió quemaduras leves en manos y tobillos, pero nada más serio. Los comisarios terminaron de controlar el fuego y de inmediato llegó un equipo a reparar la barrera mientras la bandera roja mandaba a todos a fosos.

La pausa duró unos 80 minutos y los 19 autos, reparados y unos pocos con llantas nuevas, se formaron para otra arrancada.



Ayúdame, que yo te ayudaré



Grosjean se salvó de la decapitada por el halo



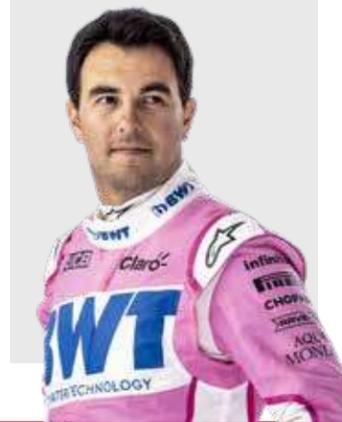
Norris fue el mejor del resto

Sergio Pérez 10/10

Racing Point - Mercedes RP20-01
Arranca 5 Llega RET v53 Paradas 3

Para la primera fecha en el desierto, donde ya había logrado un podio antes, Sergio se mostró confiado y con un auto muy potente, estando consistentemente entre los primeros cinco en las prácticas y pasó en quinto sitio después de la Q3, detrás de los Mercedes y RBR. En la arrancada inicial se puso tercero, pero vino la bandera roja; en la segunda arrancada conservó el tercero y ahí se mantuvo cediendo poco terreno ante Verstappen, e incluso tomó el segundo en la detención de este. Tras su parada final en la 36 se enfilaba a su segundo podio consecutivo cuando el motor empezó a humear en la vuelta 53 y estalló antes de completarla incendiando la parte trasera del auto frustrando una carrera casi perfecta del tapatío.

“Hicimos un fin de semana perfecto. Hicimos más de lo que teníamos. Íbamos a sumar un podio que estaba totalmente en la bolsa, pero también es un poco irrelevante el resultado de hoy: un podio más o un podio menos, es igual; creo que lo importante de hoy es que Grosjean está bien”





Sainz remontó 10 sitios al quinto



Ricciardo subió a ser el mejor del resto tras 15 fechas

Esta vez los toques fueron menores, y Lewis se puso al mando seguido por Max y Sergio mientras Bottas recuperaba terreno, pero al llegar a la Curva 8 Stroll se abrió como si viniera solo, Kvyat le metió el auto en el ápice, y el canadiense regresó a la línea sin ver y se tocó con el ruso saliendo el Racing Point hacia arriba, dando un vuelco y terminando volteado. El piloto quedó ileso, el auto de seguridad salió y Magnussen se detuvo por unas Pirelli duras, misma táctica de Bottas por un pinchazo, lo cual lo dejó sólo delante del danés y de Giovinazzi; Kvyat fue penalizado con 10" por no respetar a Lance.

Rodaron hasta el final de la vuelta 8 atrás del insignia y al dejar este la pista Lewis se fue y los demás lo siguieron. El inglés se puso a salvo de DRS y Max hizo lo mismo con Sergio. Poco a poco el pelotón se separó y para la vuelta 16 ninguno de los primeros 12 estaba en rango de DRS con el que lo precedía. Ricciardo paró del octavo sitio por una blanca en ese giro y, teóricamente, podía ir hasta el final, aunque por la abrasividad de la pista era dudoso pues quedaban 40 vueltas. Norris se fue desde el quinto en la vuelta 18 y Albon le respondió a la siguiente con Lewis dejando la punta en manos de Max, El holandés y Sergio pararon en la 20 y los primeros cuatro recobraron su sitio, pero Gasly era quinto y no se detuvo hasta la 25.



Ocon quedó justo detrás de Bottas



Gasly marcó los puntos de AlphaTauri

La duda era si alguien iba a aguantar sin parar; Max se acercó a Lewis, a menos de cuatro segundos, pero se detuvo en la 34 con Albon, Lewis respondió en la 35 sin perder la punta, Sergio en la 36, y todo volvió a la estabilidad. Cuando terminó la segunda ronda Gasly era quinto y no parecía querer parar. Sus llantas irían perdiendo hule y eso permitiría que los McLaren lo rebasaran, pero él aguantó.

Max, con mucha ventaja, fue por otras amarillas para buscar la vuelta rápida en la 46 y salió delante de Sergio. Todo parecía definido cuando en la 53 el RP-20 del mexicano voló su motor quitándole el podio y permitiendo que todos avanzaran. Albon heredó el tercero, luego vinieron Lando y Carlos, Gasly en sexto, los Renault emparejando a Valtteri y Leclerc tomó el punto final. Mucha emoción por los choques iniciales, pero al final lo mismo, victoria de Lewis, la undécima del año en 15 fechas.

PODIO

Con Lewis; Max y Alex en el podio, por Mercedes pasó el mecánico de Bottas, Richard Warrington, por el trofeo de Constructores y el festejo fue de alivio por haber librado sin daños el evento.



Bottas ahora sufrió pinchazos varios



Leclerc rescató el punto final por el abandono de Sergio



El motor del mexicano tronó con humareda grande

Calificación

Pos.	Piloto	Equipo/Motor	Tiempo
1	Lewis Hamilton	Mercedes	1m27.264s
2	Valtteri Bottas	Mercedes	+0.289s
3	Max Verstappen	Red Bull/Honda	+0.414s
4	Alexander Albon	Red Bull/Honda	+1.010s
5	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	+1.058s
6	Daniel Ricciardo	Renault	+1.153s
7	Esteban Ocon	Renault	+1.155s
8	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	+1.184s
9	Lando Norris	McLaren/Renault	+1.278s
10	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	+1.354s
11	Sebastian Vettel	Ferrari	+1.885s
12	Charles Leclerc	Ferrari	+1.901s
13	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	+2.293s
14	George Russell	Williams/Mercedes	+3.954s
15	Carlos Sainz	McLaren/Renault	-
16	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	+2.227s
17	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	+2.546s
18	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	+2.847s
19	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	+2.874s
20	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	+2.918s

Carrera

Pos.	No.	Piloto	Equipo/Motor	Giros	Tiempo/Diferencia	VR
1	44	Lewis Hamilton	Mercedes	57	2h59m47.515s	1m32.864s
2	33	Max Verstappen	Red Bull/Honda	57	+1.254s	1m32.014s
3	23	Alexander Albon	Red Bull/Honda	57	+8.005s	1m33.684s
4	4	Lando Norris	McLaren/Renault	57	+11.337s	1m33.588s
5	55	Carlos Sainz	McLaren/Renault	57	+11.787s	1m33.411s
6	10	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	57	+11.942s	1m34.817s
7	3	Daniel Ricciardo	Renault	57	+19.368s	1m32.827s
8	77	Valtteri Bottas	Mercedes	57	+19.680s	1m33.352s
9	31	Esteban Ocon	Renault	57	+22.803s	1m34.354s
10	16	Charles Leclerc	Scuderia Ferrari	56	-1 giro	1m33.625s
11	26	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	56	-1 giro	1m34.141s
12	63	George Russell	Williams/Mercedes	56	-1 giro	1m35.042s
13	5	Sebastian Vettel	Ferrari	56	-1 giro	1m33.861s
14	6	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	56	-1 giro	1m34.591s
15	7	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	56	-1 giro	1m33.573s
16	99	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	56	-1 giro	1m34.536s
17	20	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	56	-1 giro	1m35.241s
RET	11	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	53	motor	1m33.629s
RET	18	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	2	choque	-
RET	8	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	-	choque	-

● Mexicano ● VR (Vuelta rápida)

Pilotos

Pos.	Piloto	Puntos
1	Lewis Hamilton	332
2	Valtteri Bottas	201
3	Max Verstappen	189
4	Daniel Ricciardo	102
5	Sergio Pérez	100
6	Charles Leclerc	98
7	Lando Norris	86
8	Carlos Sainz	85
9	Alexander Albon	85
10	Pierre Gasly	71
11	Lance Stroll	59
12	Esteban Ocon	42
13	Sebastian Vettel	33
14	Daniil Kvyat	26
15	Nico Hulkenberg	10
16	Kimi Raikkonen	4
17	Antonio Giovinazzi	4
18	Romain Grosjean	2
19	Kevin Magnussen	1
20	Nicholas Latifi	0

Constructores

Pos.	Constructor	Puntos
1	Mercedes	533
2	Red Bull/Honda	274
3	McLaren/Renault	171
4	Racing Point/Mercedes	154
5	Renault	144
6	Ferrari	131
7	AlphaTauri/Honda	97
8	Alfa Romeo/Ferrari	8
9	Haas/Ferrari	3
10	Williams/Mercedes	0

AGENDA RACING

DICIEMBRE

Fecha	Pista	Carrera	Serie
4-6	Alrededores de Monza	Rally Monza	WRC
5	Suzuka	Ronda 5	Super Formula
5-6	Sakhir	Bahrein II	F2
6	Suzuka	Ronda 6	Super Formula
6	Sakhir	GP Sakhir (Bahrein II)	F1
6	Vallelunga	Ronda 7	F4 Italiana
12-13	Autódromo Hermanos Rodríguez	24 Horas Endurance	CAHR-Notiauto
12-13	Circuito ME Abed, Puebla	Ronda 7	Súper Copa
13	Yas Marina	GP Abu Dabi	F1
19	Óvalo ME Abed, Puebla	Fecha 12	NASCAR Mx
20	Fuji Speedway	Ronda 7	Super Formula

ENERO

Fecha	Pista	Carrera	Serie
3-15	Rutas de Arabia Saudita	Dakar Medio Oriente	DAKAR
16	Calles de Santiago	Chile ePrix 1	FE
17	Calles de Santiago	Chile ePrix 2	FE
22-24	Daytona	Roar Before Daytona	IMSA-SCC
22-24	Alrededores de Montecarlo	Rally Montecarlo	WRC
23	Aut. Moisés Solana	Pruebas Invernales	CAHR-Notiauto
30-31	Daytona	24 Horas de Daytona	IMSA-SCC

Mike Conway, José María López,
y Kamui Kobayashi
Campeones WEC clase LMP1



■ Se corre en México

Sigue las transmisiones de



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



Vive la magia con **HBO** en **Claro-video**



clarovideo.com