

Con lo mejor de AUTO   

Descarga
la aplicación

RA
infinitem
Realidad Aumentada

Ábrela y
apunta
a la portada

FASTmag

CHECO
GANA

RED BULL
LE DA ALAS



ANIVERSARIO

9



20
RESUMEN 20



PREMIOS
FASTmag
2020

HISTÓRICA
JODY SCHECKTER



SCOTT DIXON BRUNO SENNA MEMO ROJAS JULES GOUNON

BECOME WHO YOU ARE

4 PILOTOS . 4 HISTORIAS . 1 CARRERA

Le Mans



Claró-video

PINDARE FILMS PRESENTS "BECOME WHO YOU ARE"
 WRITTEN, DIRECTED AND PRODUCED BY VIRGINIE DULAURROY EDITED BY VIRGINIE DULAURROY AND AUGUSTIN DULAURROY
 STARRING SCOTT DIXON BRUNO SENNA MEMO ROJAS JULES GOUNON SOUND BY AUGUSTIN DULAURROY AND GUYROOTS THEME SONG BY FIVE SCRAP'S

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.



Editor en Jefe

Carlos Eduardo Jalife Villalón
scuderiargz@yahoo.com.mx

Editor de Arte

Alberto Heredia Hernández

Diseño Gráfico y Portada

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 Musi, 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:



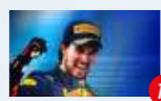
Fastmagmx

Fastmag

Parrilla de Salida



280 caracteres
Las tendencias en las redes



Por las Pistas
Noticias, encuestas y lo importante del mes



Opiniones Gemelas
¿Cualquiera gana con un Mercedes?



Curiosautos
Curiosidades del automovilismo



Perfil histórico
Jody Scheckter, granjero antes y después



Reporte 2020 Internacional



Mexicanos por el mundo



Reportes de carrera
Los resultados del mes



Lente
Las fotos del mes



Desde los Fosos
La cobertura patética del triunfo de Sergio



Feml
¿Qué esperar de la Serie W este año?



De Colección
Tendencias para los aficionados que gustan de estar a la moda



Un momento en el tiempo
1961: El año del cambio en Indy



Reporte 2020 Nacional



Premios FASTmag 2020
Lo mejor del año



Agenda Racing
Para que no te pierdas carrera alguna



50 El "Campeón" de la Clase B

MOTOR SAPIENS



YA SON NUEVE

Llegamos a nueve años y finalmente podemos decir que han presenciado la victoria de un mexicano en F1, los menores de 50 años, ya hay historia para alimentar a otra generación. Ya podemos morir en paz y por ello lo festejamos desde la portada, al igual que la firma posterior de Sergio con Red Bull, que podría darle oportunidad de pelear por podios y triunfos con mucha mayor frecuencia; de hecho podría lograr más en 2021 que en toda su carrera, si todo va bien.

Los reportes de las carreras decembrinas ¡qué raro se oye! y las fotos de un mexicano ganador son los corchetes que abren y cierran esta edición, pero cuando vemos la agenda recordamos que la pesadilla sigue presente y las cancelaciones o postergaciones siguen llegando por ahora en WRC, IndyCar y otras series de renombre, pero vienen más en camino. En este número también resumimos 2020, las series más importantes y lo más relevante del año que premiamos, como siempre, con la votación de nuestro Consejo Editorial mediante.

En las columnas se discute si cualquiera gana con Mercedes y se critica la cobertura que deja por debajo un triunfo de F1 de una semifinal panbolera, además de hablar del futuro de la Serie W. En la zona histórica hablamos del único campeón africano de F1, y de 1961 en Indy, año de cambio pues dejó de ser puntuable para la F1 y llegaron los autos de motor trasero a mostrar el camino al futuro. Y notas y todo lo que hace que tengamos contenido para leer de cabo a rabo, o de pe a pa, o de principio a fin, ustedes eligen.

En fin, seguimos siendo carreras 24/7/365 aquí y en nuestras redes incluyendo el canal de FASTmag TV, Instagram, Facebook, Twitter y lo que se invente. Pero no bajemos la guardia, pues como decía el poeta James Douglas Morrison, quien este año cumple 50 de morir en París: "El futuro es incierto y el fin siempre está cerca".

Los dejo con el abrazo fraternal clásico (a distancia).

Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)

EN280 CARACTERES



Revista FASTmag SEARCH

RECOMENDADOS

Apps



Drag Battle



F1 Mobile Racing

Videos



Sergio Perez Claims Brilliant Maiden F1 Victory | 2020 Sakhir Grand Prix



El triunfo de Pedro Rodríguez en Bélgica F1 de 1970 - DLF

Instagram



redbullracing



reginasivent



yukitsunoda0511



#marcosimoncellimuseum

facebook



Bobby Fernández Racing



Ricardo Triviño

Formula 1
@F1
CHECOOOOOOO Sergio Perez takes his maiden Formula 1 win with an incredible recovery drive! WOW! #SakhirGP #F1

Sam Reyes
@SamReyesH
Apuesta pagada... Las pizzas en la oficina corrieron por mi cuenta.

IndyCar al día
@Indycaraldiaweb
¡Muchas felicitaciones, @SChecoPerez! El único latinoamericano en la #F1 brilló en Bahrein.

Esteban Gutierrez
@EstebanGtz
Bien!!!! Vamos!!! VIVA MEXICO Felicidades carnal!!! @SChecoPerez

Carlos Slim Domit
@Carlos_Slim_D
¡¡¡¡¡VIVA MEXICO!!!! ¡¡¡¡¡GRACIAS CHECO!!!!

Zak Brown
@ZBrownCEO
Congratulations @SChecoPerez on behalf of myself and all of us at @mclarenf1 for an outstanding drive and your first Formula 1 grand prix victory. You're a class act and you deserve to be on the grid next year.

Escudería Telmex
@escuderiatelmex
El Himno Nacional Mexicano en el #SakhirGP, ¡qué orgullo @SChecoPerez #AMáximaVelocidad #Checorrerón

Adrian Fernandez
@AdrianF007
Aún no he visto @F1 pero me estoy enterando del gran triunfo de @SChecoPerez Que les puedo decir... este cab... es un verdadero guerrero y se merece esto y más. @redbullracing que están esperando! Checo me siento muy orgulloso de ti y contento por tu familia. Bravo

Omar Jalife
@ojalife
@SChecoPerez dio una conferencia a medios y fanáticos y podemos decir que le trajo buena suerte. Debería organizar otra previo al #AbuDhabiGP no? #graciasCheco

Rafael Bolaños Cacho
@RafaBolanos
Te lo mereces checo , gran Carrera , Que orgullo escuchar el himno de México en F-1 , desde 1970 con Pedro Rodríguez

Scuderia Rodriguez
@scuderiargz
-F1 -el cuarto sitio general de @SChecoPerez es el mejor histórico de un azteca en F1 superando a Pedro Rodríguez que fue sexto dos veces. Esperemos que Red Bull lo retenga en la F1 y que pueda pelear por subir más en el futuro. Pedro llegó a ser líder del campeonato en 1967.

BWT Racing Point F1 Team
@RacingPointF1
A fantastic season means that despite yesterday's non-score, @SChecoPerez has recorded his career best championship finish Cara de festejo

Sergio Pérez
@SChecoPerez
Estoy feliz de compartir esto con todos ustedes, en 2021 correremos con Red Bull Racing. I'm very happy to share this with all of you, we will drive for @redbullracing in 2021 #GivesYouWings

cajr
@elzurdojalife
Cómo se llama el tequila con red bull? Digo, si no para irle poniendo nombre

Aston Martin Red Bull Racing
@redbullracing
ICYMI: @SChecoPerez will race alongside @Max33Verstappen in the 2021 #F1 season #HolaCheco

Picho Toledano
@PichoToledano
Sportsmanship won today! @redbullracing @F1

Mario Andretti
@MarioAndretti
This is what you call earning a fabulous #F1 ride through pure brilliant performance. Congrats Sergio @SChecoPerez @redbullracing

Max Verstappen
@VerstappenCOM
http://Verstappen.com NEWS: Red Bull Racing confirms Sergio Perez for 2021 http://dlvr.it/Rnvp5m





lente
ROLEX

LAT OUT

RA
infinitem
Realidad Aumentada

¡VICTORIA!

Sergio Pérez llega a la meta en la decimosexta fecha de la campaña y recibe primero la bandera a cuadros para lograr la victoria en la F1 tras 190 grandes premios disputados.
GP DE SAKHIR
6 de diciembre de 2020
RACING POINT

PER

LANCE PEREZ
P13 P1

lente



INTROSPECCIÓN
Sentado en el podio, con la bandera mexicana y su trofeo de primer sitio, Sergio Pérez reflexiona y empieza a sentir el peso de lo histórico tras su triunfo en la categoría máxima.
GP DE SAKHIR
6 de diciembre de 2020
RACING POINT



lente

PODIO

El himno mexicano suena en el podio y en lo más alto del mismo Sergio Pérez trata de contener la emoción al escucharlo como ganador de la penúltima fecha de la temporada 2020.
GP DE SAKHIR
6 de diciembre de 2020
RACING POINT



FESTEJO

Racing Point completo festeja el triunfo de su piloto mexicano Sergio Pérez, que también es el primero del equipo basado en Silverstone en su historia corta en la categoría máxima.
GP DE SAKHIR
6 de diciembre de 2020
RACING POINT



lente



AGUA DE ROSAS

Desde lo alto del podio Sergio Pérez festeja su primera victoria en la Fórmula Uno con agua de rosas espumante, dadas las restricciones vigentes sobre el alcohol en Bahrein.
GP DE SAKHIR
6 de diciembre de 2020
RACING POINT





SOLITARIO
Dicen que el número uno es el más solitario, y Sergio Pérez comprueba que en la cima solamente cabe uno, al igual que en el morro de su monoplaza donde festeja tras su triunfo.
GP DE SAKHIR
6 de diciembre de 2020
PIRELLI




FIA Formula 1
World Championship™
#WeRaceAsOne


FIA Formula 1
World Championship™
#WeRaceAsOne



¡TÚ TAMBIÉN NECESITAS RECARGAR!



**¡MANEJA
DESCANSADO!**
ES MEJOR LLEGAR
TARDE QUE NUNCA



Pietro Fittipaldi
Piloto de Haas F1



CONOCE EL DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL EN
pilotosporlaseguridadvial.com



POR LAS PISTAS

NOTICIAS · ANÁLISIS · ENCUESTAS

SERGIO TENDRÁ ALAS EN 2021

➔ F1

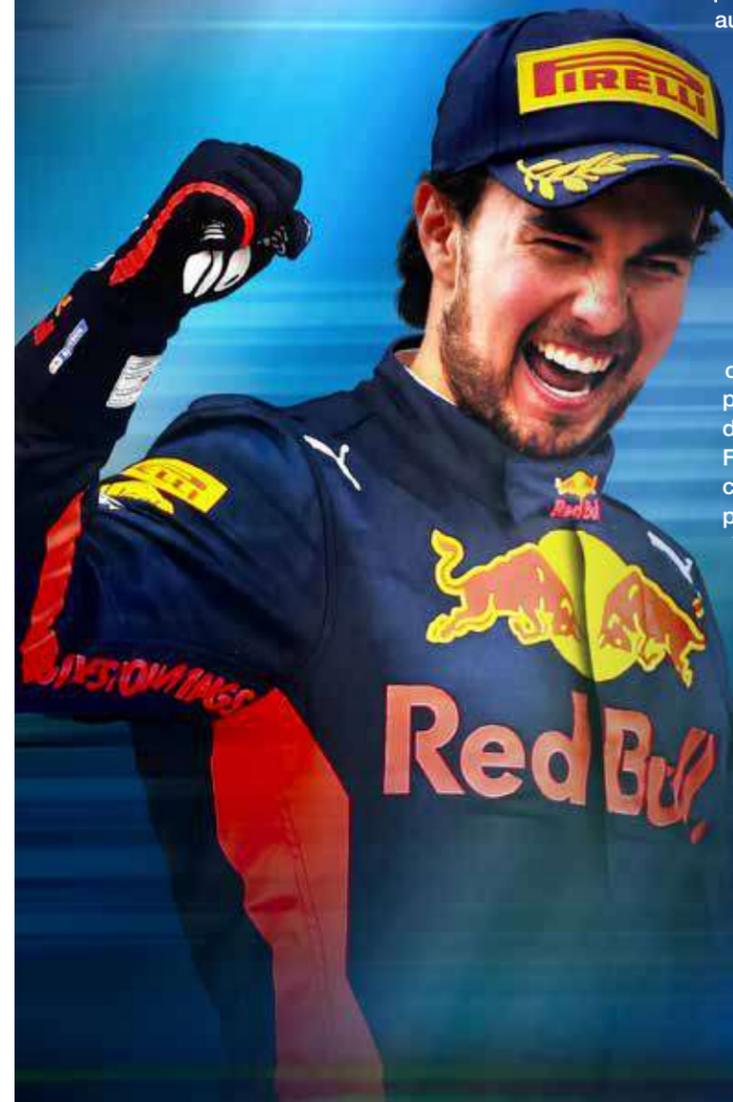
Tras muchas deliberaciones internas, el 18 de diciembre el equipo Red Bull Racing anunció que para 2021 su segundo piloto será Sergio Pérez, el mexicano ganador reciente del GP de Sakhir. La decisión fue tomada tras las evaluaciones de fin de temporada y Sergio reemplazará al anglo-tailandés Alex Albon, quien permanecerá como piloto reserva de la escuadra austriaca en 2021.

El director de la escuadra, Christian Horner, quien había sido jefe de Sergio en 2009 cuando corrió en GP2 con el equipo de la familia Horner, Arden International, indicó: "Tras tomarnos el tiempo para evaluar todos los datos y actuaciones relevantes hemos decidido que Sergio es el piloto adecuado para hacer dupla con Max (Verstappen) en 2021 y estamos ansioso por darle la bienvenida en Red Bull Racing".

Su colega Helmut Marko, director del programa deportivo de la firma de bebidas dijo que se consideró también a Nico Hulkenberg para el asiento, pero al final el mexicano fue la mejor opción, al ser uno de "los pilotos más constantes y persistentes" de la F1. Tan bueno es que dejaron de lado su política de no contratar elementos externos sino aprovechar los que produce el programa interno que dirige Marko, como Yuki Tsunoda, quien subirá en 2021 a la escuadra hermana AlphaTauri desde la F2.

La firma le ofreció un contrato de un año al mexicano, quien este mes cumple 31 años, y él aceptó presto para correr junto a Max Verstappen, otro egresado del programa juvenil. El tapatío declaró: "Estoy increíblemente agradecido con Red Bull por darme la oportunidad de correr para ellos en 2021. La oportunidad de correr para un equipo contendiente en el campeonato es algo que he esperado desde que llegué a la F1".

Sus cuatro equipos anteriores de Sergio han sido Sauber, McLaren, Force India y Racing Point, ninguno de los cuales acabó entre los tres primeros cuando él estaba al volante.



TSUNODA A ALPHATAURI

⇒ F1

El piloto japonés Yuki Tsinoda finalizó tercero en la F2 en 2020, lo que le permitirá tener una superlicencia de F1; además fue Novato del Año en la serie preliminar y será promovido al segundo asiento de la Scuderia AlphaTauri, donde reemplazará al ruso Daniil Kvyat, quien deja la categoría máxima del automovilismo.

Es la primera vez que Japón tendrá un volante en F1 desde la salida de Kamui Kobayashi en 2014, y Tsunoda también será el primer piloto de Fórmula Uno nacido en el siglo XXI. Acompañará a Pierre Gasly, quien ganó su primera carrera precisamente en la campaña pasada.

El director de la escuadra con base en Faenza, Italia, Franz Tost, indicó: "Red Bull ha estado siguiendo la carrera de Yuki por un tiempo y estoy seguro de que él va a ser una gran adición para nuestro equipo. Observándolo en F2, él demostró la mezcla adecuada de agresividad y capacidad técnica". Yuki es protegido de la firma Honda, que dejará la F1 al final de 2021, por lo que su contrato es por un año.



HAAS NOMBRA A MAZEPIN Y SCHUMACHER PARA 2021

⇒ F1

En los primeros días de diciembre la escuadra estadounidense Haas F1, nominó a sus dos pilotos de Fórmula Uno para la campaña venidera: Nikita Mazepin y Mick Schumacher, quienes reemplazarán a Romain Grosjean y Kevin Magnussen.

Tras la primera fecha doble de F2 en Bahrein, los resultados de ambos volantes hacían imposible que no obtuvieran la superlicencia de FIA para 2021, por lo que los estadounidenses anunciaron la contratación antes del final de la F2, en la que Mick resultó ser el campeón y Nikita terminó quinto.

Mick es hijo del heptacampeón de F1, Michael, aparte de ser miembro de la Academia de Pilotos de Ferrari (FDA), cuyas ligas con Haas le permiten colocar a un piloto en un asiento del equipo gringo. Por su parte, Nikita es hijo del dueño de Uralchem, una productora de químicos a nivel mundial, y se sabe que aporta más de 25 millones de dólares a la escuadra por su asiento.

Sin embargo, el ruso se vio involucrado en un escándalo tras la publicación de unos videos en las redes sociales en los que se mostraba tocando a una mujer y el piloto de 21 años pidió disculpas. La escuadra Haas, posterior a una investigación interna, lo confirmó el 23 de diciembre como su piloto para 2021, aunque antes había declarado que no estaba de acuerdo con su proceder.



Mick Schumacher

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



ALONSO DOMINA LA PRUEBA DE PILOTOS JÓVENES

Tras el final de la campaña de F1, los equipos hicieron un día de pruebas con pilotos jóvenes con miras a 2021, pero la participación de Fernando Alonso, bicampeón mundial, causó cierta controversia.

El bicampeón español no corría en F1 desde 2016 y fue autorizado a probar con Renault, equipo que en 2021 será Alpine y contará con los servicios del asturiano, quien además dominó la sesión del 15 de diciembre. Ferrari intentó que participara Carlos Sainz, quien irá a la Scuderia en 2021, pero le negaron el permiso; otros equipos con pilotos nuevos para la campaña venidera ya no pidieron permiso, incluso Racing Point usó esto como pretexto para no participar pues su volante nuevo sería Sebastian Vettel, el tetracampeón que manejará para ellos cuando cambien de nombre a Aston Martin Racing en 2021.

Al final también participaron los ex volantes de F1 Robert Kubica, Sebastien Buemi, Stoffel Vandoorne y Jack Aitken, pero además de la ausencia de Racing Point, tampoco hubo autos de McLaren que hubiera querido montar a Daniel Ricciardo en su unidad.

Los tiempos fueron lentos, más bien se buscaba

consistencia y adaptación que rapidez, por lo que Alonso terminó al frente merced a su experiencia vasta y fue uno de los siete que dieron más de 100 vueltas al circuito de los emiratos. Los mejores tiempos de los entrenamientos combinados fueron:

Pos.	PILOTO	EQUIPO	TIEMPO/DIF	GIROS
1	Fernando Alonso	Renault	1m36.333s	105
2	Nyck de Vries	Mercedes	+0.262s	110
3	Stoffel Vandoorne	Mercedes	+0.507s	82
4	Robert Kubica	Alfa Romeo	+1.113s	89
5	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	+1.224s	123
6	Juri Vips	Red Bull	+1.437s	101
7	Antonio Fuoco	Ferrari	+1.484s	126
8	Callum Iott	Alfa Romeo	+1.493s	93
9	Guanyu Zhou	Renault	+1.569s	98
10	Jack Aitken	Williams	+1.820s	78
11	Robert Shwartzman	Ferrari	+1.824s	129
12	Sebastien Buemi	Red Bull	+1.951s	77
13	Marino Sato	AlphaTauri	+2.162s	127
14	Roy Nissany	Williams	+3.467s	75
15	Mick Schumacher	Haas	+3.614s	125



VOX POPULI

¿CUÁL FUE LA HISTORIA MÁS IMPORTANTE/SOBRESALIENTE DE LA F1 EN 2020?

El triunfo de Sergio, por mucho

ENCUESTAS

Si, es México, pero de todos modos, el triunfo de Sergio tuvo casi 3 de cada 4 votos (74.2%) seguido por el heptacampeonato de Lewis (13.6%) y el hecho de que hubiera 13 v pilotos distintos en el podio esta campaña (10.3%); el resto tomó al coronavirus como elección. Y sí, es más importante romper 50 años de sequía que seguir con más de lo mismo durante un séptimo año.

Por Javier Jalife Ruz



INTERLAGOS FIRMA HASTA 2025

La F1 seguirá corriendo en Interlagos hasta, 2025, tras la cancelación del proyecto de llevar el GP de ese país a Río de Janeiro. La pista seguirá siendo la del Autódromo José Carlos Pace, Interlagos.

La carrera tendrá un promotor nuevo, Brasil Motorsport, controlada por Mubadala, la empresa de inversión global de Abu Dabi, liderada en Brasil por Alan Adler. A su vez, Bruno Covas, alcalde paulista indicó que llevará por nombre Gran Premio de Sao Paulo en adelante.

MAGNUSSEN CORRERÁ PROTOTIPOS CON GANASSI

IMSA-SCCP

Kevin Magnussen, piloto danés que recientemente perdió su asiento en el equipo Haas F1, firmó para competir en 2021 con la escuadra Ganassi Racing en la serie IMSA de prototipos en la que correrá un Cadillac DPi haciendo pareja con Renger van der Zande.

El danés debutó en F1 en 2014 con un podio corriendo para McLaren, pero nunca volvió a tales alturas y su mejor resultado fue noveno general en el campeonato de 2018 con Haas. Ahora iniciará su carrera en América en las 24H Daytona y comentó: "¡Vamos a conseguir algunos trofeos!".

Para Ganassi, esto marca su regreso a la categoría superior de la IMSA-SCC, donde dominó mucho tiempo antes de pasarse a la clase GTLM a correr como equipo oficial de Ford con los modelos GT con los que incluso ganaron también en el WEC y Le Mans.



JOST CAPITO DIRIGIRÁ WILLIAMS



F1

El germano Jost Capito será el Ejecutivo en Jefe del equipo Williams F1 a partir del 1 de febrero de 2021. Anteriormente Jost había liderado programas de Ford en F1 y en el rallismo (WRC) y de Volkswagen en este último, donde logró cuatro títulos consecutivos con el Polo manejado por Sebastien Ogier.

Capito también estuvo brevemente en 2016 con McLaren en F1, contratado por Ron Dennis, pero a la salida de este de la escuadra británica fue liquidado y ahora regresa a la cima del automovilismo de competencia con otro equipo de tradición, pero que actualmente es último en la F1. Jost señaló: "Es un gran honor para mí incorporarme a Williams Racing en estos tiempos

emocionantes y exigentes tanto para el equipo como para la F1".

A la vez, Williams Racing confirmó a Simon Roberts como Director, posición que tomó interinamente en septiembre pasado tras la compra del equipo por parte de la firma de inversión estadounidense, Dorilton Capital; Roberts reportará a Capito y éste a Matthew Savage, presidente de la compañía.



AUDI DEJA LA FE Y SE ENFOCA AL WEC Y DAKAR

FE

Audi, que dejó el Mundial de Resistencia (WEC) hace tres años para enfocarse en la Fórmula E, ahora dejará la F E, para preparar programas de Rally Dakar y un hiperauto LMDh para el propio WEC, aunque no anunció detalles de este último.

A la par, indicó que su tren motor FE07, que desarrolló para esta campaña eléctrica, estará disponible para los equipos cliente más allá de 2020-2021.

Markus Duesmann, Presidente del Consejo de Administración y miembro del Consejo de Desarrollo Técnico de la firma de Ingolstadt, indicó: "La Fórmula E ha acompañado la fase de transformación en Audi... por eso que estamos dando el paso siguiente en el automovilismo electrificado al enfrentar las condiciones más extremas. Las libertades técnicas numerosas que ofrece el Rally Dakar nos proporcionan un laboratorio de pruebas perfecto respecto a ello".

Audi irá de la mano con el equipo Q Motorsport, de Sven Quandt, para iniciar su participación en el Dakar en 2022. Sven desarrolló en su sede en Trebur, Alemania, el equipo X-Raid, ganador de 11 títulos mundialista de Rally Cross Country y en cinco ocasiones del Dakar, incluyendo 2020 con Carlos Sainz.

STOLL SE JUBILA DE RENAULT

F1

El francés Jerome Stoll, quien lideró el retorno de la firma Renault a la F1 como equipo oficial, dejó la presidencia de la división deportiva al cierre de 2020, tras más de 35 años con la marca del rombo.

En 2016 tomó el mando del área deportiva y aunque debió jubilarse en 2018, aplazó su salida cuando su sucesor designado, Thierry Koskas, duró apenas un par de semanas como Presidente de Renault Sport.

Ahora se retira tras regresar a los galos al podio en 2020, además de firmar el Acuerdo de la Concordia nuevo que garantiza su permanencia en F1 otro lustro. Stoll indicó: "Estos cinco años como presidente de Renault Sport Racing han sido muy intensos. Aceptar el desafío de reconstruir un equipo de F1 es duro, requiere tiempo, compromiso y determinación inquebrantable".



VOX POPULI

¿QUIÉN ES EL MEJOR PILOTO MEXICANO QUE HA PARTICIPADO EN F1?

Sin dividirse la mayoría opina que no hay punto de comparación

ENCUESTAS

Las opciones eran Pedro Rodríguez (11.2%) o Sergio Pérez (20.6%), pero la mayoría voto por la alternativa que decía "jamás habrá un punto de comparación" que se llevó más de 2/3 del total. La afición muy juiciosamente reconoce que son pocos los triunfos de mexicanos y hay que celebrarlos todos sin comparar eras distintas en todo, autos, dificultad, características, etc.

Por Javier Jalife Ruz



Dale play



Análisis

Noticias

Historia

Curiosidades



Carlos A., Carlos y Omar Jalife



María Navarro y Eduardo Olmos

¡Síguenos en nuestras redes!



@Fastmagmx

FASTmag

en

YouTube

www.fast-mag.com



DORRBECKER PRUEBA HURACÁN EN ITALIA

GT

Miji Dörrbecker probó en el Autódromo Piero Taruffi de Vallengunga, Italia, con el equipo del ex F1 Vincenzo Sospiri (VSRacing) en un Lamborghini Huracán de la serie Super Trofeo

Al tratarse de una prueba primero salió el piloto oficial de Lamborghini a poner un tiempo de referencia y le siguió el mentor de pilotos juveniles de la firma, el ex F1 Emanuele Pirro, italiano seis veces ganador de las 24H Le Mans, quien marcó un giro de 1m34.2s. Luego vino Miji, quien tuvo 40 vueltas en total, y llegó a 1m34.7s en su corrida inicial y luego mejoraría otro par de décimas pese a nunca haber manejado un auto con ABS y control de tracción.

Al final comentó: "Me siento muy contento, dijo. Fue una gran experiencia... creo que fue un día muy positivo tomando en cuenta el poco tiempo que tuve, que jamás me había subido a un auto de este tipo y que la última vez que corrí en Vallengunga fue en el año 2013".



GUZMÁN, PROBADOR LAMBORGHINI 2021

GT

Raúl Guzmán continuará fortaleciendo sus vínculos con Lamborghini durante 2021. El tapatío fue seleccionado para ser el Piloto de Pruebas y Desarrollo del modelo Huracán GT3 Evo durante 2021 y continuará con la marca italiana, posiblemente en campeonatos regionales de GT.

Raúl comentó: "Este año el programa tuvo 34 pilotos de los Campeonatos Súper Trofeo alrededor del mundo: Asia, Norteamérica y Europa. Y afortunadamente fui el elegido". Probablemente se deba a que en su año de novato Guzmán logró una victoria en el Lamborghini Súper Trofeo Europa.



VW SE VA DEL DEPORTE

SPORT

Volkswagen ha decidido finalizar todas sus actividades deportivas para enfocarse en la electromovilidad. Atrás quedan sus victorias en el WRC con el Polo, en el Dakar con la Touareg, así como el proyecto ID.R que les dio récords en el Pikes Peak y en el Nordschleife del Nürburgring. Se anunció que el Polo GTI R5 ya no se fabricará más en 2021 y que otras marcas del grupo ondearán la bandera de la firma en el deporte motor, como Audi, Porsche, Ducati y Bentley.



LATVALA DIRIGIRÁ A TOYOTA

WRC

El ex piloto Jari-Matti Latvala se convertirá en director del equipo Toyota Gazoo Racing del Mundial de rallies (WRC) reemplazando a su ex jefe Tommi Makinen, el tetracampeón mundial que recientemente fue nombrado asesor deportivo de la marca

Makinen había fundado en 2017 el equipo de rallismo, y Latvala, el piloto con más rallies mundialistas en la historia, será su sucesor acompañado por Yuichiro Haruna (Director de Proyecto), Kaj Lindström (Director Deportivo) y Tom Fowler (Director Técnico). Jari-Matti comentó: "Estoy muy emocionado de continuar el trabajo que comenzó junto con Tommi, habiendo sido parte de este equipo desde el principio como piloto".



PORSCHE REGRESA A RESISTENCIA MUNDIAL

WEC

Porsche regresará al Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) y su carrera estelar, las 24H Le Mans, en 2023 con un hiperauto clase LMDh, mismo que le permitirá competir también en la serie IMSA-SCC norteamericana. Esto marca la primera vez en este siglo que los autos de Stuttgart podrán pelear la victoria general con vehículos idénticos en ambas series, tal como lo hicieron con los modelos 962C hace 30 años.

Oliver Blume, Director Ejecutivo de Porsche AG, explicó: "La categoría nueva LMDh nos permite luchar por las victorias generales con un sistema híbrido en los clásicos de Le Mans, Daytona y Sebring, sin quebrar al banco. Es un proyecto extremadamente atractivo para Porsche, pues las carreras de resistencia son parte del ADN de nuestra marca".

Los LMDh se basarán en un prototipo LMP2 mejorado con especificaciones estandarizadas en su sistema híbrido de hasta 500 kW (680 caballos), aunque el motor de combustión y el diseño de la carrocería son libres dentro de las reglas. Cada marca deberá elegir un modelo de los cuatro chasis aprobados, ORECA, Ligier, Dallara y Multimatic, para montar su hiperauto.

MONTOYA CON McLAREN EN INDY

INDYCAR

Juan Pablo Montoya correrá las 500 Millas de Indianápolis en 2021 en un tercer auto de Arrow McLaren SP, siendo coequipero nominal del mexicano Pato O'Ward, y del sueco Felix Rosenqvist.

El ganador de la Indy 500 en 2000 y 2015, quien corrió ahí por última vez en 2017, con el equipo Penske, indicó: "Estoy muy emocionado de unirme a Arrow McLaren SP para las 500 Millas de Indianápolis. Tengo una gran historia con McLaren desde mis días en la F1 y estoy deseando hacer algo más en las 500 Millas de Indianápolis 2021"

Montoya corrió para McLaren en F1 entre 2005 y 2006, y también con el equipo United Autosport, del actual director de la firma, Zak Brown, en las 24H Le Mans en un prototipo LMP2 en 2018.



VOX POPULI

¿CONCLUSIÓN DEL DESEMPEÑO DE MERCEDES EN GP DE SAKHIR?

Ninguna de las cinco opciones es mayoritaria

ENCUESTAS

La preferida fue la de que con un Mercedes cualquiera gana (47.6%) seguida por la opinión de que George Russel merece un equipo estelar (25.2%) y no el Williams que tiene. En tercero quedó la visión de que Bottas está mentalmente derrotado (18.4%) y muy lejos quedaron las ideas de que Lewis ha ganado más de lo que debería (5.8%) y de que el resultado del GP de Sakhir fue circunstancial (2.9%), que se traduce en que los germanos perdieron por sus errores no por el auto o los pilotos.

Por Javier Jalife Ruz



PREMA FIRMA A PIASTRI

F3

El equipo campeón de la F2, el Prema Powerteam italiano, ha firmado al campeón actual de F3, el australiano Oscar Piastri, para un asiento en la serie superior, en la cual debutará este año. El australiano también es piloto en desarrollo de Renault (Alpine).



ASTON MARTIN SALE DEL MUNDIAL GTE

➔ WEC

Aston Martin cerrará su programa de fábrica del WEC, clase GTE Pro, vigente desde 2012 dado que se enfocará en el programa de F1, y se concentrará en las operaciones de clientes (privados) a partir de 2021.

Aston Martin fue uno de los tres fabricantes que participaron en el Mundial de Resistencia desde el reinicio del mismo hace 9 años y en siete temporadas logró 47 victorias y 103 podios, nueve campeonatos y cuatro victorias de clase en las 24H Le Mans, siempre de la mano, o a

veces a regañadientes, con Prodrive, con la que tiene una asociación técnica desde hace 15 años, firma que seguirá fabricando y distribuyendo la generación actual de autos GT con motor delantero.

Se sabe que Aston espera mantener su presencia en la clase GTE Am con un equipo asociado, probablemente el TF Sport que corre con maquinaria de la compañía de Graydon en esa clase. También espera participar en eventos del Reto Intercontinental GT, el GT World Challenge, IMSA, Super GT y otras series.

ePRIX DE SANTIAGO SE POSPONE POR COVID-19

➔ FE

La Fórmula E pospuso la apertura de su séptima temporada pactada para el 16-17 de este mes en una fecha doble en Santiago, Chile, debido a que la pandemia del coronavirus ha derivado en la aparición de cepas nuevas del virus en GB y Sudáfrica, por lo que varios países, incluyendo Chile, prohibieran vuelos desde y hacia la nación europea, justo donde tiene su sede la FE. La serie iniciaría, entonces, en Arabia Saudita con otra fecha doble en febrero.



TOTO RENUEVA POR TRES AÑOS

➔ F1

Mercedes-Benz refirmó a su director Toto Wolff hasta 2023, a la vez que anunció un cambio en la distribución de las acciones de su equipo de F1.

INEOS, fabricante mundial de petroquímicos, se une como inversionista del equipo de F1, tomando la tercera parte de las acciones, lo cual se suma a su papel de Socio Patrocinador Principal. Tanto INEOS como Daimler y Toto tendrán el mismo porcentaje de acciones, a fin de crear tres socios igualitarios. Así, Wolff continuará como Ejecutivo en Jefe del equipo por tres años más, conservando el liderazgo en el equipo de carreras.



INFINITI SE VA DE LA F1

➔ F1

INFINITI, la firma de lujo de Nissan, dejó la F1 a fines de 2020, tras 10 temporadas. Esto se debe a un cambio en su estrategia pues quiere concentrarse en sus mercados más activos (China y Norteamérica), y en su objetivo de crear soluciones para sistemas motores electrificados.

INFINITI ingresó a F1 en 2011 como patrocinador del equipo RBR, para luego convertirse en patrocinador principal en 2012. Tras la introducción de las unidades de potencia híbridas, se convirtió en socio técnico de Renault para 2016, participando en el desarrollo conjunto del Sistema de Recuperación de Energía (ERS). También montó su Academia de Ingeniería y patrocina a ingenieros jóvenes en la F1.

BUNDES LIGA



BUNDESLIGA

ENERO 2021
11:00 HRS

DOMINGO 3
VS BAYERN MUNICH
MAINZ 05

DOMINGO 10
VS BIELEFELD
HERTHA BERLÍN

DOMINGO 17
VS FRANKFURT
SCHALKE

MARTES 19
POR DEFINIR

DOMINGO 24
VS HOFFENHEIM
KOLN

DOMINGO 31
POR DEFINIR

Claro sports

#ConectamosTusEmociones

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

SUJETO A CAMBIOS DE PROGRAMACIÓN SIN PREVIO AVISO.



DESDE
LOS
FOSOS

POR CARLOS E. JALIFE VILLALÓN

@scuderiargz

Hace unos días Sergio Pérez obtuvo el tercer triunfo mexicano en una Gran Premio puntuable del campeonato mundial de Fórmula Uno, en 71 temporadas de existencia del mismo. Los otros fueron en 1967 y 1970, o sea teníamos más de 50 años de no ganar en la disciplina más veloz del planeta. En tiempos de pandemia no hubo oportunidad de ir al Ángel de la Independencia, o a la Minerva, o a la Macroplaza, o a los Portales, según en donde residan en nuestro México, a celebrar como se merece un triunfo épico.

Se le dio cobertura amplia en redes sociales y en los noticieros de radio y TV, hasta en CNN en Español –donde soy el especialista en deporte motor– con motivo de esta victoria. Nosotros trabajamos la mesa de discusión de *Motor Sapiens* que producimos cada semana para que pudiera salir el domingo en vez del lunes y quedó

“Here's the last man standing, step right up, he's the real thing, the last chance of a lifetime, come and see, hear, feel, the real thing”, **Bon Jovi**

un juego del Cruz Azul contra la UNAM, que daba un finalista para algún torneo mexicano de nombre raro, de esos que son media temporada, pero por arreglos cupulares supuestamente dan un campeón cuando debiera ser medio campeón cuando lo comparas con el Torneo de Liga con el cual aprendí a gustar de ese deporte en la era del “Campeonísimo”; eso simplemente muestra la devaluación brutal de 50% del deporte más popular de México, pero también el más malo en cuanto a resultados

internacionales con los bien llamados “ratones verdes”.

¿O sea un partido de una semifinal de un medio torneo chafa es más importante que un triunfo de campeonato mundial, de esos que no se dan en racimo? Eso es una muestra del subdesarrollo cultural de México, una de las muchas, pero también de lo poco que ha cambiado la prensa y esa es la razón por la que se muere día a día, pues quien va a creer en editores de periódicos que ven por lo que les interesa y les deja en invitaciones a comer, regalos navideños, pagos encubiertos por cobertura destacada y demás medios de completar sus salarios, todo lo cual entra en el terreno del “chayote” famoso. De hecho algunos me han confiado que ni cubrirían las carreras de no ser porque hay patrocinadores que compran páginas para promocionar/felicitar a su piloto o equipo y eso lo tienen que compensar cubriendo el deporte motor, pero en lo personal no les deja, pues ni los llevan a viajes a carreras, ni los invitan a comer, ni les mandan regalos en su cumpleaños, ni les presentan a las edecanes de la marca, cosa que si hacen en otros deportes como el panbol, ese que se lleva las ocho columnas.

Entonces la cobertura sigue como cuando a Pedro y Ricardo no los cubrían si su papá, don Pedro Rodríguez, no invitaba a las carreras con gastos pagados, o a comer y beber en el Manolo's o en La Cucaracha, sus restaurantes. Uno que, iluso, pensaba que esos tiempos eran historia y ahora se da cuenta que aunque no sucede mucho a niveles de reportero, sigue siendo una costumbre engraciada entre los editores y aquellos que asignan el espacio.

El lado brillante de la moneda es que, al menos tenemos **FASTmag** con un estándar cualitativo a prueba de todo, y aquí seguimos en nuestro noveno aniversario.

LA COBERTURA PATÉTICA DEL TRIUNFO DE SERGIO

SI NO LES DEJA GANANCIA PERSONAL, NO HAY ESPACIO PARA EL DEPORTE MOTOR



antes de las cinco de la tarde en nuestro canal de YouTube (chéquenlo, es FASTmagmx), con resultados buenos en materia de audiencia y mucha polémica en FB, Twitter y demás redes. Y en las redes familiares todos estábamos al tanto de este hecho que enaltece a nuestro deporte, como cuando ganaba JC, o el “Toro”, o Ana, o Adrián, o Hugo.

Al día siguiente salí con todas las precauciones a checar los periódicos y la decepción fue tremenda. Las portadas de los diarios deportivos se las llevaba

FASTmag

PRONOSTICA F1 2020

LA TEMPORADA TERMINÓ Y ES MOMENTO DE FELICITAR A NUESTRO GANADOR

**RUBÉN DARÍO
MONTES RUIZ**

Participa en pronosticaf1.fast-mag.com 2021



OPINIONES GEMELAS

OMAR E. JALIFE RUZ

@ojalife

ladesmanianada.blogspot.com

“El Mercedes es un arma demasiado poderosa y hace que cualquier piloto competente sea capaz de ganar”

¿CUALQUIERA GANA EN UN MERCEDES?

ESA ES LA PREMISA QUE TODOS MANEJAN POR LO QUE **NUESTROS EXPERTOS** DISCUTEN SI ES REAL O IMAGINARIA LA PERCEPCIÓN

SÍ, CUALQUIERA GANA

Aunque es algo que mucha gente ha sospechado desde hace algunos años, el Gran Premio de Sakhir nos confirmó que el Mercedes es un arma demasiado poderosa y hace que cualquier piloto competente sea capaz de ganar con él.

George Russell estuvo muy cerca de lograrlo, pero un error en los fosos, un neumático pinchado y el temple de Sergio Pérez lo impidieron. Sin embargo, antes del caos causado por el auto de seguridad, el inglés dominaba cómodamente la competencia, incluso con la poca anticipación que tuvo para adaptarse al auto.

Es cierto, Russell tenía experiencia previa en el simulador del auto, como parte de su desarrollo como piloto del programa juvenil de Mercedes, pero tampoco gozó de un asiento a su medida y tuvo que usar zapatos menores a su número para poder entrar bien en el habitáculo.

Aunque el inglés no ganó, fue suficiente para que Hamilton sintiera la presión e hiciera todo lo posible para no perderse el Gran Premio de Abu Dabi; considerando que no tenía firmada su extensión

de contrato con Mercedes; ¿para qué permitir que Russell ganara una carrera y le demostrara a Toto Wolff que el auto puede más que el piloto?

Y no se trata de demeritar a Hamilton, si bien ha dominado a Bottas y, en su mayoría a Rosberg, la realidad es que Max, Seb, Daniel, Fernando y otros no han podido pelearle con un piso parejo por el gran desarrollo de los autos alemanes.

Hamilton sabe que cualquier piloto bueno puede ganar el título en ese auto y no se va a arriesgar a averiguarlo. Por lo mismo, no me sorprendería si no es muy fanático de las nuevas reglas en 2022 que podrían emparejar la categoría.

NO SIGNIFICA VICTORIA AUTOMÁTICA

Ciertamente es el auto más veloz de la parrilla, pero no garantiza que cualquier piloto que se suba a manejarlo sea automáticamente el mejor en la pista. Ya sabemos que cada GP es un 1-2 potencial de Mercedes sujeto a las calamidades que el equipo pueda sufrir o al extraordinario manejo de algún otro piloto para detenerlos, sin embargo, es claro que no cualquiera gana como bien lo demostró George Russell en 2020 y como Valtteri

Bottas lo ha demostrado continuamente durante su estancia en el equipo.

Es evidente que hay niveles de pilotos en la Fórmula Uno y, si bien cada vez es más importante el auto que el talento manejándolo, lo cierto es que aún no llegamos al punto en que el equipo haga todo por el piloto.

Piensen en qué pilotos simplemente no podrían ganar en un Mercedes. Nicholas Latifi por ejemplo, ni siquiera pudo batir a Russell en todo el año en calificación, ¿por qué habría de subirse y automáticamente vencer a Bottas, a Lewis Hamilton o a quien esté al volante del otro Mercedes? Lo mismo para otros pilotos. Quizá a Valtteri habrá varios que puedan vencerlo, ¿pero a Lewis? Lo veo complicado.

Recordemos que Russell ya había tenido experiencia previa con Mercedes además de ser un piloto talentoso, por lo que al subirse en el GP de Sakhir era natural que anduviera rápido. Así pues, el ejemplo a ver es Bottas quien en cuatro años simplemente no ha logrado ser un segundo constante en Mercedes, sino que se subió en 2017 y fue tercero, y en 2018 incluso fue quinto, sin siquiera poder ganar en esa temporada.

Con estos ejemplos, es claro que no cualquiera gana con Mercedes y mucho menos inmediatamente, por lo que si bien es “fácil” obtener buenos resultados, un Mercedes no significa una victoria en automático.



OPINIONES GEMELAS

CARLOS A. JALIFE RUZ

@elzurdojalife

laplumadelzurdo.blogspot.mx

“Lo cierto es que aún no llegamos al punto en que el equipo haga todo por el piloto”



Lewis Hamilton



Valtteri Bottas

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



FEM1

POR MARÍA T. NAVARRO

Después de un año caótico, iniciaré esta columna con una noticia buena. La Serie W –categoría exclusiva para mujeres– anunció el mes pasado su calendario tentativo y en el mismo se contempla que la final será en el Autódromo Hnos. Rodríguez durante el fin de semana del GP de México.

Luego de un año sin competir debido a la pandemia de COVID-19, la Serie W nos dio la noticia de que se convertiría en categoría de soporte de la F1. Esto no cayó tan de sorpresa, pues actualmente el gran circo emplea la filosofía *We Race as One*, que predica erradicar la discriminación y fomentar la equidad en todos los sentidos. Contar con una serie femenina a su lado podría considerarse un paso en la dirección de la equidad de género dentro del automovilismo.

Sin embargo, analizando esto pienso que hace poco se anunció que la F1 visitará Arabia Saudita para la temporada 2021 y, considerando que apenas hace

dos años se les permitió a las sauditas tener una licencia para manejar, hubiera sido muy interesante que la Serie W compitiera ahí. Claro que entran en cuenta los costos de llevar toda la serie hasta allá, pero en definitiva habría marcado un hito importante tanto para el país como para la categoría misma. Y es más barato ir de Europa al Golfo Árabe que a Norteamérica.

La gran final será en el GP mexicano

Al acompañar a la F1 a ocho GPs diferentes –Francia, Austria, GB, Hungría, Bélgica, Países Bajos, EUA y México– esto pone a las pilotas en los reflectores, haciendo que una audiencia mayor y más variada las conozca, las empiece a seguir y apoyar.

En realidad, la idea es que en un futuro no se necesite de una categoría separada para que las mujeres puedan desarrollarse y llegar alto. El objetivo es que más allá del género, lo que debe contar es el talento detrás del volante. Lo cierto es que todavía queda un recorrido largo para eso, y aunque ha



¿QUÉ ESPERAR DE LA SERIE W ESTE AÑO?



Acompañará a la F1 en ocho GPs



habido mujeres que han corrido en FE como Simona de Silvestro, Katherine Legge o Michela Cerruti, o en F2 como Tatiana Calderón, la presencia femenina en las parrillas, comparada con la masculina, es considerablemente menor.

Mientras tanto, tenemos a la Serie W como plataforma, la cual, tras su primera temporada, logró que pilotas como Jamie Chadwick y Beitske Visser obtuvieran asientos para series de monoplazas y prototipos el año pasado. Además podremos ser testigos de la gran final en octubre, y entonces veremos el resultado y alcance que logró a lo largo de esta temporada, el cual –en mi opinión– se ve bastante prometedor.



UN AÑO LLENO DE PROPÓSITOS CON LOS MEJORES SMARTPHONES EN LOS PLANES TELCEL MAX SIN LÍMITE



HUAWEI Mate40 Pro

new motorola razr





REGALITOS

En Sant'Agata Bolognese el Niño Dios les trajo unos regalitos de cuatro ruedas y se los dejó debajo del árbol.



VENTILADOR

En 2020 durante los meses sin carreras todos los equipos de F1 se dedicaron a diseñar y mejorar ventiladores médicos y equipo para atender a los afectados por la pandemia que nos asola. Este es un ejemplo de la parte visible del ventilador producido por la gente de Mercedes.



DÉJÀ VU

¡PAREJITA, TÓMAME LA FOTO!

1970

Alberto Navarro, locutor del sonido local del GP de México, primera etapa, se retrata con el mejor piloto mexicano del momento, Pedro Rodríguez.

2017

Alberto Navarro, aficionado en el GP de México, tercera etapa, se retrata con el mejor piloto mexicano del momento, Sergio Pérez.



LAMBORGHINI YAMAMOTO

El ícono nipón de la moda, Yohji Yamamoto, diseñó la librea de un auto de la firma boloñesa, más accesorios, en exclusiva para el mercado japonés.



PINTOR AUTOMOTOR



El autor de estos cuadros es Juan Tenorio, MotorArt (motorart21@gmail.com), quien tiene experiencia amplia retratando el deporte motor. Aparte de sus cuadros en diversas técnicas, hace pinturas por encargo, y varios campeones nacionales son sus clientes. Se le puede contactar en su correo o en el WhatsApp # 2288-56-1818.

DUCATI DIAVEL

La firma de Borgo Panigale acaba de producir una edición especial de su Diavel, inspirada por sus vecinos boloñeses, al fin que ambos están bajo el paraguas de Audi y de la sombrilla mucho mayor de Volkswagen.

FOTOS CORTESÍA DE: ALBERTO NAVARRO, LAMBORGHINI, DUCATI, MERCEDES, MOTORART, C&C



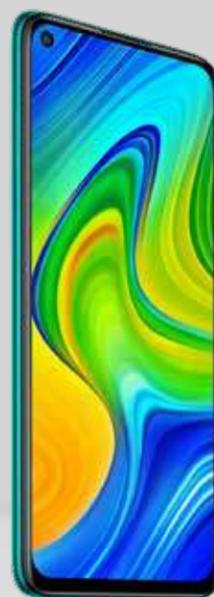
TRINEO NUEVO

Dicen nuestros amigos de VW que Santa Claus cambió su trineo. Ahora usa un ID R, rojo obviamente. ¿Será?



RELOJ DE CAMPÉON

Esta es una edición especial de 500 relojes del modelo CV210X Carrera Ring Master de TAG-Heuer para celebrar a Jenson Button el campeón mundial de 2009. Es muy difícil conseguirlo, aún de segunda mano.



XIAOMI REDMI NOTE 9

Integra una pantalla de 6.53" FHD (2,340 x 1,080 pixeles). Cuenta con un procesador Mediatek Helio G85 Octa Core (6 x 1.8 GHz + 2 x 2.0 GHz) que brinda una capacidad de alta respuesta en videojuegos. Experimenta un nivel superior en fotografía con su cámara trasera cuádruple de 48 + 2 + 8 + 2 megapíxeles y cámara frontal de 13 megapíxeles. Ofrece una memoria interna de 128 GB + 3 GB de memoria RAM. Disfruta horas de vídeos y entretenimiento gracias a su potente batería de 5,020 mAh con carga rápida de 18 watts.

PRECIO APROXIMADO: \$6,999



ALCATEL TAB 1T 10

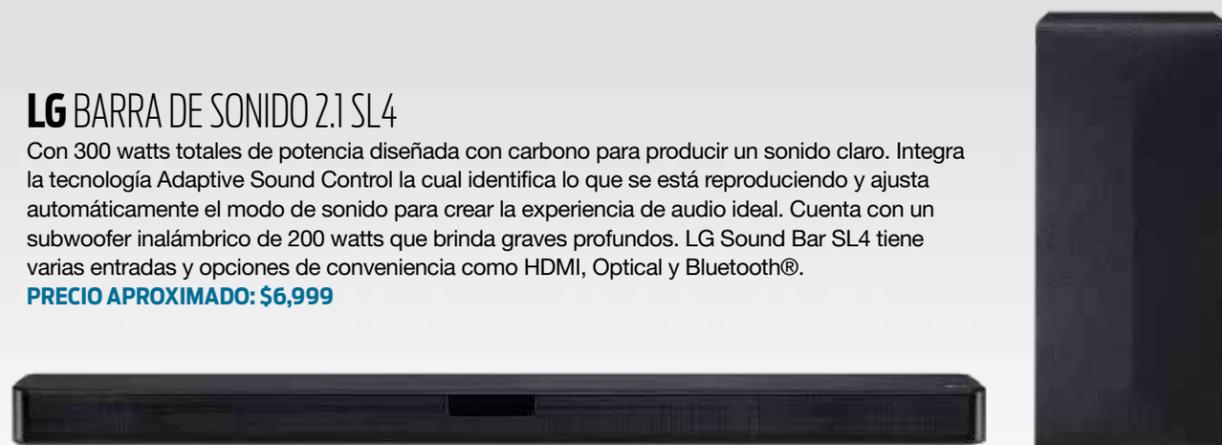
Experimenta un rendimiento óptimo en una pantalla IPS Super Full View de 10 pulgadas y un peso de 415 gramos, la tableta Alcatel 1T 10 es la tableta más liviana que puede obtener en su tamaño. Disfruta de su fácil portabilidad y pantalla para compartir con familiares y amigos. La cámara frontal ofrece una resolución de 2MP (interpolado a 5MP FF, compatible con 5MP FF) y la cámara secundaria con 2 MP de resolución. Su batería de 4000 mAh te garantiza que podrás mirar, jugar y trabajar durante ocho horas con una sola carga, junto con 32 GB de almacenamiento interno y un almacenamiento expandido microSD de hasta 128 GB.

PRECIO APROXIMADO: \$3,399

LG BARRA DE SONIDO 2.1 SL4

Con 300 watts totales de potencia diseñada con carbono para producir un sonido claro. Integra la tecnología Adaptive Sound Control la cual identifica lo que se está reproduciendo y ajusta automáticamente el modo de sonido para crear la experiencia de audio ideal. Cuenta con un subwoofer inalámbrico de 200 watts que brinda graves profundos. LG Sound Bar SL4 tiene varias entradas y opciones de conveniencia como HDMI, Optical y Bluetooth®.

PRECIO APROXIMADO: \$6,999



LAPTOP GAMER ASUS ROG G512LI-BLACK

Presume tus habilidades de juego con la ROG Strix G Black. Diseñada en color negro y equipada con 16Gb en RAM y 512Gb en almacenamiento en estado sólido (SSD). Integra una tarjeta de gráficos GPU NVIDIA® GeForce® GTX 1650 Ti y un procesador Intel® Core™ i5 de décima generación los cuales te permiten realizar multitareas y jugar en línea a una gran velocidad. También incorpora innovaciones de enfriamiento inteligente como metal líquido, conectividad ultrarrápida Wi-Fi 6, pantalla FHD anti-reflejante con tasa de refresco de 144 hz, toda una experiencia para un verdadero Gamer.

PRECIO APROXIMADO: \$28,999

KIT CAM CANON T7 18-55 + EF 75-300 + ESTUCHE

La EOS Rebel T7 cuenta con un sensor CMOS de 24.1 MP. Integra una pantalla LCD de 3" con aproximadamente 920,000 puntos la cual es ideal para capturar detalles súper finos y colores vividos además de su ángulo de visión amplio de 170°. Te permite compartir recuerdos con familiares y amigos de una manera rápida a través de Wi-Fi y NFC. Incluye un lente EF-S 18-55mm f/3.5-5.6 III el cual es muy compacto, asequible y que brinda un zoom estándar ideal para todo tipo de situaciones e incluye un lente EF 75-300mm F4-5.6 IS II el cual tiene una longitud focal de teleobjetivo máxima de 300 mm permitiendo acercarte al sujeto y llenar el encuadre, ideal para las fotografías de naturaleza y deportes. Incluye mochila Canon.

PRECIO APROXIMADO: \$11,699



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

DE COLECCIÓN

Luego de un año en extremo caótico, por fin tenemos borrón y cuenta nueva con un 2021 que pinta ser mejor que su antecesor. Es por eso que me di a la tarea de prepararles una serie de artículos que harán que todo aficionado al deporte motor arranque el año con el pie derecho

POR MARÍA NAVARRO

AUTOMOBILIST CELEBRA LAS SIETE DÉCADAS DE LA F1

- En conmemoración de los 70 años de vida de la F1, la firma de diseño Automobilist sacó una edición limitada de ocho pósters llamada Seven Decades of Racing.
- El personaje principal de cada uno es el monoplaza emblemático que marcó esa década. Asimismo, en la parte inferior viene la lista de cada uno de los campeones, tanto pilotos como equipos. El tamaño de cada uno es de 50 x 70 cm.
- Al ser una colección limitada, se realizará cierta cantidad de pósters. Por ejemplo, del modelo "50", el cual homenajea a la década de 1950, se crearán únicamente 1,950 ejemplares y así sucesivamente.

PRECIOS PAQUETE \$330 USD - C/U \$55 USD



F1 LANZA COLECCIÓN NUEVA DE FRAGANCIAS

- La categoría máxima presentó la F1 Fragrances Engineered Collection, la cual fue creada exclusivamente con Designer Parfums.
- Además cada frasco atrapa la mirada de cualquiera, pues el visionario Ross Lovegrove creó un exoesqueleto intrincado que lo alberga. El diseño partió de las líneas elegantes del chasis de un monoplaza de F1.
- Las fragancias van desde un tinte amaderado hasta mezclado con especias, éstas son: Precious Mettle, Turn 1, Overtake 320, Neeuum White y Carbon Reign.

PRECIO \$250 USD C/U



DRIVA, PROVEEDOR DE ROPA PARA JAGUAR RACING

- El equipo Jaguar Racing de FE anunció su alianza con la marca DR1VA, la cual proporcionará toda la ropa y equipo de viaje para el personal de la escuadra. Asimismo, ofrecerá toda la mercancía y ropa para los aficionados.
- Los accesorios incluyen playeras, sudaderas, gorras y chamarras. Todos hechos con materiales de la más alta calidad y con la tecnología más avanzada para ofrecer una comodidad mayor.
- Actualmente, la marca provee a los equipos DS Techeetah, Nissan eDAMS y Mahindra Racing. Entre los pilotos que también cuentan con ropa se encuentra Mitch Evans, Maximilian Guenther, Lucas di Grassi, Edoardo Mortara y Antonio Félix Da Costa.

PRECIOS NO DISPONIBLES AÚN

SUTRO VR46 CELEBRATION, FESTEJANDO A VALENTINO ROSSI

- En oda a los 25 años de carrera de Valentino Rossi, la firma de lentes Oakley presentó una edición limitada de su modelo Sutro para conmemorar al nueve veces campeón mundial de MotoGP.
- Estos presentan su paleta de colores característicos: azul y amarillo neón. Además, la lente presume un diseño ventilado, con cinco perforaciones de cada lado; también está grabada con el logotipo "VR46" característico.
- El armazón está hecho del material O Matter ligero, el cual ofrece durabilidad y comodidad durante todo el día. Asimismo, las plaquetas son de Unobtanium para aumentar el agarre y los cristales cuentan con la tecnología Prizm, la cual está diseñada para mejorar los colores, contrastes y detalles.

PRECIO \$3,869 MXN



Disponible en

Saks Fifth Avenue®

C.C. Santa Fe

Disponible en

Saks Fifth Avenue®

C.C. Santa Fe

ZIMMERMANN

Vestido SKU 82156136



GUCCI
Gafas de sol con montura ovalada



GUCCI
Gafas de sol cuadradas de acetato y metal



BOND No. 9 NEW YORK
Set de viaje en spray
Aromas: Scent of Peace,
New York Nights y Madison Avenue.

DSQUARED2

Chamarra SKU 82057350



BOND No. 9 NEW YORK
Set de viaje en spray
Aromas: Chez Bond,
Scent of Peace y Wall Street.



GUCCI
Bolsa de hombro
Dionysus python brillante



CELINE
Botin SKU 82075492



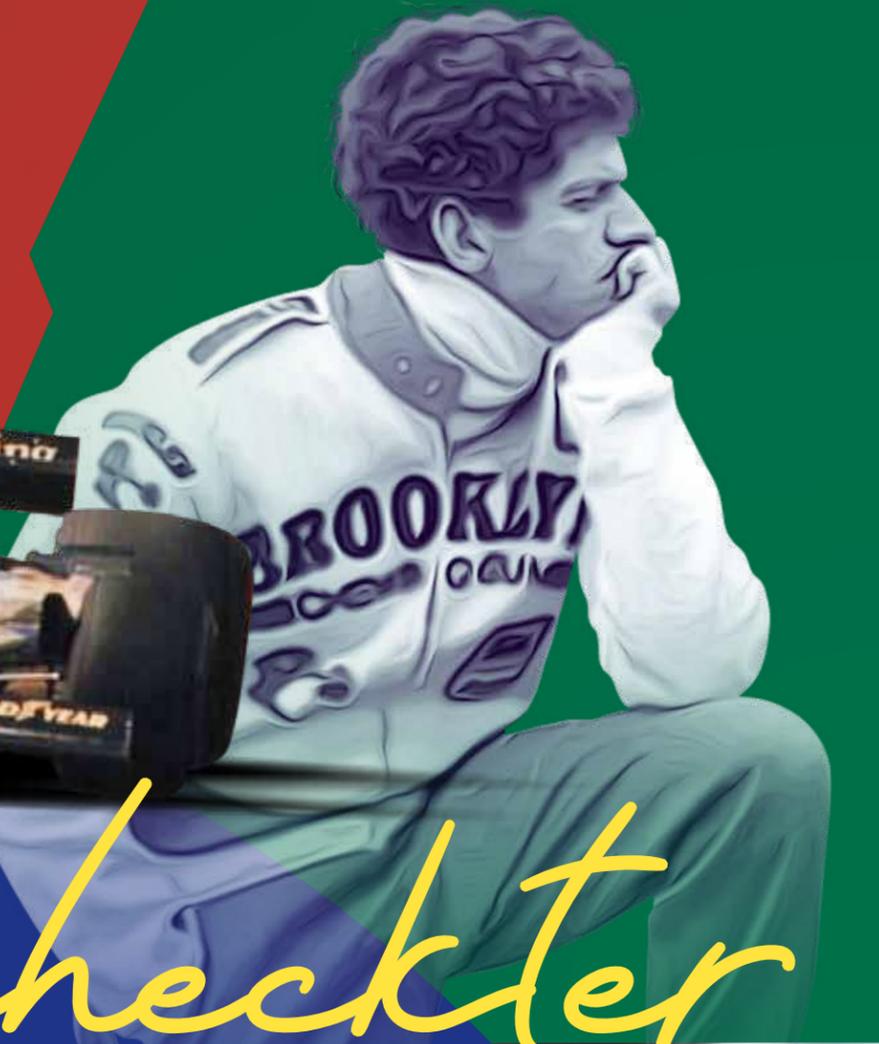
GUCCI
Tenis Rhyton Donald Duck
Disney x Gucci



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.

10 de sus 33 podios fueron de primer lugar



JODY Scheckter

GRANJERO ANTES Y DESPUÉS

Hijo de granjeros convertido en piloto campeón y terminando su paso por la Tierra como granjero orgánico, **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE** recuenta la historia del único nativo del continente negro en lograr el título de F1 en 71 campañas disputadas

Nacido el 29 de enero de 1950 en East London, Sudáfrica, en la era del *apartheid*, sus padres tenían granjas de pollos muy importantes en la zona;; aunque miembros de la élite blanca eran una minoría al ser judíos. Su hermano Ian, tres años mayor, era aficionado a las carreras y Jody se volvió piloto siguiendo los pasos de su

• Su estilo agresivo llamó la atención desde un inicio, pero causó muchos accidentes

hermano, pero resultó mucho más hábil al volante y en 1970 se fue a Inglaterra a buscar fama y fortuna. Corrió F3 en 1971, pero su estilo agresivo y rápido llamó la atención de la gente de McLaren que lo firmó para F2 en 1972 y respondió con un triunfo convincente en la ronda en Crystal Palace por lo que decidieron

• James Hunt le decía "Fletcher" pues parecía la gaviota que siempre chocaba en el libro de *Jonathan Livingston Seagull*

debutarlo a finales de ese año en un tercer auto en el GP de Estados Unidos, y el sudafricano respondió logrando el octavo sitio en la parrilla. En la carrera llegó a estar cuarto hasta que se despistó tras un chubasco, y terminó noveno, nada mal para un debutante.

Para 1973 siguió con un tercer auto de McLaren, fue noveno en su patria, luego chocó con el campeón Emerson Fittipaldi peleando la punta en Francia y a la siguiente fecha causó un accidente masivo en el inicio del GP británico, por lo que McLaren decidió enfriarlo un poco y lo enfocó en la F5000



1974 Tyrrell-Ford
Primeros triunfos en la categoría máxima



1976 Tyrrell-Ford
El P34 de seis ruedas era espectacular

y en CanAm de Estados Unidos, siendo campeón y sexto, respectivamente. Regresó para correr las dos fechas finales del año en Canadá y EUA, usando el auto marcado con el número 0. En las prácticas en Watkins Glen, iba detrás del Tyrrell de Francois Cevert cuando este chocó fatalmente y aunque se bajó a ayudar, se dio cuenta de que nadie se movía porque no había nada que hacer. Ahí cambió su estilo

• Es el único en ganar con un auto de seis ruedas en F1

de manejo para minimizar riesgos y se acabaron los choques espectaculares..

Tyrrell lo firmó para encabezar su equipo en 1974 y en su primera campaña completa logró dos triunfos y cuatro podios más para pelear el título, aunque fue tercero detrás de Fittipaldi y Lauda. Al año siguiente no le fue tan bien, pero logró ganar su GP local en Kyalami, aunque cayó al séptimo lugar general. Para 1976, con el Tyrrell P34 de seis ruedas, logró cinco

F1 - 1972-80

111 ARRANCADAS

10 (9.014%) TRIUNFOS

33 (29.73%) PODIOS

3 (2.70%) PPs

5 (4.50%) VRs

1973 McLaren Ford
Choca mucho en F1

“Es un peligro para todos, no pertenece en la F1”, Emerson Fittipaldi en 1973



- Ganó con los tres equipos con los que corrió campañas completas: Tyrrell, Wolf y Ferrari

“Yo pensaría que Lewis Hamilton es uno de los tres mejores de la historia.”, Jody Scheckter



1977 Wolf-Ford
Debuta el auto nuevo ganando

podios, entre ellos el triunfo en Suecia, y regresó al tercer sitio en el campeonato, ahora batido por Hunt y Lauda. Pero el desarrollo del equipo no le convenció y decidió firmar para 1977 con la escuadra nueva del millonario austro-canadiense Walter Wolf y abrió la campaña ganando en Argentina con el Wolf-WR1 y peleó el título contra Lauda, quedando segundo.

Tras un año malo en Wolf en 1978, emigró a Ferrari en 1979 a buscar el

CURIOSIDAD



EL HERMANO MAYOR

Ian, hermano mayor de Jody, se inició profesionalmente en el campeonato sudafricano de monoplazas y en 1974 debutó en F1 en su GP local con el equipo Gunston gracias a la recomendación de Jody; correría intermitentemente en Sudáfrica con equipos locales y en Europa con Williams hasta que, tras lograr el título de 1976 en su patria, consiguió patrocinio suficiente para una campaña completa con March en 1977. Su mejor resultado fue décimo en Holanda y su tiempo en F1 acabó en Japón, a donde llegó a correr el GP ese año con visa de turista, pero dada la oposición nipona al apartheid fue expulsado del país. Posteriormente sería campeón sudafricano otras cinco veces y obtendría 49 triunfos en total, pero la F1 nunca más lo llamó.

VICTORIAS DESTACADAS

1 (1972)
F2: Crystal Palace

4 (1973)
Campeón F5000: Laguna Seca, Michigan, Mid Ohio y Watkins Glen

2 (1974)
F1 GPs: Suecia, GB

1 (1975)
F1 GP, Sudáfrica

1 (1976)
F1 GP: Suecia

3 (1977)
Subcampeón F1, GPs: Argentina, Mónaco, Canadá

3 (1979)
Campeón F1; GPs: Bélgica, Mónaco, Italia



- Su campaña de 1980 es la peor de un campeón defensor del título en la F1



1979 Ferrari
Pasa a Maranello para ir por el título y logra el objetivo

título y con constancia lo logró sobre su coequipero Gilles Villeneuve, pese a tener menos podios que el canadiense y ambos lograr tres triunfos usando los Ferrari 312T4. Sin embargo, en 1980 el T5 probó ser muy malo y Jody sólo logró dos puntos, acabando en el sitio 19, por lo que decidió retirarse. Se fue con dignidad y aunque sus hijos Toby y Thomas han corrido en IndyCar y probado en F1, él rara vez asiste a las pistas y se dedica a la agricultura orgánica en Inglaterra, produciendo el que quizás sea el queso mozzarella de leche de búfala más apreciado en el mundo. Siempre buscando ser el mejor...

675
VUELTAS LIDERADAS

33
PODIOS

5
VUELTAS RÁPIDAS

23
GPs LIDERADOS



3
PPs

2,855 KM LIDERADOS



JODY SCHECKTER EN NÚMEROS

GRANDES PREMIOS 111

A	MARCAS	
1	Tyrrell	45
2	Wolf	33
3	Ferrari	28
4	McLaren	5

B	MOTORES	
1	Ford	83
2	Ferrari	28

VICTORIAS 10

A	MARCAS	
1	Tyrrell	4
2	Ferrari	3
3	Wolf	3

B	MOTORES	
1	Ford	7
2	Ferrari	3

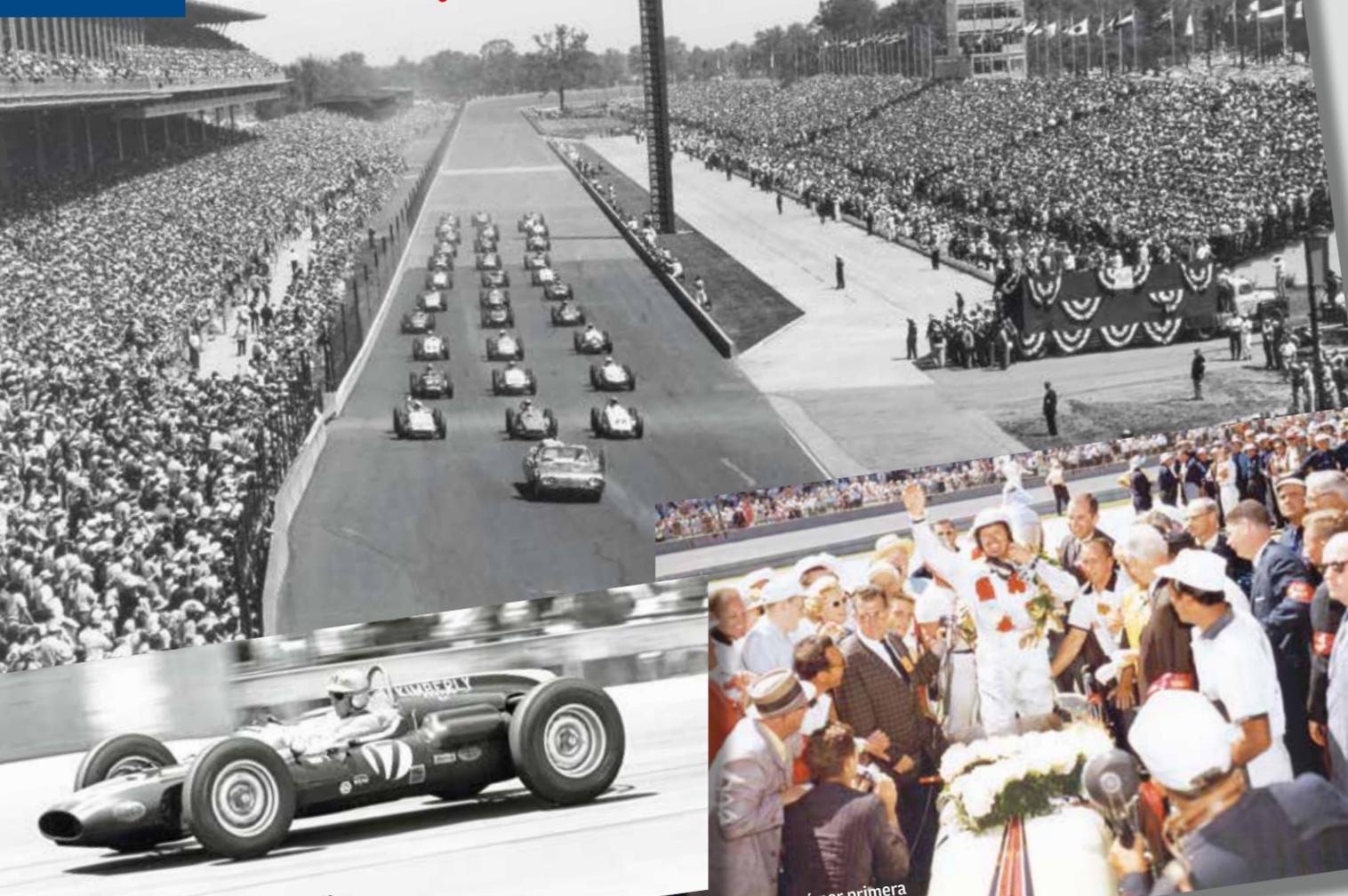
GRANDES PREMIOS GANADOS

GP Bélgica	1
GP Canadá	1
GP Mónaco	2
GP Italia	1
GP Gran Bretaña	1
GP Sudáfrica	1
GP Suecia	2
GP Argentina	1

LA TRIVIA

- ¿Cuántos africanos han sido campeones de F1?
- ¿Cuántos africanos han ganado en F1?
- ¿Cuántos GPs corrió antes de coronarse y donde logró el título?
- ¿Cuántos africanos han logrado podios en F1?
- ¿Cuántos podios tiene África en F1?

RESPUESTAS 1. 1, sólo el 2. 1, sólo el 3. 96; en Italia 1979; 4. 3; Tony Maggs, John Love y el 5. 37 con 33 sujos, 3 de Maggs y 1 de Love.



La formación con 32 roadsters estadounidenses y un Cooper inglés de motor trasero

Brabham era el campeón de F1, pero tuvo que pasar su prueba de novato

En 1961 AJ Foyt ganó por primera vez las 500 Millas de Indianápolis



El motor típico de 4.4 litros de los roadsters



Jack Brabham había conseguido el título de F1 con Cooper en 1959 y 1960

EL AÑO DEL CAMBIO EN INDY

Hace 60 años los roadsters de motor delantero todavía regían al mundo de los monoplazas ovaleros, o sea IndyCar, recuerda nuestro **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE**, quien apunta que ese reinado enfrentaría sin saberlo el principio de su final

En 1961 se celebraba el aniversario 50 de la primer a Indy 500 de 1911

En la F1 el último triunfo de un auto de motor delantero se dio en el GP de Italia 1960, con Phil Hill en un Ferrari, aunque tanto el título de 1959 como el de 1960 fueron para los autos Cooper de Jack Brabham, con motor trasero. En 1961 ya no volverían los autos de motor delantero a ganar y Ferrari se llevaría el título con su 156, el "nariz de tiburón" famoso, con

sus dos entradas de aire frontales en la parte baja de su trompa puntiaguda. Sin embargo, del otro lado del Atlántico los poderosos roadsters de motor delantero, generalmente un Offenhauser de 270 pulgadas (4.4 litros y 430 caballos) de desplazamiento eran los que regían. La aparición del GP de Estados Unidos de F1 en la pista de Sebring en 1959, que sería cambiado al circuito californiano de Riverside para 1960, marcaba que finalmente ese país podía tener una carrera bajo las reglas de F1. Para 1961 las 500 Millas de Indianápolis

Por primera vez desde la creación de la F1 en 1950, la Indy 500 no contó para el mundial

Cooper mandó un T54, que era el T53 de 1960 modificado para el óvalo de Indianápolis

fueron quitadas del calendario de la categoría reina del deporte motor, tras 11 ediciones seguidas con 10 ganadores distintos. Sin embargo, la F1 estuvo presente en otra forma. Jack Brabham, el bicampeón reinante, arribó en mayo con un Cooper T53 del año anterior, modificado y renombrado T54 con motor Climax agrandado a 2.7 litros, que daba 270 caballos de fuerza. La diferencia en potencia era grande, pero el agarre del auto de motor trasero era muy superior

El bicampeón Jack Brabham calificó en el sitio 17 a casi 4 kilómetros del roadster de la PP

en las curvas, con lo que se compensaba su desventaja en las rectas del óvalo (rectangular) de Indianápolis. Los dueños y pilotos de los roadsters se burlaban del auto "pequeño y raro", pero Brabham era muy competente y calificó decimoséptimo de 33 y se formó en la sexta fila de la parrilla. La Posición de Privilegio fue para Eddie Sachs, su segunda al hilo, a 237.349 kph, lo que era 3.761 kilómetros más rápido que el Cooper del campeón de F1. Brabham estableció un plan de ataque de dos paradas para cubrir las 500 Millas (807.6750 kilómetros) manteniendo un ritmo tranquilo ya que la gasolina que empleaba daba mejor kilometraje que el metanol de los

Eddie Sachs obtuvo la PP por segundo año consecutivo, pero quedó segundo

roadsters. Sin embargo, al ir avanzando se enfrascó en varias batallas que incrementaron su consumo, desgastaron en exceso sus llantas y lo obligaron a hacer una tercera detención. Terminó en la vuelta del ganador, A. J. Foyt, completando los 200 giros en el noveno sitio, aunque de haber planeado de inicio ir a tres detenciones probablemente hubiera podido avanzar más.

El desempeño de Brabham en un auto que no estaba hecho para el óvalo, y dando 160 caballos de fuerza de ventaja fue notado por muchos de los constructores, especialmente por Lotus, que se asoció con Ford y obtuvo la PP en 1963, fue segundo en 1964 y ganó desde la PP en 1965 dominando tras liderar 190 vueltas. Los autos de motor delantero nunca volvieron a ganar en Indy...

El Cooper de motor trasero de Brabham quedó noveno y completó las 200 vueltas pactadas

EL "CAMPEÓN"

DE LA CLASE B

¿Clase B? Sí, esa es la que corren los que no son de los dos (antes tres) equipos grandes –Mercedes y RBR–, por lo que su "campeón" sería el ganador del título no oficial de "mejor del resto" en la Fórmula Uno, según el conteo de **NUESTRO EDITOR DE MONOPLAZAS**, quien compiló los puntos para hallar a este monarca tan oficial como el que se lleva el título de novato del año, o sea, nada

–Hamilton, Bottas, Verstappen y Albon– y los otros 13 se los apuntaron entre nueve pilotos de los equipos Clase B; pero en la clasificación particular de esta última hay 11 de los 19 consiguiendo un sitio entre los tres primeros (57.9%) dejando fuera a los volantes de Alfa Romeo, Williams y Haas, lo cual indica que quizás debiera haber una Clase C.

El "campeón" en la F1 real fue **Sergio Pérez** con podios de mejores sitios que los de **Daniel** (1 y 2 vs. 3 y 3)

LA CLASE B

Este año comprende ocho equipos: Racing Point (RP), Williams, Renault, Alfa Romeo, McLaren, AlphaTauri (AT), Haas y Ferrari, nuevo en 2020, pues solía ser uno de los tres grandes. Una mezcla de escuadras oficiales con poco o mucho palmarés, recientes o antiguas, pero lo único en común es que pelearían el tercer sitio, algo que nadie ha hecho desde que Williams lo logró en 2014 y 2015 –y a excepción de Ferrari, los otros siete no habían vencido desde 2013 cuando Kimi triunfó con un Lotus, ahora Renault– por lo que no están considerados entre los equipos grandes de la era de los V6 turbohíbridos.

Si analizamos sus resultados como si el campeonato lo disputaran sólo sus 16 autos, encontramos que las diferencias se achican, el pelotón se compacta y tendríamos una batalla muy disputada, pero como no se aprecia en la TV, es casi invisible. Entre lo destacado de la Clase B en 2020 tenemos estos hitos:

- Tanto AlphaTauri como Racing Point lograron victorias este año; los primeros habían ganado antes como Scuderia Toro Rosso en 2008 y los otros como Jordan en 2003 y antes.
- Hubo 23 pilotos distintos en la F1, y 19 en la Clase B:
 1. El asiento de Romain Grosjean lo tomó Pietro Fittipaldi para las dos carreras finales en el equipo Haas después del accidente del francés en Bahrein que le causó quemaduras.
 2. George Russell, de Williams, fue llamado a reemplazar en Sakhir a Lewis Hamilton, quien tenía coronavirus, y su lugar en la escuadra inglesa lo tomó Jack Aitken.
 3. En RP Nico Hulkenberg reemplazó en dos fechas a Sergio Pérez y en otra a Lance Stroll, pues ambos cayeron enfermos con el virus en la temporada.
 - Mientras que la F1 tuvo cinco ganadores (21.7%) en 2020, la Clase B tendría seis (31.6%), dos de ellos en ambas categorías; Sergio Pérez y Pierre Gasly.
 - Hay ocho volantes con al menos una Posición de Privilegio (42.1%) en la Clase B contra una realidad de cuatro (17.4%) en la F1, pero sólo Lance Stroll marca en ambas.
 - En Vuelta Rápida en la F1 hubo siete diferentes (30.4%), pero en la Clase B habría ocho (42.1%), perteneciendo a ambos grupos Ricciardo, y los volantes de McLaren.
 - En podios, de los 51 reales, 38 (74.5%) los alcanzaron los pilotos de los equipos grandes

PILOTOS

GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	Piloto
17	4	1	7	7	Daniel Ricciardo
15	3	3	1	8	Sergio Pérez
17	3	2	3	7	Lando Norris
17	4	5		7	Charles Leclerc
16		2	2	7	Carlos Sainz II
16	2	2	1	6	Lance Stroll
17	1	1	1	3	Pierre Gasly
17				2	Esteban Ocon
17				1	Daniil Kvyat
17				2	Sebastian Vettel
17					Kimi Räikkönen
3		1		1	Nico Hulkenberg
17					Antonio Giovinazzi
17					Kevin Magnussen
16					George Russell
15			1		Romain Grosjean
17			1		Nicholas Latifi
2					Pietro Fittipaldi
1					Jack Aitken
17	17	17	17	51	TOTAL

EQUIPOS

GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	Piloto
17	5	6	2	15	Racing Point-Mercedes
17	3	4	5	14	McLaren-Renault
17	4	1	7	9	Renault
17	4	5	-	9	Ferrari
17	1	1	1	4	AlphaTauri-Honda
17	-	-	-	-	Alfa Romeo-Ferrari
17	-	-	1	-	Haas-Ferrari
17	-	-	1	-	Williams-Mercedes
17	17	17	17	51	TOTAL

Lugar	Piloto	AUT	EST	HUN	GBR	SIL	ESP	BEL	ITA	TOS	RUS	EIF	POR	EMI	TUR	BAH	SAK	ABU	Pts
1	Daniel Ricciardo		12	12	19	1	6	26	10	26	18	26	8	26	6	13	10	16	235
2	Sergio Pérez	12	18	15	-	-	18	8	4	18	25	18	12	12	25		26		211
3	Lando Norris	19	25	2	15	10	8	15	12	15			3	8	11	25	6	25	199
4	Charles Leclerc	25		6	25	25		1		10	15	10	25	15	15	8		2	182
5	Carlos Sainz	15	11	10	2	2	15	-	19			15	15	10	12	18	12	18	174
6	Lance Stroll		15	26	8	18	25	10	15			-			8		15	8	148
7	Pierre Gasly	10			10	6	10	12	25		9	12	18		1	15	4	12	144
8	Esteban Ocon	8		1	12	12	2	18	8		12		10		4	10	18	10	125
9	Daniil Kvyat	1	8	4		8	4	6	6	12	10			18	2	6	8	6	99
10	Sebastian Vettel	4		18	6	4	12	2		6	2	2	6	1	18	2	2	1	86
11	Kimi Räikkönen		6				1	4		8	1	1	4	6				4	35
12	Nico Hülkenberg	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	23
13	Antonio Giovinazzi	6	1		1						6	4		4			1		23
14	Kevin Magnussen		4	8							4								16
15	George Russell				4					4			1			4	-	-	13
16	Romain Grosjean		2				1		1	2		6					-	-	12
17	Nicholas Latifi	2				1			2					2		1			8
18	Pietro Fittipaldi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Jack Aitken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		102	102	102	102	102	102	102	102	101	102	102	102	102	102	102	102	102	1,733

● No corrió

LA BATALLA POR LA "CORONA"

En 2016 y 2017 el mexicano Sergio Pérez, de Force India, fue el mejor de la Clase B, pero en 2018 el mejor del resto y séptimo general fue Nico Hulkenberg, de Renault, y en 2019 se coronó Sainz II de McLaren-Renault, quien fue sexto absoluto en realidad, batiendo a los dos que alternaron el asiento de RBR. Ahora el ganador es Daniel Ricciardo, de Renault, según este método, pero en la realidad el vencedor fue Sergio Pérez, de Racing Point, quien no ha salido de los tres primeros sitios en seis años.

En la tabla principal observamos:

- La corona de la Clase B se decidió en Abu Dabi para Ricciardo cuyos ocho puntos de ventaja fueron suficientes al volar el motor de Pérez. Daniel tuvo cuatro triunfos, igual que Leclerc, contra tres de Sergio y Norris.
- Sergio volvió a ser subcampeón, pero máximo ganador en podios con ocho; eso se explica porque se perdió dos carrera por el coronavirus; su promedio de puntos por GP es de 14.07, contra 13.82 del australiano, y con eso 28 puntos extra en las dos rondas inglesas que no corrió hubiera sido



campeón, como lo fue en la puntuación real de la F1 en la que al estar acaparados los podios por los equipos grandes las diferencias son menores.

- Tercero otra vez fue Lando Norris, quien esta vez batió a su coequipero Sainz, quien se fue al quinto lugar atrás de Leclerc, todos con siete podios por cabeza.
- Daniel Ricciardo, fue el más veloz del año con siete VRs, pero en Calificación el vencedor fue Leclerc con cinco PPs.
- Por equipos la escuadra de los Mercedes rosa (RP) ganaría con 382 puntos, pero si les quitamos los 15 del castigo de la FIA por copiones, les pasa lo mismo que en la vida real y caen al segundo sitio (cuarto en la realidad) atrás de McLaren.
 - En victorias, PPs y podios RP bate a McLaren, pero en VRs ambos caen ante la velocidad del Renault de Ricciardo, que logró siete para su equipo. RP tiene 5 triunfos (29.4%), seis PPs (35.3%) y 15 podios (29.4%) y Renault marca siete VRs (41.2%). Hay menos de un triunfo (25 puntos) entre las tres escuadras punteras

Lugar	Equipo	AUT	EST	HUN	GBR	SIL	ESP	BEL	ITA	TOS	RUS	EIF	POR	EMI	TUR	BAH	SAK	ABU	Pts
1	Racing Point-Mercedes	12	33	41	8	33	43	18	19	18	25	26	12	12	33	-	41	8	382
2	McLaren-Renault	34	36	12	17	12	23	15	31	15	0	15	18	18	23	43	18	43	373
3	Renault	8	12	13	31	13	8	44	18	26	30	26	18	26	10	23	28	26	360
4	Ferrari	29	0	24	31	29	12	3	0	16	17	12	31	16	33	10	2	3	268
5	AlphaTauri-Honda	11	8	4	10	14	14	18	31	12	19	12	18	18	3	21	12	18	243
6	Alfa Romeo-Ferrari	6	7	0	1	0	1	4	0	8	7	5	4	10	0	0	1	4	58
7	Haas-Ferrari	-	6	8	-	-	1	-	1	2	4	6	-	-	-	-	-	-	28
8	Williams-Mercedes	2	-	-	4	1	-	-	2	4	-	-	1	2	-	5	-	-	21

LOS 10 PRIMEROS



CONCLUSIÓN

Los resultados logrados en este ejercicio de la Clase B muestran que la *tabula rasa* es condición *sine qua non* para lograr la paridad en la categoría máxima. Insistir en topes salariales y presupuestales es el primer paso para lograr la paridad competitiva real.

1 Daniel Ricciardo • 2 Sergio Pérez • 3 Lando Norris • 4 Charles Leclerc • 5 Carlos Sainz • 6 Lance Stroll • 7 Pierre Gasly • 8 Sebastian Ocon • 9 Daniil Kvyat • 10 Sebastian Vettel



RESUMEN 2020

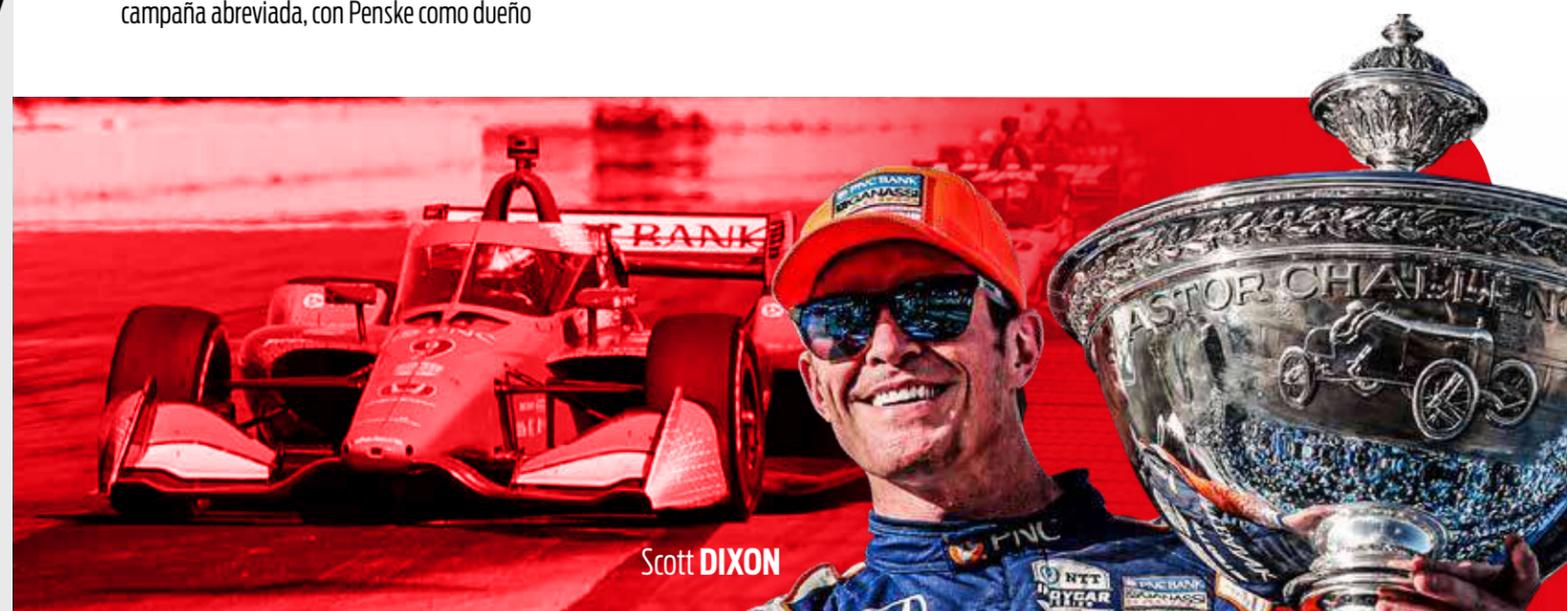


Un año atípico ha sido el de 2020 ciertamente, pero no por ello menos entretenido en la mayoría de las disciplinas del deporte, pues hasta las carreras virtuales dieron espectáculo interesante a ratos con la participación de pilotos de verdad en ciertas ocasiones, mientras los organizadores ajustaban calendarios y operaciones y protocolos de seguridad para regresar a la acción. Veamos lo más relevante del año pandémico:



DIXON COMPLETA SEIS

Como los péndulos, en IndyCar en 2019 gana Penske y en 2020 le toca a Ganassi, esta vez con el sexto título para Scott Dixon el piloto premier de la escuadra de Pittsburgh, de la propia serie y del mundo entre los veteranos (ver Premios **FASTmag**, pp. 80-87) otro de los cuales se apuntó la Indy 500 como nos relata **NUESTRO EDITOR DE NORTEAMÉRICA** en su reseña de la campaña abreviada, con Penske como dueño



Scott DIXON

Roger Penske compró IndyCar, el óvalo de Indianápolis y propiedades adjuntas a fines de 2019 y en 2020 la pandemia vino a arruinarle el estreno. El calendario de 17 fechas bajó a 14, con cancelaciones a pasto según la pandemia se aceleraba en zonas de Norteamérica. La temporada fue muy buena en las pistas aunque casi sin público por la pandemia. Entre las marcas Honda ganó el título, y añadió la Indy 500, aunque tuvo menos PPs que Chevrolet, empataron a siete en triunfos, y el motor nipón venció al de Detroit en VRs y podios.

MARCA	TRIUNFOS	PP	VR	Podios	Puntos
Honda	7	3	10	22	1122
Chevrolet	7	11	4	20	1099



Josef **NEWGARDEN**

PILOTOS - EL QUE PEGA PRIMERO...

El campeonato quedó definido de inicio con tres victorias de Scott Dixon para abrir el año, lo cual lo mantuvo en la punta toda la campaña. Josef Newgarden, campeón defensor, intentó cerrar la brecha con cuatro triunfos, pero la consistencia del neocelandés fue decisiva, nunca quedó más abajo del duodécimo sitio. Al final del día la diferencia entre ellos fue de 16 puntos, 13 de ellos la ventaja de Dixon tras el inicio en el óvalo tejano.

El tercer sitio fue casi todo el año para el mexicano Pato O'Ward, aunque una carrera mala en el primer evento del Harvest GP en Indy le quitó la ventaja y terminó cuarto a cinco puntos de Colton Herta, su antiguo coequipero de Indy Lights y del Harding, logrando más podios, pero el hijo de Bryan ganó una vez. La diferencia entre segundo y tercero, fue de 100 puntos, por cierto.

Después vendría Will Power, quien sigue siendo muy veloz en una vuelta, pero en las carreras a veces pierde el ritmo y a veces el criterio y empuja gente como si trajera tractor. Los coequiperos del Rahal-Letterman-Lanigan Racing quedaron después, con Graham Rahal delante de Takuma Sato, pero este ganó la Indy 500. Ambos superaron al campeón de 2016, Simon Pagenaud, quien arrancó con dos podios y luego sólo ganó la ronda inicial en Iowa y no volvió a quedar entre los cinco primeros después de salir de los campos de maíz.

Cerraron los 10 mejores los dos pilotos grandes del equipo Andretti, Alex Rossi, quien quedó del sitio 19 hacia atrás tantas veces como en el podio y Ryan Hunter-Reay, quien fue consistente, pero un podio en el año manda

una señal clara al excampeón. Después vinieron los suecos de Ganassi, Felix Rosenqvist y Marcus Ericsson; Santino Ferrucci, rápido pero errático; y el novato del año Rinus VeeKay, quien peleó muy arriba de lo esperado para acabar 14° con una PP y un podio. Le siguió Jack Harvey corriendo campaña completa, y el español Alex Palou, único podio para Coyne Racing, quien mostró muy buenas manos. El resto, 19 pilotos, fueron veteranos que van de salida, novatos que no cuajan o de campaña parcial.

Colton **HERTA**



Will **POWER**

Takuma **SATO**

EQUIPOS - EL QUE MUCHO ABARCA...

Como en F1, los "Tres Grandes" ya son dos: Penske y Ganassi; Penske (7) y Ganassi (5) dejaron un triunfo por cabeza para Rahal-LLR y Harding-Andretti. Hubo 14 pilotos, representando a ocho equipos en el podio, y dos escuadras más marcaron tanto PP como VR, lo que indica que 10 de los 13 de tiempo completo tuvieron logros en 2020, faltando Foyt Racing, Meyer-Shank y DCR-Vasser-Sullivan.

Penske dominó con tres campeones (Newgarden, Pagenaud y Power) contra Dixon de Ganassi, pues a este los suecos sólo le aportaron un triunfo y dos VRs El Andretti Autosport con IRossi, Hunter-Reay y Zach Veach ni triunfos ni PPs tuvo y perdió la grandeza; quedaron mejor sus satélites Herta-Andretti y Harding-Andretti, especialmente éste que ganó y llevó a Colton al podio general, mientras que aquel sacó la PP en Indy por gracia de Marco Andretti.

Rahal-LLR mejoró a tercero, pero Graham Rahal sin dar el ancho como líder, similar a Marco. McLaren creció con Pato O'Ward como número uno y los demás dieron la pelea. El que necesita ayuda es Foyt Racing, que puso a Charlie Kimbal en el sitio 18, pese al apoyo de Chevrolet. Solían ganar al menos.

Honda se llevó su novena corona de marcas por 23 puntos, la pelea más cerrada en años

Dixon tiene 49 triunfos en IndyCar, tercero de la historia atrás de Mario Andretti y AJ Foyt

Rinus VeeKay fue el "Novato del Año"

Decimotercer título de **Ganassi** en autos tipo Indy

CAMPEONATOS

POS.	PILOTO	PTS.
1	Scott Dixon	537
2	Josef Newgarden	521
3	Colton Herta	421
4	Patricio O'Ward	416
5	Will Power	396
6	Graham Rahal	377
7	Takuma Sato	348
8	Simon Pagenaud	339
9	Alexander Rossi	317
10	Ryan Hunter-Reay	315
11	Felix Rosenqvist	306

Equipo	Triunfos	PP	VR	Podios
1 Penske	7	8	2	14
2 Ganassi	5		5	8
3 Rahal LL	1	1	1	5
4 Harding-Andretti	1	1		2
5 McLaren SP		1	1	5
6 Carpenter		1	1	1
7 Herta-Andretti		1	1	
8 Carlin		1	1	
9 Andretti			1	6
10 Coyne			1	1
Total	14	14	14	42



Alex **PALOU**

Graham **RAHAL**



EL AÑO DEL PATO

Según el calendario chino estamos en el año 4718 y corresponde al año de la rata, pero para **FASTmag** 2020 es, nada más y nada menos que el año del Pato, como lo deuestran los resultados de nuestro ánade favorito en las pistas de Norteamérica

Tras firmar para correr la campaña 2020 con el equipo Arrow McLaren SP, que marcó el regreso de McLaren a IndyCar, Patricio O'Ward, fue emparejado con su sucesor como campeón de Indy Lights, el inglés Oliver Askew, a quien procedió a demoler en la campaña pandémica batiéndolo en nueve ocasiones, de 12 (el inglés no corrió en dos rondas por coronavirus), logrando cuatro podios contra uno de Askew, obteniendo también una PP, liderando el mayor número de vueltas en dos fechas y amasando 416 puntos contra 195 del europeo, quedando cuarto general mientras su coequipero era decimonoveno apenas.

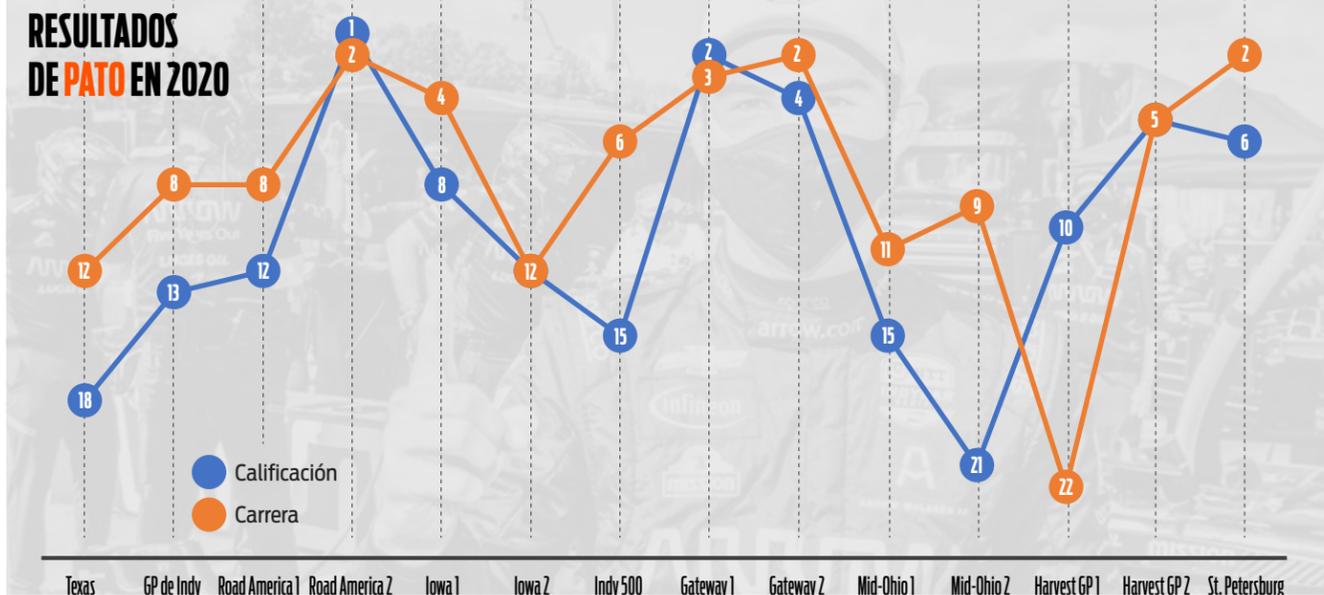
Este año fue la revancha del regiomontano que en 2019 fue un piloto itinerante corriendo tres rondas en la Super Formula en Japón, una fecha doble en la F2 en Europa, y siete carreras de IndyCar en Norteamérica, todas temporadas parciales que no le permitieron mostrar su potencial debidamente. Esta vez, con la constancia y permanencia durante las 14 fechas de la serie demostró que es un campeón futuro en los monoplazas más veloces del mundo. Su cuarto sitio general fue el mejor de un mexicano desde 2003 cuando Michel Jourdain fue tercero en CART, pero Pato lo logró sin victorias. lo cual es más difícil dados los puntos adicionales que aportan los triunfos. Pese a ello en las carreras segunda en Road América y primera en Gateway fue el piloto que más vueltas lideró. En Road America, tras logra la PP, sus llantas no tan frescas al final permitieron que Felix Rosenqvist lo alcanzar para dejarlo segundo, y en el óvalo en las afueras de San Luis el cierre del pentacampeón, Scott Dixon, y del ganador de la Indy 500, Takuma Sato, lo relegó al tercer sitio tras una batalla feroz contra volantes con centenas de carreras más que él. Y al día siguiente en el mismo escenario batiría a ambos, pero esta vez caería ante el bicampeón Josef Newgarden para quedar segundo, El mismo Newgarden también le ganaría el cierre del campeonato en Florida, tras otra lucha feroz que incluyó algunos de los mejores rebases del año.

Su mejor momento se dio probablemente en la joya de la corona de IndyCar, las 500 Millas de Indianápolis en la que acabó en sexto sitio y fue nombrado Novato del Año, algo que

Pato fue sexto, y Novato del Año en la Indy 500



RESULTADOS DE PATO EN 2020



Su **cuarto lugar** general en IndyCar es el mejor de un mexicano desde 2003

solamente dos mexicanos habían obtenido antes, Josele Garza y Bernardo Jourdain, además de ser el mejor sitio logrado por un compatriota en la clásica de 500 millas, en un día en que los motores Honda dominaron y 'solo él y el campeón defensor de la serie, Newgarden, dieron la cara por Chevrolet. De hecho Pato fue el segundo mejor volante de Chevrolet en la campaña. Su promedio de arrancada fue del sitio 10.9 y su promedio al cruzar la meta era de 8.2, o sea que avanzaba unos tres sitios en la carrera.

Pato también es muy versátil: logró podios en todo tipo de circuitos, incluyendo permanentes como Road America, callejeros como St.

Petersburg con calles y pista de aeropuerto, y óvalos como el de Gateway Si la victoria no cayó fue por un poco de estrategia deficiente en un equipo que todavía está aprendiendo, y que tiene que mejorar su nivel para ponerse a la altura de su piloto, especialmente en las detenciones en fosos donde era común ver al mexicano perder mucho de lo ganado a pulso en pista.

Entonces, los chinos podrán hablar de la rata, pero para los mexicanos 2020 en IndyCar siempre será el año del Pato, y esto se puede convertir en el lustro, la década y la era del Pato, pues el talento abunda en las manos de norteamericano.

2020	Carreras	Triunfos	PP	VR	Podios	Puntos	Pts. x carr.
Pato O'Ward	14	0	1	1	4	416	29.7
Arrow McLaren SP	%	-	7.1%	7.1%	28.6%		



NO POR MUCHO MADRUGAR...

La sexta temporada de la Fórmula E (2019-20) arrancó en noviembre de 2019 con normalidad. Pero llegó la pandemia y la serie se aplazó; finalmente fue dada por terminada con una fecha séxtuple en Berlín que coronó al campeón. Haber visitado cuatro continentes justifica su elevación a campeonato mundial para 2021 dice **NUUESTRO EDITOR ELÉCTRICO** al hacer su recuento

L ACABANDO CON UN "SIX" BERLINÉS a campaña 2019-20 de la Fórmula E fue normal con 14 fechas programadas, arrancando con una doble en Arabia Saudita. Para la quinta fecha disputada en Marruecos, tras visitar Chile y México, el mundo enfrentó al coronavirus, perdió la batalla y cerró todos los espectáculos y concentraciones masivas. La Fórmula E se abrió un resquicio en Alemania, aprovechó el aislamiento del antiguo aeropuerto central berlinés de Tempelhof para pactar seis carreras en nueve días de agosto ahí, en tres trazados distintos, uno en sentido de las manecillas del reloj, el otro en sentido contrario, y un tercero con adecuaciones en algunas curvas para distinguirlo del primero. Apresurado, pero se cumplió con el programa y se coronaron campeones además de liberar a las escuadras para preparar la campaña 2020-21 que será como campeonato mundial de Fórmula E.

Los campeones defensores eran Jean Eric Vergne, bicampeón, y su equipo Techeetah, con tren motor de DS, la firma de lujo de Citroën. Vergne tenía un coequipero nuevo, el portugués Antonio Felix da Costa, exAndretti-BMW. Los fabricantes alemanes habían apostado por esta serie y se contaba con Audi y BMW, además de los recién llegados Mercedes y Porsche, una batalla feroz por el orgullo nacional, quizás hasta ser por el título. Y el equipo Virgin usaba

Techeetah ganó cuatro de 11 carreras

Da Costa venció tres veces y su coequipero Vergne otra más

BMW Andretti triunfó tres veces pero sus pilotos no quedaron entre los ocho mejores



Antonio Felix **DA COSTA**



Jean Eric **VERGNE**



Oliver **ROWLAND**



Lucas di **GRASSI**



Sebastian **BUEMI**



Stoffel **VANDOORNE**

tren motor de Audi, mientras Venturi empleaba el de Mercedes, siendo media parrilla propulsada por los germanos. Se esperaba mucho de Nissan, que había tomado el relevo de Renault en la serie, y de Jaguar, Venturi y Mahindra, que habían obtenido victorias anteriormente, mientras que Geox Dragon y NIO 333 eran los equipos débiles.

Al inicio BMW se mostró fuerte, pero para Marruecos, Da Costa ganó la primera de tres carreras consecutivas, y Vergne añadió otra en Berlín con lo que el portugués y su escuadra se despegaron para obtener el título con holgura. Stoffel Vandoorne rebasó a Vergne por un punto tras lograr el triunfo en la sexta ronda berlinesa y undécima del año.

Por equipos Techeetah logró cuatro triunfos, tres del ahora campeón portugués y uno del bicampeón galo y sacó más de tres carreras en puntos a Nissan-e.dams, que ocupó el segundo sitio colocando a sus volantes en cuarto y quinto. Mercedes fue tercero con Stoffel liderando la carga. También ganaron Jaguar y Virgin, pero los que se fueron en blanco fueron los multicampeones de Audi-Abt y Daniel Abt fue corrido por hacer trampa jugando en simulador, siendo reemplazado por Rene Rast, su estrella del DTM, quien logró un podio en Berlín.

El objetivo se cumplió, la temporada se rescató, y ahora queda preparar 2021 si el coronavirus coopera.

CAMPEONATOS

POS.	PILOTO	PTS.
1	Antonio Felix da Costa	158
2	Stoffel Vandoorne	87
3	Jean-Eric Vergne	86
4	Sebastien Buemi	84
5	Oliver Rowland	83
6	Lucas di Grassi	77
7	Mitch Evans	71
8	Andre Lotterer	71
9	Maximilian Guenther	69
10	Sam Bird	63
11	Nyck de Vries	60
12	Robin Frijns	58

Equipo	Puntos	Triunfos	PP	VR	Podios
1 DS Techeetah	244	4	5	2	9
2 Nissan e.Dams	157	1	1	1	5
3 Mercedes EQ	147	1	1	1	4
4 Virgin	121	1		1	4
5 BMW i Andretti	118	3	2	1	4
6 Audi ABT	114			2	3
7 Jaguar	81	1	1	1	2
8 Porsche	79		1		2
9 Mahindra	49			1	
10 Venturi	44				
11 Geox Dragon	2			1	
12 NIO 333	0				
TOTAL		11	11	11	33

OGIER RESCATA EL SÉPTIMO

Cuando la derrota parece inevitable los campeones sacan la casta, como bien sabe **NUESTRO EDITOR DE RALLIES**, y logran victorias increíbles que parecen normales dado su talento; he aquí una de esas...

El Campeonato Mundial de Rallies (WRC) tuvo 14 rondas programadas, pero sólo habían corrido tres en dos continentes cuando cayó la pandemia y se cancelaron las fechas en de Asia, Oceanía, África y América del Sur, además de unas en la propia Europa, por lo que al final el Mundial constó de siete fechas, dos de ellas de repuesto, Estonia y Monza.

Con tan poca acción era vital no ceder puntos y la constancia iba a ser recompensada. La batalla principal, como en 2019, era de Toyota contra Hyundai, pero el campeón defensor Ott Tanak se había pasado con los coreanos, mientras que el hexacampeón Sebastien Ogier había migrado de Ford a Toyota tras perder el título en 2019. Del lado de Hyundai también se apuntaban Thierry Neuville y un tercer i20 que se rotarían Dani Sordo, Craig Breen y el nonacampeón Sebastien Loeb, mientras que Toyota tenía también a Elfyn Evans y al debutante Kalle Rovanner en sus Yaris, además de su nipón en desarrollo Takamoto Katsuta. Ford estaba destinado a ser tercero con su dupla de finlandeses, Teemu Suninen y Esapekka Lappi. más Gus Greensmith en un tercer Fiesta.

El inicio del campeonato fue normal con victorias de Neuville en Montecarlo, Evans en la nieve sueca y Ogier en México, rally que fue acortado en su día final, sin correr la Etpa de Poder, pues por la pandemia se cerraban fronteras y los equipo tenían que regresar a sus bases en Europa.

Hubo intentos de reiniciar la contienda pero los rallies se fueron cancelando al empeorar las condiciones y entrado el verano se pactaron cinco fechas más, con los rallies debutantes de Estonia y Bélgica, además de las confirmaciones de Turquía, Italia (Cerdeña) y Japón. Luego se cancelaría Bélgica y Japón sería reemplazado por el Rally Monza para dejar el calendario en siete rondas.

En Estonia ganó, previsiblemente el hijo favorito Tanak, aunque su compañero Neuville abandonó; en Turquía Elfyn se convirtió en primero al



Elfyn **EVANS**



Ott **TANAK**



Kalle **ROVANPERA**



Esapekka **LAPPI**



ganar por segunda vez en el año y el retiro de Ogier y el retraso de Tanak dejaron a Loeb en el podio en su último rally. Elfyn no había quedado más abajo del cuarto sitio en los primeros cinco rallies y en Cerdeña quedó cuarto de nuevo y llegó con ventaja grande, como favorito, al cierre en Monza, dos meses después.

En Monza, Evans tenía 14 puntos de ventaja sobre Ogier y 24 sobre Neuville, con 30 en disputa; a la vez Hyundai le sacaba siete tantos a Toyota. Tras el primer día Neuville estaba eliminado por abandono y Evans marchaba detrás de Tanak para evitar sorpresas. Sordo inició el segundo día en punta y Ogier lo desplazó, pero Evans sobremanejó en las montañas y se fue a un barranco con lo que se convertía en

espectador. Ogier simplemente tenía que terminar en el podio pero se asentó y ganó el rally final para recuperar el título y regresarlo a Francia por decimosexta ocasión en los últimos 17 años. Hyundai quedó 2-3 con Tanak y Sordo, lo cual les dio el campeonato de constructores por segunda vez, sacando cinco puntos a Toyota y repitiendo su victoria de 2019.

Ogier sacó el triunfo de las fauces de la derrota, y para celebrar anunció que regresa en 2021 para su año final, que iba a ser 2020 antes de la reducción forzada por la pandemia. Esperemos que pueda mostrarse en plenitud.



Julien **INGRASSIA**



Sebastien **OGIER**

CAMPEONATOS

	PILOTO	TRIUNFOS	EP*	PODIOS	PUNTOS
1	Sebastien Ogier	2		5	122
2	Elfyn Evans	2		3	114
3	Ott Tanak	1	1	4	105
4	Thierry Neuville	1	2	3	87
5	Kalle Rovanner		2	1	80
6	Esapekka Lappi				52
7	Teemu Suninen			1	44
8	Dani Sordo	1		2	42
9	Craig Breen			1	25
10	Sebastien Loeb			1	24
	Total	7	5	21	

*Nota Etapa de Poder no corrida en México • *Nota: Etapa de Poder ganada por Katsuta en Monza

Sebastien **LOEB**



	EQUIPO	TRIUNFOS	EP*	PODIOS	PUNTOS
1	Hyundai WRT	3	3	11	241
2	Toyota WRT	4	3	9	236
3	M-Sport Ford			1	129
4	Hyundai 2C				8
	Total	7	6	21	



MICK HACE HONOR AL APELLIDO

En un año atípico, Mick Schumacher empleó su estrategia típica: iniciar pausado, pero sin errores, y cerrar duro para obtener el título, igual que cuando se coronó en la F3 Europea. El hijo del heptacampeón de F1 tuvo cuatro podios en la primera mitad de la campaña de 12 fechas dobles, y mejoró a seis podios, incluyendo dos triunfos, en la segunda mitad. Sus 10 podios fueron lo máximo en el año; contrastan con seis para el subcampeón inglés, Callum Iltot, aunque este logró tres triunfos igual que Yuki Tsunoda, tercero en F2 con siete podios.

El mayor ganador fue el ruso Robert Shwartzman con cuatro victorias que le dieron el cuarto sitio pues sólo añadió dos podios más a su cuenta; quinto fue su compatriota Nikita Mazepin, otro con seis podios, cuatro fueron de segundo sitio y dos de victorias. Les siguieron los pilotos juveniles de Renault, el chino Guanyu Zhou y el danés Christian Lundgaard, con uno y dos triunfos, respectivamente. Octavo fue el constante Louis Deletraz con cinco podios sin victoria, seguido por el triganador brasileño Felipe Drugovich, que merece un equipo mejor y

Callum ILLOT



Mick SCHUMACHER

apoyo para mostrar su nivel real. Cerró la decena Luca Ghiotto, quien regresó para una campaña final en F2 en la que ganó una vez, y ahora se encamina a los autos con techo.

También ganaron en la temporada el nipón Nobuharu Matsushita, el indio Jehan Daruvala y el inglés Dan Ticktum, pero no el australiano Marcus Armstrong, juvenil de Ferrari, ni el inglés Jack Aitken, quien hasta debutó con Williams en F1 pese a su falta de resultados en F2.

Por equipos se coronó la escuadra italiana Prema con Schumacher y Shwartzman en sus autos.



PUDO SER CUALQUIERA

La campaña fue muy disputada: a la novena y última fecha doble en Mugello llegaron seis pilotos con posibilidad matemática de coronarse. Tres de ellos fueron eliminados en la carrera Estelar y para la Sprint quedaron el australiano Oscar Piastrí, juvenil de Renault y el gringo Logan Sargeant empatados en puntos, y el galo Theo Pourchaire, juvenil de Sauber, a nueve tantos. Logan quedó fuera tras un



incidente y Pourchaire remontó hacia el podio, pero Piastrí avanzó al séptimo lo que forzaba a Theo, el ganador más joven de F3 en la historia, a vencer para coronarse, pero sus llantas no dieron más y quedó tercero para ser subcampeón. Los tres van a la F2 en 2021, merecidamente.

Por equipos se coronaron los italianos de Prema con Piastrí, Sargeant y Vesti en sus asientos.



LMP2



UNITED DOMINA

Tatiana CALDERÓN

La Serie Le Mans Europea (ELMS) también sufrió los efectos de la pandemia y su temporada de seis fechas de 4 Horas se redujo a cinco al cancelarse la justa en Silverstone, y luego se cambió la de Montmeló por una segunda fecha en Paul Ricard.

Memo Rojas iba como campeón defensor en la clase LMP2 de prototipos con el DragonSpeed, equipo que tuvo un programa ambicioso y padeció la falta de presupuesto para cumplirlo, lo cual ocasionó que Memo ni siquiera acabara la campaña. A la vez, en un equipo femenino apoyada por la relojera RMR participó Tatiana Calderón, quien se convirtió en el pie firme del escuadrón tras el choque de Katherine Legge en la pretemporada.



Memo ROJAS



Corrieron en Paul Ricard, Spa, Paul Ricard de nuevo, Monza y Portimao, y el equipo United Autosport (de Zak Brown, director de McLaren), ganó la apertura con el ORECA #32 y las tres siguientes con Filipe Albuquerque y Phil Hanson en su compañero, el ORECA #22, el cual se coronó al quedar tercero en el cierre tal como había hecho en la apertura; el ganador en Portimao fue el ORECA del equipo G-Drive de Roman Rusinov.

La acción fue buena en la pista, pero el dominio del equipo United fue decisivo. Memo prefirió no correr a hacerlo en un cuarto chasis en cinco carreras y sus patrocinadores lo apoyaron; Tatiana se ajustó con sus compañeras, Beitske Visser y Sophia Floersch, y sacaron resultados encima de lo que su novatez dejaba entrever. Se espera que ambos regresen en 2021, al igual que alguna semblanza de normalidad automotriz.

Piloto/Carrera	PAUL.R.	SPA	LECASTELLET	MONZA	PORTIMAO	PUNTOS	SITIO
Tatiana Calderon-RMR	5	6	11	10	11	20	10
Memo Rojas-DragonSpeed	8	14	10	NP	NP	5.5	14

TOYOTA, PESE A TODO

La temporada 2019-20 se desmadejó, pero no fue por la pandemia, y terminó siendo un desfiguro, como nos cuenta **NUESTRO EDITOR DE RESISTENCIA** al revisarla

En 2019, después de las 24H Le Mans que cerró la supertemporada 2018-19, se anunció que ese año iniciaría la última campaña del Mundial de Resistencia (WEC) con los prototipos LMP1 como clase estelar. Las cuatro fechas de 2019 –Silverstone, Fuji, Shangai y Bahrein– se disputaron, pero en 2020 las 6H Sao Paulo se cancelaron y fueron reemplazados por la Lone Star Le Mans, otra de seis horas, pero en Austin. Seguía las Mil Millas de Sebring, pero se canceló por la pandemia, luego se aplazaron las fechas en Spa y Le Mans y los jeques rescataron el campeonato con otra 8H Bahrein en noviembre para completar las ocho fechas que exige un mundial, además de tres continentes.

LMP1

Había cinco autos y los prototipos Ginetta ya no corrieron en 2020, Rebellion tenía un prototipo normal sin paquete híbrido y uno extra para Le Mans, y los dos Toyota TS050H simplemente peleaban entre sí por el triunfo. Los organizadores decidieron penalizar al Toyota con más peso, menor tanque de combustible, menos tiempo de recarga eléctrica, restrictor de aire en el turbo y sólo faltó que les quitaran una llanta, pero de todos modos ganaron en Silverstone y Fuji, perdieron por un minuto en las 4H Shangai, ganaron en Bahrein, y perdieron por menos de un minuto en Austin. Luego dijeron si seguían moviendo las reglas se iban y sin más mano negra los nipones vencieron en Spa, Le Mans y dirimieron el título entre sus dos tripulaciones en Bahrein V2, siendo ganadores Kobayashi/Conway/López, sobre los campeones defensores Buemi/Nakajima, ahora acompañados por Hartley tras la salida de Alonso.

Roberto GONZÁLEZ



LMP2



FERRARI



ASTON MARTIN

Fue un espectáculo penoso, no por los autos que se dieron con todo en pista, sino por los esfuerzos de los organizadores de crear una batalla ficticia y castigar a los nipones hasta que estos se hartaron. Toyota era campeón desde la primera fecha, y debieron dejarlos mostrar su potencial tecnológico en vez de hacer el ridículo con reglas cambiantes por carrera; al final el presidente del WEC fue despedido y pagó el pato.

PILOTOS

	PILOTO	AUTO	PUNTOS
1	Kobayashi/Conway/López	Toyota	207
2	Hartley/Buemi/Nakajima	Toyota	202
3	Senna/Menezes/Nato	Rebellion	145

MARCAS

	MARCA	PUNTOS
1	Toyota	241
2	Rebellion	145
3	Ginetta	29

LMP2

Aquí la batalla fue entre ocho autos y ganaron cinco, aunque el de los campeones del #22, Albuquerque y Hanson que también ganaron la ELMS para United Autosport, salió adelante en cuatro fechas y los otros

en una cada uno. El subtítulo fue para el equipo Jota con el mexicano Roberto González acompañado por Da Costa y Davidson, aunque una descalificación por causas técnicas del constructor les quitó la posibilidad de pelear por el título.

PILOTOS

	PILOTO	PUNTOS
1	Albuquerque/Hanson	190
2	Di Resta	175
3	Da Costa/ Roberto González	152

EQUIPOS

	EQUIPO	PUNTOS
1	United Autosport	192
2	Jota Sport	152
3	Jackie Chan-DC Racing	136

Mike CONWAY, Pechito LÓPEZ y Kamui KOBAYASHI



GTE Pro

Sin Ford y BMW la batalla se dio entre Ferrari, Porsche y Aston Martin, con 1, 3 y 4 triunfos, respectivamente. La dupla danesa de Thiim/Sorensen se coronó al ganar tres veces y se impuso a su coequipero Maxime Martin (con diversos copilotos) quien sólo ganó una vez y fue subcampeón.

PILOTOS

	PILOTO	AUTO	PUNTOS
1	Thiim/Sorensen	Aston	172
2	Martin	Aston	160
3	Estré/Christensen	Porsche	148

GTE Am

Esta clase se definió en la final en el desierto. cuando el Aston dominante de TF Sport quedó octavo tras haber ganado cuatro veces en la campaña, y el Ferrari #83 de Nielsen/Collard/Perrodo se metió al podio y se llevó el título con dos triunfos, aunque sin bajar del cuarto sitio en toda la temporada.

PILOTOS

	PILOTO	AUTO	PUNTOS
1	Nielsen/Collard/Perrodo	Ferrari	167
2	Eastwood/Adam/Yoluc	Aston	154
3	Larry ten Vorde	Porsche	119

ACURA Y PENSKE DOBLETEAN

La campaña 2020 se suspendió después de las 24H Daytona y se reajustó para cerrar en las 12H Sebring en noviembre, intercalando siete fechas a partir de julio, para salvar la temporada.

DPI
La clase de Prototipos Daytona fue otra vez para el Acura-Penske, pero los campeones defensores Cameron/Montoya no ganaron y fueron Castroneves/R. Taylor los que cerraron con cuatro victorias en las seis fechas finales para arrebatarse por un punto la corona a los ganadores de Daytona, el WTR, que triunfó dos veces.; el Mazda de Bomarito/Tincknell también ganó dos y fue tercero; la victoria restante fue para el Cadillac de los brasileños Derani/Nasr, cuarto general. Por equipos ganó el Acura-Penske #7, y entre marcas Acura batió a Cadillac y Mazda.

LMP2
En el año final de estos prototipos el equipo PR1/Mathiasen se llevó el título al ganar tres

PR1/MATHIASSEN



PENSKE

de las seis fechas disputadas y sus pilotos hicieron el 1-2-3 con puntos distintos pues no corrieron juntos todo el año.

GTLM
Aquí Corvette debutó el C8.R de motor central y de 11 fechas la dupla de Toño García y Jordan Taylor ganó cinco, y nunca bajó del quinto sitio; sus coequiperos Milner/Gavin añadieron otro triunfo y el título de marcas fue para General Motors sobre BMW y Porsche. Los BMW del equipo Rahal LLR ganaron una vez con cada dupla y Porsche tuvo dos triunfos con el 911 # 911 y uno con el #912 todos a fin del año tras sus problemas de inicio.

Corvette GTLM



GTD
La clase más concurrida fue la de GT Daytona con 10 marcas y se impuso el Acura del Meyer-Shank Racing por su constancia.

Acura GTD



Rene RAST



Nico MULLER

RAST ES TRICAMPÉON

El año final de las reglas de Clase Uno del DTM no trajo sorpresas pues Audi y Rene Rast entraron como campeones y salieron igual. El que perdió el título fue el equipo Rosberg, de Audi, superado por su equipo hermano el Abt Sportsline. BMW otra vez no dio pelea y su salida y la de Audi hará que el campeonato alemán llegue a su trigésima quinta campaña sin equipos oficiales y con reglas GT Pro que son menos sofisticadas.

Pero la pandemia determinó que el campeonato se apretara a 15 semanas y solamente corriera en Alemania, Bélgica y Holanda, nueve fechas dobles en total, usando seis circuitos entre agosto y noviembre.

La batalla por el título se dio entre el bicampeón Rast y sus rivales del Abt Sportsline, Nico Muller y Robin Frijns, y entre los tres lograron 16 victorias (88.9%), 15 PPs (83.3%), 14 VRs (77.8%), y 37 podios (72.5%) del total, pero el cierre de Rast para rescatar el título, su

tercero, fue espectacular con 10 podios seguidos en las últimas 10 fechas y cinco triunfos en las últimas seis rondas incluyendo los cuatro en Zolder.

Aparte de esta terna dominante, ganaron también Lucas Auer, quien regresó de Japón, y el sudafricano Sheldon van der Linde, quien tuvo una VR también, pero el bicampeón Marco Wittmann fue el que más podios tuvo por parte de los de Munich con tres, y añadió una VR en su batalla desigual con el M4 contra los RS5. La única PP de BMW la logró el ex F1 Timo Glock que fue el mejor colocado de los blanquiazules en quinto sitio.

Hubo algunos otros destellos como la PP del príncipe Ferdinand von Habsburg en Zolder, o el podio de Robert Kubica ahí mismo, pero la decepción grande fue Jamie Green, coequipero de Rast, quien quedó octavo y eso le quitó el título al equipo Rosberg.

2020 marcó el final de una era espectacular con autos construidos *ex profeso* para ser los turismos más veloces y espectaculares del mundo. Veremos que depara el futuro al DTM.



Timo GLOCK

CAMPEONATOS

POS.	PILOTO	PTS.
1	Rene Rast	353
2	Nico Muller	330
3	Robin Frijns	279
4	Mike Rockenfeller	139
5	Timo Glock	120
6	Sheldon van der Linde	108
7	Loic Duval	108
8	Jamie Green	98
9	Marco Wittmann	95
10	Ferdinand Habsburg	68

POS.	MARCA	PTS.
1	Audi	1253
2	BMW	500

CHASE Y CHEVROLET SORPRENDEN

A veces más vale tener un líder indiscutido que media docena de contendientes concluye **NUESTRO EDITOR DE STOCKS** al revisar la Copa NASCAR en la que esta premisa trajo al monarca

E NASCAR tenía iniciada su temporada cuando la pandemia llegó. Se habían corrido cuatro rondas y vino la suspensión que duró 10 semanas mientras se establecían protocolos y planes para reanudar la acción.

El cambio fue brutal al reanudarse la serie, pues se cancelaron prácticas y Calificación y esta se realizó por sorteo dividiendo a los autos en grupos según los puntos. Los eventos se volvieron de un día y las carreras fueron abreviadas, en distancia. Hubo fechas dobles y se usaron parrillas invertidas en algunas; para cubrir el calendario se cancelaron los recesos y se programaron carrera entre semana. Al final se completaron las 36 rondas teniendo incluso algunos aficionados en ciertas plazas. El esfuerzo organizativo de NASCAR fue ejemplo para el mundo en materia de deporte motor.

PILOTOS Y EQUIPOS

Como en años pasados, la Copa fue una batalla de los Chevrolet Camaro de Hendrick Motorsport contra los Toyota Camry de Joe Gibbs Racing y los Ford Mustang de Penske y de Stewart-Haas Racing (S-HR). Estos equipos metieron a 13 de los 16 pilotos participantes en la Caza por la Copa, y aportaron 34 de los 36 triunfos en las carreras disputadas.

Pero, a excepción de Penske donde todos ganaron, Keselowski (4), Logano 3 y Blaney (1), en los otros equipos la carga corrió en hombros de un volante como en S-H donde Harvick aportó nueve de 10 triunfos, o Hendrick donde Elliott dio cinco de los siete, o Gibbs donde Hamlin trajo siete de nueve.

El mejor en la temporada regular de las primeras 26 fechas fue Kevin Harvick, de S-HR, quien tuvo siete victorias y fue seguido por Denny Hamlin, de Gibbs, con seis. Del S-HR también pasaron el Novato del Año, Cole Custer, vencedor en Kentucky, y Aric Almirola y Clint Bowyer que calificaron por puntos sin ganar. Al lado de Hamlin calificaron los excampeones Martin Truex con una victoria, y Kyle Busch por puntos, pero se quedó fuera Eric Jones.

Chase **ELLIOTT**



Brad **KESELOWSKI**



Kevin **HARVICK**



Joey **LOGANO**



Denny **HAMLIN**



Jimmie **JOHNSON**

En el campo de Chevrolet el portaestandarte fue Chase Elliott, de Hendrick, con un par de victorias en la campaña regular; además calificaron sus coequiperos William Byron y Alex Bowman con un triunfo por cabeza, pero se quedó fuera el heptacampeón Jimmie Johnson, sin ganar.

Los tres que calificaron sin ser de equipo grande fueron Austin Dillon, del Richard Childress Racing, al vencer en Texas; Kurt Busch, del Ganassi, y Matt DiBenedetto, del Woods Brothers, ambos por puntos.

En la Liguilla el que se enracha gana, dicen, y Chase pasó por puntos en la primera fase, luego ganó una carrera en la segunda y otra en la tercera, y triunfó en la Final en Phoenix pese a arrancar del fondo por penalización. Harvick se quedó en la ronda de ocho y Hamlin pasó con ayuda de sus coequiperos, pero ya no fue factor. Al final, los de Penske pelearon entre ellos permitiendo el triunfo de un externo: Chase, hijo de "Awesome Bill", el campeón de 1988.



Daniel **SUÁREZ**

EQUIPOS

EQUIPO	TRIUNFOS	PILOTOS CAZA
1 Stewart-Haas	10	4
2 Gibbs	9	3
3 Penske	8	3
4 Hendrick	7	3
5 Resto	2	3
Total	36	16

CAMPEONATOS

PILOTOS

POS.	PILOTO	PTS.
1	Chase Elliott	5040
2	Brad Keselowski	5035
3	Joey Logano	5034
4	Denny Hamlin	5033
5	Kevin Harvick	2410

MARCAS

POS.	MARCA	PTS.
1	Ford	1328
2	Toyota	1258
3	Chevrolet	1232

SIN MARC, MIR SE CORONA

El Mundial se convirtió en un campeonato europeo de 14 fechas por la pandemia, opina **NUESTRO EDITOR DE MOTOS**, y sin campeón defensor se tornó peleado y atractivo

CUANDO EL GATO DUERME LOS RATONES JUEGAN

A sí dice el dicho y fue lo que pasó en MotoGP. El hexacampeón Marc Márquez, de Honda, sacó la VR y se cayó en la primera fecha del año; no volvió a correr. Honda sólo marcó un par de podios y una PP, la primera del japonés Takaaki Nakagami, pues el líder de su escuadra satélite LCR, Cal Crutchlow, también se lesionó y con una campaña tan apretada los campeones se fueron en cero en triunfos, quedaron octavo y noveno por equipos –con el LCR adelante del oficial– y quintos entre las marcas. Lo peor es no saber si Marc regresa en 2021.

El otro lado de la moneda es que sin el campeón dominante desde hace años, el campo de juego se emparejó y quedó libre para que ganara el mejor... o el más constante. Hubo varios que se perdieron fechas por caída, como Alex Rins, Peco Bagnaia, Marc y Cal, e incluso por coronavirus como Valentino Rossi.

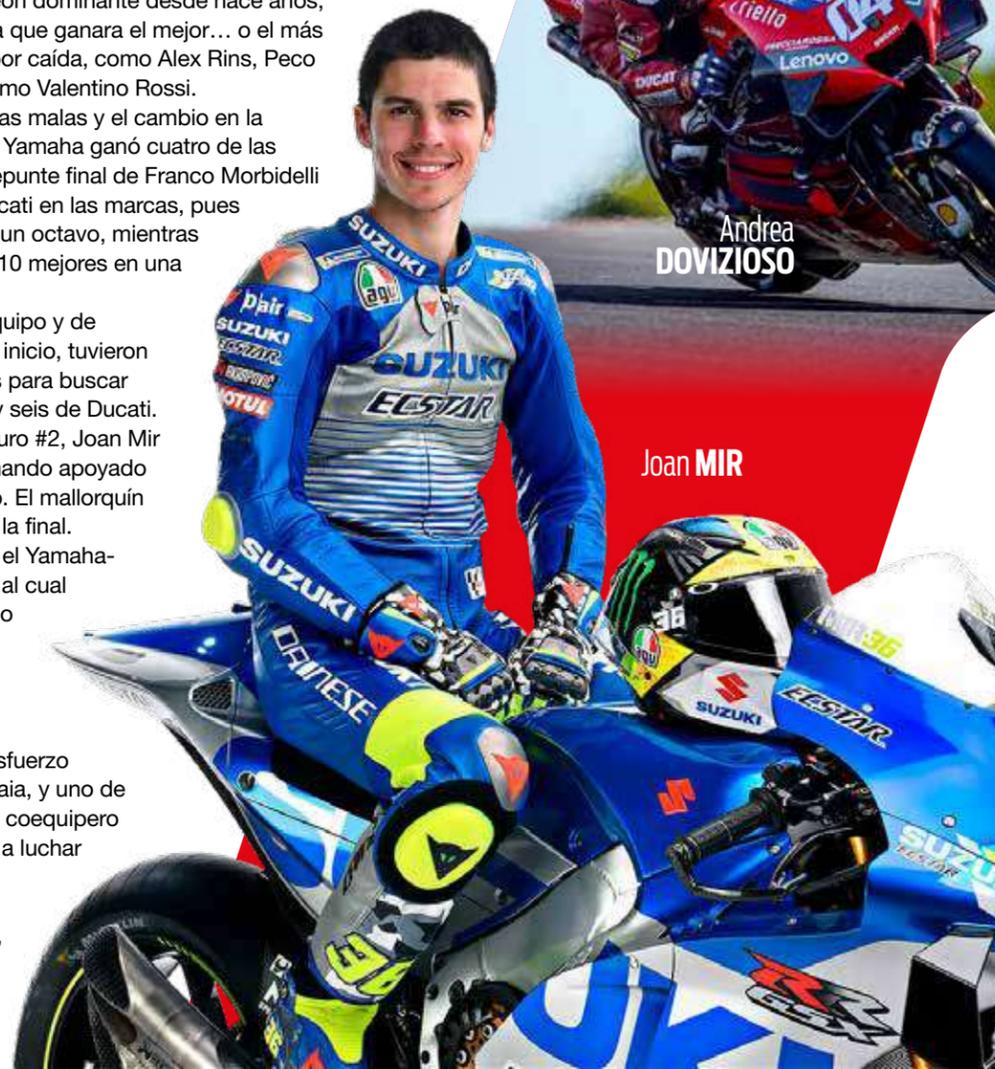
Los equipos alternaron rachas buenas con otras malas y el cambio en la parrilla fue la constante de fecha a fecha. Al inicio Yamaha ganó cuatro de las primeras ocho, pero luego se cayeron y sólo un repunte final de Franco Morbidelli les permitió quedar subcampeones, detrás de Ducati en las marcas, pues estos fueron consistentes y su peor resultado fue un octavo, mientras que los del triple diapasón quedaron fuera de los 10 mejores en una de las siete carreras en España.

Tercero quedó Suzuki, que ganó el título de equipo y de pilotos, pero en las marcas, con Rins lesionado al inicio, tuvieron la desventaja de contar solamente con dos motos para buscar puntos, contra cuatro de Yamaha, Honda y KTM y seis de Ducati. Suzuki repuntó a mitad de la campaña y su centauro #2, Joan Mir tuvo seis podios en siete carreras para tomar el mando apoyado pro Rins quien marcó cuatro podios en ese trecho. El mallorquín se coronó en la penúltima del año y abandonó en la final.

El mejor independiente y segundo general fue el Yamaha-SIC, que usa las motos que deja el equipo oficial, al cual superó ampliamente. Tanto Fabio Quartararo como Franco Morbidelli lograron tres triunfos, pero uno al principio y el otro al final, irregularidad que les impidió meterse a la pelea.

Ducati tuvo una victoria de cada uno de sus titulares, Dovizioso y Petrucci, pero apoyaron el esfuerzo los podios del equipo Pramac, Jack Miller y Bagnaia, y uno de Johann Zarco de la escuadra Esponsorama, cuyo coequipero Tito Rabat nunca estuvo en la jugada y se dedicó a luchar con los centauros de Aprilia por no ser el colero.

La sorpresa del año fue KTM que tuvo una victoria de su equipo oficial gracias a Brad Binder,



Joan **MIR**



Andrea **DOVIZIOSO**



Valentino **ROSSI**



Alex **RINS**



Franco **MORBIDELLI**

aunque Pol Espargaró fue su mejor centauro con cinco podios, dos PPs y una VR. En su equipo satélite, Tech3, Miguel de Oliveira ganó dos veces, primer luso en la categoría, ambas en casa (Estiria y Portugal). La tabla de marcas lo dice todo: 21 puntos entre primero y cuarto, con Honda y Aprilia muy lejos.

Sin Marc en la pista, alguien tenía que ganar y fue Mir el que aprovechó mejor la oportunidad. Ojalá que esta ausencia no traiga ideas para alterar la competencia futura.

CAMPEONATOS

PILOTOS

PILOTO	MARCA	TRIUNFOS	PPs	VRs*	PODIOS	PUNTOS
1 Joan Mir	Suzuki	1			7	171
2 Franco Morbidelli	Yamaha	3	2	1	5	158
3 Álex Rins	Suzuki	1		2	4	139
4 Andrea Dovizioso	Ducati	1			2	135
5 Pol Espargaró	KTM		2	1	5	135
6 Maverick Viñales	Yamaha	1	3		3	132
7 Jack Miller	Ducati			1	4	132
8 Fabio Quartararo	Yamaha	3	4	2	3	127
9 Miguel Oliveira	KTM	2	1	1	2	125
10 Takaaki Nakagami	Honda		1			116
11 Brad Binder	KTM	1		2	1	87
12 Danilo Petrucci	Ducati	1			1	78
13 Johann Zarco	Ducati		1	1	1	78
14 Alex Márquez	Honda				2	78
Valentino Rossi	Yamaha				1	78

EQUIPO

MARCA	TRIUNFOS	PPs	VRs	PODIOS	PUNTOS
1 Suzuki	2		2	11	310
2 Yamaha SIC	6	6	3	8	248
3 KTM	1	2	3	6	222
4 Ducati	2			3	213

MARCAS

MARCA	TRIUNFOS	PPs	VRs	PODIOS	PUNTOS
1 Ducati	2	1	4	9	221
2 Yamaha	7	9	3	12	204
3 Suzuki	2	0	2	11	202
4 KTM	3	3	4	8	200
5 Honda	0	1	1	2	144
6 Aprilia	0	0	0	0	51

Con la pandemia pegando duro en México los autódromos no aceptan público y nuestra catedral del deporte motor ha sido reclutada en el combate de la enfermedad global. Pero automovilismo y motociclismo aguantan y siguen dando satisfacciones, apunta **NUESTRO EDITOR NACIONAL**, para los aficionados y participantes que toman las precauciones debidas en todo el territorio a fin de disfrutar su deporte a la espera de tiempos mejores



NASCAR MX



PUROS CAMPEONES PRIMERIZOS

En una temporada restringida en acceso, con carreras entre semana y parrillas menores a las de 2019, la NASCAR México cumplió 12 fechas en el segundo semestre, con batallas excelentes en pista. Hacer correr juntos a la Copa y el Challenge causo mucho incidentes con pilotos novatos que no sabían apartarse de los veteranos agresivos que no querían perder tiempo al rebasar, lo que ayudó a hacer impredecible el resultado.

Copa

En condiciones de categorías mezcladas lo más seguro es liderar, pues a los problemas siempre quedan atrás. Esa fue la táctica de Rubén Rovelo quien ganó cinco de las 12 fechas, llegando a la final solo necesitado de arrancar para coronarse en la serie en que es uno de los máximos ganadores. Sus rivales principales fueron el tricampeón defensor, Rubén García Mateos, quien ganó dos veces y siempre estuvo en la pelea, y el bicampeón Abraham Calderón, quien ganó tres, pero fue menos constante. Cuarto quedó el otro biganador, Salvador de Alba, quien da unas buenas y otras sin ritmo, similar al quinto clasificado, Miji Dorrbecker, quien inició delante de su coequipero Abraham, pero estuvo involucrado en muchos incidentes y aunque logró ser el Novato del Año, fue un premio de consolación pues se esperaba más de su manejo.



Rubén ROVELO

Challenge

El campeón defensor, JuanMa González, desapareció ante el empuje de Max Gutiérrez, quien mostró que a su corta edad está listo para pelear con los grandes, de hecho lo hizo todo el año gracias a las parrillas mezcladas. Max ganó cinco fechas, nueve podios en total, y su rival fue el campeón de F4 Noel León, quien es bueno con techo o sin él; el tercero en la pelea, Alex de Albatambien fue un hueso duro de roer. Esta terna de noveles superó a los veteranos como los Rejon y Juan Ma., y deben subir pronto a base de talento.

Trucks

La serie preliminar corrió 10 fechas nada más, siempre en carreras más cortas y sin mezclarse., Regina Sirvent ganó la primera, pero ya no repitió en el año y Andrés Pérez de Lara, quien inició cauto, terminó con cuatro triunfos para llevarse la corona en batalla fraternal con su coequipero Giancarlo Vecchi, dejando tercera a Regina.



Andrés PÉREZ DE LARA

Abraham CALDERÓN

Max GUTIÉRREZ

CAMPEONATOS

COPA

POS.	PILOTO	PTS.
1	Rubén Rovelo	519
2	Rubén García M.	508
3	Abraham Calderón	506
4	Salvador de Alba	484
5	Miji Dorrbecker	462
6	Jorge Goeters	452
7	Santiago Tovar	443
8	Hugo Oliveras	337
9	Rubén Pardo	309
10	Jake Cosío	254
11	José Luis Ramírez	145
12	Xavi Raso	70

CHALLENGE

POS.	PILOTO	PTS.
1	Max Gutiérrez	514
2	Noel León	487
3	Alex de Alba	474
4	Rodrigo Rejón	442
5	JuanMa. González	435

TRUCKS

POS.	PILOTO	PTS.
1	Andrés P. de Lara	491
2	Giancarlo Vecchi	450
3	Regina Sirvent	442
4	Francisco Ablanado	418
5	Emilio Calleja	386

EL TÍTULO SE QUEDA EN CASA

En la Súper Copa el calendario se apretó a seis fechas en el segundo semestre del año, tras el inicio en Mérida en febrero y el receso obligado por la pandemia.

SC Mercedes

En la categoría estelar de los Mercedes el campeón, fue el internacional Michel Jourdain L. quien hizo pareja con Santos Zanella regularmente, pero este faltó a una cita y Michel se coronó en solitario por ocho puntos sobre la dupla de Irwin Vences y Andrik Dimayuga, quienes le sacaron otros nueve tantos a Salvador de Alba. Hubo una subdivisión, la Pro2, para pilotos menos expertos, en la cual se coronó el chihuahuense Rafa Vallina, sobre Marco Marín y José Arellano.

Tractocamiones

Homero Richard se coronó ganando cinco de las siete fechas disputadas y dejando una a Santiago Tovar (subcampeón) y otra a Enrique

Homero RICHARDS



Michel JOURDAIN



Baca (tercero). Homero es mucho más piloto que la mayoría de sus rivales, pero lo interesante es que muchos dicen que con ese tracto cualquiera gana y piden que la asignación sea por sorteo.

Fórmula 1800

La serie de los FVee con motor enfriado por agua repitió campeón con el potosino Enrique Reyna logrando su cuarto título, esta vez sobre Federico Solís e Iván González. El monarca de novatos fue Javier Girón, de Zacatecas.

MexBike

La serie de motos tuvo en Ernesto Fernández a su campeón de la clase Expertos, mientras que en Intermedios el vencedor fue Walter Leyva, y en Novatos se coronó Gonzalo Gómez.

Ernes FERNÁNDEZ



Enrique REYNA



¿NOEL? SÍ, ÉL

La serie internacional de monoplazas arrancó su campaña en 2019 con fechas en la Cd. de México (doble) y Aguascalientes (triple) y tras correr en enero 2020 en Puebla y en febrero en Mérida otras rondas triples, vino la pandemia. La serie se completó con fechas triples en Querétaro en agosto y septiembre, y en octubre en Monterrey, donde se coronó el local Noel León, del Ram Racing tras 20 carreras.

Noel tuvo siete triunfos, uno por fecha (35%); logró 10 de las 13 PPs posibles (77%), cerrando con nueve al hilo; sacó cinco de las 20 VRs disputadas (25%), y consiguió 15 podios (75%) para ser el quinto campeón de la serie, cuarto mexicano.

Segundo quedó el canadiense Nick Christodolou, del equipo Martiga, triganador, y completaron los cinco primeros Andrés Pérez de Lara y Joss Garfias, con tres triunfos c/u, y Pablo Pérez de Lara, quien no corrió las dos fechas finales, todos del equipo RPL-Telcel,

Noel LEÓN



COPA NOTIAUTO MÉXICO

COPA NOTIAUTO

Bobby FERNÁNDEZ



ROVELO TAMBIÉN GANÓ TC2000

La serie con base en el Autódromo Hermanos Rodríguez no volvió a correr ahí tras la llegada del coronavirus aunque ya había disputado dos fechas. Terminó con cuatro rondas más

su campeonato abreviado en Querétaro y Puebla. Para 2021 ya programaron entrenamientos invernales este mes.

TC2000

En la clase estelar el campeón es Rubén Roveló, quien rescató su segundo título acabando segundo en el cierre en Puebla.

Súper Turismos

En Puebla también se decidió la ST con dos carreras en las que Bobby Fernández quedó segundo y sumó los puntos para coronarse por quinta vez desde 2012, siempre en años pares.

Copa 1.8

Rafael Villazón cerró con un triunfo y un segundo en Puebla para lograr la corona.

ST Light

La veracruzana Laura Sanz, terminó con un segundo y un sexto en Puebla y se volvió la primera mujer que gana la STL.

Rubén ROVELO





MEXICANOS EN EL MUNDO

Los pilotos nacionales salen a foguearse contra lo mejor del mundo ondeando la tricolor con orgullo y NUESTROS EDITORES les siguen la pista por todo el planeta ahora que cerraron el año de competencia



MARTÍN FUENTES (GT WORLD CHALLENGE AMÉRICA)

Ahora corriendo en la clase ProAm del GTWC, el volante mexicano de la Squadra Corse hizo pareja con el brasileño Rodrigo Baptista para lograr dos victorias absolutas y tres de clase, para 10 podios totales en 11 competencias disputadas sobre su Ferrari 488 GT3. Fuentes obtuvo el título en solitario pues el brasileño faltó a la final, las 8H Indianápolis, donde quedó segundo para asegurar la corona sin arriesgar en la lluvia. Ya está listo para correr en IMSA.

RAÚL GUZMÁN (SUPE TROFEO LAMBORGHINI EUROPA)

Proveniente de monoplasas, donde en 2019 corrió la Fórmula Regional Europea (F3) y fue sexto, el volante de Guadalajara se enfocó a los autos GT en el Super Trofeo Lamborghini, campeonato europeo, donde participó con un Huracán del equipo Target Racing haciendo pareja con el excampeón Milos Pavlovic. En cinco rondas dobles logró un triunfo y cuatro podios, pero un choque en Spa le complicó el año. Para 2021 estará como probador de la firma de Sant'Agata Bolognese.



SANTIAGO RAMOS (F4 ITALIA + FDA)

El tapatío corrió solamente media campaña en la serie italiana por la pandemia; en 11 fechas quedó en los puntos en seis, logrando un par de quintos sitios como mejor resultado para ser decimosexto general entre 44 volantes. Es muy veloz y agresivo y fue elegido para representar a Latinoamérica en la Academia de Pilotos de Ferrari (FDA) en su búsqueda de las estrellas del futuro. Debe estar peleando el triunfo con adaptación y conocimiento de las pistas en 2021.



MAJO RODRÍGUEZ (WORLD RACING LEAGUE)

La pilota oficial de Freightliner en la serie de Tractocamiones y volante en la serie de Trocas de la NASCAR México, hizo su debut internacional en la World Racing League, serie de GTs norteamericana, en la pista de Virginia International Raceway (VIR) en septiembre. Corrió un BMW M3 del equipo FitTeam Racing y se mostró segura, rápida y constante por lo que será invitada a una prueba formal a fin de integrarse al equipo en la temporada venidera.

RICARDO SÁNCHEZ (GTWC EUROPA + WEC)

El piloto toluqueño se integró a la escuadra Madpanda Motorsports del GT WC Europa, y corrió en las 24H Spa quedando cuarto en la Copa Plata, vigesimosexto general, tras avanzar desde el sitio 41 donde estaba tras las primeras seis horas. También corrió en las 6H Spa del Mundial de Resistencia con el Porsche 911 del equipo Dempsey-Proton de la clase GTE Am y quedó quinto con sus coequiperos, mismos con los que corrió en las 6H Silverstone en 2019.



MANUEL SULAIMÁN (INDY PRO 2000)

El piloto poblano de la Escudería Telmex corrió la Indy Pro 2000 norteamericana con la escuadra DEForce Racing del ex IndyCar David Martínez. Completó 16 de las 17 competencias pactadas y quedó sexto absoluto logrando triunfos liderando la mayoría de las vueltas en Mid Ohio y en New Jersey Motorsports Park; además tuvo PPs en Road America y el ovalito del IRP, y VRs en las cuatro pistas mencionadas. Debe ser contendiente al título en una campaña más normal en 2021.

RICARDO TRIVIÑO (RALLY NACAM)

El rallista mexicano repitió su temporada de doble campeonato de 2019 al coronarse por cuarta vez (que podrían ser más según quien lo cuente) en el campeonato nacional de la especialidad y por décima ocasión en el campeonato NACAM de Rallies sobre su Skoda Fabia R5. El volante azteca es uno de los tres que más títulos de rallismo regional tiene en el mundo, sólo superado por Nasser al Attiyah y Mohammed bin Sulayem del campeonato de medio oriente (MERC)





FESTEJANDO A LOS MEJORES

Por tradición, y visión hacemos un recuento de lo mejor del año transcurrido y **NUESTRO COMITÉ EDITORIAL** elige a los mejores pilotos en seis categorías de humanos y una par más de máquinas. Es un proceso intenso, con muchas discusiones en el que la votación decide el sitio final (con puntuación que va de 10 tantos al primer sitio y, en escala descendente, 1 al décimo). Estas ocho categorías cubren el espectro del deporte motor y, como acostumbramos en **FASTmag** sientan las bases para la discusión sobre el mérito particular de cada piloto, con objetividad. Felicitamos a los ganadores, que en este año pandémico son:



VEHÍCULO DE CARRERAS DEL AÑO MERCEDES-AMG W11 (F1)

El mejor vehículo de este año es la montura de Lewis Hamilton y heredero del ganador del año pasado, el Mercedes W10, y de otros cinco Mercedes anteriores, siendo todos ellos resultado de un proceso de desarrollo que inició en 2010 cuando regresó la firma germana a F1. Su porcentaje de votos fue de 100.0% la única votación unánime de este año.

La batalla por el segundo sitio fue más pareja, pero como en 2019 el subcampeón fue un auto emanado de la pluma de Adrian Newey, el RB16, que logró 64.3% del voto posible superando al Toyota Yaris de rallies que usó el heptacampeón Ogier, que tuvo exactamente 60.0%. El cuarto fue el desarrollo final del campeón del WEC, el prototipo LMP1 Toyota TS050 H (58.6%), y cerró la quinteta de honor el Dallara IR18 de IndyCar (52.1%).

Votación

Pos.	Auto	Serie
1	Mercedes W11	F1
2	Red Bull RB16	F1
3	Toyota Yaris WRC	WRC
4	Toyota TS050 H	WEC LMP1
5	Dallara IR18	IndyCar

MOTOR DE CARRERAS DEL AÑO MERCEDES M11 (F1)

Al igual que en la contienda por del mejor vehículo, el mejor propulsor fue de la categoría máxima, el Mercedes V6 turbohíbrido de 1.6 litros de desplazamiento, ahora denominado M11, con el que la escuadra germana logró su séptimo título de Constructores al hilo. Aquí obtuvo 99.3% de la votación, dejando en segundo y tercero a los propulsores de IndyCar, el Chevrolet (75.7%) y el Honda (71.4%) y en cuarto sitio quedó con 70.7% el motor más avanzado de esta era, el Toyota Turbo V6 de 2.4 litros usado en el Mundial de Resistencia (WEC); la sorpresa fue el quinto sitio, el motor de Ford usado en NASCAR, mismo que le dio la mitad de los triunfos a los del óvalo azul y obtuvo 67.1% del puntaje total, pese a ser menos avanzado tecnológicamente que sus pares.



Votación

Pos.	Motor	Serie	País
1	Mercedes F1	F1	Alemania/GB
2	Chevrolet	IndyCar	EUA
3	Honda	IndyCar	Japón/EUA
4	Toyota 2.4 L Turbo V6	WEC	Japón
5	Ford	NASCAR	EUA

CAMPEÓN DE CAMPEONES / PILOTO DEL AÑO

LEWIS HAMILTON (F1)

En esta categoría la entrada es solamente para vencedores en series internacionales de prestigio y el campeón de campeones es también el piloto del año para no duplicar la votación.

Tras las victorias de Mercedes en Auto y Motor, lo lógico era que también ganara su piloto campeón, y así fue: Lewis Hamilton queda como mejor de los 20 los pilotos considerados, algunos de ellos co-campeones como los de series de resistencia.

Lewis obtuvo 94.3% de los votos posibles, pues también recibieron votos de primer lugar otros tres campeones, todos ellos entre los primeros cuatro. Segundo fue el hexacampeón de IndyCar, el neocelandés Scott Dixon (75.7%) que superó al heptacampeón del WRC, el francés Sebastien Ogier (72.9%) y al centauro ganador en MotoGP, Joan Mir (53.6%).

Quinto fue otro monarca debutante, como Mir, Chase Elliot de NASCAR, pero este ya no pasó de la mitad de los votos posibles; sexto sería el flamante titular de F2 y pronto a debutar en F1, Mick Schumacher, cuyo talento nadie discute. Antonio Felix da Costa, de la FE le siguió y luego vino otro veterano, el tricampeón del Dakar, Carlos Sainz, padre del piloto de F1. En noveno empataron el tres veces ganador del DTM, René Rast, y el co-campeón del WEC, Kamui Kobayashi, quien por cierto obtuvo más tantos que sus compañeros López y Conway, lógico si se considera que él era el más veloz por mucho. Así quedó la veintena:

Votación

Pos.	Piloto	Serie	País
1	Lewis Hamilton	Mercedes F1	Inglaterra
2	Scott Dixon	Ganassi IndyCar	NZ
3	Sebastien Ogier	Toyota WRC	Francia
4	Joan Mir	Suzuki MotoGP	España
5	Chase Elliot	Hendrick NASCAR	EUA
6	Mick Schumacher	Prema F2	Alemania
7	Antonio Felix da Costa	Techeetah FE	Portugal
8	Carlos Sainz	Mini X-Raid Dakar	España
9	René Rast	Audi DTM	Alemania
	Kamui Kobayashi	Toyota WEC	Japón
11	Jose María López	Toyota WEC	Argentina
12	Oscar Piastri	Prema F3	Australia
13	Mike Conway	Toyota WEC	GB
14	Helio Castroneves	Acura-Pesnke IMSA	Brasil
15	Ricky Taylor	Acura-Pesnke IMSA	EUA
16	Phil Hanson	United ELMS	GB
	Filipe Albuquerque	United ELMS	Portugal
18	Jamie Chadwick	Serie W	GB
19	Naoki Yamamoto	Super Formula	Japón
20	Yann Erlacher	Cyan WTCR	Francia



Mick Schumacher

Scott Dixon

Joan Mir

Sebastien Ogier

Lewis Hamilton



PILOTO MEXICANO DEL AÑO

SERGIO PÉREZ (F1)

En el campo nacional –en **FASTmag** no negamos nuestro origen– la selección estuvo cercana a ser unánime; el ganador del GP de Sakhir, el tapatío Sergio Pérez, se quedó con 99.3% de los votos y un primer lugar cómodo. Le siguió el regiomontano que logró varios podios y fue Novato del Año en la Indy 500, Pato O'Ward con 88.6%, y completó este podio el subcampeón de la clase LMP2 del Mundial de Resistencia, Roberto González (65.0%), también regiomontano.

En cuarto sitio, y único con votos de primero aparte de Sergio, llegó el capitalino y campeón de 2019, Memo Rojas, quien logró 57.1% pese a una campaña con adversidades diversas. El resto ya no pasó del 50% y fue encabezado por otro regio, nuestro representante de NASCAR, Daniel Suárez, quien superó por poco (40.7 contra 40.0%) al mejor de los nacionales no internacionales, Rubén Roveló, bicampeón al conseguir las coronas de NASCAR México y del TC2000.

Luego el decacampeón del Rally NACAM, Ricardo Triviño, quien además es multicampeón nacional de la especialidad, superó

a Manuel Sulaimán, ganador en la IndyPro 2000. Completan la decena dos multicampeones nacionales, Abraham Calderón, en noveno, y Rubén García Mateos, en décimo. También lograron votos Martín Fuentes (GTWC Americas), Ricardo Sánchez (Spa 24H), Michel Jourdain L (Súper Copa), Raúl Guzmán (Super Trofeo Lamborghini), Homero Richards (Tractos), Noel León (F4) y Enrique Reyna (F-1800).

Votación

Pos.	Piloto	Serie
1	Sergio Pérez	F1
2	Patricio O'Ward	IndyCar
3	Roberto González	WEC-LMP2
4	Memo Rojas	ELMS
5	Daniel Suárez	NASCAR Cup
6	Rubén Roveló	NMx + TC2000
7	Ricardo Triviño	Rally NACAM + Mexicano
8	Manuel Sulaimán	Indy Pro 2000
9	Abraham Calderón	NMx-
10	Rubén García M.	NMx

PILOTO LATINOAMERICANO DEL AÑO

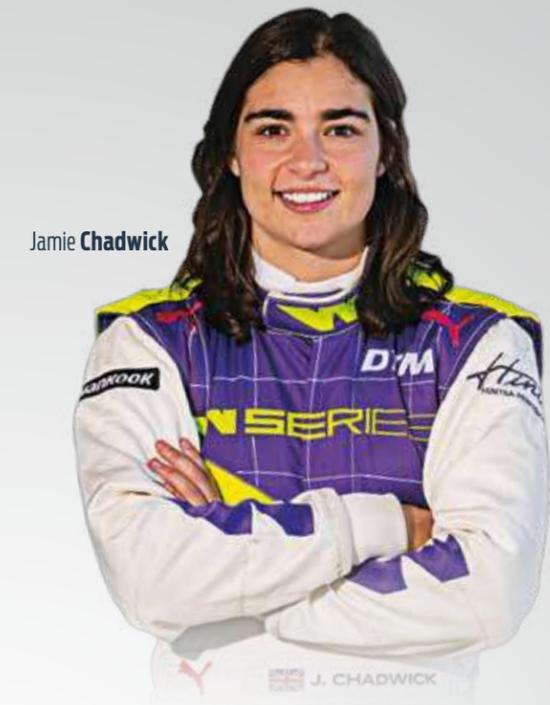
SERGIO PÉREZ (F1)

En materia regional se repitió el 1-2 de los pilotos mexicanos con el único representante regional permanente en la F1, Sergio Pérez, logrando el triunfo con 97.1% de los votos, y Pato O'Ward, el mejor de la región en IndyCar, quien quedó más cerca esta vez con 89.3%. Tercero fue el campeón de resistencia de IMSA, el brasileño Helio Castroneves (67.9%).

El campeón mundial del WEC, el argentino "Pechito" López fue cuarto (64.3%) y quinto llegó el único latinoamericano permanente en la cima de NASCAR, Daniel Suárez, superando al brasileño sensación de F2, Felipe Drugovich; a su compatriota debutante en F1, Pietro Fittipaldi; a los ganadores de carrera en el WTCR, Esteban Guerrieri y Santiago Urrutia; y al excampeón de la FE, Lucas di Grassi, que ocuparon los siguientes cinco sitios.

Votación

Pos.	Piloto	Serie	País
1	Sergio Pérez	Fórmula 1	México
2	Patricio O'Ward	IndyCar	México
3	Helio Castroneves	IMSA	Brasil
4	JM "Pechito" López	WEC LMP1	Argentina
5	Daniel Suárez	NASCAR	México



PILOTA DEL AÑO

JAMIE CHADWICK (SERIE W + F. REGIONAL EUROPEA)

Esta categoría es nueva, para premiar a ejemplos destacados de su género en las parrillas mixtas de la mayoría de las series. La batalla más cerrada se dio en esta categoría con la inglesa Chadwick, campeona de la Serie W exclusiva para mujeres en 2019 y novena en la Fórmula Regional Europea este año, la cual obtuvo 85.0% de la votación. Superó a la colombiana Tatiana Calderón, de la Super Fórmula, la ELMS, y novena en clase LMP2 en las 24 Horas de Le Mans, que obtuvo 84.3%.

Las siguientes tres fueron coequiperas de Tatiana en carreras de resistencia: la alemana de F3 y resistencia, Sophie Floersch (67.9%); la suiza Rahel Frey volante de GTs en IMSA y ELMS, y ex DTM (64.3%); y la holandesa Beitske Visser, subcampeona 2019 de la W, y copilota de Tatiana en ELMS y Le Mans. (61.4%).

Votación

Pos.	Piloto	Serie	País
1	Jamie Chadwick	Serie W + F Reg Euro	NZ
2	Tatiana Calderón	SF+ELMS+WEC	Colombia
3	Sophie Floersch	F3 +ELMS+WEC	Finlandia
4	Rahel Frey	ELMS GT; WEC 24HLM	Inglaterra
5	Beitske Visser	Serie W+ELMS+WEC	Francia

PILOTO VETERANO DEL AÑO (38 AÑOS O +)

SCOTT DIXON (INDYCAR)

Por segundo año al hilo gana el ahora hexacampeón de IndyCar, Scott Dixon, segundo en la votación de campeones. Aquí logró 90.7% de los puntos, superando holgadamente al biganador de la Indy 500, el nipón Takuma Sato (74.3%). Otros tres volantes lograron más del 50%: el ganador de nueve fechas de NASCAR, Kevin Harvick (56.4%); el co-campeón de IMSA, Helio Castroneves (54.3%); y el excampeón de F1, Kimi Raikkonen (53.6%).

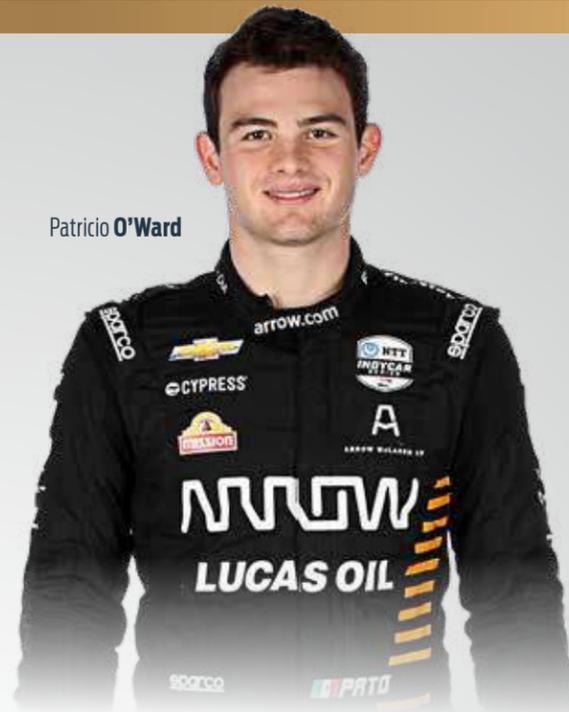
En la siguiente quinteta quedaron el nonacampeón Sebastien Loeb, quien se retiró del WRC con un podio en Turquía; el tetracampeón Yvan Muller, quien fue subcampeón del WTCR; Denny Hamlin, ganador de ocho fechas en NASCAR; Will Power, también ganador, pero en IndyCar; y Carlos Sainz, el vencedor en el Dakar 2020. Obtuvieron votos además, Juan Pablo Montoya y Jimmie Johnson.

Votación

Pos.	Piloto	Serie	País
1	Scott Dixon	IndyCar + WEC	NZ
2	Juan Pablo Montoya	IMSA	Colombia
3	Kimi Raikkonen	F1	Finlandia
4	Jenson Button	SGT + WEC	Inglaterra
5	Yvan Muller	WTCR	Francia



Scott Dixon



Patricio O'Ward

PILOTO JUVENIL DEL AÑO (21 AÑOS O MENOS)

PATRICIO O'WARD (INDYCAR)

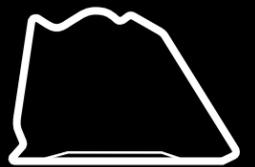
El ganador, Pato O'Ward, de IndyCar, cumplió 22 años hace unas semanas, y había quedado segundo tanto entre los mexicanos como entre los latinoamericanos, y se corona en esta categoría con 80.7%, quedando segundo el campeón de F2, Mick Schumacher con 74.3%. El campeón de 2019, el inglés Lando Norris, fue tercero con 72.9%, tras un año espectacular en F1, donde se le unirá Mick en 2021.

Les siguieron dos pilotos de F2 que quedaron entre los cinco mejores, el nipón Yuki Tsunoda, que también va a la F1, y el ruso Robert Shwartzman, quien repetirá en 2021 en F2. El único entre los 10 primeros que no es piloto de monoplazas es Kalle Rovanpera, quien tuvo una actuación destacada en su primer año en el WRC, sexto y volante final del primer tercio de los 18 pilotos que recibieron votos.

Votación

Pos.	Piloto	Serie	Edad
1	Pato O'Ward	IndyCar	21
2	Mick Schumacher	F2	21
3	Lando Norris	F1	21
4	Yuki Tsunoda	F2	20
5	Robert Shwartzman	F2	21

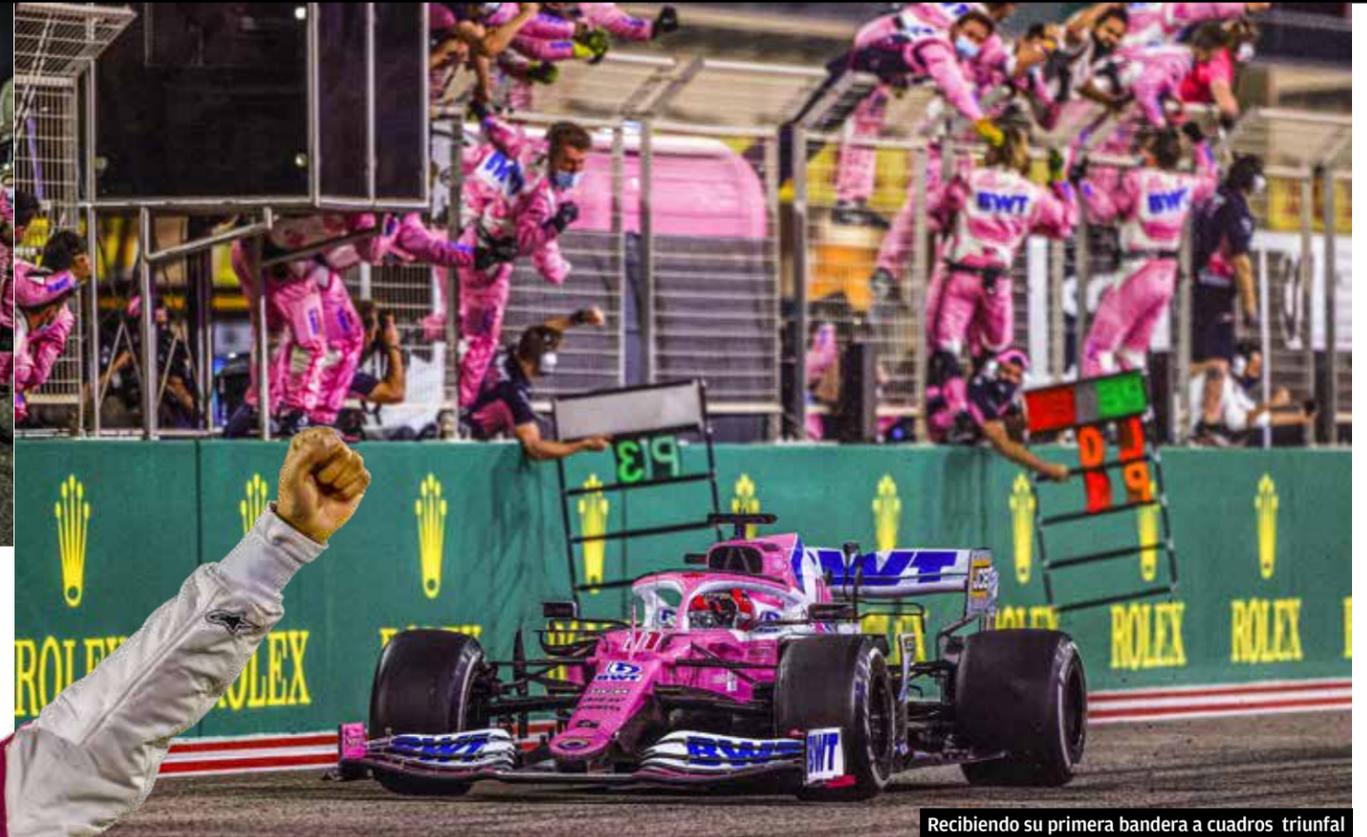




SERGIO ROMPE SEQUÍA AZTECA



¡Viva Mecsicou!



Recibiendo su primera bandera a cuadros triunfal

Primer triunfo mexicano en 50 años en F1; Russell pierde por mala estrategia de Mercedes y un pinchazo tardío

PRÁCTICAS

La Práctica 1 encontró un circuito perimetral muy rápido y al Mercedes de Hamilton manejado por George Russell, ya que el heptacampeón tenía coronavirus. En lugar de Russell entró Jack Aitken en el Williams, y también debutaba Pietro Fittipaldi en el Haas, pues Romain Grosjean convalecía de sus quemaduras de la semana anterior. Russell marcó el mejor tiempo en la sesión y luego repitió en la Práctica 2, aunque con un crono más alto dado que ya era de noche; en ambos casos le siguió el RB16 de Max Verstappen. Para el sábado en la Práctica 3 Max fue el más veloz seguido por el Mercedes de Valtteri Bottas.

CALIFICACIÓN

El sábado al ponerse el sol en la Q1 Bottas rompió 54 segundos y los eliminados fueron los Williams de Nicholas Latifi (17) y el debutante Aitken (18), los Haas, de Fittipaldi (20) y Kevin Magnussen (16), y el Alfa Romeo de Kimi

Con la tricolor en mano



Raikkonen (19). En la Q2, el mejor tiempo lo puso el Racing Point de Sergio Pérez de inicio, pero los Mercedes, RBR, Ferrari y Renault usaron amarillas. No fue suficiente más que para los hermanos y en la segunda corrida cambiaron a Pirelli suaves siendo Max el más veloz y quedando fuera el McLaren de Lando Norris (15), el Alfa Romeo de Antonio Giovinazzi (14), el Ferrari de Sebastian Vettel (13), el RB16 de Alex Albon (12) y el Renault de Esteban Ocon (11). Vino la Q3 y la batalla de Mercedes fue

para Bottas, quien superó a Russell por 26 milésimas por la PP. Tercero fue Max y cuarto se metió el Ferrari de Charles Leclerc sobre Pérez. Los siguieron el AlphaTauri, Daniil Kvyat, el Renault de Daniel Ricciardo, el McLaren de Carlos Sainz, el otro AlphaTauri, Pierre Gasly, y el Racing Point de Lance Stroll en décimo.

CARRERA

El domingo al ocaso había menos de 25 centígrados, rachas de viento traían arena a la pista y la carrera pintaba para dos

"Pienso que tras la parada todavía podíamos haber ganado; luego el auto empezó a sentirse un poco raro, no quería yo creer que era un pinchazo"

George Russell

"Charles yendo por dentro en la Curva 4 y frenando tan tarde cuando la pista estaba tan polvosa, entiendo que quisiera rebasar a un auto, pero fue demasiado optimista. Respeto a Charles mucho y es un gran piloto, pero pienso que se pasó"

Max Verstappen

LOS 7 MOMENTOS CLAVE

LECLERC SE PASA

El Ferrari se ve sorprendido por el regreso de Sergio a la línea interna y le pega; Max trata de evadirlos y queda eliminado en la barda con el monegasco, Pérez sobrevive, aunque cae al último.



CALZA MEDIAS

El RP20 se detiene en los fosos en la vuelta 1 para quitar sus Pirelli rojas y poner amarillas de compuesto medio. Sale en el sitio 18, pero se ahorró una detención por el auto de seguridad.



REMONTADA

Sergio se especializa en cuidar sus neumáticos y sin prisas va rebasando a sus rivales que fueron más lentos en Calificación y no tienen un motor Mercedes; para el giro 20 ya está en los puntos.



SE PONE TERCERO

Tras detenerse por segunda ocasión, con llantas duras más frescas Sergio ataca y pasa a Ocon para ponerse tercero, aunque lejos de los Mercedes que dominan la carrera en el 1-2.





Russell fue mejor en la salida



Max intentó evitar el choque, pero se le acabó la pista



Kvyat muy sólido, ahora que ya se va de F1



Albon echando chispas



Bottas confirmó que es un número 2



Ocon peleó por su primer podio contra Stroll

amplió la ventaja a más de 3 segundos. Sergio cargó desde el fondo y para la vuelta 15 ya era undécimo y siguió avanzando aprovechando que sufrían los que calzaban rojas de inicio y pasó a Norris y a Albon. El propio Lando inició las ronda de paradas en la vuelta 20 y luego irían a fosos Kvyat en la 27, su coequipero y Sainz en la 28 y Ricciardo en la 29, aunque los calzados de inicio con amarillas seguían aguantando, hasta que Ocon se detuvo en la 41 y dejó al mexicano como mejor del resto.

Stroll había aguantados sus rojas hasta la 42 y Russel paró desde la punta en la 45 dejando a Bottas al frente. Sergio y Albon se detuvieron en la 47 por blancas y el mexicano volvió a caer detrás de los Renault, los McLaren y los AlphaTauri, pero en los puntos y con blancas para ir hasta el final, lo que algunos no iban a lograr. Bottas se detuvo en la 49 y salió a ocho segundos de Russell, por lo que la carrera parecía decidida al frente. Ocon era tercero pero Sergio, con llantas frescas iba cerrando duro y lo

"Vi a Checo frente a mí, pero esperaba que se quedara por fuera de Valtteri, lo que no sucedió porque él frenó un poco antes que Valtteri y se regresó a la parte interna de la curva. En cuanto lo vi venir frené, pero era muy tarde y bloqueé mi llanta delantera y chocamos"

Charles Leclerc

detenciones. Los autos se formaron y en la arrancada Russell salió mejor desde el lado sucio y pasó a Bottas en la primera curva. El nórdico se presionó y Max lo emparejó, pero luego Sergio rebasó por fuera a Max en la corrida a la curva 4 y lo relegó. Leclerc vio la oportunidad de despojar al holandés y se fue por dentro, pero cuando Sergio regresó haciendo una parábola muy amplia hacia el ápice, Charles frenó tarde y le pegó al mexicano. Max los evitó saliéndose de asfalto pero se

le acabó el terreno y dio en la barda mientras Chales estacionaba su Ferrari con la suspensión delantera izquierda rota y Sergio retomaba el camino en último rumbo a los fosos donde se detuvo, cambio a Pirelli amarillas, vieron que no tuviera daños mayores y lo mandaron a seguir pues había salido el auto insignia y los 18 autos se alinearon detrás de él para reanudar las hostilidades al cerrar la vuelta 7.

Russell retomo el mando sin dejar que Bottas se pusiera a tiro de DRS y gradualmente



Sainz remontó al cuarto



Ricciardo fue el Renault lento esta vez

ESTRATEGIA ERRADA

Aitken choca, hay auto de seguridad y Mercedes mete a sus dos pilotos al mismo tiempo a cambiar llantas en la vuelta 62, pero se equivocan en los juegos y Sergio queda en la punta.



RUSSELL PINCHA

Con bandera verde Russell remonta y tiene tiempo para alcanzar a Sergio. Pero un pinchazo en el giro 77 lo hace volver a parar. Sergio queda sin enemigo al frente con nueve giros restantes.



CAE LA DE CUADROS

Sergio domina el cierre alejándose de sus perseguidores y completa 87 giros para recibir la bandera a cuadros triunfador por primera vez en su carrera, en la tercera victoria mexicana en F1.



Sergio Pérez

11/10

Racing Point - Mercedes RP20-01
Arranca 5 Llega 1 Paradas 2

En un circuito nuevo Sergio se mostró rápido desde el inicio y pasó fácil a la Q3 en donde fue quinto peleando por la segunda fila. En la carrera se puso tercero de inicio pero Leclerc le pegó en la Curva 4 y lo trompé mandándolo a la cola; tras una revisión rápida y cambio a neumáticos medios el mexicano remontó desde el lugar 18 hasta meterse en los puntos y siguió avanzando hasta ponerse tercero, detrás de los Mercedes. Después del choque de Aitken tomó la punta al no detenerse; con los errores de Mercedes y el pinchazo posterior de Russell, se mantuvo al frente hasta el final de los 87 giros pactados, para lograr su primera victoria en Fórmula Uno.

"Estoy sin palabras, espero no estar soñando, soñé tanto tiempo con este momento, 10 años me tomó ganar en Fórmula Uno... nunca olvidaré ese momento "de ver la bandera mexicana en el podio"





Este número no lo conocía Sergio

pasó. Latifi abandonó y los comisarios pusieron un Auto de Seguridad Virtual (VSC) muy breve que agarró a Sainz y Ricciardo camino a los fosos y perdieron mucho tiempo, lo que dejó a Sergio tercero seguido por Ocon y Stroll.

Aitken se despistó en la vuelta 61 al inicio de la recta y con la barrera rompió la trompa del Williams, dejando restos en la pista. Hubo auto de seguridad y Sergio eligió no parar pues sus llantas

estaban frescas, pero los Mercedes, que tenían duras y habían parado al tiempo que Sergio, se fueron juntos a los fosos en la 62, el RP-20 quedó al mando.

Russell entró adelante y le pusieron unas amarillas y pasaron a atender a Bottas, pero las llantas de este las pusieron en el otro Mercedes y a Bottas le tuvieron que volver a calzar las suyas usadas y mandarlo de regreso tras perder medio minuto en el chiste. Russell paró de nuevo para calzar las llantas correctas, pero eso lo dejó atrás de su coequipero, quinto en la pista aunque con hule fresco.

Al reiniciar la carrera, Russell se deshizo de Bottas, Stroll y Ocon y en la 73 recortaba más de medio segundo por vuelta al puntero; Bottas, en cambio, fue pasado por varios con sus llantas usadas. En el giro 78, Russell pinchó la trasera izquierda y fue a fosos por un juego de rojas, pero Sergio estaba fuera

de alcance y se encaminaba a su primer triunfo sin enemigo cerca, sólo tenía que completar las nueve vueltas restantes lo cual hizo con 10 segundos sobre Ocon, que controló a Stroll. Sainz hizo lo propio con Ricciardo y Albon por el cuarto sitio y Kvyat fue séptimo delante de los Mercedes con Bottas enfrente de Russell, quien se recuperó para sacar sus primeros puntos y marcar la VR; Lando fue décimo.

PODIO

Un podio inédito, los volantes de Racing Point acompañados por el francés Ocon en su primera visita, muy emotivo con Sergio portando la bandera mexicana para celebrar con entusiasmo y lágrimas de felicidad que se mezclaron con el agua de rosas espumosa que se acostumbra en los países musulmanes.

"Hoy en día es muy difícil llegar a la F1, pero puedo decir que he terminado una carrera de F1. Estoy agradecido con el equipo por la oportunidad"

Pietro Fittipaldi



Sergio agradece al cielo



El festejo del primer triunfo de RP



Esta bandera no había estado en lo más alto del podio en 50 años

• Primera victoria de Pérez en 190 carreras de F1, récord de tiempo tardado en ganar

• Primer triunfo del equipo Racing Point
• Cuarto Fittipaldi en la historia de F1, récord de familia

Pilotos

Pos.	Piloto	Puntos
1	Lewis Hamilton	332
2	Valtteri Bottas	205
3	Max Verstappen	189
4	Sergio Pérez	125
5	Daniel Ricciardo	112
6	Charles Leclerc	98
7	Carlos Sainz	97
8	Alexander Albon	93
9	Lando Norris	87
10	Lance Stroll	74
11	Pierre Gasly	71
12	Esteban Ocon	60
13	Sebastian Vettel	33
14	Daniil Kvyat	32
15	Nico Hulkenberg	10
16	Kimi Raikkonen	4
17	Antonio Giovinazzi	4
18	George Russell	3
19	Romain Grosjean	2
20	Kevin Magnussen	1

Constructores

Pos.	Constructor	Puntos
1	Mercedes	540
2	Red Bull/Honda	282
3	Racing Point/Mercedes	194
4	McLaren/Renault	184
5	Renault	172
6	Ferrari	131
7	AlphaTauri/Honda	103
8	Alfa Romeo/Ferrari	8
9	Haas/Ferrari	3
10	Williams/Mercedes	0



Norris sacó el punto final



Fittipaldi: regresando a Brasil a la F1

Calificación

Pos.	Piloto	Equipo/Motor	Tiempo
1	Valtteri Bottas	Mercedes	53.377s
2	George Russell	Mercedes	+0.026s
3	Max Verstappen	Red Bull/Honda	+0.056s
4	Charles Leclerc	Ferrari	+0.236s
5	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	+0.413s
6	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	+0.529s
7	Daniel Ricciardo	Renault	+0.580s
8	Carlos Sainz	McLaren/Renault	+0.633s
9	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	+0.777s
10	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	+0.823s
11	Esteban Ocon	Renault	+0.618s
12	Alexander Albon	Red Bull/Honda	+0.649s
13	Sebastian Vettel	Ferrari	+0.798s
14	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	+1.000s
15	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	+1.328s
16	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	+1.419s
17	Jack Aitken	Williams/Mercedes	+1.515s
18	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	+1.586s
19	Lando Norris	McLaren/Renault	+1.316s
20	Pietro Fittipaldi	Haas/Ferrari	+2.049s

FOTOS: FERRARI/MCLAREN/MERCEDES/REDBULL/RACINGPOINT/ALPHA TAURI/ALFA ROMEO

Carrera

Pos.	No.	Piloto	Equipo/Motor	Giros	Tiempo/Diferencia	VR
1	11	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	87	1h31m15.114s	56.789s
2	31	Esteban Ocon	Renault	87	+10.518s	57.350s
3	18	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	87	+11.869s	57.388s
4	55	Carlos Sainz	McLaren/Renault	87	+12.580s	57.165s
5	3	Daniel Ricciardo	Renault	87	+13.330s	56.979s
6	23	Alexander Albon	Red Bull/Honda	87	+13.842s	57.056s
7	26	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	87	+14.534s	57.001s
8	77	Valtteri Bottas	Mercedes	87	+15.389s	56.563s
9	63	George Russell	Mercedes	87	+18.556s	55.404s
10	4	Lando Norris	McLaren F1 Team	87	+19.541s	57.270s
11	10	Pierre Gasly	McLaren/Renault	87	+20.527s	57.220s
12	5	Sebastian Vettel	Ferrari	87	+22.611s	56.905s
13	99	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	87	+24.111s	56.887s
14	7	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	87	+26.153s	57.375s
15	20	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	87	+32.370s	57.516s
16	89	Jack Aitken	Williams/Mercedes	87	+33.674s	57.392s
17	51	Pietro Fittipaldi	Haas/Ferrari	87	+36.858s	57.742s
RET	6	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	52	fuga de aceite	58.206s
RET	33	Max Verstappen	Red Bull/Honda	-	choque	-
RET	16	Charles Leclerc	Ferrari	-	choque	-

● Mexicano ● VR (Vuelta rápida)



MAX CIERRA EL AÑO AL FRENTE

LEWIS RECUPERADO LOGRA EL PODIO, PERO DETRÁS DE BOTTAS; SERGIO ABANDONA AL VOLAR SU MOTOR

PRÁCTICAS

La Práctica 1 mostró que al RB16 de Max Verstappen le gustan los circuitos planos y de curvas de radio constante como el de Yas Marina, pues el holandés fue el más veloz pese al regreso del campeón Lewis Hamilton a la cabina de Mercedes, que mandó a George Russell a su Williams coloro usual. En la Práctica 2 nocturna los Mercedes se pusieron delante de Max con Valtteri Bottas marcando el mejor tiempo.

Para la Práctica 3 sabatina Max regresó a la punta esta vez acompañado de su coequipero Alex Albon y luego vinieron tres motores Renault, los de los autos oficiales de Daniel Ricciardo y Esteban Ocon, y el del McLaren de Carlos Sainz, todos delante del primer Mercedes, el de Lewis en sexto.

CALIFICACIÓN

El sábado en la Q1 Lewis se mostró muy veloz y se fue al frente mientras los eliminados eran los Williams de Nicholas Latifi (20) y Russell (18), los Haas de Fittipaldi (19) y Kevin Magnussen (17) y el Alfa Romeo de Kimi Raikkonen (16). En la Q2 el Racing Point de Sergio Pérez ni salió pues el mexicano estaba penalizado por usar partes de la unidad de potencia excedentes de las permitidas en el año y arrancaría en la fila final con Magnussen, sancionado por lo mismo. Lewis repitió con el mejor tiempo usando llantas amarillas al igual que su coequipero, Max y Carlos, lo que les daba ventaja a estos cuatro en la carrera por una corrida inicial más larga; los que no pasaron a la etapa final fueron el Alfa Romeo de Antonio Giovinazzi (14), el Ferrari de Sebastian Vettel (13) y los Renault de Daniel (12) y Esteban (11).

Para la Q3 Max sacó las garras y se puso al frente de los Mercedes cerrando con una vuelta que superó a Bottas por 25 milésimas, justo cuando el finlandés



Max acaba triunfalmente 2020

"Esperaba una pelea muy dura hoy, pero creo que manejamos todo muy bien y nunca hubo un momento en que me sintiera presionado"

Max Verstappen

"Esta es un carrera que no recordaré, pero lo que recordaré son los detalles de todos los miembros del equipo, los mecánicos, los ingenieros, los de la comida y todos los demás"

Sebastian Vettel



El holandés no dejó la punta desde la arrancada

FOTOS: MERCEDES/RED BULL/RENAULT/HAS/PRELLI



Albon remontó al cuarto sitio buscando salvar 2021



Bottas no presentó pelea



Lewis se concretó a ser escudero esta vez

había sido más veloz que Lewis por 61 milésimas. En cuarto se metió Lando Norris de McLaren, superando a Albon (5) y Sainz (6); los AlphaTauri de Daniil Kvyat (7) y Pierre Gasly (10) emparejaron al Racing Point de Lance Stroll (8) y al Ferrari de Charles Leclerc (9) para completar la decena, aunque el monegasco tenía que cumplir una sanción de tres sitios por su choque de Sakhir.

CARRERA

En la noche del desierto Max hizo una arrancada protegiendo la línea externa para

tomar la primera curva abierto sin darle ángulo de ataque a Valtteri y se alejó sin presión en la punta. Así manejaría todo el día mostrando un dominio maduro que le daría su décimo triunfo en otra de las carreras de proyección que se acostumbra en Yas Marina.

Bottas no era atacado por Lewis, quien sabía que el finlandés peleaba el subcampeonato y no quería hacerle la mala obra, además de que el moreno no estaba recuperado al 100% del coronavirus. Atrás de ellos la batalla era feroz con los Renault, los AlphaTauri y los McLaren atacando a



Ricciardo evitó el Gran Chelem de Max

Sergio Pérez 8/10

Racing Point - Mercedes RP20-01
Arranca 19 Llega RET v. 8 Paradas 0

Tras el triunfo en Sakhir el equipo necesitó cambiar algunas partes de la unidad de potencia del auto de Sergio condenándolo a arrancar en la última fila. El piloto tapatió anduvo bien en las prácticas alternándose con su coequipero dentro de los primeros 10 sitios del pelotón. Sergio pasó fácil a la Q2 pero ahí ya no salió a calificar pues prefirió ahorrar llantas para la carrera y arrancó en la última fila. En la competencia empezó remontando algunos sitios en los primeros giros pero su motor voló antes de cumplir 10 vueltas; cerró último, pero cuarto general en 2020.

"En la carrera de hoy al principio fui muy conservador porque todos estaban jugándose la vida, entonces poco a poco íbamos haciendo progresos, el auto se sentía bien, pero empecé a perder potencia otra vez, y fue muy rápido, creo que tuve el mismo problema de Bahrein"





Lando fue el mejor del resto



Carlos quedó sexto en carrera y general

Stroll, pues Sergio inició muy atrás y no era factor. Albon estaba en la pelea, pensando en su asiento 2021 y se puso cuarto en el sexto giro rebasando a Norris, pero la carrera se estabilizó con un tren muy cerrado en el cual a excepción de los primeros, desde Lando en quinto hasta el duodécimo sitio virtualmente todos estaban a tiro de DRS de alguien.

Sergio ya estaba peleando con los Ferrari para entrar a los puntos cuando en la vuelta nueve su motor expiró y el mexicano se quedó a un lado de la pista provocando un auto de seguridad virtual y luego la salida del real y el exodo masivo a los fosos. Los que se quedaron fuera eran Ricciardo, Vettel y Magnussen quienes habían calzado Pirelli duras de inicio, al igual que Sergio, y Leclerc y Giovinazzi que traían compuesto medio y prefirieron ganar posiciones sabiendo que tendrían que detenerse más adelante. El

resto entró a los fosos y puso las blancas para ir hasta el final, teóricamente.

Al reanudarse la acción Max, Valtteri, Lewis y Albon se separaron entre sí y, a la vez, escaparon de Ricciardo que encabezaba el pelotón que peleaba el quinto lugar. Para media carrera ya habían parado Leclerc y Giovinazzi, y Max tenía siete segundos sobre Bottas en la punta. Magnussen se detuvo en la 31 y Vettel aguantó otras cuatro vueltas, cuando ya algunos de los que se detuvieron en la 10 estaban regresando por llantas, como Latifi. Fittipaldi sufrió un sobrecalentamiento y se detuvo y para la vuelta 39 Ricciardo entró a fosos y salió atrás de los McLaren en séptimo, pero con neumáticos amarillos, más veloces en la noche fresca.

Adelante, Max marchaba 10 segundos enfrente de Botas y seguía alejándose, pero Albon empezaba a apretar a

"La última vuelta en el carro fue la más rápida en la pista y yo estaba empujando para lograrla"

Daniel Ricciardo

Hamilton y este, tras sus quejas usuales de que no todo estaba bien, empezó a cerrar la brecha con su coequipero, pero el equipo pidió cautela para no tener que volver a parar y Lewis se concretó a mantener a raya al a tailandés sin presionar mucho al rubio.

Lando, un minuto detrás, tenía colchón sobre Carlos en el quinto sitio y Ricciardo venía cerrando fuerte para pelearles, pero no le iba a alcanzar pues tras su parada había quedado más de 20 segundos detrás de los autos color papaya. Stroll había perdido varios sitios ante los franceses Gasly y Ocon, pero se aferraba al punto final ante el embate de Kvyat. Los líderes se acercaban al ruso, que perdió tiempo dejándolos pasar y no



Ocon fue tan inconstante como...



Stroll su compañero de podio en Sakhir

pudo ir por Lance que salvó el décimo, pero no el tercer lugar de Racing Point en la general. Así se fueron hasta el final y Ricciardo logró la VR en el último giro para evitar que Max se llevara todo a casa.

PODIO

El podio fue ocupado por octava vez en el año por Verstappen, Hamilton y Bottas, aunque apenas la segunda con el holandés en lo más

alto. El festejo fue tranquilo, como con ganas de irse a descansar y ver si 2021 resulta mejor.

"Tuvo un problema de sobrecalentamiento que requirió una parada en fosos para solucionarlo y finalmente arruinó nuestra carrera"

Pietro Fittipaldi

- *Octava vez en 2020 que Lewis, Max y Valtteri suben juntos al podio*



Sergio remontó bien hasta que el motor lo traicionó

Calificación

Pos.	Piloto	Equipo/Motor	Tiempo
1	Max Verstappen	Red Bull/Honda	1m35.246s
2	Valtteri Bottas	Mercedes	+0.025s
3	Lewis Hamilton	Mercedes	+0.086s
4	Lando Norris	McLaren/Renault	+0.251s
5	Alexander Albon	Red Bull/Renault	+0.325s
6	Carlos Sainz	McLaren/Renault	+0.569s
7	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	+0.717s
8	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	+0.800s
9	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	+0.996s
10	Esteban Ocon	Renault	+1.113s
11	Daniel Ricciardo	Renault	+1.160s
12	Charles Leclerc	Ferrari	+0.819s
13	Sebastian Vettel	Ferrari	+1.385s
14	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	+3.002s
15	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	+2.309s
16	George Russell	Williams/Mercedes	+2.799s
17	Pietro Fittipaldi	Haas/Ferrari	+2.927s
18	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	+3.197s
19	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	-
20	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	+2.617s

FOTOS: FERRARI/MCLAREN/MERCEDES/REDBULL/RACING POINT/ALPHA TAURI/ALFA ROMEO

Carrera

Pos.	No.	Piloto	Equipo/Motor	Giros	Tiempo/Diferencia	VR
1	33	Max Verstappen	Red Bull/Honda	55	1h36m28.645s	1m40.958s
2	77	Valtteri Bottas	Mercedes	55	+15.976s	1m41.131s
3	44	Lewis Hamilton	Mercedes	55	+18.415s	1m41.420s
4	23	Alexander Albon	Red Bull/Honda	55	+19.987s	1m41.227s
5	4	Lando Norris	McLaren/Renault	55	+1m00.729s	1m41.964s
6	55	Carlos Sainz	McLaren/Renault	55	+1m05.662s	1m41.947s
7	3	Daniel Ricciardo	Renault	55	+1m13.748s	1m40.926s
8	10	Pierre Gasly	AlphaTauri/Honda	55	+1m29.718s	1m42.474s
9	31	Esteban Ocon	Renault	55	+1m41.069s	1m42.894s
10	18	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	55	+1m42.738s	1m41.866s
11	26	Daniil Kvyat	AlphaTauri/Honda	54	-1 giro	1m42.704s
12	7	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	54	-1 giro	1m42.148s
13	16	Charles Leclerc	Ferrari	54	-1 giro	1m41.908s
14	5	Sebastian Vettel	Ferrari	54	-1 giro	1m41.475s
15	63	George Russell	Williams/Mercedes	54	-1 giro	1m43.328s
16	99	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	54	-1 giro	1m41.675s
17	6	Nicholas Latifi	Williams/Mercedes	54	-1 giro	1m42.497s
18	20	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	54	-1 giro	1m41.999s
19	51	Pietro Fittipaldi	Haas/Ferrari	53	-2 giros	1m41.707s
RET	11	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	8	motor	1m43.263s

*Pérez y Magnussen arrancaron al final de la parrilla por cambio de motor

● Mexicano ● VR (Vuelta rápida)

Pilotos

Pos.	Piloto	Puntos
1	Lewis Hamilton	347
2	Valtteri Bottas	223
3	Max Verstappen	214
4	Sergio Pérez	125
5	Daniel Ricciardo	119
6	Carlos Sainz	105
7	Alexander Albon	105
8	Charles Leclerc	98
9	Lando Norris	97
10	Pierre Gasly	75
11	Lance Stroll	75
12	Esteban Ocon	62
13	Sebastian Vettel	33
14	Daniil Kvyat	32
15	Nico Hulkenberg	10
16	Kimi Raikkonen	4
17	Antonio Giovinazzi	4
18	George Russell	3
19	Romain Grosjean	2
20	Kevin Magnussen	1

Constructores

Pos.	Constructor	Puntos
1	Mercedes	573
2	Red Bull/Honda	319
3	McLaren/Renault	202
4	Racing Point/Mercedes	195
5	Renault	181
6	Ferrari	131
7	AlphaTauri/Honda	107
8	Alfa Romeo/Ferrari	8
9	Haas/Ferrari	3
10	Williams/Mercedes	0

NASCAR MX

Después de practicar en el óvalo poblano, la arrancada fue, como se acostumbra, detrás de los autos del Challenge y en orden invertido a los puntos, con el casi campeón Rovelo en el sitio 28 y último. Esta vez los autos de la Copa fueron muy agresivos, y hubo un choque grande en la cuarta vuelta, alguien se abrió y tocó la barda y se trompó frente al pelotón, Oliveras le dio a Miji, Tovar perdió la fascia, Rovelo que iba cuidándose casi les pega y hubo varios que sufrieron daños y no acabarían la carrera. Para la vuelta 10 los autos de la Copa ya estaban peleando la punta en la carrera pactada a 140 giros. Adelante la batalla la daban los sospechosos usuales, Calderón y García Mateos, con Salvador de Alba peleando por ser el mejor del resto.

Rovelo abandonó por el motor dañado en la vuelta 62, campeón con su décimo sitio; tras las detenciones obligatorias la carrera se volvió de persecución, pero vino una amarilla poco antes del final con la reagrupación obligatoria para el *sprint* de cierre. García Mateos tomó la punta, Calderón lo pasó y De Alba se les unió en la pelea mientras el resto se quedaba en la batalla con los del Challenge. Al final llegó el tercer triunfo del año para Abraham, pero el subcampeonato se lo quedó RGM por dos puntos.

CHALLENGE

Tras las prácticas, en orden invertido según sus puntos, los autos del Challenge salieron al frente con Dimayuga tomando el liderato. Max Gutiérrez se coronaba con arrancar y fue cauto pues además traía un problema



Max festejó con donas



Abraham perseguido por Rubén GM

ABRAHAM, NOEL Y ANDRÉS GANAN EN EL CIERRE POBLANO

RUBÉN ROVELO (COPA), MAX GUTIÉRREZ (CHALLENGE) Y ANDRÉS PÉREZ DE LARA (TRUCKS) CONFIRMAN SUS TÍTULOS

de motor que lo marginó de la pelea por la cima. Alex de Alba necesitaba ganar para obtener el subcampeonato y se mantuvo en la pelea aunque tenía algunos problemas de desgaste en su auto, pero los coequiperos León y González se mantenían al frente con trabajo en equipo y aunque en



Noel volvió a ganar

FOTOS ESCUDERÍA TELMEX/CARLOS HERRERA/HO SPEED

la rearrancada final De Alba los pasó, estos se chuparon el aire para recupera la punta, mientras Max se quedaba por un pinchazo a unas cuantas vueltas de la de cuadros, Noel y JuanMa dirimirlan la victoria en un final cerrado que se llevó Noel León a Monterrey con el subcampeonato. Dimayuga aprovechó un descuido para colarse al podio y sacar a De Alba, quien con eso quedó tercero en la serie.

TRUCKS

Con una docena de camionetas en el óvalo, arrancado con parrilla invertida según los puntos, Andrés Pérez de Lara vino del sitio final y con arrancar aseguró el título, pero quería añadir a su cuenta de triunfos y se fue hacia el frente con un manejo sólido. El liderato estaba muy peleado y Federico Gutiérrez ganó la Etapa 1 tras 25 giros.

Tras la parada obligatoria en fosos Andrés salió primero, pero Diego Ortiz lo pasó en la rearrancada y hubo intercambio de posiciones hasta que un choque fuerte de Regina Sirvent provocó una amarilla, y luego vino otra que determinó acabar la carrera en verde-blanca-de cuadros llevando la competencia a 62 giros y Andrés se impuso por ocho milésimas a Federico, dejando tercero, y subcampeón, a Giancarlo Vecchi, para el 1-2 del HO Speed en la serie.



El pelotón estuvo compacto desde el inicio



A Rovelo le abollaron la corona de inmediato



Pérez de Lara se coronó ganando



Goeters fue sexto general y no iba a correr



Presentaron el auto para 2021

- Rovelo finalmente logra el título de la NASCAR Mexico
- Noel León añadió el subtítulo del Challenge a su corona de F4
- Andrés Pérez de Lara fue el mejor con cuatro triunfos en las Trucks

NASCAR MÉXICO • PP parrilla invertida por puntos • VR Salvador de Alba (Sidral Aga) 38.898s

Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Abraham Calderón	Commscope-Telcel	140	1h40m04.219s	26
2	Rubén García Mateos	Canel's	140	+1.866s	27
3	Salvador de Alba	Sidral Aga	140	+2.255s	25
4	Rubén Pardo	ITCR Infra.-Esc.Telmex	140	+6.354s	20
5	Jorge Goeters	Autoforum-Z Motors	140	+7.958s	23

CHALLENGE • PP parrilla invertida por puntos • VR Andrik Dimayuga 39.046s

Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Noel León	Sidral Aga	140	1h55m44.920s	15
1	JuanMa González	Sidral Aga Esc. Telmex	140	+0.193s	12
3	Andrik Dimayuga	Grupo Virdi	140	+0.464s	1
4	Alex de Alba	Canel's	140	+0.984s	14
5	Santino Zanella	Z Motors	140	+1.617s	5

TRUCKS • PP parrilla invertida por puntos • VR Federico Gutiérrez 45.431s

Pos	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Andrés Pérez de Lara	Telcel-GoKartManía.	62	64m31.555s	12
2	Federico Gutiérrez	Team Tyson	62	+0.008s	8
3	Giancarlo Vecchi	Restonic- HO Speed	62	+0.182s	11
4	Jan Antonio Reyes	Dynamic MS	62	+0.724s	3
5	Rodrigo de Colombres	Team Tyson	62	+0.860s	4

NASCAR MÉXICO

Pos	Piloto	Pts.
1	Rubén Rovelo	519
2	Rubén García Mateos	508
3	Abraham Calderón	506
4	Salvador de Alba	484
5	Miji Dorrbeker	462
6	Jorge Goeters	452
7	Santiago Tovar	443
8	Hugo Oliveras	337
9	Rubén Pardo	309
10	Jake Cosío	253

CHALLENGE

Pos	Piloto	Pts.
1	Max Gutiérrez	514
2	Noel León	487
3	Alex de Alba	474
4	Rodrigo Rejón	442
5	JuanMa. González	435

TRUCKS

Pos	Piloto	Pts.
1	Andrés Pérez de Lara	491
2	Giancarlo Vecchi	450
3	Regina Sirvent	442
4	Francisco Ablanedo	418
5	Emilio Calleja	386

AGENDA RACING

ENERO

Fecha
3-15
22-24
22-24
23
30-31

Pista
Rutas de Arabia Saudita
Daytona
Alrededores de Montecarlo
Aut. Moisés Solana
Daytona

Carrera
Dakar Medio Oriente
Roar Before Daytona
Rally Montecarlo
Pruebas Invernales
24 Horas de Daytona

Serie
DAKAR
IMSA-SCC
WRC
CAHR-Notiauto
IMSA-SCC



Michael Schumacher
Siete veces campeón de F1

Mick Schumacher
Campeón F2 2020 y
piloto de Haas F1 2021

■ Se corre en México

Sigue las transmisiones de



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



Adquiere-la en compra y renta por **Claro Video**



clarovideo.com

TE GUSTARÍA SER UN PILOTO



**Autodromo
Virtual**
UN NUEVO CONCEPTO EN AUTOMOVILISMO

SIMRACING (PILOTO VIRTUAL)

FRANQUICIAS DISPONIBLES

todo México

- Rentabilidad
- Entretenimiento
- Tecnología
- Plataforma propia
- Campeonatos Nacionales e Internacionales

Informes sobre
Franquicias

/avautodromomonterrey

@avautodromo_monterrey



categorias para
**EXPERTOS
& NOVATOS**

EL MEJOR CAMPEONATO DEL NORTE DE MÉXICO



Para mayores
informes

/SerieTurismoMonterrey

@SerieTurismoMty

