

Con lo mejor de AUTO   

Descarga  
la aplicación

**RA**  
infinitem  
Realidad Aumentada

Ábrela y  
apunta  
a la portada

# FAST mag

PREVIAS 2021



HISTÓRICA  
**JENSON**  
BUTTON



# ¿PODRÍA SERGIO SER CAMPEON CON RED BULL?

¿RENACERÁ  
FERRARI EN 2021?



Tu vida conectada  
Internet de las cosas

## EL PODER DE CONECTAR TUS VIAJES

zeek  
Mi Auto

Monitorea el recorrido de tu auto desde tu smartphone

Smart Car

Disfruta de wifi a bordo para tus acompañantes



Más Información

Telcel la mejor Red con la mayor Cobertura

telcel

Información de SmartCar y Zeek Mi Auto en [www.telcel.com](http://www.telcel.com). Centros de Atención a Clientes y distribuidores Autorizados Telcel. LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES OFRECIDOS POR TELCEL SE PRESTAN CON BASE EN LO ESTABLECIDO EN LOS LINEAMIENTOS QUE FIJAN LOS ÍNDICES Y PARÁMETROS DE CALIDAD A QUE DEBERÁN SUJETARSE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO MÓVIL vigentes. Registro Público de Telecomunicaciones - Folios: 252115, 252398 y 305093.

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

RA  
infinitem  
Realidad Aumentada

Descarga la aplicación gratis

RA  
infinitem  
Realidad Aumentada

Escanea esta página y descubre la realidad aumentada



1 Entra a tu tienda.

Descargalo en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

2 Busca y descarga gratis RA Infinitem.

RA  
infinitem  
Realidad Aumentada

3 Apunta a las páginas que contengan este logo y Disfruta de material exclusivo.



RA  
infinitem  
Realidad Aumentada

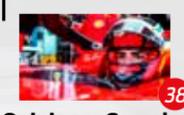
**Parrilla de Salida**



**Lente**  
Las fotos más impactantes



**Desde los Fosos**  
La pobreza educativa de los comentaristas



**Opiniones Gemelas**  
¿A quién beneficiará más el cambio de equipo?



**Curiosautos**  
Curiosidades del automovilismo



**Perfil histórico**  
Jenson Button, hombre de suerte



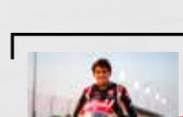
**Previas 2021**  
MotoGP e IndyCar



**Entrevista**  
Manuel Sulaimán



**Reportes de carrera**  
Los resultados del mes



**Por las Pistas**  
Noticias, encuestas y lo importante del mes



**Opiniones Gemelas**  
¿Quién será el novato de 2021 en F1?



**Feml**  
Maya Weug, la primera mujer en la Academia de Pilotos de Ferrari



**De Colección**  
Tendencias de vida y estilo para los aficionados



**¿Renacerá Ferrari en 2021?**



**Entrevista**  
Pato O'Ward



**Un momento en el tiempo**  
2001: Dale desecha al HANS y encuentra su destino



**Agenda Racing**  
Para que no te pierdas carrera alguna



**54 ¿Podría Sergio ser campeón con Red Bull?**

**MOTOR SAPIENS**



**CICLO**

Editorial Contenido cierra operaciones, como muchas empresas del ramo y **FASTmag** también cumple su ciclo probablemente en definitiva dadas las condiciones actuales, pues ya sabemos que los pases de "Hail Mary" rara vez funcionan, aunque no por eso este mariscal de campo ha dejado de intentar el suyo.

En México somos los restantes en el mundo del deporte motor como revista, consolidada desde hace más de un lustro como la mejor en el nicho, entrando al décimo año de vida; tenemos un GP de México calendarizado, aunque el Autódromo sea más hospital que pista en este tiempo; parece que finalmente hay un mexicano en F1 con posibilidades consistentes de ganar, no sólo cuando su destreza haga el milagro como los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez antaño o el propio Sergio Pérez en campañas recientes. Pero los números no dan y contra esa realidad no hay sueños, y menos cuando uno no controla a la gente que puede volver negro el rojo.

El apoyo interno siempre ha sido intenso, al 100%, al igual que el de la gente que está en la periferia del automovilismo, dentro o fuera del Grupo al que pertenecemos. Agradezco su profesionalismo, su apoyo y su crítica que me permitió corregir errores o puntos de vista y ser lo más objetivo posible al dirigir este proyecto.

En la derecha de la página están parte de los responsables de nuestro éxito, pero otros necesitan mencionarse:

Carlos, el hipereditor que nos apoyó desde arriba compartiendo la visión del proyecto con su bonhomía y guía;

Jimena, la directora que nos dio libertad para elegir la ruta confiando en nuestras ideas; Alberto, el director de diseño quien encabezó a los participantes –Helio, Jair y Lily, más los amigos de la agencia Gaudelli– para plasmar nuestras palabras en imágenes atractivas y relevantes;

Lalo O., el director de redes, cuya precisión, y oportunidad en el acontecer del deporte motor marcan la pauta a seguir en estos tiempos en **fast-mag.com** y sus redes hermanas;

Los columnistas en papel y en video, César Tiberio, Juan José, María Teresa, Rafa, Ramón, Santiago y los gemelos Carlos A. y Omar E., que aportaron opiniones valiosas y evitaron mi tendencia a monologar, además de ser mis críticos más feroces, lo cual me ayuda a repensar y crecer;

José Agustín y su equipo – siendo la más reciente coordinadora Berenice– que se encargó de tenernos al día con tecnología de RA desde 2012, hospedándonos y apuntalando nuestras ideas;

Lalo C y su equipo de videastas y fotógrafos, Axel, Iván, Javier Z. y Naomi, por su apoyo atemporal en grabaciones y pruebas de campo;

Víctor, coordinador de la sección propia de industria (mientras duró), profesional y conocedor al máximo;

Y todos los correctores, articulistas, fotógrafos, diseñadores, administrativos y gente de bien que participaron hombro a hombro conmigo para hacer de **FASTmag** un suceso inédito en nuestro campo. Ha sido un honor dirigirlos, gracias por aguantarme...

También agradezco a los lectores su preferencia, su participación y su opinión que nos permitió enmendar la ruta constantemente. Mientras nos reencontramos, los dejo con el abrazo fraternal clásico y una idea eterna:

*"And in the end, the love you take is equal to the love you make..."*

**Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)**



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

**Editor de Arte y Portada**  
Alberto Heredia Hernández

**Diseño Gráfico**  
Israel Jair de la Cruz Rivera

**Web, RS y Apps**  
José Agustín Ramírez y Eduardo Olmos

**Colaboradores**  
Marcelo Assaf, Rafael Bolaños Cacho, Luis G. Calderón, Eduardo Campos, Pier Giorgio Facchinetti, César Galindo, Carlos González Bertheau, Iván Hernández Medina, Carlos Herrera, Luis Lauro Hinojosa, César T. Jiménez, Carlos A., Omar E. y Javier Z. Jalife Ruz, Naomi Kaizawa, Benoit Maroye, 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@cni.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 5531 3162; fax: 55 5545 7478. Del interior LADA sin costo: 800 734 5900 y fax 800 710 9696. Reserva de derecho al uso exclusivo del título 04-2012-0118111700-102 expedido por la Dirección General del Derecho de Autor. Certificado de licitud de título y contenido No. 15534 expedido por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Editor responsable: Carlos E. Jalife V. Proceso e impresión: Lyon AG S.A. de C.V. 55310, Hierro 5, Rústica Xalostoc, Sta María Xalostoc, 55340 Ecatepec de Morelos, Méx. Distribuido por AMX Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría del editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.

Comenta en nuestras redes:



Fastmagmx Fastmag

# EN280 CARACTERES

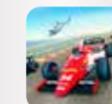
Revista FASTmag SEARCH

## RECOMENDADOS

### Apps



CSR Racing



Grand FI Formula 2020 Racing Game

### Videos



CHECO PÉREZ: La primera prueba con un Red Bull



Dale Earnhardt Fatal Crash w/ Dale Jr MRN Interview - Full Speed Replays (Better Audio)

### Instagram



glickenhau



oscarperalta10



ittibros



#lucamarini

### facebook



Aprilia Racing



Alex De Alba

**Omar Jalife** @ojalife  
 Los cambios de pilotos 2021 resumidos en un tweet: Ex piloto campeón de Red Bull reemplazado por otro expiloto de Red Bull en Ferrari, que a su vez es reemplazado por otro ex RB en McLaren, mientras que el ex campeón de RB reemplaza en Aston a un piloto no afiliado a RB y este se vuelve piloto de Red Bull.

**IndyCar al día** @indycaraldayweb  
 El brasileño @enzofitti llega a la @IndyPro2000 en una asociación de @FollowAndretti y @RPMotorsport\_R

**Sergio Pérez** @SChecoPerez  
 Qué fantástico ver tantas muestras de cariño. He leído cientos de mensajes y no saben lo que me motivan. Prometo estar por aquí más seguido... gracias a todos

**Sergio Pérez** @SChecoPerez  
 ¿Qué les parece mi nuevo casco? Thoughts on my new helmet? #RedBull #ChargeOn #CantWait

**Andretti Autosport** @FollowAndretti  
 ICYMI We're going racing in Mexico with @SuperCopaMex and @MichelJourdain!

**Michel Jourdain** @MichelJourdain  
 Thanks @michaelandretti! Great news! Feliz de anunciar la unión con @michaelandretti y todos en @FollowAndretti para un equipo en la @SuperCopaMex!

**Max Papis** @maxpapis  
 Great news @MichelJourdain Has worked hard to set up SUPERCOPA and @FollowAndretti will be and amazing step forward. #Andretti, Jourdain join forces in Super Copa championship

**Pato O'Ward** @PatricioOWard  
 To all you beautiful single ladies out there HAPPY VALENTINES DAY Para todas ustedes!! Les mando un besote a todas las que estan SOLTERAS Feliz día

**Scuderia Rodriguez** @scuderiarog  
 INDUSTRIA - en la presentación del MB Clase C se enseñó el MBUX siglas de Mercedes Benz User eXperience o sea la experiencia del usuario, su central de inteligencia artificial. El #CClass es todo lo que acostumbra un Mercedes, bonito, detallado, potente pero el MBUX es más.

**Romain Grosjean** @RGrosjean  
 Hello @DaleCoyneRacing @IndyCar

**Pietro Fittipaldi** @PiFitti  
 Very happy to be continuing for a 3rd year as Haas F1 Reserve and Test Driver! I can't wait to start working with the team. With 2GPs under my belt I look forward to using that experience to contribute even more! Thank you Gene and Guenther for the confidence and opportunity.

**Mercedes-AMG PETRONAS F1 T** @MercedesAMGF1  
 "Together, we have decided to extend the sporting relationship for another season and to begin a longer-term project to take the next step in our shared commitment to greater diversity within our sport" - Toto Wolff

**Lewis Hamilton** @LewisHamilton  
 Cross country skiing at 2000m. This is one of the greatest workouts I've discovered over the years. Feeling so focused. Finding peace and tranquility in all I do and never giving up! Sending you big waves of energy

**Carrera Panamericana** @panaoficial  
 Con mucha tristeza hoy se nos adelantó un gran ser humano y gran apasionado del automovilismo deportivo, te recordaremos siempre como el mejor, ¡hasta siempre Efrain!



**NASCAR PEAK MÉXICO** @NASCARPEAKMX  
 La familia #NASCARPEAK lamenta profundamente el fallecimiento del Sr. Víctor Barrales Vega. Deseamos pronta resignación a todos sus familiares y seres queridos.

**ARCA Menards Series** @ARCA\_Racing  
 Retweet to congratulate Max Gutierrez on an EPIC first win on the ARCA Menards Series platform

**Daniel Suárez** @Daniel\_SuarezG  
 Side note: I started to feel sick with 25 laps to go and threw up in the car with 15 laps to go (yes, inside the helmet) Those last 15 laps were definitely NOT fun to run... You guys can imagine...

**Indy Pro 2000** @IndyPro2000  
 Congrats to our former series champion @Mc\_Driver on taking the #DAYTONA500! #RoadToIndy #TeamCooperTire

**Joey Logano** @joeylogano  
 So close... Bumped we didn't cross the finish line first tonight, but I'm glad it was a #Ford in VL and I'm happy for @Mc\_Driver on his huge #Daytona500 victory

**Michael McDowell** @Mc\_Driver  
 Hey @NASCAR Nation, do you want to help celebrate @Mc\_Driver's #Daytona500 win and feel good about it, too? @fr8auctions supports the Be Your Own Hero Foundation to help families with children in the hospital. Anything helps. Learn how to donate here: <https://bravelikewyatt.com/donate>

**Michael Dorrbecker** @mijidorrbecker  
 Como se extraña corren con gradas llenas... fotos del 2019 // missing our fans in the stands... pictures from 2019



lente

telcel

HONDA

S. PEREZ

Mobil 1

REDBULLRACING

INTER  
PROTECCIÓN

TAG  
HEUER

Mobil 1

REDBULLRACING

INTER  
PROTECCIÓN

S. PEREZ

HONDA

**CAMBIANTE**

Con el cambio de equipo, Sergio Pérez también altera su diseño de casco, que ahora muestra el logotipo de su escuadra prominentemente aunque conserva la bandera mexicana.  
PRESENTACIÓN DE PILOTOS  
22 de febrero de 2021  
RED BULL CONTENT POOL



lente



#### GÉLIDO

La pista de Silverstone en febrero está en temperaturas de congelación al amanecer y el RB15 del año pasado permite a Sergio Pérez levantar vapor a su paso mientras se aclimata.

PRESENTACIÓN DE PILOTOS

22 de febrero de 2021

RED BULL CONTENT POOL



lente

**TEMPRANERO**

En el giro 14, de 200, los punteros chocan y el pelotón de 40 autos que disputa la Daytona 500 se ve involucrado en el accidente que daña a muchos y elimina a 11 autos.  
DAYTONA 500  
14 de febrero de 2021  
NASCAR



lente

#### CHISPEANTE

El galés Elfyn Evans saca chispas en su Yaris WRC en la primera jornada del Rally Ártico, por el roce de sus neumáticos con clavos en el firme de las rutas de Laponia finlandesa.

RALLY ÁRTICO

26 de febrero de 2021

TOYOTA GAZOO RACING



lente



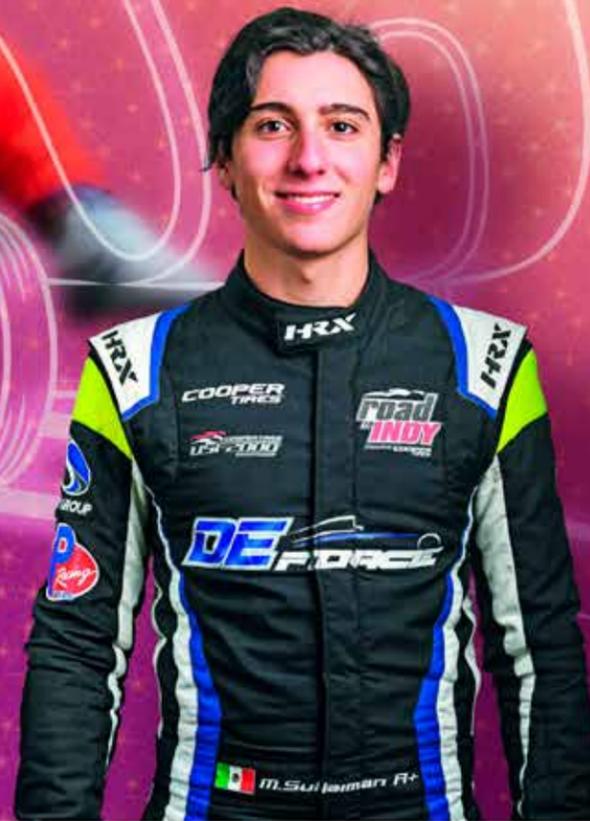
**MILIMÉTRICO**

El rebase de Eduardo Mortara (Venturi #48) para tomar el segundo sitio no deja lugar a dudas, pues Pascal Wehrlein (Porsche #99) y Mitch Evans (Jaguar #20) le dan el espacio justo.  
ePRIX DIRIYAH 1  
26 de febrero de 2021  
VENTURI RACING





¡UN VIAJE DE FANTASÍA  
COMIENZA CON LA SEGURIDAD!



¡CUIDA A TUS NIÑOS!  
INSTÁLALOS EN ASIENTOS APROPIADOS PARA AUTOS



Manuel Sulaimán  
Piloto Road to Indy

CONOCE EL DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL EN  
[pilotosporlaseguridadvial.com](http://pilotosporlaseguridadvial.com)



# POR LAS PISTAS

NOTICIAS · ANÁLISIS · ENCUESTAS

## LEWIS FIRMA POR OTRO AÑO



La renovación de contrato de Lewis Hamilton con el equipo Mercedes-AMG de F1 se dio pero sólo para 2021. Fue un acuerdo por salvar la permanencia del inglés, pues en la directiva de Daimler, pro verde quiere enfocarse más en autos amigables con el ambiente y prevalece la idea de que con sus autos de F1, cualquiera gana por lo que un salario muy alto les quita dinero para investigación y desarrollo.

Pese a todo, Mercedes siempre insistió en que la extensión era una formalidad, y pagaron el precio que pedía el volante, que se estima en 70 millones, aunque ese es un secreto que nadie quiere develar. El caso es que Mercedes queda libre de contratos a largo plazo, pues sus volantes sólo están firmados hasta 2021 y tanto el heptacampeón como el equipo podrían tener opciones para el futuro.

Hamilton ha sido propulsado en sus 266 Grandes Premios por motores de la compañía alemana, primero con McLaren (2007-12, un título y 21 triunfos) y luego en el equipo oficial desde 2013, ganando 74 carreras y seis de sus siete títulos con la escuadra germana.

Se especula que Hamilton podría retirarse de la F1 para enfocarse en

temas que trascienden las pistas, él y Daimler acordaron conformar una fundación benéfica que buscará una diversidad e inclusión mayores en el deporte motor.

El volante indicó: "Estoy emocionado de entrar en mi novena temporada con mis compañeros de equipo de Mercedes. Nuestro equipo ha logrado cosas increíbles juntos y esperamos seguir construyendo nuestro éxito aún más, mientras buscamos mejorar continuamente, tanto dentro como fuera de la pista. Estoy igualmente decidido a continuar el viaje que comenzamos para hacer que el automovilismo sea más diverso para las generaciones futuras y estoy agradecido de que Mercedes haya apoyado enormemente mi llamado para abordar este problema. Estoy inspirado por todo lo que podemos construir juntos y no veo la hora de volver a la pista en marzo".

El jefe de equipo, Toto Wolff, completó: "Siempre hemos estado de acuerdo con Lewis de que continuaríamos, pero el año tan inusual que tuvimos en 2020 significó que tomó algún tiempo terminar el proceso. El récord competitivo de Lewis se encuentra como el mejor que el mundo del deporte haya visto jamás, y es un embajador valioso para nuestra marca y nuestros socios. La historia de Mercedes y Lewis se ha escrito por sí en los libros de historia de nuestro deporte durante las últimas ocho temporadas, y tenemos hambre de competir y agregar más capítulos".



# APRUEBAN CONGELACIÓN DE MOTORES PARA 2022-25

⇒ **F1**

Los equipos de Fórmula Uno acordaron congelar el desarrollo de motores a partir de 2022, idea original de Red Bull desde que Honda anunció su salida de la serie para 2022. La razón es evitar la inversión millonaria anual requerida para actualizar el paquete motor de los autos de RBR y AlphaTauri hasta que haya un reglamento nuevo.

Inicialmente Mercedes, Ferrari y Renault, los otros constructores de la F1, se opusieron a la idea, pero Red Bull amenazó con salirse del "Gran Circo" si su plan era rechazado. Pero tras una reunión virtual entre los integrantes de la Comisión de F1, que conforman los jefes de equipo, la FIA, Stefano Domenicali y Ross Brawn, se logró la aprobación unánime del plan.



## ...Y RED BULL ADQUIERE LOS DERECHOS DEL MOTOR HONDA

⇒ **F1**

La firma austriaca de bebidas, cuyo equipo tiene sede en Milton Keynes, GB, anunció que adquirirá la propiedad intelectual de las unidades e potencia de Honda, que dejará la F1 al final de este año. Para ejecutar el proyecto, se ha formado una nueva empresa llamada Red Bull Powertrains Limited, con sede en el Campus Tecnológico de RBR en Milton Keynes.

El asesor del proyecto, deportivo, el ex piloto Helmut Marko, indicó: "Establecer Red Bull Powertrains Limited es un movimiento audaz de Red Bull, pero lo hemos hecho después de una consideración cuidadosa y

detallada...creemos que la creación de esta empresa nueva es la opción más competitiva para nuestros equipos".

El paso siguiente será consolidar esta división de trenes motores contratando personal (incluyendo gente de Honda) y adecuando su área de trabajo en Milton Keynes.



## ...MIENTRAS HONDA LES DEJARÁ UNIDADES NUEVAS

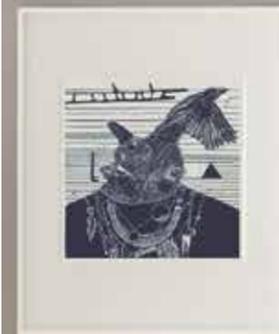
⇒ **F1**

Toyoharu Tanabe, Director Técnico de Honda F1, dijo que pese a no tener contemplado crear motores nuevos para 2021, pues a fin de año dejarán la categoría máxima, "revaluamos la situación y cambiamos nuestro plan nuevamente para reintroducir motores nuevos en 2021; era un momento muy ajustado para hacer este cambio, pero logramos adelantar el programa de desarrollo y preparación. En Honda, sentimos que realmente queríamos utilizar todos nuestros conocimientos técnicos antes de dejar el deporte".



**AIRE ACONDICIONADO INVERTER**

11 MIL BTUS  
MODELO: VX122C8



COMPRA EN  
**SEARS.COM.MX**  
Y RECOGE EN TU TIENDA  
MÁS CERCANA

**SEARS**

## MEMO: CON DUQUEINE EN ELMS Y LE MANS

### ELMS

El piloto mexicano con más campeonatos internacionales, Memo Rojas, buscará sumar uno más a su brillante palmarés con su llegada al equipo galo Duqueine para buscar la corona 2021 de la European Le Mans Series y la victoria en las 24 Horas de Le Mans.

Duqueine tiene dos años en la categoría y completará su alineación con el francés Tristan Gommendy, ex Champ Car y con tres podios de clase LMP2 en las 24 Horas de Le Mans y uno general en 2017, y el austriaco Rene Binder, ex GP2/F3.5 V8/ y campeón de la Asian LMS, además de haber corrido en IndyCar.

Memo indicó: "Estoy muy contento de haber firmado con este gran equipo, el cual históricamente ha estado peleando por estar en los cinco mejores, peleando podios y en este 2021, con una reestructura con ingenieros, así como de pilotos, se ha fortalecido el equipo de una forma de la cual me convenció de estar en sus filas. Fue una situación muy similar a la que tuve con IDEC en 2018 cuando se reforzó tanto con ingenieros como con pilotos, y en 2019 logramos el título. Estoy muy contento porque Duqueine ha confiado en mi experiencia y en mis campeonatos para ayudar al equipo a pelear por su primer título... vamos a regresar a representar a nuestro país, y a buscar, no solo el triunfo en el campeonato, sino también en las 24 Horas de Le Mans".



## ...Y KUBICA LO IMITA

### ELMS

Robert Kubica irá de tiempo completo a las carreras de resistencia, al firmar con equipo belga WRT para competir en la European Le Mans Series en 2021, por lo que dejará el DTM.

El polaco, reserva y probador de Alfa Romeo en F1, debutó en resistencia en las 24H Daytona con el equipo danés High Class Racing, aunque no pudo manejar por una falla temprana del prototipo LMP2. El astro dijo: "Será mi primera temporada completa en carreras de resistencia, compartiendo el auto con compañeros de equipo, algo que descubrí hace unos días en Daytona, y espero comenzar a trabajar con el equipo, en la fábrica y en la pista".

WRT se enfocará en las pruebas de resistencia en 2021, al tener programas de LMP2 tanto en WEC como en ELMS y presentará una solicitud al comité de selección

de ACO para una tener dos inscripciones para las 24H Le Mans de junio próximo.



## BREVES

### LAS NIPONAS HONDA Y YAMAHA SEGUIRÁN HASTA 2026 EN MOTOGP

Siguiendo los pasos de Ducati y KTM, las marcas japonesas Honda y Yamaha confirmaron su permanencia en la clase mayor del mundial de motociclismo hasta 2026.

### LOS PILOTOS RUSOS SERÁN "NEUTRALES" EN 2021-22

Los pilotos rusos que participen en campeonatos mundiales no podrán competir bajo la bandera de Rusia en 2021 y 2022 debido a las sanciones que se impusieron a la Agencia Antidopaje Rusa por su incumplimiento constante de las reglas. Ellos serán "atletas neutrales", pues las palabras "Rusia", "ruso" y "Federación Rusa del Automóvil" se prohibirán.

### MAZDA DEJARÁ LOS PROTOTIPOS A FIN DE AÑO

Mazda, que ha logrado algunos triunfos con sus prototipos en la serie IMSA-SCC norteamericana, decidió abandonar la categoría y enfocarse en series de desarrollo como la del MX-5, el popular Miata. Pese al apoyo de equipos como SpeedSource, Joest y Multimatic, nunca consiguieron el título de los DPi.



## ALONSO ES ATROPELLADO, PERO SE RECUPERA DE FRACTURA EN MANDIBULA

### F1

El bicampeón de F1, Fernando Alonso, fue atropellado mientras rodaba en su bicicleta en las cercanías de Lugano, Suiza, durante su preparación de pretemporada de F1. Alonso quedó con fractura en la parte superior de su mandíbula, por lo que se sometió a una cirugía correctiva sin complicaciones.

Su equipo, Alpine, anunció el alta médica de Alonso: "Después de un período de observación de 48 horas en un hospital de Suiza, Fernando Alonso ha sido dado de alta para continuar su recuperación en casa. Tendrá un período breve de descanso completo antes de reanudar progresivamente los entrenamientos para emprender la preparación para el inicio de la temporada", misma que inicia en los ensayos invernales del 12 al 14 de marzo en Bahrein, antes del GP en el mismo circuito de Sakhir el 28 de este mes.

## VOX POPULI

### ¿LUCHARÁ FERRARI CONTRA MERCEDES Y RED BULL EN F1 2021?

11 de cada 14 opinan que no habrá mucho rojo en este cuadro

### ENCUESTAS

Tras la temporada decepcionante de 2020, Ferrari debería subir de regreso a pelear por un sitio entre los Tres Grandes, pero nuestros aficionados opinan que no será en 2021 por un margen grande, 78.4%. El 21.6% restante deben ser tifosi pidiendo un milagro.

Por Javier Jalife Ruz



## NO HABRÁ CIRCUITO EN RÍO



### F1

En mayo de 2019, el presidente brasileño Jair Bolsonaro anunció un acuerdo para construir un autódromo en el distrito de Deodoro, Río de Janeiro, para albergar el GP local a partir de 2020. Pero como todos los populistas, sus palabras se hicieron agua y la F1 firmó para extender el contrato en Interlagos, Sao Paulo, hasta 2025, mismo que está detenido por un juez dadas las irregularidades en el mismo.

En Río, con un alcalde nuevo, Eduardo Paes, el Bosque de Camboatá, donde se localizaría la pista, será una zona de conservación ambiental y la licencia de construcción fue cancelada.



## NO A PARRILLA INVERTIDA, PERO EXPLORAN CARRERAS CALIFICATORIAS

➔ **F1**  
Stefano Domenicali, director de la F1, fue contundente: “La idea de parrilla invertida se acabó”. Desde 2020, su antecesor Chase Carey buscaba tener carreras calificatorias los sábados, cuya parrilla sería inversa al estado del campeonato. El resultado de ese Sprint determinaría la parrilla de Gran Premio. No se necesita un voto unánime para cambiar la regla de parrilla invertida, pero la oposición fue significativa y la tildaba de de

“artificial” y “aburrida”.

Sin embargo, Domenicali le dio la vuelta al asunto: “Lo que estamos mirando con seguridad es cuál podría ser el enfoque de la llamada ‘carrera rápida’ (sprint) del sábado. Estamos pensando si esto podría probarse ya este año”. El argumento actual es darle más entretenimiento al público, pero en el fondo el plan sigue buscando penalizar a los ganadores para que haya más variedad en los podios.

## EL MIM MANTIENE SU PROYECTO F1



➔ **F1**  
El Monaco Increase Management (MIM) ha reiterado su intención de entrar a la F1 con un equipo propio en el corto plazo. El grupo liderado por Salvatore Gandolfo maneja pilotos como Pascal Wehrlein (Porsche Fórmula E) y Alex Palou (Ganassi IndyCar), y desde 2019 se unió a Campos Racing, para buscar un sitio en la parrilla. Pero el nuevo Acuerdo de la Concordia, que plantea un pago de 200 millones por entrar para los equipos nuevos, y la muerte de Adrián Campos habían detenido el proyecto, que revivió cuando el jefe nuevo de la F1, Stefano Domenicali, no descartó la idea de que podrían hacerse excepciones, dependiendo de la viabilidad de los proyectos.

## VOX POPULI

¿TE GUSTARÍA VER CARRERAS CORTAS EN F1 DURANTE LOS SÁBADOS?

Los puristas se imponen por casi 2 a 1

### ENCUESTAS

Es una de las propuestas de la F1 para “dar más espectáculo”, aunque parece más bien un disfraz de la idea de la parrilla invertida. El caso es que 65.7% de los votantes optó por el “NO” y el 34.3% restante dijo que las aprobaría. Como dijo uno, lo que queremos son carreras con rebases, no procesiones de vallas publicitarias móviles. En eso estamos de acuerdo todos.

Por Javier Jalife Ruz



Claro-video





## GLICKENHAUS NOMBRA PILOTOS DE SU HIPERAUTO

### WEC

La escuadra Glickenhaus del Mundial de Resistencia, que correrá un par de hiperautos Glickenhaus-Pipo LMH007 Le Mans, ha anunciado a los pilotos que competirán por sus colores. Romain Dumas, el francés ganador de las 24 Horas de Le Mans en 2010 (Audi) y 2016 (Porsche), encabeza el grupo y será acompañado por los brasileños Pipo Derani y Gustavo Menezes, los galos Olivier Pla y Franck Mailleux, el inglés Ricard Westbrook y el australiano Ryan Briscoe. El equipo será operado por los multicampeones de Le Mans y del WEC, los alemanes de Joest Racing.



## ...Y PEUGEOT TAMBIÉN

### WEC

Para su incursión en el Mundial de Resistencia partir de 2022, Peugeot ha nombrado a un sexteto de pilotos, más un reserva para manejar y desarrollar su hiperauto. La lista la encabeza el exF1 Kevin Magnussen, quien corre ahora con Ganassi Racing en IMSA; será, acompañado por los galos Loic Duval (ex Audi WEC y DTM) y Jean Eric Vergne (bicampeón FE); el escocés exF1 y campeón DTM, Paul Di Resta; el brasileño gringo Gustavo Menezes; y el danés Mikkel Jensen, quedando como probador James Rossiter.

Jean Marc Finot, director deportivo de Stellantis, nombre corporativo del grupo que fusiona a FCA y PSA, comentó: "La calidad de la relación entre todos los involucrados en el proyecto es fundamental". Su director técnico, Olivier Jansonnie, añadió: "Examinamos la velocidad, la consistencia y la confiabilidad de una lista larga de pilotos porque buscamos una alineación que combine bien, con una mezcla ecléctica de jóvenes emergentes, y expertos con habilidades de desarrollo comprobadas, especialmente en el campo de los trenes de potencia híbridos".

## VOX POPULI

¿CREEES QUE RED BULL PRODUZCA SUS MOTORES PROPIOS EN F1 DESDE 2025?

Una mayoría muy amplia (92.2%) espera que RBR dé ese paso

### ENCUESTAS

Ya Honda les dio la propiedad intelectual de los motores que usarán hasta 2024, y ya se armó una división especial de plantas motrices en el complejo de RBR en Inglaterra, así que no nos va a sorprender si en unos años se vuelven también autoproveedores de motores. Lo malo es que ya no tendrán a quien echarle la culpa si el auto no funciona.

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!

f t i  
@Fastmagmx

FASTmag en YouTube



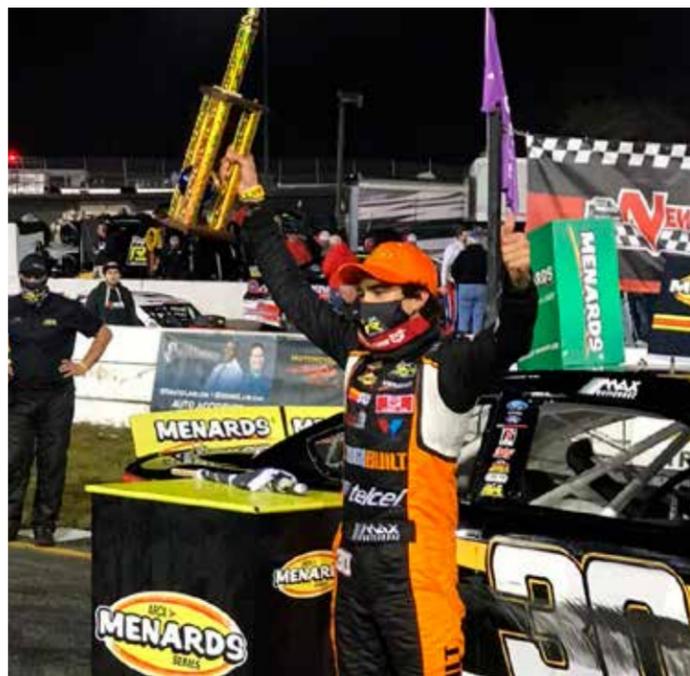
www.fast-mag.com

# MAX GUTIÉRREZ GANA EN LA ARCA EAST

## ➔ NASCAR

Max Gutiérrez abrió su actividad en el extranjero en 2021 ganando la apertura de la serie ARCA East (antes K&N Pro, antes Busch) en el óvalo de media milla (805 metros) de New Smyrna, Florida. En su tercera participación en la serie regional de NASCAR, el mexicano fue el protagonista estelar de una definición espectacular, al avanzar de sexto a tercero en uno de los rearranques y rebasar a los dos contendientes al triunfo en la última vuelta.

El piloto de Escudería Telmex y campeón del NASCAR Challenge en 2020, superó en su bólide del equipo Rette Jones Racing a Sammy Smith en final de foto, y este venció a Taylor Gray por centímetros. Al finalizar exclamó: “¡No puedo creerlo! Calificar segundo fue una sorpresa para mí, pero el último tiempo extra, estaba pensando que estaba bien (llegar tercero), esto es bueno para el campeonato”.



# ENZO ENDEREZA EL RUMBO A INDY

## ➔ INDYCAR

Enzo Fittipaldi, piloto de Escudería Telmex se incorporará al Andretti Autosport con RP Motorsport, para correr la temporada 2021 de Indy Pro 2000.

Enzo corrió la F3 FIA el año pasado, donde se ubicó en el decimoquinto general siendo también piloto de la Academia Ferrari y es miembro del equipo virtual del Haas F1 con su hermano Pietro. El nieto de Emerson, expresó: “Estoy muy feliz de anunciar mi llegada a Indy Pro 2000 con Andretti/RP. Al correr en los Estados Unidos, tengo la certeza de que este es un paso adelante en mi sueño de correr en F1 y en Indy”.

# ...Y PIETRO REFIRMA COMO PROBADOR EN HAAS

## ➔ F1

Pietro Fittipaldi seguirá como piloto de pruebas y reserva de Haas F1 en 2021, por tercera campaña consecutiva. En ese papel debutó en F1 reemplazando a Romain Grosjean tras el accidente del galo en Bahrein. También es piloto del equipo virtual del Haas F1 con su hermano Enzo.

El volante de 24 años, miembro de la Escudería Telmex, comentó: “Estoy muy feliz de poder continuar en mi tercer año con Haas F1. Estoy agradecido con Gene (Haas) y Guenther (Steiner) por la oportunidad una vez más. He estado trabajando con los ingenieros durante un par de años y realmente siento que es una gran familia en Haas. Las dos carreras que corrí el año pasado, me ayudaron a ganar aún más experiencia, y estoy seguro de que eso me ayudará a poder contribuir más al equipo como resultado”.



# GROSJEAN CORRERÁ CON DALE COYNE RACING

## ➔ INDYCAR

El volante francés quien quedó fuera del equipo Haas F1 a fines del año pasado, correrá en IndyCar en el auto # 51 del equipo Dale Coyne Racing con Rick Ware Racing, en una campaña parcial de 13 competencias en circuitos callejeros y permanentes, dejando de lado los cuatro superóvalos del calendario.

Romain comentó: Estoy muy emocionado por esta oportunidad de correr en los Estados Unidos en la IndyCar. Tenía diferentes opciones frente a mí para la próxima temporada y elegir ir a IndyCar fue definitivamente mi favorita. Aunque... ¡todavía no estoy listo para enfrentarme a los óvalos!... Será emocionante competir por los podios y volver a ganar”.

# CORREA REGRESA A LAS PISTAS



## ➔ F3

El piloto ecuatoriano-gringo que el 31 de agosto de 2019 estuvo involucrado en Spa en el accidente que cobró la vida de Anthoine Hubert y sufrió dos vértebras fracturadas, otras 20 roturas en piernas y pies, y pasó dos semanas en coma médico, se sumará al equipo ART Grand Prix para correr F3 en 2021.

Será su tercer año en la categoría, aunque ya corría F2 cuando se accidentó; tras 25 cirugías en ambas piernas para salvar la derecha, adecuó su programa de rehabilitación para retomar su actividad deportiva este año y llevará de coequiperos a Frederik Vesti, piloto de desarrollo de Mercedes, y Aleksandr Smolyar, apoyado por la escuadra rusa SMP.

# VOX POPULI

¿QUIÉN SERÁ EL MEJOR NOVATO DE LA F1 2021?

Yuki vence a Mick, y Nikita no pinta

## ➔ ENCUESTAS

Muchos de los que votaron hicieron la aclaración de que elegían a Yuki Tsunoda porque el AlphaTauri es mejor auto que el Haas, y que no era una competencia pareja, pero a pesar de todo Mick Schumacher fue elegido por 43.0% contra 54.1% del japonés. El ruso, más bien “atleta neutral” en 2021-22 por los dopajes de sus compatriotas, Nikita Mazepin, sacó apenas 2.9%.

Por Javier Jalife Ruz



# ALBON, CASSIDY Y LAWSON CON AF CORSE



## ➔ DTM

AF Corse preparará dos Ferrari 488 GT3 Evo 2020 para Red Bull en DTM, los cuales correrán Alex

Albon y otros dos

pilotos, Nick Cassidy y Liam Lawson, quien originalmente iba a suplir al tailandés cuando tuviera compromiso en F1 como reserva. Sin embargo, Cassidy relevará a Albon cuando su compromiso con Virgin en Fórmula E lo permita, en la máquina con los colores de su línea de ropa AlphaTauri, mientras Lawson manejará el segundo auto, con la decoración exterior de Red Bull y completará su calendario con una campaña completa en F2.

## BREVES

### SE COMPROMETEN DS Y MAHINDRA AL AUTO GEN 3.0 DE FÓRMULA E

DS Automobiles y Mahindra son las dos primeras constructoras que seguirán en Fórmula E cuando se introduzca su auto de tercera generación (Gen3) y las reglas técnicas nuevas en la Temporada 9, en 2022-2023. DS es el socio de Techeetah, el campeón reinante de la serie.

### ALBUQUERQUE RECIBIÓ ORDEN DEL MÉRITO EN PORTUGALL

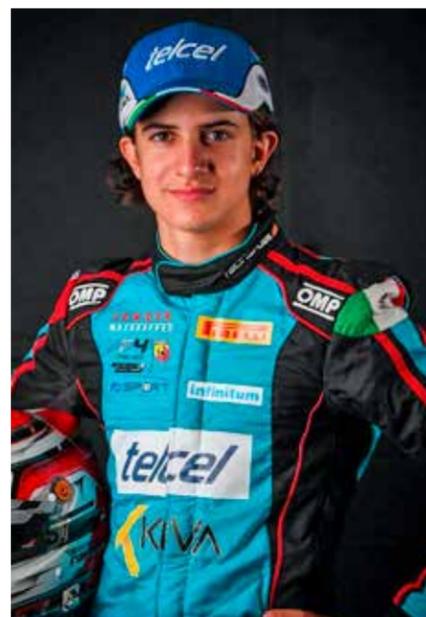
Filipe Albuquerque recibió uno de los honores más altos de su tierra natal, la Orden del Mérito, de manos del presidente de Portugal, Marcelo Rebelo de Sousa. Filipe fue premiado por su temporada 2020 exitosa en carreras internacionales en la clase de prototipos LMP2. Y este enero ganó también las 24H Daytona.

## SANTIAGO RAMOS REFIRMA CON JENZER

### ⇒ F4

El piloto tapatío de Escudería Telmex, Santiago Ramos, refirmó con el equipo suizo Jenzer Motorsport para correr la temporada 2021 de F4 italiana, además de otras competencias que no se empalmen en las series alemana y española de F4 a fin de adquirir experiencia para el futuro, pues espera pelear el título 2021 y subir al año siguiente a la Fórmula Regional Europea o a la F3 FIA.

Santiago comentó: “Creo que verdaderamente este año será muy completo, vamos a pelear definitivamente por el campeonato, es el enfoque para la presente temporada. Tenemos todo para lograr nuestros objetivos, tanto el equipo como la confianza y la experiencia para ir por ese primer lugar”



## RAFAEL VILLAGÓMEZ, A LA F3 FIA

### ⇒ F3

El mexicano Rafael Villagómez correrá la F3 FIA con la escuadra HWA RACELAB, llevando de coequipero a Matteo Nannini, sobrino del ex F1, Alessandro. En octubre, participó en las pruebas invernales de F3 con Trident Motorsport y Campos Racing, pero antes estuvo en la F4 Francesa en la que quedó sexto general, y logró un podio en la F4 Británica y participó en el Euroformula Open.

El volante de 18 años expresó: “Después de mi primer año en (autos)

fórmula, el paso será grande, pero estoy seguro de que voy a aprender mucho y que haremos un gran trabajo todos juntos».

Thomas Strick, director del equipo alemán agregó: “En Rafael, damos la bienvenida a otro talento joven prometedor en nuestro equipo para la próxima temporada de FIA F3. Ha demostrado que tiene el impulso necesario para triunfar, sobre todo con su victoria en el concurso de la Academia Richard Mille de Talentos Jóvenes”.

## ANDRETTI Y JOURDAIN MONTAN EQUIPO CONJUNTO

### ⇒ SÚPER COPA

Michel Jourdain Lascarián y Michael Andretti unirán fuerzas para el Campeonato de Súper Copa en 2021. Los ex rivales de la serie CART/IndyCar formarán un equipo nuevo en los Súper Turismos, la estelar de la serie, el Andretti-Jourdain Autosport, en la cual inscribirán un Mercedes marcado con el #1. Con ello, Andretti tendrá presencia en siete series de automovilismo: IndyCar, Indy Lights, prototipos IMSA LMP3, Fórmula E, Extrema E y Supercar V8 australiano.



ANDRETTI JOURDAIN AUTOSPORT

La mejor red de fibra óptica

**infinitem**<sup>®</sup>  
*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





## MUERE GRESINI POR CORONAVIRUS

### ➤ MOTOGP

El dueño del equipo Gresini del mundial de motociclismo, que corre con la marca Aprilia en MotoGP, Fausto Gresini, falleció el 23 de febrero en Italia sin recobrase del coma médico en que se encontraba al sufrir una recaída por el coronavirus. Fausto había sido hospitalizado inicialmente en los primeros días del año y su condición se deterioró irreversiblemente a mediados de febrero.

Gresini fue un centauro destacado en las pistas corriendo el mundial de

125cc entre 1983 y 1994 obteniendo los títulos de 1985 y 1987 con la firma Garelli, imponiendo el récord de victorias (10) en la consecución de ese segundo título; fue subcampeón en 1986, 1991 y 1992, estas dos últimas con Honda. Eso lo llevó a fundar su equipo propio en el mundial con notas de los nipones, aunque representa actualmente a Aprilia en la clase superior, MotoGP. Su Gresini Racing obtuvo títulos en 250cc en 2001 con Daijiro Kato, y en Moto2 en 2010 con Toni Elías. Descanse en paz.

## VOX POPULI

### ¿SE RETIRARÁ LEWIS HAMILTON A FINES DE 2021?

Por ligera mayoría, gana el "NO"

### ➤ ENCUESTAS

Ya sabemos que Lewis firmó por 2021 solamente y eso desata la especulación de que se retirará al final del año con más de 100 triunfos, y ocho títulos. Entre los aficionados esta opción de retiro obtuvo 48.5% de los votos ayudada en parte por lo que creen que si se va Lewis habrá una F1 más pareja. Los que votaron que seguirá algún tiempo más fueron el 51.5%.

Por Javier Jalife Ruz



## ANDRÉS PÉREZ DE LARA Y REGINA SIRVENT AL PROGRAMA DE DIVERSIDAD



### ➤ NASCAR

El campeón de la serie de Trucks mexicana, Andrés Pérez de Lara de 15 años, y su rival Regina Sirvent, de 17 y tercera en la misma serie, estuvieron entre los ocho volantes elegidos en el Programa de Diversidad de NASCAR en EUA.

Ellos se incorporan al equipo Rev Racing; para su primer año de participación Andrés correrá en la U.S. Legend International. Regina irá a la serie NASCAR Advance Auto Parts semanal, que visita casi 60 pistas cortas en los EUA y Canadá.



## DORRBECKER PRUEBA DE NUEVO EN ITALIA

### ➤ GT

El piloto de Escudería Telmex, Miji Dörrbecker regresó a Italia a fines de febrero para efectuar una segunda prueba en un Lamborghini Super Trofeo del equipo del ex F1 Vincenzo Sospiri (VS Racing). Esta vez la prueba se dio en el Circuito Marco Simoncelli, en Misano.

El volante queretano indicó: "Estoy muy emocionado por esta segunda oportunidad que me otorga Vincenzo Sospiri y su equipo. Curiosamente Misano está a solo unos minutos de Cattolica, donde llegue a vivir hace 10 años en Italia... espero encontrarme con condiciones difíciles, mucho frío, probablemente mojado o incluso lloviendo, pero ya con un conocimiento previo del auto creo que podremos hacer un buen papel. Esperemos que dicha prueba sea positiva, una continuación de lo vivido en Vallelunga hace unos meses, pero en general muy contento de volverme a poner el casco y de regresar a las pistas".



## OLIVER SOLBERG DEBUTÓ SÉPTIMO ABSOLUTO EN WRC CON HYUNDAI

### ➤ WRC

Oliver Solberg manejó el cuarto i20 WRC de Hyundai en su debut en la categoría estelar del Mundial de Rallies (WRC), en el Rally Ártico de Finlandia de finales de febrero. El volante sueco de 19 años, hijo del campeón mundial 2003, el noruego Petter Solberg, es piloto de tiempo completo de Hyundai en el WRC2; como parte de su curva de aprendizaje debe adquirir experiencia y familiarizarse con la naturaleza de alta velocidad de un auto WRC.

Al hacer el anuncio Oliver comentó: "«Lo primero para mí es dar las gracias a Hyundai Motorsport por darme esta oportunidad de ganar experiencia y por confiar en mí para conducir en este rally en el Hyundai i20 Coupe WRC. He conducido bastante sobre la nieve y conozco bastante bien este tipo de condiciones, pero el coche es completamente nuevo para mí. El único objetivo en Laponia es aprender y aprovechar la experiencia. Quiero salir de cada etapa entendiendo el Hyundai i20 Coupe WRC más que cuando lo arranque»".

## EL CASCO NUEVO DE SERGIO

### ➤ F1

Este es el casco nuevo de Sergio Pérez para 2021; el tapatío retoma el color amarillo que no pudo usar en los últimos cuatro años, ya que los compromisos comerciales de su equipo anterior no combinaban con ese tono. Mantiene la bandera mexicana y ostenta los logotipos de sus patrocinadores en un diseño atribuido a MDM Designs sobre un ejemplar de la firma Schubert. Checo aseguró: "Sin duda, es el casco favorito de mi carrera".



# RED BULL RACING SE HACE MÓVIL CON AMÉRICA MÓVIL

➔ F1

RBR y América Móvil embestirán juntos en la temporada de F1 tras forjar una asociación para 2021. América Móvil, una de las empresas de telecomunicaciones más grandes del mundo, es la empresa matriz de A1, Telcel, Infinitum y Claro, y ofrece a sus clientes una cartera de servicios de valor agregado y soluciones de comunicaciones mejoradas en 25 países de América Latina, Norteamérica y Europa. La asociación llega a tiempo para la campaña 2021, que verá al piloto de Escudería Telmex, Sergio Pérez, y al holandés Max Verstappen competir en un calendario récord de 23 carreras, el más largo programado en la historia de la serie, comenzando con el GP de Bahrein el 28 de marzo.

El director de RBR, Christian Horner, dijo: "América Móvil ha sido un gran impulsor de la F1 y estamos muy

contentos de poder continuar esa relación aquí. La pasión y el compromiso que la compañía aporta a las carreras reflejan los nuestros y esperamos sumarnos a la lista larga de éxitos que han tenido en el escenario mundial con todas sus marcas.

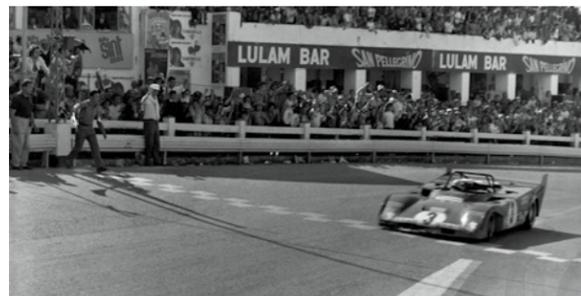
También esperamos competir con mayor apoyo en dos de los países centrales de América Móvil, México y Brasil. Hemos echado de menos la increíble atmósfera de esos eventos y estamos ansiosos por regresar".

Marcela Velasco, directora de mercadotecnia de América Móvil, agregó: "Es una gran satisfacción seguir apoyando a Sergio Pérez y ahora lo hacemos con Red Bull Racing. Checo

llega aquí basado en la solidez de los resultados que ha logrado y con mucho orgullo corremos junto a él en este gran equipo en 2021".



# FERRARI CONSTRUIRÁ HIPERAUTO PARA LE MANS



Ferrari desarrollará un hiperauto para buscar luchar por la victoria absoluta en las 24H Le Mans a partir de 2023. La casa de Maranello anunció sus intenciones de regresar a la clase LMH del Mundial de Resistencia (WEC), a 50 años de su última participación oficial en la división estelar del Mundial con su prototipo 312P. Ya han completado las fases de diseño y simulación, y las pruebas en pista, nombre del auto y pilotos que lo manejarán se anunciarán posteriormente. Con esto, Ferrari se une a Toyota, Glickenhaus y Peugeot (clase LMH), más Porsche y Audi (clase LMDh) entre las armadoras que participarán en la era nueva de WEC.

John Elkann, presidente de la firma, comentó: "En más de 70 años de carreras, en pistas de todo el mundo, llevamos a la victoria a nuestros autos de ruedas cubiertas mediante la exploración de soluciones tecnológicas de vanguardia: innovaciones que surgen de la pista y hacen que cada coche de calle producido en Maranello sea extraordinario. Con el programa nuevo de hiperauto de Le Mans, Ferrari reafirma una vez más su compromiso deportivo y la determinación de ser protagonista en los eventos mundiales principales del automovilismo".

En eventos de resistencia, Ferrari suma 24 títulos mundiales; tiene 36 victorias en Le Mans, nueve de ellas absolutas, la última en 1965. El presidente del Automobile Club de l'Ouest (ACO), que organiza Le Mans y el WEC, Pierre Fillon, dijo: "Hoy es un gran día para las carreras de resistencia: Ferrari regresa al nivel superior, en las 24 Horas de Le Mans y el Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA. Junto a Ferrari, en 2023, los fabricantes que se nos han unido harán todo lo posible por ganar la carrera en su año centenario"

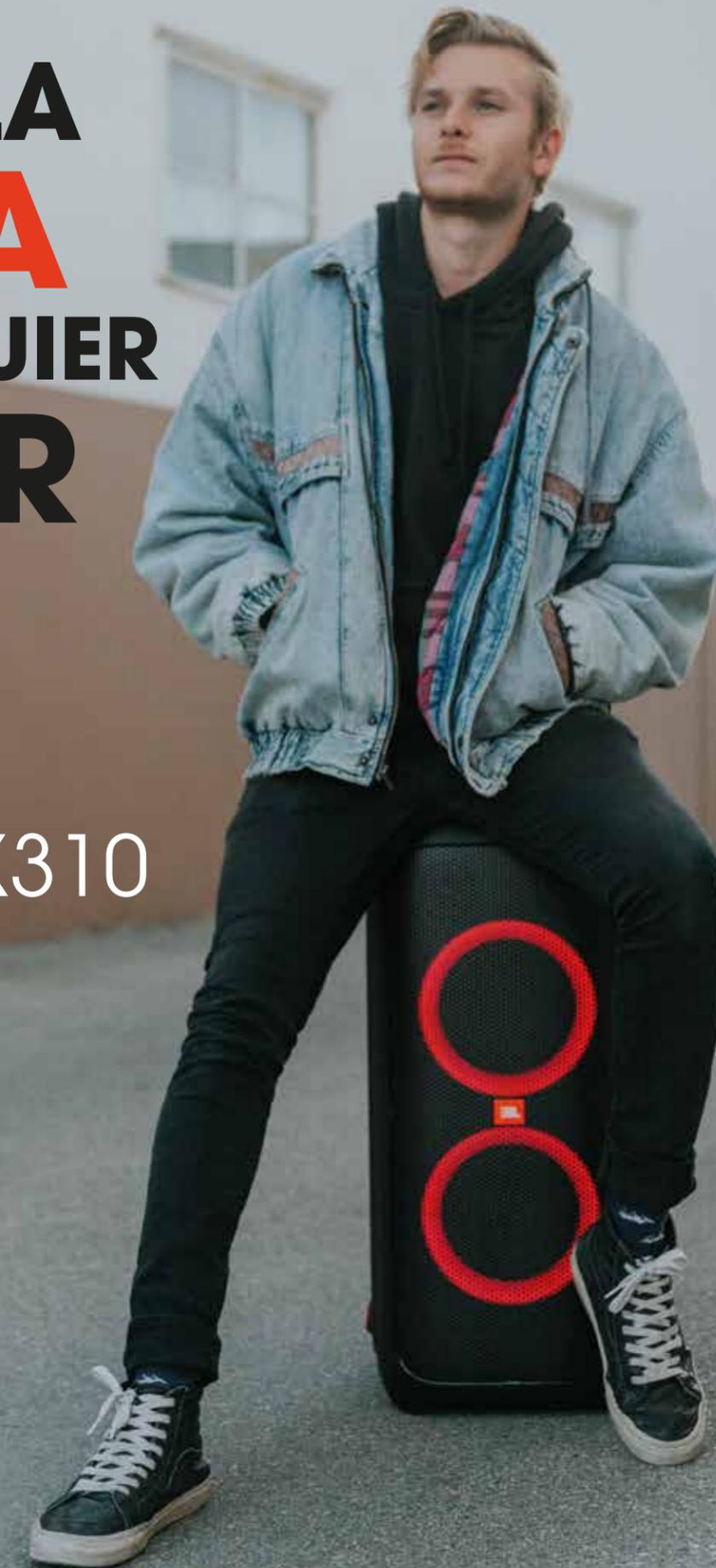
# LLEVA LA FIESTA A CUALQUIER LUGAR



## PARTYBOX310

COMPRA EN  
**SEARS.com.mx**  
Y RECOGE EN TIENDA

- 1 ELIGE TU PRODUCTO
- 2 SELECCIONA TU TIENDA
- 3 RECOGE





DESDE  
LOS  
FOSOS

POR CARLOS E. JALIFE VILLALÓN

@scuderiargz

En 2020, por la pandemia, no pude asistir a muchas carreras y tuve que verlas por TV. Aunque a veces puedo hacerlo por computadora y escucharlas en inglés o en su idioma original, más bien me tocan los comentaristas de cadenas de América Latina que reflejan la pobreza de la oferta educativa en la región.

No se trata de decir que todo tiempo pasado fue mejor, aunque ahora digamos que hoy estamos mejor que mañana, dadas las condiciones de nuestras economías. Pero antes se hacía un examen de conocimiento, otro de idiomas (italiano, francés, inglés y alemán) y se recibía una licencia de locutor, superior a la de comentarista, pues ésta realmente no requería exámenes; la diferenciación permitía que los expertos prácticos, sobre todo de deporte y farándula, que carecían de estudios, pudieran aportar algo, siempre confiando en que se les

"All the answers will be found in the mistakes we've made", Pearl Jam

capacitaría en sus empresas, lo cual no era frecuente. Luego se decidió que cualquiera tenía derecho a hablar ante un micrófono y se abolieron los requisitos y licencias. Llegaron las redes sociales y el nivel bajó todavía más pues ahora simplemente con tener el valor de mostrar la cara y hablar se puede emitir, sin requisitos; eso es lo que campea actualmente, la igualdad... en la mediocridad.

Escuchar a los "colegas" (sarcasmo) oscila entre divertido de inicio, e irritante después de unos minutos. No entiendo cómo hay gente con el descaro de plantarse al micrófono y decir tonterías y sinrazones *ad infinitum*. No hablo de políticos sino de comentaristas deportivos, aunque, ambos cobran por su estulticia.

Estos ignoros tiene la desfachatez de pretender hablar idiomas extranjeros cuando ni siquiera hablan el español con corrección. Algunos hablan un mazacote lleno de extranjerismos que ellos suponen impresionan a sus escuchas, pero simplemente los pintan tal cual son. Hay

palabras que no son traducibles fácilmente, como por ejemplo "lapear" que ya se ha hispanizado, pero usar el "driver" en lugar de decir "piloto", es de risa. He oído expresiones como "huitanta" (supongo que "80"), "sorpasso" (rebase), "eipex" (ápice) y otras como si no tuvieran un vocablo en castellano que las describa.

Y los nombres los agreden en cualquier lenguaje, sin reglas para traducir o dejar en su pronunciación original. Hay nombres de series que los dicen en dos o tres lenguajes distintos en una misma frase, y no conocen que en español existen las contracciones "al" y "del" y se la pasan pronunciando "de el" como émulos de Joserra, el popularizador de ese error. Y eso se estudia en primero de primaria...

Otro problema es hilar más de una oración sin usar "muletillas", desde el que siempre inicia "pero bueno" sea lo que sea que vaya a decir, y abunda el abuso de "interesante", como adjetivo. Otros, que no tienen el español como lengua materna, hablar como si fueran Helio, y les pagan por ello.

Las sandeces son cosa común pues no tienen nociones de historia, ni general ni del tema, y he escuchado ensalzar a Ricardo Rodríguez por su triunfo en Le Mans o lamentar la muerte de Pedro "allá por los sesentas"; tampoco saber sumar como cuando el año pasado uno hablaba del aniversario 45 de algo que sucedió en 1965. Y dicen "45" porque no tienen idea de los numerales y no pueden decir "cuadragésimo quinto"; sin ir tan lejos, para ellos no existe el "duodécimo sitio" sino el "doceavo", pues ignoran que este es la fracción resultante de partir un entero en 12 partes, y no son iguales.

Para los sudamericanos todo es "prolijo", y ellos introducen italianismos en vez de los anglicismos más comunes en la parte norte del continente. Uno recurrente es "grilla" para reemplazar a "parrilla".

No conozco a alguien que haya jugado en el engrillado, pero si a infinidad que han jugado en el emparillado. Y todos hacemos una parrillada, no una grillada, a menos que se trate de asar grillos; pero la respuesta a esto es decir "así se dice aquí". Pues sí, pero se dice mal. Igual eso de no saber pronuncia la LL y la Y, o la G y la J es de dar pena, hasta se parecen a esos que dicen "Shihuahua".

Quizás los peores son los actuales comentaristas de NASCAR, el hazmerreír universal, excepto para los que les mandan *tweets* con esperanza de que los saluden. A eso se dedican y a decir a quien le apostaron en cada carrera mientras en pantalla vemos acción en serio y ellos no la narran. ¿Será la modernidad? No digo que regresemos a la era den que siempre se hablaba del "auto rojo" contra "el auto azul" y "el auto negro", pero que al menos se relatara lo que sucedía en la pista y no era puro saludar a sus amigos de Centroamérica con los que tienen negocios para llevarles pilotos a competir a sus campeonatos.

También están los reporteros que ya se sienten conductores, y no es lo mismo una profesión que otra, y hay que estudiar para pasar de hacer preguntas a dirigir una transmisión. Ahora cualquiera se para y habla y como es un pacto de mediocres nadie señala errores, y dicen barbaridades por mayoreo. Otro ejemplar es el expiloto que cree que por ser piloto lo sabe todo en la pista y pronostica, se equivoca, y repite para volver a errar vuelta tras vuelta; experto por que corrió hace años algo muy menor en Europa sin resultados dignos.

Más abajo están los *youtubers* esos que se dicen "influencers" son 100 veces peores, sin idea, sin razón, sin argumentos, y llenos de supuestas gracejadas para gente de su nivel, que cree que ir a comer quesadillas a La Marquesa es un evento memorable y sirve para probar un auto. Pero como tienen muchos seguidores las armadoras los consecuentan cuando bien sabemos que entre esos miles de seguidores no hay uno que compre un auto premium; quizás ni entre todos juntos. En ese submundo pululan los "mirreyes" y nacazos con ínfulas, que hacen ver a los comentaristas como tuertos en tierra de ciegos.

Deplorable nivel, mero reflejo de la educación a nivel continental, que confirma que somos una región subdesarrollada.

# LA POBREZA EDUCATIVA DE LOS COMENTARISTAS

"Ahora cualquiera se para y habla y como es un pacto de mediocres nadie señala errores, y dicen barbaridades por mayoreo."





## OPINIONES GEMELAS

OMAR E. JALIFE RUZ

@ojalife

ladesmanianada.blogspot.com

*“En autos iguales, Mick venció a Yuki y Nikita de manera convincente y clara, 2021 no será distinto”*

# ¿QUIÉN SERÁ DE 2021 EN

Hay tres contendientes, Nikita Mazepin, Mick Schumacher y Yuki Tsunoda, en orden alfabético, y nuestros expertos se decantan por el que creen que brillará más en su campaña inicial en la categoría máxima.

## MICK SERÁ EL MEJOR

En puntos será, sin duda, la campaña para Tsunoda porque el AlphaTauri está por encima del Haas. Sin embargo, Mick es el más talentoso de los novatos 2021 de la Fórmula Uno y, además, debe seguir probando que es mucho más que su apellido por lo que la motivación será extra para vencer a su coequipero Nikita Mazepin.

En autos iguales, Schumacher venció a Yuki y Nikita de manera convincente y clara, 2021 no será distinto pero ello no se reflejará necesariamente en el Campeonato de Constructores por la situación de Haas que parece no ser la más adecuada.

Medidos en maquinaria igual, será claro que Mick está por encima y lo hará constantemente en entrenamientos, calificaciones y carrera siendo el piloto principal de la escudería americana y un claro favorito para ser promovido a Alfa Romeo en el siguiente año. Ya veremos en las Guerras (no tan) Fraternales, la evolución de la rivalidad entre coequiperos y se puede prever que sea una batalla totalmente ganada por el alemán.

Medirlo contra Tsunoda será más complicado por la diferencia entre los autos, pero el nipón enfrenta a un experimentado Gasly que, además, está motivado tras la negativa de Red Bull de promoverlo y con la intención de demostrarle a los austríacos y el resto de la parrilla que vale más de lo que en el establo de las bebidas energéticas consideran.

Además, Tsunoda tuvo muchos problemas durante F2 y Mick le ganó fácil con una constancia abrumadora y madurez que pocas veces hemos visto de un novato en F1. Con la presión de que su principal promotor, Honda, se va de la categoría, podríamos ver un Yuki con problemas durante su debut mientras que el teutón ha vivido con la presión toda su carrera.

# EL NOVATO LA F1?

## YUKI LO LOGRARÁ

No sólo tiene el mejor auto y el apoyo de Honda, sin mencionar la experiencia de Gasly para ayudarlo, sino que el japonés tiene todo para hacer un papel decoroso y, de paso, lograr puntos en su debut en la máxima categoría.

Sabemos que Mick será el favorito al ser el campeón reinante de la F2, venciendo a Tsunoda en esa contienda, pero su auto simplemente no está a la altura por lo que la mejor medición será la distancia que logre sobre Mazepin quien, a pesar de su dinero, no será prioridad en Haas. Sin embargo, Yuki Tsunoda logrará convencer a propios y extraños al mantenerse cercano a Pierre Gasly quien, tras su salida de Red Bull Racing, se ha convertido en un

piloto importante de los equipos de media parrilla.

Gasly destruyó a Kvyat, pero el ruso ya era un cartucho quemado e iba de salida de la máxima categoría. Tsunoda tendrá un proceso de adaptación complicado, empezando por varios circuitos que no conoce, pero así de meteórico ha sido su ascenso en el automovilismo que ha pasado de la F4 japonesa a la F1 en cosa de tres años a sus escasos 20 años de edad. En ese lapso, no ha sido únicamente el apoyo de Honda, sino que su talento lo ha llevado a lograr esa adaptabilidad en cada categoría a la que ha subido y, además, dar resultados. Con Gasly tendrá un rival férreo, pero el

nipón podrá superarlo y tener una actuación decorosa que haga pensar que el programa de Red Bull cuenta con una estrella futura para llegar al equipo mayor.

Con esto en mente, Tsunoda ganará el novato del año por lo que pueda hacer frente a Gasly más que por la mera suma de puntos en el Campeonato de Pilotos.



## OPINIONES GEMELAS

CARLOS A. JALIFE RUZ

@elzurdojalife

laplumadelzurdo.blogspot.mx

*“Tsunoda ha pasado de la F4 japonesa a la F1 en cosa de tres años”*

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





# ¿A QUIÉN BENEFICIARÁ MÁS

Varios pilotos cambiaron equipo, pero a media tabla los más relevantes son Carlos Sainz II y Daniel Ricciardo, y nuestros expertos gemelos razonan cuál será el que haya hecho la mejor elección para su carrera.

## OPINIONES GEMELAS

OMAR E. JALIFE RUZ



@ojalife

ladesmanianada.blogspot.com

### SAINZ CAUSARÁ IMPACTO EN MARANELLO

Mattia Binotto firmó su segundo año al frente de la Scuderia Ferrari con el peor resultado en el campeonato de Constructores desde 1980. Eso, simplemente, no es repetible. Por ello, en Maranello estarán regresando más fuertes durante 2021 y el gran beneficiado será el joven madrileño que debuta con la escuadra escarlata, Carlos Sainz.

Talento lo tiene y lo ha demostrado pero también contará con un compañero que lo empujará a ser mejor y, de paso, se puede quitar un poco la presión de ser el líder del equipo para mostrar ese lado competitivo que le hemos visto durante su carrera en F1. No será fácil para Leclerc tener otra promesa al lado por lo que mutuamente se estarán empujando al límite con el bólido que presente Ferrari para este año.

Si bien Ricciardo parece ser el ganador del cambio de escuderías por la curva ascendente de McLaren, recordemos que Ferrari no hila dos campañas consecutivas fuera de los tres primeros desde 1992-1993 con el dominio de Williams y McLaren a la

par del surgimiento de Benetton como potencia por lo que en Maranello se espera el resurgimiento que podría venir de la mano del español y el monegasco.

Con esto en mente, no sólo será en pista que gane Sainz al mudarse de McLaren sino que se mostrará como uno de los principales factores del resurgimiento escarlata fuera de la pista, quizá sin el impacto de Alonso a su llegada a Maranello, pero sí como un estandarte importante de la afición roja.

Eso es algo que simplemente no es comparable con McLaren, aun siendo este el segundo equipo con más historia en la F1.

*"No sólo será en pista que gane Sainz... sino que se mostrará como uno de los principales factores del resurgimiento escarlata fuera de la pista"*



# EL CAMBIO DE EQUIPO ?

### RICCIARDO TENDRÁ GRAN ÉXITO EN McLAREN

Sin duda uno de los pilotos más talentosos de toda la parrilla es el australiano Daniel Ricciardo y su llegada a McLaren representará un paso hacia delante de los de Woking respecto de lo aportado por el español Sainz. Incluso, 2021 será un mejor año del australiano que del español que llegó a Ferrari pues en McLaren se encuentran en franco ascenso mientras que los de Maranello están tratando de retomar el rumbo y, aunque no lo expresen así, es bien sabido que en la escudería italiana hay un piloto número 1 y otro que es el 2, mientras que del

lado de los ingleses Norris sigue siendo una promesa que difícilmente dará pelea al experimentado Ricciardo.

Este año en que ambos estrenan equipo, será sin duda uno en el que constantemente veremos a Ricciardo por delante de Sainz por lo que probará que su elección fue mejor que la del español. Es claro que Ferrari siempre aspira a ganar, pero McLaren viene de lograr un tercer puesto en el Campeonato de Constructores mientras que Ferrari llega de ser sexto, con más podios, pero con constancia mucho peor en cada gran premio disputado.

Ricciardo tiene todo el talento, tal cual lo ha demostrado en Red Bull y Renault; a este durante 2020 lo hizo regresar al podio además de batir ampliamente a su coequipo, el joven Ocon. Su llegada a Woking permitirá tener un piloto todavía en apogeo con un auto en franco ascenso por lo que se vislumbra que terminará por delante del español en el Campeonato de Pilotos.

El coche estará ahí y, sin duda, el australiano tomará la oportunidad.

*"Constantemente veremos a Ricciardo por delante de Sainz por lo que probará que su elección fue mejor que la del español"*

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



## OPINIONES GEMELAS

CARLOS A. JALIFE RUZ



@elzurdojalife

laplumadelzurdo.blogspot.mx





POR MARÍA T. NAVARRO

# MAYA WEUG,

## LA PRIMERA MUJER EN LA ACADEMIA DE PILOTOS DE FERRARI

Pese al caos que hemos vivido por la crisis sanitaria, no todo fue malo. En 2021, la Academia de Pilotos de Ferrari (FDA, por sus siglas en inglés) marcó un hito histórico al recibir entre sus filas a su primera pilota: Maya Weug. La volante de 16 años trabajó durante gran parte de 2020 en el programa *Rising Stars* para obtener un lugar dentro de la escuela que ha visto desfilar desde su creación en 2009 a pilotos como Mick Schumacher, Charles Leclerc y nuestro Checo Pérez.

Nacida en España, de madre belga y padre holandés –como Max Verstappen–, la joven se inició como la gran mayoría detrás del volante de un kart. Se abrió paso en los campeonatos regionales de la especialidad y en 2015 fue subcampeona española y ganó la Copa de Campeones. Para finales de 2018 fue reclutada como parte de la Academia de Talento Joven de Richard Mille y se convirtió en pilota de desarrollo del fabricante de karts, Birel. Hasta el año pasado estuvo en la iniciativa *Girls on Track*, donde destacó entre 20 participantes y obtuvo el mejor puntaje para volverse pilota de la FDA y tener la oportunidad de correr en 2021 en una serie F4 FIA.

Ahora bien, querido lector, ¿qué implica ser parte de la FDA? En un inicio los seleccionados participan



en un campamento que consta de cinco jornadas exigentes, desde cuestiones técnicas hasta reglamentación, mercadotecnia y comunicación, así como algunas pruebas físicas y mentales, y dos días de pruebas en el circuito de Lonato.

El equipo italiano seguirá de cerca de la belga-holandesa para ver el desarrollo que tendrá a lo largo de esta temporada y evaluará sus resultados para considerar si ofrecerle un año más de contrato. Este es un paso pequeño en la dirección correcta de lograr que más pilotas escalen dentro del automovilismo.

Otra buena noticia es que el programa de la Comisión de la Mujer seguirá en vigor hasta 2023, lo que significa que este año habrá otra ganadora para unirse a la escudería de Maranello. Me complace decir que a lo largo de 2021 tendremos que seguirle la pista a las chicas de la Serie W, a las participantes del programa *Rising Stars*, al equipo femenino que estará en la Indy 500, a las que correrán en el WEC y a las que correrán en la Extrema E y, sin duda, a Maya Weug.

Cierro esta columna asentando que este año pinta ser prometedor para las mujeres en el deporte motor.

“Voy a hacer que la FDA y la Comisión de la Mujer se sientan orgullosos de mí, voy a dar todo lo que tengo”



# PAN AMERICAN ARCHERY CHAMPIONSHIPS

**MARZO**  
SÁBADO 27  
DOMINGO 28



*Volta Ciclista a Catalunya 2021*

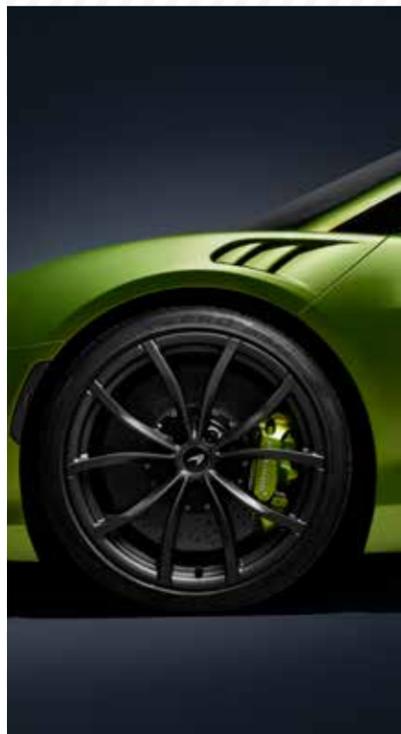
DEL 22 AL 28 DE MARZO

# Claro-sports



## TUERCAS

Los rines de Lamborghini se aprietan con una tuerca central, que también puede ser usada como cenicero futurista decorativo, claro, en los colores oficiales de la marca.



## MENOS ES MÁS

Estos son los rines minimalistas nuevos del McLaren Artura híbrido, calzado obviamente con la Pirelli P Zero, como el 50% de todos los hiperautos del mundo.



## DÉJÀ VU

### MERCEDES MULTIUSOS

**1937**  
Richard Seaman en su Mercedes W125 disputa el GP Masaryk en Brno, Checoslovaquia.

**1980**  
Precious Wilson en un Mercedes W125 promociona su disco debut, *We Are on the Race Track*.



## LEYENDA

Es oficial, Jo Ramírez es leyenda de la F1 y así lo acredita el trofeo que ha recibido de la revista italiana AutoSprint en su premiación anual de lo mejor del deporte motor.

FOTOS CORTESÍA DE: ARISTA RECORDS, DANMLER, JO RAMÍREZ, HOCKENHEIM AUTODROM, LAMBORGHINI, PORSCHE, BMW, PIRELLI, HUBLOT, ARCHIVO SOUTHERIA

## RIÑONUDO

BMW se ha caracterizado por el par de “riñones” que marcan su parrilla delantera, pero en los modelos eléctricos más recientes el crecimiento del par ha sido notoriamente amplio.



## ENCHUFADO

Esta escena es cada vez más frecuente en el Primer Mundo, un auto eléctrico siendo reabastecido en una estación comercial de carga rápida.



## PISTA DE DERRAJE

En el circuito de Hockenheim acaban de inaugurar una nueva pista circular de derrapaje para autos deportivos, la cual cuenta con aspersores para hacer sesiones también en pavimento mojado.



## RELOJES HERMANOS

Estos son los Hublot Big Bang conmemorativos de Ricardo (en titanio) y Pedro Rodríguez (en oro rosa), cuya edición limitada se vendió en 2010 en 29 mil y 37 mil USD, respectivamente.



TECNO  
MANÍA

## SMARTPHONE LG K22+

Integra una pantalla HD+ de 6.2" 19:9 con V notch que va de extremo a extremo. Toma bellas fotos en primer plano de la naturaleza con la cámara macro de 2MP. Toma fotos impactantes en alta resolución con la cámara trasera de 13MP. La plataforma móvil Qualcomm® 215 con procesador Quad-core de 1.3GHz mejora el rendimiento para que todo funcione de forma rápida y eficaz. Ofrece 2 GB de RAM, 32 GB de ROM y una batería de 3,000 mAh para largos maratones de películas y series.

**PRECIO APROXIMADO: \$3,789**



## LAPTOP LENOVO IDEAPAD 5 15ITL

Equipada con el nuevo procesador Intel® Core™ i5 de 11ª Generación. Esta última generación de procesadores, cuentan con los nuevos transistores SuperFin de Intel, los cuales combinan las nuevas y mejores tecnologías de su clase en la industria. Cuenta con una tarjeta de gráficos NVIDIA GeForce MX450 de 2GB, 16GB de memoria RAM y 256GB de almacenamiento en disco de estado sólido. Esta no es la típica laptop de plástico o metal frío que llevas de un lado a otro; es un accesorio de moda.

**PRECIO APROXIMADO: \$21,999**

PANTALLA LED SAMSUNG 55 4K  
UHD UN55TU8000FXZX

Disfruta de cualquier contenido con una amplia gama de colores en una resolución 4K. Está equipada con una pantalla Crystal Display la cual ofrece una alta calidad de imagen para que puedas ver cada detalle. Integra un chip que optimiza una alta resolución de contraste y domina el contenido HDR para obtener una potente calidad de imagen. Su diseño es elegante y minimalista para cualquier espacio. Con la función Modo Ambiente decora tus espacios con tus fotos favoritas. Accede a tus juegos de manera rápida y fluida. Ordena y esconde tus cables en el soporte trasero para obtener una vista impecable. Accede a tu contenido favorito usando solo tu voz. También funciona con Alexa, asistente de Google y AirPlay 2.

**PRECIO APROXIMADO: \$15,189**



## TABLETA HUAWEI MATEPAD T 10S

La Tableta MatePad T 10s cuenta con una pantalla IPS de 10.1 pulgadas con resolución de 1920 x 1200, para una visualización envolvente de un vistazo. Y no solo eso, disfruta de una memoria interna de 64 GB para que puedas almacenar fotos, videos o todo lo que necesites y una memoria RAM de 3GB. Sistema Operativo EMUI 10.1 (Basado en Android 10) y procesador HUAWEI Kirin 710A. Con su cámara trasera de 5 MP captura las mejores imágenes y con la cámara frontal de 2 MP disfruta de tomarte las mejores selfies. La tableta cuenta con posicionamiento y navegación GPS. La versión LTE admite conexiones de red rápidas y está equipada con una ranura para tarjeta nano-SIM.

**PRECIO APROXIMADO: \$6,999**

## KIT CAMARA CANON 18-55 + EF 75-300+200ES

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 vivos 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 modelo 200ES.

**PRECIO APROXIMADO: \$11,699**



## SMARTPHONE LG K42

Vive una experiencia de juego en su pantalla enorme de 6.6" HD+ Punch Hole. Brinda un sonido inteligente 3D para que cada serie, película o canción suene fenomenal. Ofrece 5 formas de tomar fotos increíbles. La cámara trasera estándar de 13 MP, la cámara macro de 2 MP, la cámara súper gran angular de 5 MP y la cámara de profundidad de 2 MP. La cámara trasera de 8MP se combina para una fotografía infinitamente versátil. Cuenta con una RAM de 3 GB y una capacidad de almacenamiento de 64 GB. Juega, escucha música o ve videos toda la noche, la batería de 4000 mAh te respalda.

**PRECIO APROXIMADO: \$5,499**

COMPRA EN  
**SEARS.COM.MX**  
Y RECOGE EN TIENDA

1 ELIGE  
TU PRODUCTO

2 SELECCIONA  
TU TIENDA

3 RECOGE



RECOGER EN  
**SEARS**

## DE COLECCIÓN

Con la entrada de la primavera también llega el inicio de la categoría máxima, y pese a la crisis sanitaria sempiterna esperemos que todo mejore y podamos regresar pronto a las pistas. Por esta razón les traigo unos accesorios de colección que exudan estilo y velocidad

POR MARÍA NAVARRO

### CONOCE LA EDICIÓN LIMITADA DE LENTES SCUDERIA FERRARI

- Inspirados en sus monoplazas de F1, el equipo de Maranello y Ray Ban presentaron los modelos Everglasses e Italy, hechos para el hombre que vive y respira la velocidad en la pista.
- Los Everglasses incluyen lentes Evolve con filtros de luz azul; en cuanto a su diseño se caracterizan por un marco hexagonal de metal negro realizado con el Rosso Corsa característico del equipo, en una edición limitada de 750 unidades.
- Italy está fabricado en titanio y celebra los tres GPs (Monza, Imola y Mugello) efectuados en Italia en 2020. Tienen un diseño de aviador con silueta de doble puente y lentes Chromance de cristal polarizado verde.

PRECIOS EVERGLASSES \$4,820 MXN (APROX.) – ITALY \$10,070 MXN (APROX.)



### PORSCHE DESIGN ESTRENA MONITOR PARA VIDEOJUEGOS

- Porsche Design y AOC, líder en el mercado de monitores para videojuegos, presentan el primer monitor Porsche Design AOC AGON de alto rendimiento.
- Viene con un soporte de color plateado con la forma de la jaula antivuelco de un auto de carreras. El PD27 proyecta sus logotipos en la mesa de diferentes formas y colores, y muestra imágenes en resolución QHD (2560 x 1440).
- Posee una curvatura de 1000R (radio de 1 m) que encapsula al usuario dentro de las simulaciones. Viene con un teclado inalámbrico con forma de consola central, altavoces estéreo de 5 W con sonido DTS, cuatro puertos USB 3.2, dos entradas HDMI 2.0 y dos DisplayPort 1.4.

PRECIO \$16,005 MXN (APROX.)



### ROLLS-ROYCE Y SUS AUDÍFONOS EDICIÓN LIMITADA

- Tomando como base el modelo *Ghost* del fabricante inglés, éste se alió con uno de los proveedores de sistemas de audio más respetados para crear unos audífonos de gama alta en edición limitada.
- Están hechos con aluminio y cuero marrón Saffiano para una sensación de ligereza, y se conectan mediante un cable, lo que mejora el sonido y la calidad. Igualmente, cuentan con cascos de 40 mm de diámetro que brindan un sonido potente y una respuesta de frecuencia de 2 Hz a 30 kHz.
- Se fabricarán 200 unidades, cada uno en estuche *premium* con el logotipo de Rolls-Royce.

PRECIO \$24,540 MXN (APROX.)



### LEGO Y SCUDERIA FERRARI REVELAN EL 488 GTE

- Scuderia Ferrari y LEGO traen a la vida el Ferrari 488 GTE AF Corse #51 galardonado –ganador del título en la clase GTE Pro en el Mundial de Resistencia (WEC) en 2016– que consta de 1,677 piezas.
- Como es característico de ambas firmas, los detalles imperan, tales como suspensión delantera y trasera que muellean, puertas y cofre se abren, el motor V8 posee pistones móviles y el volante gira.
- La decoración es lo que le da el toque final, pues es genuina de carreras. El modelo mide aproximadamente 13 cm de altura, 48 de longitud y 21 de ancho.

PRECIO \$3,999 (APROX.)

Disponible en

**Saks Fifth Avenue**

C.C. Santa Fe

Disponible en

**Saks Fifth Avenue**

C.C. Santa Fe

**BALENCIAGA**

Vestido SKU 82215572



**GUCCI**  
Gafas de sol cuadradas con tribanda Web



**GUCCI**  
Gafas de sol de aviador SKU 809575300



**JO MALONE**  
Fragancia English Pear & Fresasia

**VALENTINO**

Chamarra SKU 81633112



**GUCCI**  
Minibolso de hombro con lentejuelas con GG Marmont



**SCHUTZ**  
Sandalia SKU 82083956



**GUCCI**  
Tenis Ace GG en relieve

**CREED**  
Fragancia Aventus Anniversary



**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.

# JENSON Button



Piloto sin suerte no es piloto

## HOMBRE DE SUERTE

Estar en el lugar correcto en el momento adecuado es muchas veces más importante que el talento puro, dice **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE** al recordar al último campeón inglés, el más longevo de esa nación en la categoría máxima

Nacido el 19 de enero de 1980 en Frome, Inglaterra, Jenson empezó en el kartismo apoyado por su padre John a los ocho años de edad y escaló las alturas hasta llegar a ser subcampeón mundial de Fórmula A a los 15 años, y luego fue tercero en los campeonatos de Estados Unidos y Europa a los 16 y se coronó en la Formula Súper A Europea en 1997, primer británico en lograrlo. Subió a monoplazas en la siguiente campaña y se coronó en la Fórmula Ford británica, ganó el Mundial en Brands Hatch

- Jenson es el octavo campeón inglés y decimo británico
- Button ganó con tres escuadras distintas: Honda, Brawn y McLaren

y fue subcampeón europeo. Eso le dio el pase a la F3 británica en 1999 y logró el tercer sitio gracias a tres triunfos, además de ser el novato del año con la escuadra Promatecme francesa. Al final del año probó los F3000, pero también probó con McLaren, Prost y Williams en F1 y estos últimos lo firmaron para la F1 tras derrotar en un mano a mano a Bruno Junqueira, de CART, y se programó su debut en la campaña 2000, siendo el británico más joven en correr en F1. Antes de la campaña tuvo que hacer más pruebas para obtener la superlicencia de F1 y logró puntos en su segunda carrera, tras la descalificación de David Coulthard que le dio el sexto sitio y un punto, rompiendo el récord de Ricardo Rodríguez establecido en 1962. Logró seis resultados en los puntos, sin embargo cometió muchos errores y a media campaña se anunció que Juan Pablo Montoya lo



**2002 Renault**  
Al fin de la campaña los galos prefieren a Alonso

dos campaña el inglés quedó fuera de la primera docena de pilotos y Honda dejó la F1 al final de 2008 y le vendió los activos de la escuadra a Ross Brawn. Este consiguió motores Mercedes, sus pilotos aceptaron correr por medio sueldo y Jenson logró seis triunfos en las primeras siete fechas para liderar el campeonato y coronarse en la penúltima fecha gracias al difusor doble que Brawn había instigado y que su rivales primero protestaron

- Entre 2010-12 contra su coequipero Hamilton perdió dos de tres años, pero ganó en puntos trienales

y luego copiaron cuando se le declaró legal. Con el título en la mano Button se fue a McLaren a hacer pareja con otro campeón, Lewis Hamilton, y entre 2010 y 2012 tuvieron tres años de batallas duras, pero nunca pudieron desplazar a Sebastian Vettel y RBR de la cima, aunque Jenson fue subcampeón en 2011, único año en que superó a Lewis, aunque al final sumaría más puntos que su compatriota en ese trienio. Lewis se fue a Mercedes en 2013

- El 40% de sus triunfos totales fueron en su campaña de campeón, 2009

substituiría en 2001, aunque fue prestado a Benetton por dos años. El primero sólo logró marcar una vez, pero en 2002 se recuperó y con el equipo renombrado como Renault acabó séptimo, pero para 2003 sería reemplazado por Fernando Alonso.

Se fue al British American Racing y marcó más tantos en 2003, y fue tercero en 2004 con 10 podios ante la aplanadora de Ferrari, aunque en 2005 la primera mitad de la campaña fue pésima, pero Jenson la rescató con 10 GPs seguidos en los puntos para cerrar la temporada.

Honda compró al equipo por completo para 2006 y Jenson los recompensó con un triunfo gracias a la lluvia en Hungría, y terminó sexto esa campaña, pero el equipo nipón se fue a pique y en las siguientes

F1 - 2000-17

**306** ARRANCADAS

**15** (4.90%) TRIUNFOS

**50** (16.34%) PODIOS

**8** (2.61%) PPs

**8** (2.61%) VRs



**2000 Williams**  
Debuta en F1



**2006 Hondat**  
El BAR se vuelve Honda y Jenson gana por primera vez

“Le voy a demostrar a ese bastardo”, tras escuchar a su papá dudar sobre su talento platicando con su mamá

y Jenson quedó como líder de equipo con Sergio Pérez a su lado, cuando la fortuna de la firma inglesa empezó su largo declive que la llevaría hacia el fondo de la tabla, pese al propulsor Mercedes que lograba títulos con la escuadra oficial.

Para 2015 el cambio a motores Honda, y la llegada de otro campeón, Alonso, fueron todavía peores y el equipo siguió cayendo, por lo que con un podio, y cero triunfos, PPs y VRs en cuatro años, para 2017 Jenson decidió tomarse

## VICTORIAS DESTACADAS F1

**1 (2006)**  
GP Hungría

**6 (2009)**  
Campeón F1: GPs Australia, Malasia, Bahrein, España, Mónaco, Turquía

**2 (2010)**  
GPs: Australia, China

**3 (2011)**  
Subcampeón F1: GPs: Canadá, Hungría, Japón

**3 (2012)**  
GPs: Australia, Bélgica, Brasil



**2009** Brawn  
El Honda se vuelve Brawn con motores Mercedes y le da el título

En 2018 logró el título en la Súper GT nipona



**2010** McLaren  
Corre las siguientes ocho campañas con los de Woking



**2017** McLaren  
Se retira comiendo como reemplazo de Alonso

## CURIOSIDAD



## PADRE ABNEGADO

Jenson siempre contó con su padre John, un antiguo piloto de rallycross que lo apoyó aunque a veces dudaba de los resultados de su hijo. Se divorció de la madre de Jenson, pero nunca dejó de estar presente y llevar a su vástago a las competencias de kartismo y gestionarle los mejores asientos posibles fundando hasta un equipo propio, Rocket, cuando se necesitó y sus motores impulsaron la carrera de otros pilotos ingleses como Lewis Hamilton. Su presencia permanente en los grandes premios de la Fórmula Uno fue bienvenida por su discreción en cuanto a acciones a diferencia de los padres que quieren bañarse con los reflectores que apuntan a sus hijos. Murió por un accidente en 2014 y su camisa rosa y su personalidad amistosa se extrañan en el paddock.

Después de 2012 no volvió a lograr triunfos, PPs o VRs y sólo sacó un podio en 89 GPs

un sábado, aunque todavía corrió en Mónaco, cuando Alonso optó por irse a la Indy 500. Esa sería su última participación en F1, la 306, y Jenson luego correría en Le Mans, se coronaría en la Super GT japonesa con Honda, se perdería en la Baja 1000, y fundaría su equipo Rocket de autos GT, y ahora tiene uno en la serie Exrtrema E que debutará este año con sus todo-terreno eléctricos, además de ser asesor de Williams en F1.

La vida le ha sonreído y ha sido increíblemente afortunado al tener un asiento disponible siempre que perdió el suyo en F1, pese a que su talento no era tan evidente. Quizás el secreto era un agente muy convincente...

**762**

VUELTAS LIDERADAS

Jenson sólo ganó en cinco de sus 18 campañas (27.8%)

**50**  
PODIOS

**8**  
VUELTAS RÁPIDAS

**42**  
GPs LIDERADOS



**8**  
PPs

**3,885 KM LIDERADOS**

# JENSON BUTTON EN NÚMEROS

## GRANDES PREMIOS 306

| A | MARCAS   |     |
|---|----------|-----|
| 1 | McLaren  | 136 |
| 2 | Honda    | 53  |
| 3 | BAR      | 49  |
| 4 | Brawn    | 17  |
| 5 | Benetton | 17  |
| 6 | Renault  | 17  |
| 7 | Williams | 17  |

| B | MOTORES  |     |
|---|----------|-----|
| 1 | Honda    | 142 |
| 2 | Mercedes | 113 |
| 3 | Renault  | 34  |
| 4 | BMW      | 17  |

## VICTORIAS 15

| A | MARCAS  |   |
|---|---------|---|
| 1 | McLaren | 8 |
| 2 | Brawn   | 6 |
| 3 | Honda   | 1 |

| B | MOTORES  |    |
|---|----------|----|
| 1 | Mercedes | 14 |
| 2 | Honda    | 1  |

## GRANDES PREMIOS GANADOS

|              |   |
|--------------|---|
| GP Australia | 3 |
| GP Hungría   | 2 |
| GP Bélgica   | 1 |
| GP Malasia   | 1 |
| GP España    | 1 |
| GP Canadá    | 1 |
| GP Mónaco    | 1 |
| GP Turquía   | 1 |
| GP Japón     | 1 |
| GP China     | 1 |
| GP Brasil    | 1 |
| GP Bahrein   | 1 |

## LA TRIVIA

- ¿Cuánto campeones ingleses hubo antes que él en F1?
- ¿Cuántos campeones británicos se coronaron antes que Jenson en F1?
- Nombra cinco campeones ingleses de F1
- ¿Quién fue su antecesor como piloto más joven en marcar puntos?
- ¿Cuántos GPs corrió antes de coronarse y donde lo hizo?

RESPUESTAS 1: R: 7, 2: R: 9, 3: R: Hawthorn, G. Hill, D. Hill, Surtres, Hunt, Mansell, Hamilton, 4: R: Ricardo Rodríguez, 5: R: 170, en Brasil 2009.

## UN CAMINO LARGO Y SINUOSO

Miembro de Escudería Telmex, tras correr en la serie Barber en Estados Unidos en 2004, se fue a Europa en 2005, a los 15 años de edad y se ambientó en las pistas europeas con un par de campañas en la Fórmula BMW Alemana logrando algunos podios y avanzando del decimocuarto al sexto sitio y también compitió en algunas rondas de la serie A1GP con el TeaMexico. Para 2007 se iba a la F3 Británica y ganó en la clase B, para autos de modelo anterior, con el equipo T-Sport.

Con la misma escuadra, que era la única que usaba motores de Honda, subió a la clase A al año siguiente y peleando contra cuatro autos del equipo

completa de experiencia., quien terminó duodécimo, cuatro sitios y 16 puntos adelante del novato mexicano logrando entre ambos el séptimo sitio entre los 12 equipos. En las Guerras no tan Fraternales (GntF) que miden los resultados de los coequipero en Clasificación(Q), Carrera (GP) y Vuelta Rápida (VR), Sergio quedó abajo del nipón 26-28 aunque ganó en la Clasificación 10-8, pero se cuenta como perdida su no participación en Mónaco y eso marcó la diferencia.

- En 2012 repitieron Sergio y Kamui en Sauber-Ferrari y subieron el equipo al sexto lugar

# ¿ PODRÍA SERGIO SER CAMPEON CON RED BULL?

Carlin de motor Mercedes logró quedar en cuarto sitio dándole al propulsor nipón su primer triunfo en tres años. Honda lo premió programándole una prueba de F1, pero los japoneses dejaron la F1 a en diciembre de ese año y Sergio no tuvo su premio.

De la F3 pasó a la GP2, la actual F2, con la serie asiática como preliminar y la serie europea como estelar. En 2009 quedó duodécimo y en 2010 fue subcampeón cayendo por algunos errores del equipo que le costaron puntos vitales ante un Pastor Maldonado inspirado. Pero sus cinco triunfos le dieron a Sergio el boleto a F1.

- En 2011 debutó con Sauber-Ferrari y corrió 17 Grandes Premios aunque se perdió dos por su choque en Mónaco. Su coequipero era Kamui Kobayashi, con una campaña

**Tras una espera de 10 años, Sergio Pérez está en un equipo de primera línea y las expectativas en México son muy altas respecto a los resultados para su campaña 2021, lo cual puede conducir a muchas desilusiones si no se analiza objetivamente su posición, dicen NUESTROS EDITORES**

Fotos: Red Bull

Hamilton quien se fue a la escuadra oficial de Mercedes – y años después se diría que Sergio era la alternativa de los germanos si Lewis no firmaba– dejando al campeón 2009 Jenson Button, como coequipero del mexicano.

general. Pero esta vez el tapatio quedó décimo sacándole seis puntos al japonés. En las GntF Sergio repitió el resultado y perdió por dos puntos, 29-31, contra Kamui, aunque obtuvo tres podios contra uno del asiático en 20 GPs y ganó en la clasificación por 11-9.

- Su actuación le valió ser firmado para 2013 por McLaren-Mercedes como reemplazo de Lewis

**SERGIO SE GANÓ SU SITIO EN RBR CON SU VICTORIA EN EL GP DE SAKHIR EN 2020**





## RED BULL ROMPIÓ SU POLÍTICA DE USO DE PILOTOS DE SU ESCALERA JUVENIL AL CONTRATAR A SERGIO

El auto fue uno de los peores de la historia de la escuadra de Woking, que quedó en quinto sitio de 11; Sergio cayó al undécimo sitio, dos lugares y 24 puntos detrás del ex monarca de F1, ambos sin podios en 19 carreras. En las GntF Sergio fue vencido 26-31 por Jenson, aunque ganó en la Calificación 10-9. Fue el chivo expiatorio y cortado al final de la campaña.

- Reclutado de último minuto por Force India-Mercedes para 2014, Sergio quedó como coequipero de Nico Hulkenberg, quien regresaba a la escuadra de Silverstone tras un año en Sauber, en el inicio de la era V6 turbohíbrida. El equipo fue sexto y Nico logró el noveno sitio con 37 puntos más y un lugar adelante del tapatío quedando en las GntF con victoria para el alemán por 35-22 tras 19 competencias, aunque Sergio obtuvo el único podio pese a no correr una fecha.
- Para 2015 los de Silverstone repitieron su alineación en otro calendario de 19 fechas y esta vez Sergio fue el noveno y Nico el décimo separados por 20 puntos, aunque el alemán se perdió una carrera. El equipo fue quinto y en las GntF Sergio venció 31-26, logrando el único podio del equipo.
- En 2016 la alineación se conservó por tercer año, pero el calendario creció a 21 rondas y Sergio subió al séptimo lugar y mejor del resto, dos lugares delante de Nico; el alemán quedó a 29 puntos del mexicano y fue batido en la GntF 26-37 por segundo año consecutivo siendo también los dos podios de Force India para el de Jalisco.
- En su cuarto año con Force India Sergio fue emparejado con Esteban Ocon y el calendario bajó a 20 GPs. Pérez quedó séptimo nuevamente, y campeón de la inexistente "Clase B", y el equipo subió al cuarto sitio general, de 10, con el apoyo de Ocon, quien quedó octavo a 13 puntos de su coequipero. Ninguno obtuvo podios, y en las GntF Sergio ganó 41-19 al normando.
- 2018 trajo un año bipolar pues inició Force India, pero acabó Racing Point por la bancarrota de la escuadra que fue comprada durante el receso de verano y cambió de nombre. El equipo repitió

su dupla de pilotos y hubiera sido quinto con 111 puntos, pero los 59 de Force India se perdieron y Racing Point fue séptimo con la cosecha lograda en apenas nueve carreras. Sergio fue octavo general con 13 puntos y cuatro lugares más que su coequipero galo, además de llevarse el último podio para los indios; en las GntF el vencedor fue Ocon por 33-30, aunque la ventaja suya fue en Calificación al vencer 16-5 a Sergio, pero perdió en GPs 10-11 y en VRs por 7-14.

- Con Racing Point-Mercedes en 2019 Sergio tuvo de coequipero al hijo del dueño, Lance Stroll, en la campaña de 21 rondas. La escuadra de Silverstone bajó al séptimo sitio y Sergio cayó al décimo, cinco delante de su coequipero, al cual le sacó 31 puntos y también lo hizo pedazos en la GntF por marcador 44-19, aunque el canadiense ganó en VRs 11-10.
- La misma alineación fue usada en 2020 pues Sergio entraba al primer año de un contrato trianual con Racing Point; la historia se repitió con el "Mercedes rosa" usado por los de Silverstone. Fueron sancionados con 15 puntos por copiar los diseños de Mercedes, con los planos, y quedaron en cuarto sitio a siete puntos del tercero por la penalización. Sergio fue cuarto pese a perderse dos de las 17 fechas por la pandemia, y marcó dos podios, entre ellos su primer triunfo, y Lance logró otro podio aunque fue undécimo a 50 tantos del mexicano corriendo en 16 GPs. Las GntF dieron el mismo resultado, favorable a Pérez por 28-14 sobre Stroll y 3-0 sobre Hulkenberg quien reemplazó a Lance en una ronda.

### PODEMOS LLEGAR A UN ACUERDO

Sin embargo, en septiembre del año pasado a Sergio le compraron su contrato y Racing Point firmó al tetracampeón Sebastian Vettel para encabezar al equipo en su nueva presentación como Aston Martin. Sergio quedó al garete y optó por aguantar a que Red Bull Racing (RBR) decidiera sus asientos para 2021, aunque algunos equipos se interesaron en su persona. Sergio, en plenitud, dijo que prefería un año sabático a firmar con un equipo de media tabla, pues sentía que era su última oportunidad de brillar. Sus cuatro carreras finales logrando dos podios le dieron el asiento, que fue anunciado días después de terminada la campaña; reemplazó a Alex Albon, quien se quedó como piloto probador.

### LA ENCRUCIJADA

Se consideraba que la contratación de Sergio era poco probable pues el tapatío es de las excepciones raras en la escuadra austriaca al ser un piloto que no salió de las filas juveniles de Red Bull, lo cual determinó que su contrato sea por un año. Eso vuelve a 2021 un año definitivo para Sergio pues se abren asientos en Mercedes y el propio en RBR.

### LA SITUACIÓN DE RBR AL FINAL DE 2020

Red Bull Racing tiene como piloto principal a Max Verstappen, el holandés que se coronó en 2020 en las GntF por 41-10 sobre Albon, sin perder una sola de las 17 sesiones de calificación además de ser tercero general con un par de triunfos en la campaña. Max llegó a la F1 de la escalera juvenil de RBR en 2015, siendo el piloto más joven en la historia de la categoría. Tras un año en la Scuderia Toro Rosso (ahora AlphaTauri) batiendo a su coequipero Carlos Sainz II, en 2016 fue subido a la escuadra mayor, Red Bull, enrocado con Daniil Kvyat en la quinta fecha, el GP de España, y tuvo la suerte de que chocaran los Mercedes y él logró la victoria en su debut con los de Milton Keynes.

Max perdió en 2016 y 2017 contra su coequipero Daniel Ricciardo, pero cuando el australiano no pudo pelear el título contra la aplanadora de Mercedes, y sabiendo que Max tenía todavía una curva mayor de aprendizaje que el antípoda, RBR apostó todo al holandés. La ventaja en puntos que tenía Daniel al llegar al receso de verano se evaporó en la segunda mitad de la campaña y pronto se supo que Ricciardo se iba a Renault en 2019. Max ganó la batalla quedando cuarto general, contra el sexto de su coequipero y en 2019 y 2020 su dominio fue absoluto contra los novatos, Pierre Gasly y Alex Albon, a la vez que asentaba su dominio en el equipo, como hizo antes en Faenza con STR; y los diseños del RB14 y RB15 se adecuan a su estilo de manejo, que es el de todos los pilotos rápidos, con un tren trasero firme que permite curvar con rapidez, aunque el propio Max ha dicho: "Ajusto el estilo de manejo mucho durante la carrera dependiendo de si la pista está resbalosa o seca y del comportamiento del auto, sea sub o sobrevirante". Su estilo es agresivo, de no dejarse rebasar en caso alguno, pero eso es lo que atrae a muchos aficionados, un tipo que no se rinde aunque no tenga el mejor auto en pista.

El caso es que Max es el piloto número uno de RBR por derecho propio y sus 10 triunfos han sido la tercera cantidad mayor entre 2015 y 2020, sólo superado por los 62 triunfos de Lewis Hamilton y los 14 de Nico Rosberg y Sebastian Vettel, con autos mejores, especialmente con respecto a los motores que han sido señalados como su Talón de Aquiles. Y no tener un segundo piloto que diera apoyo a Max impedía, a la vez, que RBR pudiera pelear el título de Constructores y estaba condenado a quedar en segundo o tercero, según se desempeñaran sus contrincantes entre los Tres Grandes. Con este panorama se tomó la elección del segundo piloto para 2021, o sea, el coequipero de Max Verstappen.

## EL CONTRATO DE SERGIO VENCE EN 2021, EL DE MAX RIGE HASTA 2023

## LA EXPECTATIVA DE LA AFICIÓN MEXICANA ES QUE SERGIO GANE EL CAMPEONATO MUNDIAL

### LA ELECCIÓN DEL PILOTO DOS DE RBR

Ante la imposibilidad de los pilotos juveniles de la escuela propia de Red Bull Racing de apoyar a Max en sus aspiraciones por el título y presentar un equipo que enfrentara a Mercedes y Ferrari con éxito constante, RBR optó por abandonar su política de autoconsumo de pilotos y abrirse a una opción externa. Se sabe que hubo una consideración de regresar a Vettel al equipo en el cual logró cuatro títulos, pero se optó en contra porque el alemán nunca iba a aceptar repetir la situación que vivió con Leclerc en su etapa final en Maranello. Ya habían perdido a Ricciardo por considerar que no daría los resultados esperados y tampoco estaría dispuesto a revivir su estancia como coequipero de Max. Eso dejaba como opciones posibles a Sergio Pérez y a Nico Hulkenberg, aunque el alemán contaba con la desventaja de ser uno de los pilotos con más carreras sin haber ganado, o sacado un podio. Sergio estaba en una situación sin ganar en 189 GPs pero con podios en casi cada año de su carrera; el mexicano resolvió el problema al ganar la penúltima fecha de 2020, lo que aunado a su administración de los neumáticos de forma excelsa, lo volvió la elección definitiva para RBR. Como cereza del pastel, Sergio tiene un grupo de patrocinadores mexicanos que va con él y apoya el estado financiero del equipo para el cual compete.

### MAX VERSTAPPEN

| Carreras | Triunfos | PPs   | VRs   | Podios |
|----------|----------|-------|-------|--------|
| 119      | 10       | 3     | 10    | 42     |
| %        | 8.40%    | 2.52% | 8.40% | 35.29% |

### SERGIO PÉREZ

| Carreras | Triunfos | PPs   | VRs   | Podios |
|----------|----------|-------|-------|--------|
| 191      | 1        | 0     | 4     | 10     |
| %        | 0.52%    | 0.00% | 2.09% | 5.24%  |



### LA TAREA DE SERGIO

Lo primero que tiene que quedar claro es que Sergio ha sido contratado para ser el segundo piloto de RBR, al igual que Sainz en Ferrari. Red Bull no quiere un piloto que llegue a pelear internamente por el liderazgo de la escuadra contra Max, sino alguien que apoye a Max para restarle puntos a sus rivales en 2021 y así ayudarlo a conseguir el título o, cuando menos, alcanzar la corona de equipos que no logran desde 2013.

La razón es clara, RBR ha identificado que el equipo dominante desde 2014 con siete títulos consecutivos, Mercedes, no tiene un segundo piloto tan bueno y quizás sería posible relegarlo al cuarto lugar general; la ventana de oportunidad es corta, ya que en 2022 cambian las reglas, pero en 2021 con la congelación casi total de reglas y materiales el análisis plantea que Ferrari está en proceso de reconstrucción y no debe poder aspirar al triunfo en 2021; McLaren y Aston Martin, que usan motores Mercedes, podrían subir de nivel, especialmente los últimos que tienen una cooperación muy estrecha con Stuttgart en cuanto a desarrollo tecnológico, pero RBR confía en que su ventaja sobre los equipos de media parrilla es suficiente en este caso.

Sergio es un piloto tan bueno como Bottas, o incluso mejor, pues ha demostrado ampliamente su calidad de manejo y su cuidado táctico de las llantas en domingo. No es tan veloz como Bottas en una vuelta, pero no tiene un Mercedes para serlo, así que eso no es equiparable. Lo que cuenta es que Sergio es de los pilotos que pone el auto más adelante de donde se supone que debería estar y eso muy pocos lo tienen.

# VOX POPULI

Por Javier Z. Jalife Ruz

## ¿CUÁNTOS GPs GANARÁ CHECO PÉREZ EN 2021?

Nuestros lectores tenían tres opciones:

- A. Ningún GP, que fue la elección de apenas el 3.4%;
- B. Una o dos carreras, que prefirieron 35.1%;
- C. Tres o más grandes premios, la opción mayoritaria con 61.5%.

Es evidente un voto subjetivo que piensa que Sergio va a estar peleando al frente, pero muchos de los que votaron por las opciones minoritarias indicaron que Mercedes no se ha ido y el pastel no es de 23 carreras sino de unas cuantas que quedan libres cuando Mercedes falla. Todos queremos verlo ganar, sin duda, pero una expectativa alta puede causar una decepción como las de los ratones verdes cada Mundial de panbol.



## ¿QUÉ PILOTO MEXICANO OBTENDRÁ MÁS TRIUNFOS ESTE AÑO?

Corriendo a nivel mundial con expectativas reales de victoria hay cinco volantes mexicanos que podrían ganar en 2021. Sergio (F1) se lleva el primer sitio con casi dos tercios (66.1%) de los votos emitidos, seguido por Pato O'Ward (IndyCar), quien logra 26.8% del total, y luego hay una diferencia abismal con Memo Rojas (ELMS+LeMans24H) quien obtiene 3.6% exactamente el mismo porcentaje que se reparten a mitades Roberto González (LMP2 en el WEC) y Daniel Suárez (Copa NASCAR). Indudablemente Sergio tendrá auto para ganar, pero eso mismo decíamos cuando llegó a McLaren, esperemos no se repita la historia.

Entonces, la apuesta de RBR es que la suma de Max más Sergio sea mayor a la de Lewis más Valtteri y eso les dé el título de Constructores; a la vez, apuestan a que la presión sobre un Lewis, sin tener un escudero permitiéndole despegarse a en la punta, haga posible que Max pueda aprovecharse y superar al inglés. La primera parte de la premisa es relativamente posible, pero la segunda no ha sido probada pues Lewis sigue sin mostrar algún resquicio en su armadura, la más completa y protectora en la F1.

Resumiendo, RBR espera que con el mexicano la suma de 2+3 sea mayor a la de 1+4 al final de la temporada. Si además, el 2+3 le pone suficiente presión al 1 y permite que el 2 se vuelva 1, la misión estaría cumplida por entero.

## LA EXPECTATIVA MEXICANA

Sin embargo, en México la llegada de Sergio a RBR, y su acceso a un auto con posibilidades reales de triunfo, despertó las expectativas más grandes en una afición sedienta de triunfo, lo cual lleva a un triunfalismo brutalmente subjetivo que tiene dos premisas altamente discutibles:

1. Sergio va a ganarle a Max en la lucha interna;
2. Sergio va a vencer a Lewis en la contienda mundial.

Todos los mexicanos quisiéramos que eso fuera cierto, pero entre la expectativa y la realidad hay una brecha.

## LA REALIDAD

Sergio NO fue contratado para llegar a pelear con Max. Sergio TIENE todos los atributos para ser el líder de un equipo, de eso no hay duda, pero ese no es el papel que se le ha asignado en esta obra. Lo que se requiere de él es una constancia que le permita pelear al frente y derrotar a Bottas constantemente, dando la libertad a Max para encargarse de Lewis. Claro que si Max flaquea, Sergio puede, y DEBE, pelear por el triunfo, pues además entra en las atribuciones de su papel, o sea, restarle puntos a los rivales.

Pero justamente el papel asignado a Sergio va contra la razón de ser de un piloto, que es ganar. Un piloto corre para ganar, pero RBR ya tiene un ganador designado, igual que en Ferrari Leclerc es el que está posicionado para ello, no Sainz, quien juega también el papel de escudero y así fue contratado.

Pero si Sergio muestra ser mejor, más veloz y más constante que Max, las cosas pueden cambiar. Es probable que por simple juventud y adaptación y conocimiento del equipo, el holandés sea más rápido en la Calificación, pero la diferencia en la parrilla sea de un par de lugares en el peor de los casos. Sergio es muy bueno en carrera y puede remontar esa diferencia tácticamente, pues RBR lo que no va a querer ver es una pelea abierta en la pista, como las que tuvieron Max y

## SERGIO TIENE MÁS EXPERIENCIA, ES MUY SAGAZ TÁCTICAMENTE Y MEJOR CUIDANDO LAS LLANTAS EN CARRERA



## Guerras no tan Fraternalas

Por Omar Jalife Ruz

| Año          | GPs        | Sergio     | Coequipero |
|--------------|------------|------------|------------|
| 2011         | 17         | 26         | 28         |
| 2012         | 20         | 29         | 31         |
| 2013         | 19         | 26         | 31         |
| 2014         | 19         | 22         | 35         |
| 2015         | 19         | 31         | 26         |
| 2016         | 21         | 37         | 26         |
| 2017         | 20         | 41         | 19         |
| 2018         | 21         | 30         | 33         |
| 2019         | 21         | 44         | 19         |
| 2020         | 15         | 31         | 14         |
| <b>Total</b> | <b>192</b> | <b>317</b> | <b>262</b> |
|              | %          | 54.7       | 45.3       |

Daniel y que llevo a choques como el de Bakú tan recordado. Decir "tácticamente" es la clave, con estrategias distintas en pista aprovechando sus fortalezas en manejo de neumáticos, en constancia, etcétera. Max es muy veloz, pero todavía no es tan brillante como Sergio en la esfera táctica, aunque es intuitivo y debe aprender del mexicano, al igual que los estrategas de RBR tanto en pista como remotos.

Esto recuerda un poco la llegada de Carlos Reutemann a Williams en 1981, como segundo volante frente al campeón Alan Jones. Reutemann salió muy bravo, era un ganador probado con Brabham y Ferrari, pero la batalla interna terminó favoreciendo a Piquet, quien se llevó el título al final del año, Alan se retiró y Carlos lo hizo poco después,

Entonces, si Sergio no establece una ventaja clara desde el inicio el escenario sigue igual, Max sigue siendo el líder y Sergio el piloto dos. Pedro Rodríguez lo revirtió en 1967 cuando fue contratado por una carrera por Cooper, ganó y superó a su coequipero Jochen Rindt, quien sería campeón en 1970, Pedro mostró que no era piloto dos y terminó delante de Rindt al final del año pese a perderse tres de 11 carreras por un accidente.

Al ser el número dos, eso puede llevar a que si Sergio llegara a estar adelante, no sería impensable que entraran en juego las órdenes de equipo y tuviera que ceder el sitio a su coequipero, que es el elegido para pelear por la corona. Eso le pasó a Ricardo Rodríguez en el GP belga en 1962 cuando debió ceder el tercer sitio en la vuelta final a su coequipero y campeón reinante, Phil Hill, quien estaba mejor colocado en el campeonato. Si eso sucediera ahora hasta la guerra le declaraban en las redes sociales a EUA, así que habría que estar preparados para no tener una reacción irracional si esto llega a suceder, Sergio tiene un papel asignado y no es el estelar en esta obra. Esa es la realidad.

## CONCLUSIÓN

El tapatio ha sido contratado para ser el Sergio Panza del Max Quijote en la batalla contra los molinos de tres aspas. No más, no menos.

## EL MOTOR DE 2019

El 28 de febrero de 2020, la FIA mandó un correo a todos los equipos, cinco minutos antes de la bandera a cuadros del último día de pruebas de pretemporada en Barcelona. El correo decía: "La FIA anuncia que, después de exhaustivas investigaciones técnicas, ha concluido su análisis del funcionamiento de la unidad de potencia de la Scuderia Ferrari F1 y ha llegado a un acuerdo con el equipo. Los detalles del acuerdo permanecerán entre las partes. La FIA y la Scuderia Ferrari han acordado una serie de

compromisos técnicos que mejorarán el control de todas las unidades de potencia de la F1 para las próximas temporadas y campeonatos".

**Para comprender por qué al equipo Ferrari le fue tan mal en la temporada 2020 de F1 y por qué el camino de regreso es tan difícil, nuestro comisario SANTIAGO MUSI, indica que debemos retroceder un año para empezar a entender las causas**

Estas "investigaciones" habían estado en curso durante varios meses, durante los cuales los expertos en ingeniería de la FIA estudiaron minuciosamente cada detalle del motor Ferrari, que había sido objeto de especulaciones continuas durante las últimas carreras de la temporada anterior. Otros equipos esperaban que la FIA descubriera una trampa y que eso le costara a Ferrari una

penalización, tal vez incluso cancelando algunos de los resultados obtenidos en la temporada 2019. En cambio, este correo, dejó un velo de misterio sobre

# ¿RENACERÁ FERRARI EN 2021?



los detalles dicha investigación, se sintió como una escapatoria y los rivales de Ferrari se indignaron.

En retrospectiva, quizás, los equipos no necesitaban estar tan nerviosos. La FIA ya había emitido varias directivas técnicas relacionadas con los sistemas de combustible y lubricación de las unidades de potencia de F1 y cómo serían monitoreados, y en la pausa entre las pruebas y el comienzo de la temporada, emitió varias directivas más específicas para eliminar las "zonas grises" de la normativa de 2019 y agudizar la vigilancia. Todos los fabricantes tuvieron que adaptarse a ello y en Barcelona era obvio que esas directivas habían afectado bastante a la unidad de potencia de Ferrari, confirmado por el rendimiento relativo de los otros usuarios del motor italiano (Haas y Alfa Romeo).

Este fue un factor determinante en los resultados de Ferrari en 2020. El director del equipo Mattia Binotto nunca ha cuantificado los caballos de fuerza perdidos al cumplir con el nuevo régimen, pero las estimaciones realizadas por otros sitúan la cifra entre 50 y 60, número significativo que comprometió el paquete técnico 2020.

Las deficiencias del auto del 2019 (SF90) dictaron la filosofía aerodinámica del SF1000. El SF90 fue rápido en la recta, como lo demostró su desempeño en Sakhir, Spa y Monza, pero su desempeño en curvas lentas fue deficiente, al igual que el ritmo general en circuitos que requieren altos niveles de carga aerodinámica. El SF1000 había sido diseñado bajo el supuesto de la ventaja de potencia que habían tenido antes y el grupo técnico diseñó este coche con más carga aerodinámica (downforce), confiando en que en las pistas con rectas largas el motor sería lo suficientemente potente como para compensar. El objetivo era aumentar la carga aerodinámica y Ferrari lo logró, aunque no de la manera ideal, ya que lo hizo a costa de la eficiencia. Los ingenieros esperaban que la potencia del motor compensara la mayor resistencia, pero el acuerdo con la FIA los dejó en evidencia.

En 2020, Ferrari tuvo problemas grandes en las pistas donde había logrado sus mejores resultados en 2019, lo que confirma la impresión de que la dirección del proyecto fracasó tras el acuerdo con la FIA. Sus ingenieros no tardaron en darse cuenta de que iba a ser una temporada muy difícil: la falta de velocidad se hizo evidente en Barcelona, y eso no pudo resolverse rápidamente porque estaba relacionado al diseño fundamental del auto.

¿Por qué Ferrari perdió tanta potencia al cumplir las directivas técnicas nuevas? Es

probable que se relacione con detalles de la arquitectura de la unidad de potencia, mismos que Ferrari desea mantener confidenciales, de ahí su acuerdo con la FIA. El organismo rector admitió que no encontró evidencia de irregularidades, lo que habría permitido a Ferrari apelar contra cualquier sanción y eso hubiera tomado varios meses, por lo que la FIA optó por el acuerdo ayudando a la Federación a comprender en qué áreas grises se necesitaban aclaraciones, las que se hicieron con ayuda de la Scuderia.

Binotto dijo: "El acuerdo es secreto porque si no habríamos tenido que mostrar a todos los planos de nuestro motor, no creo que nadie lo haya hecho en la historia de la F1 y nadie lo hará en el futuro. Durante 2019 hubo "zonas grises", así fue durante toda la temporada hasta que llegaron nuevas pautas, que también fueron definidas gracias a nuestra ayuda. Estas directivas han impactado en todos los motores, pero nosotros pagamos un precio más alto".

Otros equipos creen que Ferrari encontró y explotó una de esas "áreas grises" respecto al flujo de combustible, de tal manera que pudo inyectar más, pero nunca se encontró que excediera el máximo permitido de 100 kg/h.

*A fines del año, Binotto, dijo que si las reglas hubieran sido completamente abiertas, su equipo habría tenido las actualizaciones del motor como prioridad*

### DESARROLLO CONGELADO

Pero si bien el alcance de los problemas del equipo de Maranello fue evidente en las pruebas de pretemporada, en realidad fue un cambio de regla relacionado con COVID-19 lo que selló su destino para toda la temporada. Como parte de las medidas de ahorro de costos para ayudar a la F1 a sobrevivir a la crisis financiera provocada por la pandemia, se limitaron las actualizaciones y desarrollo de los coches y sus unidades de potencia. Se congeló el desarrollo del motor, y la especificación usada al inicio de la campaña debía utilizarse en toda ella. Significaba

que aunque Ferrari sabía qué mejoras necesitaba para recuperar la potencia perdida, no podía ejecutarlas para paliar ese déficit. A fines del año, Binotto, dijo que si las reglas hubieran sido completamente abiertas, su equipo habría tenido las actualizaciones

del motor como prioridad y creía que la actualización habría sido al menos suficiente para no ser la peor unidad de potencia del campeonato. El "hubiera"...

### SALIDA DE VETTEL

Otra decisión que tuvo un gran impacto en la temporada 2020 de Ferrari fue la de no renovar el contrato de Sebastian Vettel, y decirle que estaba no estaría en el equipo en 2021 incluso antes de empezar la temporada. El 12 de mayo, Ferrari anunció el divorcio con Vettel, y es importante subrayar que fue una elección unilateral tomada por la alta directiva de la Scuderia.

"Yo estaba en casa", dice Binotto, "y antes de llamar a Sebastián para contarle nuestra decisión, repetí mentalmente tres veces lo que debía decirle y la mejor manera de hacerlo. La decisión de terminar la colaboración no fue fácil, porque lo amamos como piloto, como persona y por lo que ha aportado al equipo a lo largo de los años. Pero llega un momento en el que hay que tomar decisiones de cara al futuro; estamos cerca del inicio de una nueva era técnica en 2022, hay un

*El rendimiento del SF1000 tampoco ayudó a la situación, a pesar de que la Scuderia había recalibrado sus expectativas cuando los problemas del monoplaza se hicieron evidentes*



equipo que se va construyendo en todos sus papeles, tenemos el deber y la ambición de mirar a mediano y largo plazo, y es precisamente en estos argumentos racionales donde se encuentra la fuerza para hacer ciertas elecciones”.

El comportamiento de Vettel en público fue ejemplar, pero, siendo la naturaleza humana lo que es, definitivamente no tuvo la misma motivación que en 2017 y 2018, cuando luchaba por el título. Ser despedido de Ferrari influyó en la moral de Vettel, especialmente cuando el tetracampeón del mundo llevaba 10 años siendo el líder de su equipo.

El rendimiento del SF1000 tampoco ayudó a la situación, a pesar de que la Scuderia había recalibrado sus expectativas cuando los problemas del monoplace se hicieron evidentes. Charles Leclerc había prevalecido en la batalla interna con Vettel en 2019 y ahora un auto difícil puso a Vettel en una crisis más profunda. Tradicionalmente, Vettel prefiere un coche predecible en la parte trasera, característica faltante en el SF1000.

Más allá de sumar un podio en el GP de Turquía, para Vettel 2020 fue una temporada larga previa al inicio de su aventura nueva en Aston Martin, y no pudo ocultarlo; el deseo de cambio era comprensible.

### BAJÓN DE LECLERC

Paradójicamente en las últimas carreras de 2020 el que pareció bajo presión fue Leclerc. Para la superestrella nueva de Ferrari, 2020 fue un bajón impactante después de sus hazañas de 2019. Los pilotos que disfrutan de carreras largas encontrarán que puede haber un año de sufrimiento, a la larga aprenderán de ello y ganarán perspectiva. Esto es lo que Leclerc necesita digerir durante estas vacaciones de invierno, porque a veces su desesperación por causar un impacto llevó a una toma de decisiones mala, como al comienzo del GP de Sakhir cuando sacó a Max Verstappen. Por segundo año como líder indiscutible del equipo, Leclerc debe aspirar a una mayor serenidad en momentos de presión tan grande como ese.

### LA GESTIÓN DE BINOTTO

La tarea de Binotto no es fácil y aunque ha declarado que no volverá a intervenir en las decisiones técnicas, su presencia en la Gestione Sportiva de Maranello siempre lo tentará a echar un vistazo al área técnica, de donde proviene.

En determinadas etapas de la temporada 2020, daba la impresión de que Binotto se quedaba solo al frente de la Scuderia Ferrari. El presidente John Elkann y el consejero delegado Louis Camilleri emitieron periódicamente declaraciones confirmando su confianza en Binotto, pero hay una diferencia obvia de enfoque entre la alta dirección actual y la de Sergio Marchionne, que se había tomado en serio la “misión” de Ferrari. Marchionne no solo asistió a muchos grandes premios, sino que también se tomaba el tiempo para estar presente en las reuniones de la Comisión de F1.

Hoy Binotto confía en sí mismo y en la figura emergente de Laurent Mekies (ex FIA) para tales funciones, lo que falta, quizás, es un personaje carismático, un papel que desempeñaron en el pasado Luca di Montezemolo y Marchionne. Ninguno de ellos tenía miedo de hablar en defensa de los intereses de Ferrari.



*Paradójicamente en las últimas carreras de 2020 el que pareció bajo presión fue Leclerc. Para la superestrella nueva de Ferrari, 2020 fue un bajón impactante después de sus hazañas de 2019*



Es común que, cuando Ferrari tiene problemas en la pista, las cabezas ruedan en la fábrica. Durante 2020 hubo algunos cambios en términos de organización de responsabilidades dentro del departamento técnico, pero cualquiera que esperara contrataciones de renombre para reforzar las operaciones quedaría decepcionado. Es muy probable que Simone Resta, quien se fue a comenzar una aventura nueva en Haas, sea reemplazado por una figura experimentada, pero cualquier contratación sólo podrá tener una influencia significativa en la campaña 2022.

### ¿RENACER EN 2021

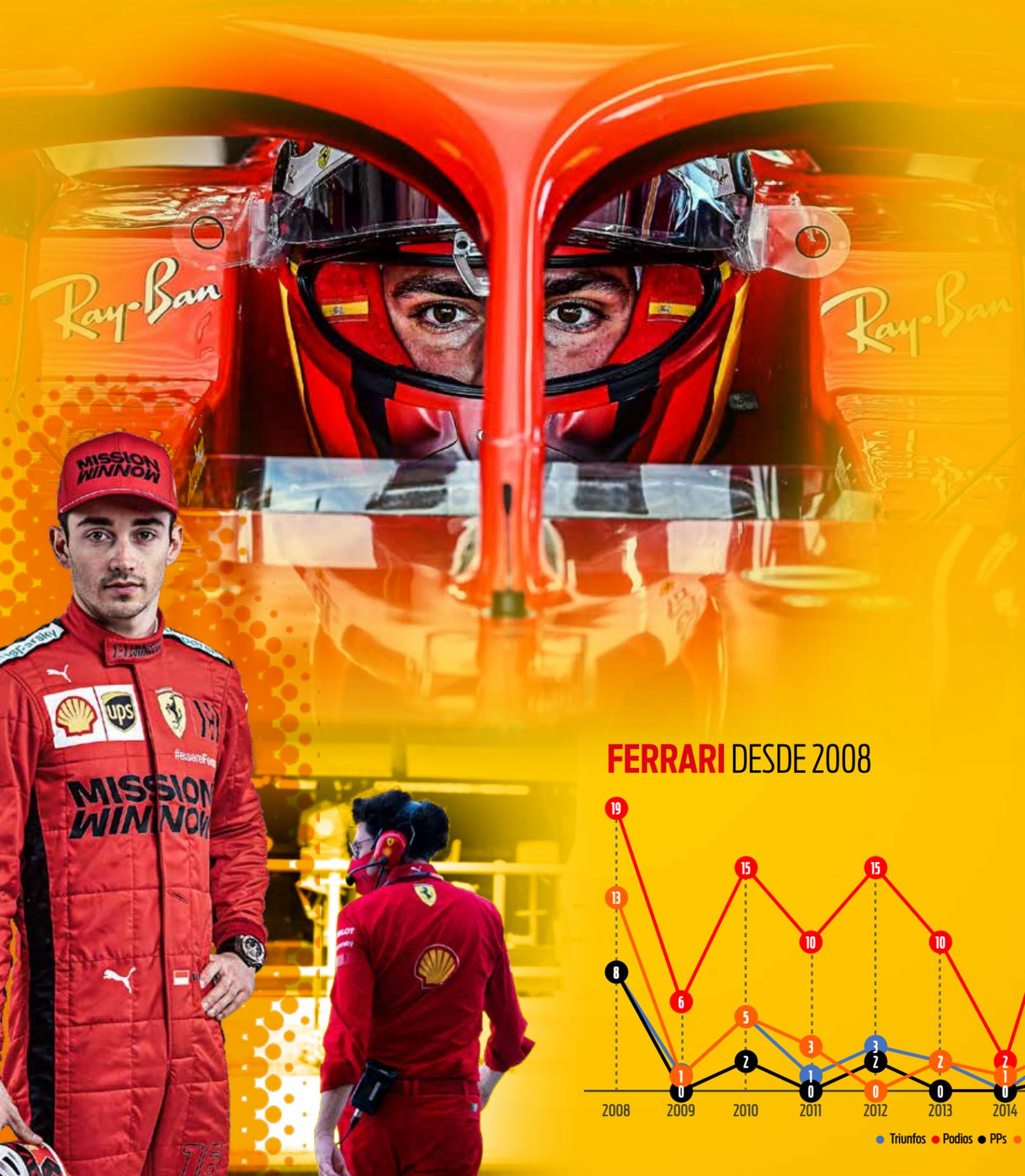
La temporada 2021 se acerca rápidamente, ¿cómo podrá Ferrari recuperar el terreno perdido? ¿Será posible hacerlo con las restricciones impuestas al desarrollo para esta temporada? Existe la posibilidad. El aspecto más crítico para Ferrari en 2020 fue sin duda la unidad de potencia, y en este frente no hay restricciones. La unidad de potencia nueva, con una turbina más ligera y un diseño de cabeza nuevo, ha estado funcionando en bancos de pruebas durante varios meses y Binotto confía en sus números. Obviamente, la respuesta definitiva sólo llegará cuando el coche nuevo salga a la pista, pero los observadores astutos detectan un cambio potencial en los vientos.

En noviembre, Ferrari cambió su postura de oposición a la propuesta de Red Bull de congelar las especificaciones de la unidad de potencia a partir de 2022. Esto significa que Maranello confía en su nueva unidad de potencia, porque de lo contrario una congelación de desarrollo podría resultar desastrosa.

La regla de congelar el desarrollo del motor sigue en pie, por lo que la especificación que se utiliza para la apertura de la temporada del GP de Bahrein 2021, será la que se debe regir toda la temporada. No habrá una segunda oportunidad para abordar cualquier déficit.

El director técnico de Mercedes, James Allison, dejó claro la semana pasada que el personal de la unidad de potencia se enfrentaba a un invierno estresante y dijo que era un "desafío importante". Dijo que aparte de la presión que tiene el departamento técnico para encontrar más rendimiento de su unidad de potencia y el intenso esfuerzo detrás de eso, tuvieron que hacerlo en un contexto de un entorno de reglas donde hay menos margen de error.

En años anteriores, hubo tres oportunidades en el año en las que podría llegar una actualización a la unidad de potencia. Con cada nueva unidad de potencia se podía tener un diseño diferente y con suerte, aumentar el rendimiento con cada actualización o mejora probada en pista. En 2021, sólo se permite una oportunidad para poner esa mejora de rendimiento en la pista. Por lo tanto, deben saber empacar la mayor cantidad de mejoras y luego obtener los resultados, porque sólo hay una oportunidad para ello. Eso realmente aumenta la presión sobre los



equipos en sus departamentos de unidades de potencia, para asegurarse de que lograrán todo lo posible de esa única oportunidad.

Aparte de la unidad de potencia, todavía hay margen de maniobra para resolver los principales problemas del diseño del SF1000, trabajando en su aerodinámica y suspensión trasera. Ferrari puede gastar los dos "tokens" otorgadas por las regulaciones en estas áreas y esperar que las ganancias de potencia del nuevo motor lleven el paquete completo a ser competitivo.

Las ambiciones de Ferrari son más modestas que hace 12 meses. Puede aspirar a más podios, quizás a conseguir alguna victoria y terminar tercero en el campeonato de constructores, pero estos objetivos no serán fáciles. Siempre que Leclerc redescubra su equilibrio y Ferrari arme un paquete más competitivo, elementos que están entrelazados, el éxito también dependerá del ocupante del segundo automóvil. Si bien el anuncio de Carlos Sainz II no fue tan bien recibido por quienes esperaban a Daniel Ricciardo, el español mejoró su desempeño en el transcurso de un 2020 sólido con McLaren. Hay menos dudas sobre su madurez y talento y menos voces diciendo que se tomó una decisión incorrecta.

### CONCLUSIÓN

En última instancia, cualquier renacimiento de Ferrari dependerá de la colaboración de todo el equipo. Que las mejoras a la unidad de potencia demuestren el desarrollo de más de un año (igualando a la de Mercedes); que en verdad hayan encontrado soluciones para mejorar la aerodinámica adecuada para el viejo chasis (igualando al chasis de Red Bull); que sus dos pilotos puedan ser lo suficientemente hábiles para desarrollar el coche, obtener resultados y esperar que los otros equipos no hayan descubierto algo nuevo. Todo eso coordinado por Binotto.

### FERRARI DESDE 2008





# A LA SOMBRA DE MARC

Se supone que el hexacampeón Marc Márquez regresará a las pistas en 2021, tras una tercera operación al húmero derecho que se rompió en la apertura de 2020. Si retorna bien, el título está definido, piensa

**NUESTRO EDITOR DE MOTOS**, pero si no está recuperado, veremos una repetición de la impredecibilidad

## CAMPEONATO

El campeonato de MotoGP no ha empezado a correrse y ya hay cambios en el calendario, añadiendo Portugal y dobleteando en Katar para conservar las 20 fechas pactadas, mientras EUA y Argentina se posponen. El calendario subió a 20 GPs con Finlandia, pero Rep. Checa anunció que no podrá completar los trabajos pactados y eso reduce a 19 las fechas, con las dos en América como posibles para el último trimestre del año; pero

todo depende de la pandemia.

En materia de pilotos el regreso de Marc Márquez es el que dirá si es un campeonato abierto o se trata de un retorno al pasado con dominio del de Cervera como lo fue entre 2013 y 2019 (exceptuando 2015). De hecho, su rival principal en algunos de esos años, Andrea Dovizioso, se tomará un sabático, pero si Marc no regresa el italiano podría ocupar su sitio en Honda, paradójicamente. Todo pronóstico gira alrededor de MM.

## CALENDARIO



**1** Losail • **GP Katar**  
28 de marzo



**2** Losail • **GP Doha**  
4 de abril



**3** Algarve • **GP Portugal**  
18 de abril



**4** Jerez • **GP España**  
2 de mayo



**5** Bugatti, Le Mans • **GP Francia**  
16 de mayo



**6** Mugello • **GP Italia**  
30 de mayo



**7** Montmeló • **GP España 2**  
6 de junio



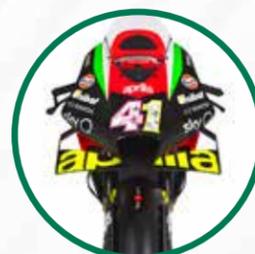
**8** Sachsenring • **GP Alemania**  
20 de junio



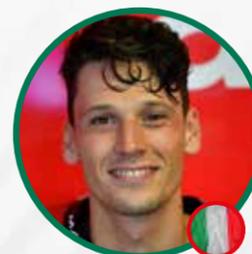
**9** Assen • **GP Países Bajos**  
27 de junio



**10** Kymi Ring • **GP Finlandia**  
11 de julio



**32** Lorenzo SAVADORI



**GPs** 3  
**Triunfos** 0  
**Podios** 0  
**PPs** 0  
**VRs** 0

Campeón italiano de Superbike, reemplazó a fines del año pasado a Andrea Iannone suspendido cuatro años por uso de sustancias prohibidas. Va a ser un año de aprendizaje duro.

# APRILIA



# APRILIA

**2020** | **0** Triunfos | **0** Podios | **0** PPs | **0** VRs

Aprilia –realmente el equipo Gresini Racing– ha sido el colero perenne desde 2018, aunque son un equipo privado formalmente. Como parte del Grupo Piaggio, Aprilia compete en el mundial de pista desde 1985 y en las clases menores ha sido muy exitosa, pero no así en la superior, MotoGP, que nunca han ganado. Entre sus campeones mundiales están Valentino Rossi, Jorge Lorenzo, Max Biaggi y Loris Capirossi.

La dualidad de ser un equipo privado con motos oficiales es muy útil a la hora de explicar las derrotas, pues pierde Gresini, pero mientras no se comprometan a gastar y desarrollar una RS-GP que esté a la altura de sus rivales, seguirán desperdiciando el tiempo de la firma y de sus pilotos. Son uno de los fabricantes que no se han comprometido por otro quinquenio (2022-26) y es obvio que Gresini estaba un poco harto y bien podrían sus herederos buscar una asociación técnica distinta.

**41** Aleix ESPARGARÓ



**GPs** 179  
**Triunfos** 0  
**Podios** 1  
**PPs** 2  
**VRs** 0

Es el desarrollador de la RS-GP desde 2017 y mete la moto en sitios en los que no debería estar, pero los años se pasan sin que llegue su primer triunfo y su hermano menor ya lo superó.



# DUCATI



|      |          |        |     |     |
|------|----------|--------|-----|-----|
| 2020 | 2        | 3      | 0   | 0   |
|      | Triunfos | Podios | PPs | VRs |

Ducati finalmente logró coronarse entre los constructores, aunque su mejor centauro fue Andrea Dovizioso en cuarto sitio, pero todos sus pilotos aportaron podios, excepto Tito Rabat quien fue cortado al final de la campaña. Para 2021 han dado la vuelta a su alineación y trajeron a los centauros de su escuadra satélite Pramac en vez de su dupla de Dovizioso y Petrucci, pese a que ambos ganaron en 2020. La Ducati Desmosedici GP21 debe ser superior a la GP20 que siguió siendo la más veloz en línea recta gracias al motor de la casa de Borgo Panigale, pero tenía problemas al cambiar de dirección, lo cual no es bueno con los pilotos grandes como son Andrea y Danilo. Su estilo constructor es un poco como el de Ferrari, un motor potente, pero un chasis con deficiencias en la maniobrabilidad y es necesario que se desarrolle la moto para dar resultados.

**43** Jack MILLER



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 99 |
| Triunfos | 1  |
| Podios   | 10 |
| PPs      | 1  |
| VRs      | 2  |

El australiano estuvo peleando la punta casi todo el año y logró cuatro podios, con una moto semiformal, por lo que se espera que se meta en la pelea por el título ahora que estará liderando la escuadra oficial.

**63** Francesco BAGNAIA



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 29 |
| Triunfos | 0  |
| Podios   | 1  |
| PPs      | 0  |
| VRs      | 2  |

"Peco", campeón de Moto2 en 2018, subió a MotoGP con Pramac. Tras romperse una pierna en 2020 se perdió tres fechas y regresó para lograr su primer podio y dos vueltas rápidas. Tiene mucho techo.

**5** Johan ZARCO



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 66 |
| Triunfos | 0  |
| Podios   | 7  |
| PPs      | 5  |
| VRs      | 5  |

El francés brilló con Tech3, pero nunca se adaptó en KTM y perdió 2019; en 2020 firmó con Esponsorama y logró un podio con las Ducati viejas reviviendo su carrera.

**10** Luca MARINI



Subcampeón 2020 de Moto2

El medio hermano de Valentino Rossi, se formó con ayuda de la leyenda y le trajo seis victorias y 15 podios en tres años al equipo VR46 y casi el título en 2020. Se ganó su lugar a pulso.

# PRAMAC



|      |          |        |     |     |
|------|----------|--------|-----|-----|
| 2020 | 0        | 5      | 0   | 3   |
|      | Triunfos | Podios | PPs | VRs |

El equipo privado de Ducati usa las mismas motos Desmosedici GP21 que la escuadra oficial y aportó más podios que aquella. Sus centauros se fueron al equipo oficial y reclutan a Zarco, un francés desperdiciado en KTM, y debutan a Martín, el excampeón de Moto3 y ganador en Moto2.

**89** Jorge MARTÍN



Fue campeón 2018 en Moto3

El campeón 2018 de Moto3 brilló en Moto2 peleando el título hasta las fechas finales de 2020 y su desempeño le valió debutar con una Ducati GP21 en MotoGP.

**23** Enea BASTIANINI



Campeón 2020 de Moto2

El campeón 2020 de Moto2. Es apodado la "Bestia" por su estilo agresivo de conducción, siempre presionando a sus rivales, lo que le valió ganar el título y su ascenso a MotoGP.



|      |          |        |     |     |
|------|----------|--------|-----|-----|
| 2020 | 0        | 0      | 0   | 0   |
|      | Triunfos | Podios | PPs | VRs |

El otro equipo privado de Ducati usa Desmosedici GP19 viejas para sus pilotos, que son los dos mejores de Moto2 del año pasado. El equipo con sede en Andorra es el charal entre los tiburones de MotoGP, y deja de tener centauros españoles, buscando un diamante italiano en bruto.

# ESPONSORAMA

## CALENDARIO

- 11** RB Ring • GP Austria  
15 de agosto
- 12** Silverstone • GP GB  
29 de agosto
- 13** Aragón • GP España 3  
12 de septiembre
- 14** Misano • GP San Marino  
19 de septiembre
- 15** Motegi • GP Japón  
3 de octubre
- 16** Buriram • GP Tailandia  
10 de octubre
- 17** Phillip Island • GP Australia  
24 de octubre
- 18** Sepang • GP Malasia  
31 de octubre
- 19** Valencia • GP España 4  
14 de noviembre



**44** Pol **ESPARGARÓ**



**GPs** 118  
**Triunfos** 0  
**Podios** 6  
**PPs** 2  
**VRs** 1

El campeón 2013 de Moto2, apuntaló a KTM desde hace cuatro campañas mejorando en cada una hasta ser quinto en 2020. Tiene la oportunidad de mostrarse junto a una leyenda.

# HONDA



2020 | **0** Triunfos | **2** Podios | **0** PPs | **1** VRs

La escuadra de Asaka tuvo su por año en 2020, pues su estrella Marc Márquez se cayó en la primera ronda, se fracturó el húmero y nada fue igual. En vez de otro título, tuvieron apenas un par de podios, gracias a Alex, el hermano menor de Marc, pero ninguno de sus centauros quedó entre los mejores nueve. La RC213V es muy buena, pero sólo Marc puede manejarla para ganar y esa es la debilidad de Honda, apostar todos a esa gallina de los huevos de oro, que se rompió el brazo.

Alex no podía cargar al equipo, se suponía que estaba para aprender de su hermano, y este año llega Pol Espargaró en su sitio, un líder probado en KTM, que debería apoyar mejor a Marc, si es que este regresa bien. De todos modos, Marc no es eterno y Honda tiene que desarrollar una moto adaptable a más estilos de manejo y ahí es donde está la clave de su regreso a la cima.

**93** Marc **MÁRQUEZ**



**GPs** 127  
**Triunfos** 56  
**Podios** 95  
**PPs** 62  
**VRs** 56

Marc tiene un estilo único de manejo y la Honda está hecha para su estilo, nadie más la puede manejar al límite como él. Se espera que regrese en forma, aunque no tiene que hacerlo.



**30** Takaaki **NAKAGAMI**



**GPs** 48  
**Triunfos** 0  
**Podios** 0  
**PPs** 1  
**VRs** 0

El nipón fue el más constante de Honda en 2020, logró su primera PP, pero no llegó al podio en parte porque la Honda no daba para más por su estilo difícil de domar.

# LCR



2020 | **0** Triunfos | **0** Podios | **1** PPs | **0** VRs

El equipo privado Lucio Cecchinello Racing (LCR) tiene motos de especificación oficial para sus centauros: el nipón apoyado por Honda, Takaaki Nakagami (#30), quien mejora visiblemente con cada carrera y quedó décimo general en 2020; el español Alex Márquez, quien no pudo liderar al equipo oficial en 2020 sin la ayuda de su hermano, pero es un proyecto en desarrollo a medio plazo para la firma del ala dorada, quizás el heredero de la escuela estilística conductiva de su hermano.

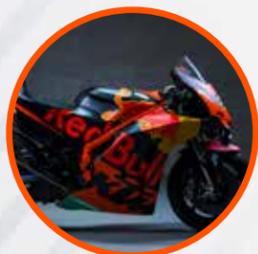
La importancia del LCR radica en que al no ser equipo oficial tiene mayor libertad para buscar un camino diferente de desarrollo tecnológico para las motos japonesas, divergente al del equipo oficial que gira alrededor de Marc y su estilo inigualable de conducir. Sin embargo, perdieron a Cal Crutchlow, ganador de GPs con mucha experiencia, quien ahora aportará su visión de manejo en Yamaha.

**73** Alex **MÁRQUEZ**



**GPs** 14  
**Triunfos** 0  
**Podios** 2  
**PPs** 0  
**VRs** 0

El hermano menor de Marc llega a Honda tras coronarse en Moto3 (2014) y Moto2 (2019), pero se quedó sin su capacitador y ahora llega a LCR para desarrollarse sin presión.



**33** Brad **BINDER**



**GPs** 14  
**Triunfos** 1  
**Podios** 1  
**PPs** 0  
**VRs** 2

El sudafricano le dio la primera victoria a la firma de Austria, pero no fue, ni con mucho, el mejor de sus centauros, si acaso el tercero. Necesita subir su nivel en serio.

**KTM**



2020 | **1** Triunfos | **6** Podios | **2** PPs | **3** VRs

La firma austriaca sigue corriendo con la RC16, nombrada en honor al año de debut, sin competir oficialmente, en la clase máxima del motociclismo. Tras tres temporadas de mejorar, en 2020 lograron su primer triunfo y dos más para pelear el campeonato de constructores, algo imprevisto al inicio de la campaña. Ganaron tanto con su escuadra oficial, como con su equipo satélite, Tech3, pero su piloto líder, Pol Espargaró, se fue en blanco aunque fue el que aportó más podios.

Con la salida de Pol subieron al portugués Oliveira al equipo titular donde hará mancuerna con Binder, el otro ganador en 2020. Conservan al probador finlandés, Mika Kallio, quien sigue a cargo del desarrollo de la moto y corre en algunos GPs como piloto adicional. Un nubarrón en su horizonte es que Red Bull les quitará parte de su patrocinio el cual no les alcanzará para montar cuatro motos en el futuro.

**88** Miguel **OLIVEIRA**



**GPs** 30  
**Triunfos** 2  
**Podios** 2  
**PPs** 1  
**VRs** 1

El lusitano se ganó a muñeca el paso al equipo oficial con ese cierre de campaña dominante en casa para su segundo triunfo. Apunta a ser el líder de la escuadra.



**TECH3**

**9** Danilo **PETRUCCI**



**GPs** 137  
**Triunfos** 2  
**Podios** 10  
**PPs** 0  
**VRs** 2

“Petrucci” tardó muchos años en consolidarse y tras dos campañas como piloto oficial de Ducati regresa a la esfera de las escuadras satélite para ir cerrando su carrera.

2020 | **2** Triunfos | **2** Podios | **1** PPs | **1** VRs

El equipo satélite de KTM es francés y lo dirige Hervé Poncharal. Los galos usan los modelos RC16 con, virtualmente, la misma especificación de las de fábrica; con ellas obtuvieron dos victorias en 2020, contra una de las motos oficiales. Su ganador, el portugués Miguel de Oliveira fue reclutado por el equipo oficial y lo reemplazarán con el ex centauro de Ducati, Danilo Petrucci, para acompañar al valenciano Iker Lecuona, quien fue el más flojo de los cuatro pilotos de la marca austriaca, pero se mantiene con la perspectiva de desarrollarlo para el futuro. Petrucci es un ganador probado, pero tiene un estilo muy distinto de manejo al ser el piloto más grande de la parrilla, por lo cual es poco factible que Iker aprenda bajo su tutela. Los problemas de patrocinio pueden hacer que Tech3 decida irse pronto de la esfera austriaca para buscar una relación más productiva.



**27** Iker **LECUONA**

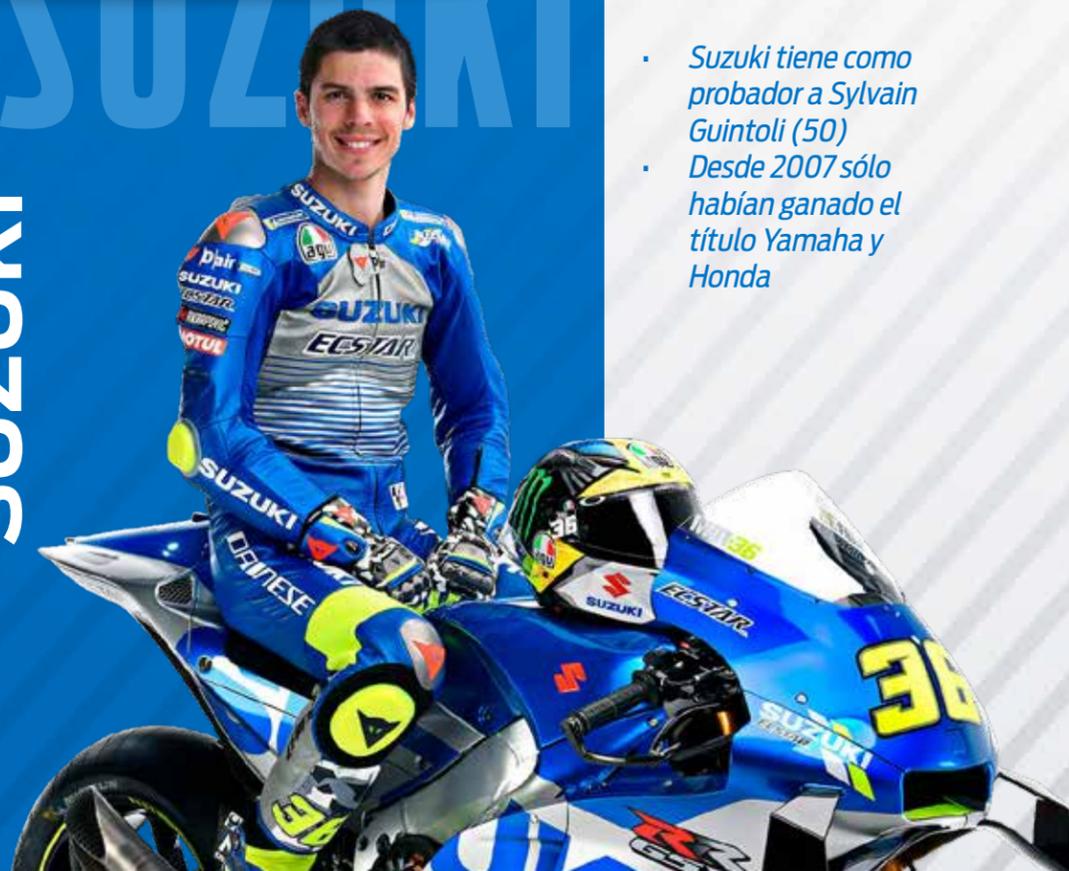


**GPs** 12  
**Triunfos** 0  
**Podios** 0  
**PPs** 0  
**VRs** 0

El español no mostró mucho en su temporada como novato, e incluso se perdió el cierre del año tras una lesión por lo que debe mejorar mucho si quiere seguir en MotoGP más allá de 2021.



# SUZUKI



- Suzuki tiene como probador a Sylvain Guintoli (50)
- Desde 2007 sólo habían ganado el título Yamaha y Honda

**36** Joan MIR



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 31 |
| Triunfos | 1  |
| Podios   | 7  |
| PPs      | 0  |
| VRs      | 0  |

El mallorquín es el segundo isleño en ganar la corona, después de Jorge Lorenzo, pero no ganó hasta la antepenúltima fecha en el campeonato, aunque a tenía seis podios para entonces. Asumió el mando en el equipo ante la lesión de Rins y lo hizo muy bien como demuestra su título.

# SUZUKI

|      |          |        |     |     |
|------|----------|--------|-----|-----|
| 2020 | 2        | 11     | 0   | 2   |
|      | Triunfos | Podios | PPs | VRs |

Suzuki consiguió los mismos dos triunfos que en 2019, aunque esta vez los dos centauros de la firma de Hamamatsu ganaron. El líder nominal era Rins, quien se lesionó en la apertura y tardó en recuperarse. Para cuando lo hizo, la consistencia de su coequipero Mir lo forzó a jugar el papel de escudero en la obtención del título para Joan, aunque no pudieron ganar entre ambos el de constructores cayendo ante Ducati y Yamaha.

La escuadra se apunta para pelear el título con su GSX-RR de bastidor de aluminio, técnica que dominan los expertos nipones aunque sea muy distinta a la acostumbrada fibra de carbono en MotoGP. Se considera que es la moto con mejor balance en MotoGP y su velocidad tope ya no cede tanto frente a las unidades de sus rivales, por lo que la constancia de resultados les trajo el título de pilotos para Mir. En 2021 repiten su pareja de talento desbordante.

**42** Alex RINS



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 50 |
| Triunfos | 2  |
| Podios   | 8  |
| PPs      | 0  |
| VRs      | 2  |

El catalán se dañó un hombro en el inicio del año y tardó mucho en recuperarse, por lo que Mir le sacó una ventaja grande que Alex nunca pudo remontar, y dejó a su líder nominal de equipo con las manos vacías después de mucho tiempo de espera.

**YAMAHA**



**12** Maverick **VIÑALES**



|          |     |
|----------|-----|
| GPs      | 105 |
| Triunfos | 8   |
| Podios   | 26  |
| PPs      | 12  |
| VRs      | 9   |

Con todo y su número nuevo Maverick no pudo aprovechar su condición de líder y terminó detrás de Morbidelli en el campeonato mundial, y cinco puntos delante de Quartararo. Sin Rossi para desarrollar la moto YZR-M1 edición 2021 podrían sufrir una baja cualitativa.

|      |          |          |          |          |
|------|----------|----------|----------|----------|
| 2020 | <b>2</b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>0</b> |
|      | Triunfos | Podios   | PPs      | VRs      |

Yamaha desaprovecho 2020 pues aunque sus centauros fueron los más veloces, especialmente los del equipo satélite, se quedaron cortos en los títulos de pilotos y constructores, siendo la marca más ganadora de la temporada. La YZR-M1 mejoró un poco, pero el equipo satélite marcó un ritmo mejor con las unidades de 2019, que el oficial con las nuevas versión 2020.

Rossi se mostró muy bien al inicio del año, pero luego tuvo un brote de coronavirus y se perdió una fecha; Viñales no fue mucho mejor pese a la enfermedad del legendario. Los de Iwata firmaron a Cal Crutchlow como probador en vez de Jorge Lorenzo y esperan aprovechar la experiencia del excentauro de Honda para desarrollar una moto más equilibrada. Se supone que Viñales es el futuro de la marca, pero si no se apura podría quedar relegado por el "Diablo" francés pronto.

**20** Fabio **QUARTARARO**



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 33 |
| Triunfos | 3  |
| Podios   | 10 |
| PPs      | 10 |
| VRs      | 4  |

Tuvo un inicio espectacular de campaña ganando las primeras dos fechas de 2020, pero luego se cayó en su desempeño, aunque no en su velocidad que siguió siendo muy buena; al final terminó siendo superado por su coequipero. Se enroscó con Rossi para este año.



**21** Franco **MORBIDELLI**



|          |    |
|----------|----|
| GPs      | 49 |
| Triunfos | 3  |
| Podios   | 5  |
| PPs      | 2  |
| VRs      | 1  |

Otro alumno del "Dottore" Rossi, el italiano de madre brasileña se estrenó con una victoria en 2020, a la cual añadió un par más para quedar subcampeón al final de la temporada.

**PETRONAS**



**PETRONAS**

|      |          |          |          |          |
|------|----------|----------|----------|----------|
| 2020 | <b>5</b> | <b>8</b> | <b>6</b> | <b>3</b> |
|      | Triunfos | Podios   | PPs      | VRs      |

El equipo más joven del mundial de motociclismo, clase MotoGP es apoyado por la empresa petrolera malaya, Petronas; ellos usarán motocicletas Yamaha YZR-M1 iguales a las de especificación oficial, pero son las hechas para la campaña 2020, no las nuevas. En la temporada que finalizó obtuvieron más triunfos que cualquier otra escuadra, pese a lo cual no pudieron llevarse el título de equipos que fue para sus rivales nipones de Suzuki.

Su irregularidad, con el "Diablo" Fabio Quartararo destacando al inicio y Franco Morbidelli brillando al final de la campaña probablemente les costó el título. Para la temporada 2021 hicieron un enroque con el equipo oficial mandando al "Diablo" y recibiendo al "Doctor" a cambio, para ver si la sangre nueva les reanima y retoman el camino rumbo a la cima como mejor equipo independiente.

**46** Valentino **ROSSI**



|          |     |
|----------|-----|
| GPs      | 354 |
| Triunfos | 89  |
| Podios   | 199 |
| PPs      | 55  |
| VRs      | 76  |

Rossi tuvo hasta coronavirus en 2020 y apenas logró un podio en un año que prometía mucho ante la ausencia de Marc Márquez de las pistas del mundo. El tiempo no pasa en balde.



# 2021: ESPECTÁCULO, LO ÚNICO SEGURO

IndyCar planea iniciar su temporada en abril y espera poder realizar 17 fechas en plena pandemia, aunque por lo visto en un 2021 complicado, lo más "normal" será el espectáculo en pista, mismo que resalta nuestro especialista, **EDUARDO OLMOS**, a la par de los cambios y desafíos que se afrontarán este año

## CALENDARIO

**1** Alabama  
18 de abril

**2** St. Petersburg  
25 de abril

**3** Texas I  
1 de mayo

**4** Texas II  
2 de mayo

**5** IndyGP  
15 de mayo

**6** Indy500  
30 de mayo

**7** Detroit I  
12 de junio

**8** Detroit II  
13 de junio

Tal como ocurrió el año pasado, en 2021 IndyCar buscará enfrentar la pandemia de COVID-19 de la mejor forma posible para realizar su temporada. En 2020, la categoría salvó un campeonato con 14 fechas, la mayoría de ellas dobles, con asistencia limitada, y moviendo las 500 Millas de Indianápolis fuera de mayo por vez primera, y sin público en las gradas.

Para este año, el segundo con Roger Penske al mando de la categoría, la meta será completar un torneo de 17 rondas en 161 días, es decir, en poco más de cinco meses (de mediados de abril a fines de septiembre), por lo que se perfila para ser uno de los más intensos y extenuantes en tiempo reciente.

En total, habrá seis compromisos en circuitos permanentes y mixtos, cuatro en callejeros y sólo cuatro en óvalos, por la salida de Iowa del calendario y la cancelación definitiva de Richmond, aunque la ronda en Texas será doble.

La Indy 500 recuperó su lugar en mayo, pero aún hay incertidumbre sobre si se permitirá asistencia. Se restauraron las visitas a Toronto, Alabama, Detroit y toda la Costa Oeste (Long Beach, Portland y Laguna Seca), pero no estará Austin, que se visitó en 2019.

Además, habrá un evento nuevo en las calles de Nashville, alrededor del estadio de los Titanes de la NFL y, por segundo año consecutivo se correrá una fecha conjunta con

NASCAR en el Brickyard, a mediados de agosto. La acción iniciará en Alabama y finalizará en Long Beach, cuya competencia se movió de abril a septiembre por los estragos que el virus causó en California. Muchas citas tendrán actividades comprimidas a dos días.

El COVID-19 también obligó a retrasar los cambios que se planeaban para el futuro cercano: la tecnología híbrida, que consiste en un sistema de recuperación de energía de frenos (cinética), se pospuso de 2022 a 2023, junto con el estreno de los motores V6 doble turbo de 2.4 litros. Tampoco se anticipa la llegada de una tercera planta de poder, pese al interés que Ferrari expresó el verano pasado.

Pese a los problemas económicos que se anticipaban ante la crisis, el certamen será uno de los más competitivos en tiempo reciente. Con 23 autos de tiempo completo y parrillas que llegarán a 27 inscritos en alguna fecha, no hay duda de que habrá espectáculo asegurado con los nueve equipos participantes, al haber cinco ex pilotos de F1, un heptacampeón de NASCAR, un tricampeón de Supercars V8 de Australia y nueve ex ganadores de la Indy 500. Además, un mexicano buscará la corona por primera vez en más de tres lustros.

El objetivo general se mantiene: desplazar a los "Tres Grandes" –Ganassi, Penske y Andretti– que ocuparon cuatro de las primeras cinco posiciones en la tabla general y totalizaron 13 victorias (de 14) en 2020.



# POR SU CUARTO TÍTULO AL HILO

Por décimo año consecutivo, IndyCar tendrá competencia entre dos marcas, dando continuidad al uso de motores V6 turbocargados de 2.2 litros. Honda, que se comprometió a seguir participando en la serie hasta final de la década, ha impuesto su hegemonía en cantidad, al ser proveedor de la mayoría de los equipos, y en calidad, pues ganó los tres últimos títulos de constructores y la Indy 500 en 2020.

Esta campaña, la marca japonesa, cuya sede de competencia se ubica en California, tendrá 13 autos en todas a través de cinco equipos, sin añadir ni restar usuarios respecto al pasado reciente.

## GANASSI

La escuadra campeona reinante de la IndyCar se expande a cuatro autos de tiempo completo por vez primera desde 2017. Los lidera el neozelandés Scott Dixon, #9, quien en su vigésimo año en activo, buscará igualar el récord histórico de AJ Foyt de siete títulos nacionales. El sueco Marcus Ericsson, quien tuvo un desempeño consistente el año pasado, continuará en el #8 para su tercer año en IndyCar, mientras el español prometedor, Alex Palou, reemplazará a Felix Rosenqvist en el #10. La estrella de NASCAR, Jimmie Johnson (circuitos permanentes

y callejeros), y Tony Kanaan (óvalos), quien pospuso su retiro, compartirán el cuarto coche, marcado con el #48 tradicional de JJ.

## ANDRETTI AUTOSPORT

Redujo su plantilla a cuatro autos para la campaña entera, al tiempo de que el grupo trabajó en su programa en óvalos cortos y afinó detalles técnicos para evitar los errores que lo perjudicaron en 2020. El veterano Ryan Hunter-Reay seguirá en el #28 para su undécima campaña con el equipo y Alexander Rossi intentará recuperar su condición de contendiente al título en el #27. Por su parte, Colton Herta tomará el #26 en su tercer año y el canadiense James Hinchcliffe, quien corrió un programa parcial el año pasado después de su salida de McLaren, volverá a escena con el #29, en la



segunda etapa con la organización para la cual manejó de 2012 a 2014. Marco Andretti, con el #98, participará en la Indy 500 y quizá en alguna otra fecha, ya que se enfocará en otras series.

## RAHAL LETTERMAN LANIGAN

Salvo por un reacomodo de personal, es de los pocos equipos que no cambiaron de pilotos para esta temporada. El estadounidense Graham Rahal (#15) y el biganador de la Indy 500, Takuma Sato (#30), serán los titulares en la organización que cumple 30 años de existencia en 2021; ellos finalizaron sexto y séptimo, respectivamente, en 2020. Podrían inscribir un tercer monoplaza en Indy 500, al quedar pendiente el futuro de su asociación con Citrone/Buhl Autosport, que tuvo a Spencer Pigot al volante.

## MEYER-SHANK

La sociedad de Michael Shank y Jim Meyer se expande: además de mantener al británico Jack Harvey para todo el año (#60), sumará al brasileño Helio Castroneves en un segundo auto (#06) para seis fechas: Indy 500, Nashville, Indy GP en agosto, Portland, Laguna Seca y Long Beach. Será la tercera temporada de M-S en IndyCar; como nota curiosa, Liberty Media (dueña de F1) invertirá en el equipo.

## COYNE

Tendrá alianzas múltiples en sus dos máquinas, en el marco de su 38º año de operaciones. Para el #18, en el que Jimmy Vasser será socio por cuarto año seguido, contrató al británico Ed Jones, quien regresa a IndyCar tras tomarse un sabático, como sustituto de Santino Ferrucci, quien se fue a NASCAR Xfinity. El francés Romain Grosjean deja la F1 para conducir en los circuitos no ovals con el #51, que tiene a como socio a Rick Ware, proveniente de NASCAR; aún no tiene a su titular en óvalos, aunque se rumoraba el regreso de Pietro Fittipaldi y el debut de Cody Ware (hijo del co-dueño). También preparará un tercer coche para Indy 500 y otras rondas, con piloto(s) por anunciar.

- En 2020, Honda obtuvo su tercer título consecutivo de marcas y noveno desde 1994
- Takuma Sato le dio a la marca nipona su 13º triunfo en Indy 500

## CALENDARIO

**9** Road America  
20 de junio

**10** Mid Ohio  
4 de julio

**11** Toronto  
11 de julio

**12** Nashville  
8 de agosto

**13** Indy GP II  
14 de agosto

**14** Gateway  
21 de agosto

**15** Portland  
12 de septiembre

**16** Laguna Seca  
19 de septiembre

**17** Long Beach  
26 de septiembre

# A RECUPERAR EL TRONO

La marca estadounidense, que también seguirá en IndyCar hasta el final de la década, trabajó en el invierno para mejorar su programa general y, en especial, en Indianápolis, donde fueron humillados por Honda. Tampoco reporta usuarios nuevos aunque DragonSpeed, que era de tiempo parcial, decidió enfocar sus esfuerzos en Europa como consecuencia de la pandemia.

## PENSKÉ

Por vez primera en cuatro años, el equipo del "Capitán" tendrá cuatro autos de tiempo completo. Josef Newgarden (#2), quien le dio pelea a Dixon el año pasado, perseguirá el tricampeonato y su primer triunfo en Indy 500, mientras el australiano Will Power (#12) y el francés Simon Pagenaud (#22) tendrán la misión de ser consistentes para contender por la corona. Su miembro nuevo es el neozelandés Scott McLaughlin (#3), tricampeón de Supercars de Australia, quien será el único de los "primerizos" que disputará todas las carreras.

## ARROW MCLAREN SP

Patricio O'Ward (#5) entra a su segundo año con la escuadra de Sam Schmidt y Ric Peterson que, a su vez, retiene por segundo año su alianza comercial con McLaren.

El mexicano tendrá como coequipero al sueco Felix Rosenqvist (#7), exGanassi, en vez de Oliver Askew. El colombiano Juan Pablo Montoya manejará otro auto en Indy 500, en su reencuentro con la firma británica tras su etapa en F1. En lo directivo, hubo cambios internos y la salida de Gil de Ferran, quien planificó el regreso de McLaren a EUA.

## ED CARPENTER RACING

Pese a tener patrocinio reducido, su alineación de tres pilotos y dos autos de tiempo completo no cambiará. El holandés Rinus VeeKay, Novato del Año 2020, seguirá en el #21, mientras que el dueño Ed Carpenter (óvalos) y Conor Daly (circuitos) se turnarán el #20. Asimismo, Daly estará en Indy 500 en una tercera inscripción.



## AJ FOYT RACING

El programa de dos vehículos de tiempo completo seguirá, teniendo a Sébastien Bourdais como piloto principal. El francés, quien estuvo en IMSA-SCC el año pasado, se subió al legendario #14 en las dos últimas rondas del torneo anterior y les dio su mejor resultado del año en St. Petersburg al finalizar quinto, signo de que hará mucho con poco. Su coequipero será el canadiense Dalton Kellett (#4), quien hará su primera campaña entera. Charlie Kimball (#11) conducirá una tercera máquina en Indy en mayo.

## CARLIN

El conjunto británico, que tiene un taller en Florida, todavía no confirma sus planes, aparte de su regreso a Indy Lights. Se espera que Max Chilton corra la Indy 500 y en pistas

callejeras y permanentes y se podría ver a Conor Daly en los óvalos restantes. Un segundo auto no se descarta, pero necesitan patrocinio.

## PARETTA AUTOSPORT

Este equipo, conformado en su mayoría por mujeres, lo liderará Beth Paretta, ex jefa de los programas de Dodge y SRT en NASCAR y ALMS. Recibirá apoyo de Penske, como parte de las iniciativas de equidad e igualdad de oportunidades a los grupos menos representados que IndyCar ha implementado en el último semestre. Sólo correrá en Indy 500, con miras a estar en la parrilla de tiempo completo en 2022. La suiza Simona de Silvestro, Novata del Año 2010, recibió permiso de Porsche para ser su pilota.

## OTROS

Para Indianápolis, se espera la aparición Dreyer & Reinbold, que anualmente lleva a Sage Karam y JR Hildebrand.

Josef Newgarden #2

Will Power #12

Scott McLaughlin #3

Sébastien Bourdais #14

Pato O'Ward #5

Conor Daly #20

Felix Rosenqvist #7

Simon Pagenaud #22

- Pese a ganar siete carreras en 2020, perdió el título de marcas por 23 puntos
- Suma 13 campeonatos de marcas desde 1988
- Josef Newgarden suma 11 victorias con Chevy desde 2018 (de 48 posibles).

# PATO O'WARD:

## A SEGUIR CONSTRUYENDO



Su objetivo es consolidarse como protagonista en IndyCar en 2021. **EDUARDO OLMOS** le sigue la pista al regiomontano en su segunda campaña completa en la serie estadounidense

Fue una de las revelaciones de la campaña pasada, aunque no debe ser sorpresa, porque en el pasado ya demostró lo que puede hacer con un auto competitivo. Hoy, Patricio O'Ward busca dar el salto hacia la élite de la IndyCar, lo cual no será sencillo, ante el dominio evidente de los equipos grandes.

El mexicano finalizó cuarto en el campeonato pasado con cuatro podios, el título de "Novato del Año" en las 500 Millas de Indianápolis y todas las carreras terminadas; de hecho, ha completado todas sus participaciones, desde su debut en Sonoma en 2018.

Con ánimos renovados y un coequipero que lo presionará al máximo, Pato busca seguir elevando a ARROW

McLaren SP a los primeros planos, para hacer historia en la categoría. **FASTMag** platicó con O'Ward en la presentación de su auto para 2021 y coincidimos en las ansias de que arranque la temporada.

**FM: ¿CUÁLESELOBJETIVOPARA2021?**

**Pato O'Ward (PO):** Lo más importante para nosotros este año son las victorias. Necesitamos obtener esa primera victoria rápido y después sumar tantas como podamos; es una serie muy competitiva, así que necesitamos aprovechar al máximo las oportunidades que se nos presenten cada fin de semana. Si sólo tenemos un auto de quinto lugar, tomamos el quinto. Si podemos ganar una carrera, intentaremos ganar una carrera. Tengo mucha fe en este grupo, los ingenieros han trabajado

incansablemente en la temporada baja para encontrar esas décimas o milisegundos extra que podríamos necesitar en calificación y ritmo de carrera. Lo que pude obtener (en 2020) fue muy bueno, así que hay que trabajar sobre eso y dar el paso siguiente, que es ganar carreras.

**FM: ¿CUÁL SERÁ LA CLAVE PARA CONTENDER POR EL TÍTULO?**

**PO:** Convertir esos podios en victorias.

Siento que eso nos daría: uno, momentum; dos, más puntos; y tres, a final del año, con que seas constante, peleando entre los primeros cinco, si sacas una que otra victoria y otros podios, te dará la oportunidad de estar peleando por el campeonato. Y eso es lo que queremos hacer. El año

pasado estuvimos relativamente cerca, quedamos en cuarto, a cinco puntos del tercero, y podemos tomar ese extra para realmente ser de los que pueden ganar el campeonato a final de año.

**FM: ES LA PRIMERA VEZ QUE REPITES EQUIPO DESDE PRO MAZDA (2015-2016). ¿ESTO TE DA CONFIANZA O MÁS PRESIÓN?**

**PO:** No creo que haya presión adicional; quizá es mejor. Los ingenieros saben lo que yo quiero y nos da la oportunidad de estar ahí tan pronto como la temporada inicie, luchando por podios y victorias. Eso es muy importante. Hay que asegurarnos de maximizar cada oportunidad que

tengamos en cuanto a puntos, porque a final de año, es una diferencia grande. El año pasado fuimos rápidos en ciertas pistas y en otras pudimos ser mejores, pero dentro de todo, este año será mejor para mí porque ya sé qué esperar, sé cómo son las carreras de IndyCar en cuanto a vueltas y paradas en fosos, y eso nos da ese conocimiento pequeño para iniciar el año siendo competitivos.

**FM: ¿CÓMO HA SIDO TRABAJAR CON TU COEQUIPERO NUEVO FELIX ROSENQVIST?**

**PO:** Es importante tener a alguien con quien te lleves bien. Incluso antes de que se uniera a este equipo, Felix y yo nos conocimos y él es uno de los pilotos a quien realmente respeto, en los que confío completamente para no terminar en el muro cuando vamos lado a lado hacia una curva. Lo vimos en Road America, donde corrimos muy duro, pero también muy limpio y todos

• **En 2020, logró una PP y cuatro podios (dos segundos y dos terceros lugares)**

nos dimos espacio. Este año no verán algo distinto, queremos ser lo mejores que podamos, pero al final del día necesitamos a ambos autos peleando. Para eso estamos

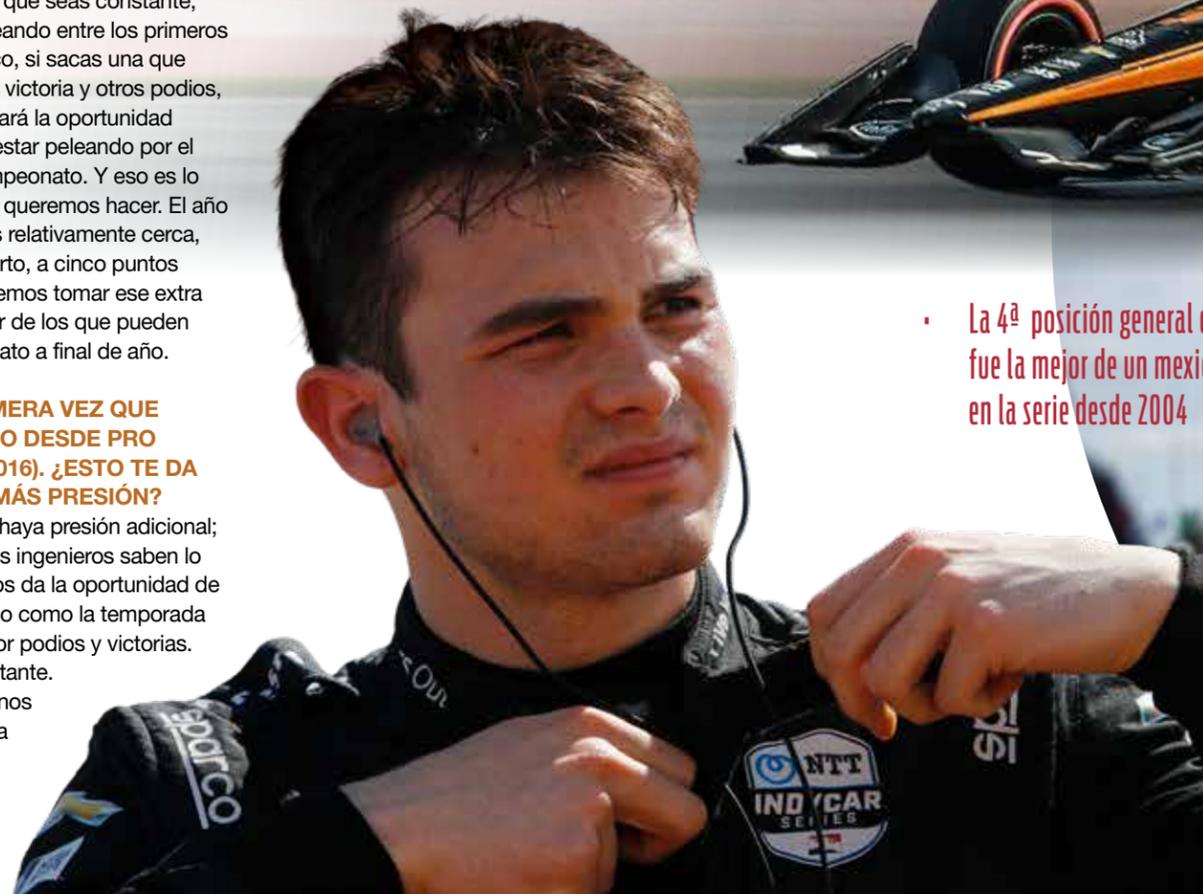
trabajando y necesitamos crear el paquete más fuerte posible en cada fin de semana.

**FM: MUCHA GENTE TE VE COMO CANDIDATO. ¿SIENTES QUE ESO SE REFLEJARÁ EN EL SEGUIMIENTO HACIA TI Y LA SERIE?**

**PO:** Será un año donde habrá mucho potencial para crecer. Estar ganando carreras, peleando por el campeonato, ojalá que, en unos años, nos pueda dar la bienvenida Monterrey o Ciudad de México. El seguimiento a IndyCar está creciendo y quiero que siga creciendo, porque son de las mejores carreras que existen en el mundo. Nada más tenemos que presentárselo a la gente y que la vea. Este año puede ser muy grande para eso y uno muy importante para nosotros.



• **La 4ª posición general de Pato fue la mejor de un mexicano en la serie desde 2004**



# MANUEL SULAIMÁN

## SE ABRE PASO EN EL CAMINO A INDY

Tras algunos años en el olvido, el deporte motor mexicano ha vuelto a enfocar sus ojos en Norteamérica y en IndyCar, que tiene los monoplazas más veloces del mundo, dice **CARLOS JALIFE**, quien entrevistó a nuestro prospecto más brillante en el llamado “Camino a Indy”

El piloto poblano viene de una familia de deportes, y brilló desde chico en el kartismo nacional con incursiones a los mundiales de rotax en diversas temporadas. En monoplazas debutó en F4 Británica y en la NACAM en la misma campaña, la de 2017 y subió al podio en la primera y se coronó en la segunda. Pero en 2019 cruzó el Océano Atlántico de regreso para correr en la USF2000 y el año pasado subió al siguiente peldaño del “Camino a Indy”, la Indy pro 2000, en la que quedó sexto con dos triunfos, cuatro podios, cuatro vueltas rápidas y tres posiciones de privilegio. Con la campaña 2021 a punto de empezar en abril, el piloto de la Escudería Telmex se enfrenta a una pelea dura por el título ante el renacimiento del interés en IndyCar, pues incluso llegan volantes como el reputado Enzo Fittipaldi, proveniente de la F3 FIA, a la Indy Pro 2000.

**FM:** ¿De dónde te viene la afición al automovilismo?

**MS:** A mi papá siempre le gustaron mucho las carreras y en ese tiempo no lo dejaban mucho correr y ese deporte en especial porque era algo peligroso y siempre se le quedó la “espinita”. Un día me llevó a los karts y la verdad que me encantó y le seguimos y empezamos a ganar carreras, a ganar campeonatos. Cada vez teníamos una meta más fuerte y así fuimos subiendo y así fue

como empezó. A mí siempre me gustó mucho, pero el que me dio el empujón para seguirle y que sea mi pasión fue mi papá.

**FM:** Primero te fuiste a Europa y luego te enfocaste a correr en Norteamérica; platicanos del cambio.

**MS:** En Inglaterra hice un año y medio, fue F4. El equipo era bueno, pero no de un nivel que estuviera punteando todo el tiempo siempre era traer al máximo el coche y era complicado porque era mi primer campeonato de fórmulas. Eso en lo personal me ayudó muchísimo como piloto y como persona porque siempre era estar batallando con el coche porque nunca estaba al 100%. Eso me ayudó a lidiar con ese tipo de cosas y me hizo cada vez más fuerte. Después de eso el objetivo era seguir en Europa,

íbamos a saltar a la F3, pero se empezaron a partir las fórmulas, todo estaba como muy desordenado y decidimos irnos a algo seguro que era Estados Unidos que ya estaba bastante bien formado el campeonato y decidimos irnos con la idea de volver y tener los dos caminos... Esa experiencia que tuve en Inglaterra aunque no fue la mejor, fue muy buena para el desarrollo como piloto y lidiar con situaciones de ese estilo. Yo creo que no fue la mejor decisión con ese equipo pero lo que me ayudó fue increíble. Aquí en América nos fue bastante bien y decidimos dar el siguiente paso que fue la Indy Pro 2000 que es como la F3 de aquí, y muy bien, es un coche muy rápido, las pistas padrísimo, estás con IndyCar, y obviamente con la pandemia no fue fácil regresar a Europa... pero yo creo que ya hicimos un buen nombre en Estados Unidos a pesar de la temporada de novato con coequiperos con mucha experiencia. Mis coequiperos tenían mucha experiencia, Parker Thompson en su cuarta temporada, ya es un piloto grande, tiene 23 años y llegar como novato y ganarle, estar metiendo PPs y victorias fue algo muy padre que me dio toda la confianza.

**FM:** ¿Cómo sentiste al equipo DEForce del regiomontano David Martínez, quien era el mexicano con el mejor debut en IndyCar?

**MS:** Es un equipo mexicano y era su segundo año en esa categoría, fue algo muy bueno, un equipo mexicano y un piloto mexicano haciéndolo bien fue algo muy padre. La verdad muy buen coach y siempre me ayudó desde el primer momento que llegué al *Road to Indy*. Las pistas callejeras, los óvalos, tiene mucha experiencia y me pudo ayudar en esos detallitos que hicieron una diferencia importante. No sé yo creo que si tienen planeado subir a Indy Lights, pero todavía no es un hecho y ojalá y sí, porque la verdad es que el equipo ha crecido mucho y lo están haciendo muy bien.

**FM:** ¿Hay un plan B por si no subes a Indy Lights, quizás resistencia, GTs?

**MS:** Estoy enfocado en las fórmulas, todavía no quiero dar ese paso porque las fórmulas es lo que más me gusta, que también me gusta mucho lo demás, los GTs, y resistencia y hasta rallies también me gustan. Se están abriendo muchas opciones, ya estamos muy cerca de IndyCar. Europa es volver a saltar allá, pero tampoco se descarta. Igual la Fórmula E, que está creciendo muchísimo, esas tres categorías son las que más me llaman la atención y en las que tengo mi enfoque

**FM:** ¿Cómo vas en cuanto a 2021?

**MS:** Con el tema de la pandemia está bastante complicado para cualquier empresa que quiera patrocinar es como un gasto más de lo que tienen en mente. Sigo siendo miembro de Escudería

Telmex y ya nos queda poco tiempo, un mes, para tomar una decisión definitiva, pero vamos a buen paso y lo que está en mis manos creo que lo he hecho muy bien y nada más es tomar esa decisión y enfocarnos en esa categoría, la que sea.

**FM:** México ya se está enfocando en IndyCar más, lo cual es natural como mercado nuestro.

**MS:** No me queda duda que en unos años va a estar IndyCar en México y la verdad Pato (O'Ward) lo ha hecho súper bien y ojalá siga haciéndolo así, eso habla muy bien del nivel de los pilotos mexicanos.

**FM:** ¿Dónde estaría Manuel en cinco años?

**MS:** Me veo en esas tres categorías. Fórmula E me llama mucha la atención, es una categoría que lleva muy poco tiempo y está creciendo de manera importante. No me encanta que no suenen los coches (risas), pero es muy competitiva ves a cada rato rebases y ahí están pegaditos todos; igual IndyCar es muy similar, es muy competitivo y las distancias son mínimas, como si estuvieras en un campeonato de F3 o karts; la F1 es otro boleto, mucha influencia de dinero y etc. Ves lo de los pilotos de Haas, el ruso... creo que el lugar era para lloft el de F2, pero esas cosas no se pueden definir tan justamente. Yo creo que en una de esas tres categorías.

Dejamos a Manuel entrenando para preparar y definir su campaña 2021 y te recordamos que puedes escuchar la entrevista completa en el canal de youtube de **FASTmag**.

El Intimidador

# DALE

## DESECHA AL HANS Y ENCUENTRA SU DESTINO

2001 iniciaba en autos stock con la Daytona 500, pero esta vez tendría un fin trágico, como relata **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE**, aunque eso serviría para reevaluar el peligro del deporte motor y hacer cambios para mejorar las condiciones de los participantes, tal como sucedió después del accidente de Ayrton Senna en 1994

En 2001 el uso del HANS (Heart and Neck Support, o sea Soporte de Cabeza y Cuello) era opcional en muchas categorías, pero estaba recomendado o en proceso de ser obligatorio en la mayoría de las series de monoplazas, donde los impactos de frente producen una reacción rápida en la cabeza y el cuello y el HANS limita el movimiento de la cabeza más allá de ciertos grados impidiendo la rotura de la base del cráneo. Pero entre los pilotos de autos turísticos había resistencia a adoptarlo por la incomodidad de estar encerrado en el habitáculo y se argumentaba que impedía la movilidad lateral de la cabeza y aminoraba la visibilidad. Uno de sus oponentes era el heptacampeón de NASCAR, Dale Earnhardt, quien incluso le decía la "maldita horca" y opinaba que era más posible que los tirantes que iban anclados al casco lo ahorcaran en vez de salvarlo.

La campaña de NASCAR arrancaba ese año el 18 de febrero en las 500 Millas de Daytona, la competencia estelar de autos stock, y Dale Earnhardt quería su octavo título en la serie para romper el empate que tenía con el "Rey" Richard Petty (cuyo número era el 43, por

El aparato que Dale se resistía a usar y que pudo salvarle la vida

Dale tenía 676 carreras disputadas en la Copa NASCAR con 76 ganadas (11.2%)

Earnhardt empató a Richard Petty en la cima de campeonatos de NASCAR con siete

Dale tenía 48 años al morir

Dale usaba el tradicional Chevrolet #3 del equipo Richard Childress Racing

Los pilotos del equipo Dale Earnhardt Inc. (DEI) eran Mike Waltrip, Steve Park y Dale Earnhardt Jr.

cierto), aunque éste tenía casi el triple de victorias que el "Orgullo de Kannapolis", más conocido como el "intimidador" por su accionar en las pistas. En 2001, por primera vez NASCAR había centralizado los derechos de la serie estelar, la Copa, para no andar brincando de cadena transmisora según los acuerdos que tuvieran los promotores locales, y eso facilitaba mucho la penetración a nivel nacional para las competencias de autos stock.

Había 43 autos en la parrilla para la edición 43 de la Daytona 500 encabezados por el excampeón Bill Elliot en su Dodge #9, y Dale estaba colocado en el séptimo lugar, justo detrás de su hijo Dale (#8), mientras los otros auto del DEI salían desde el decimonoveno sitio, el manejo por Mike Waltrip (#15), y desde el vigesimoquinto, el #1 de Steve Park.

Al inicio Elliot lideró, luego lo paso Sterling Martin (#40 de Ganassi Racing) y tras un incidente en la vuelta 48, que trajo banderas amarillas, Ward Burton (#22) tomó el mando y aunque perdió la punta en las detenciones y en otra amarilla en la 157, seguía en la pelea cuando en el giro 173 vino un choque que eliminó a 18 autos iniciado por Robby Gordon (#4), quien se reintegró a la pista enfrente de Burton, este le pegó a Tony Stewart (#20) al intentar evadirlo y los que venían detrás no pudieron evitarlos.

Tras la bandera roja, la carrera se reanudó con 20 giros restantes y Dale Jr. en la punta aunque Marlin lo pasó, luego Waltrip se fue al frente y luego los dos Earnhardt pasaron a Martin. En el giro final Mike y Dale lideraban sobre su dueño de equipo, quien bloqueaba Sterling por la línea del centro mientras este intentaba ir por abajo y, por arriba, Ken Schrader (#36) amenazaba, y Rusty Wallace (#2) empujaba a Dale en la línea central.

Era obvio que Dale iba a dejar a sus pilotos dirimir el triunfo mientras él se encargaba de intimidar a los perseguidores, pero en la entrada de la curva 4 Sterling tocó a Dale y este se fue para abajo, corrigió y se fue hacia arriba y se cruzó enfrente de Schrader quien lo conectó casi cuando el #3 chocaba contra la barda externa. Ambos autos se deslizaban hacia abajo siendo evitados por el resto del pelotón. Mike Waltrip cruzó la meta para su primer triunfo en 462 arrancadas, y Dale Jr. completó el 1-2 del DEI; Rusty fue tercero, Sterling llegó séptimo y Dale y Ken fueron clasificados en los sitios 12 y 13 sin completar las 200 vueltas.

Dale Jr. se estacionó junto al auto de su padre, vio como lo sacaban rumbo a la ambulancia y las caras de los rescatistas lo decían todo. Dale había muerto con una fractura de la base del cráneo que hubiera podido ser evitada usando el HANS, que tanto denostaba.

Para ese mismo año NASCAR hizo obligatorio el uso del HANS en los óvalos y luego extendería su uso a todas las pistas; ese mismo octubre NASCAR decretaría su obligatoriedad; para 2003 sería requisito indispensable en F1 y las series de monoplazas sancionadas por la FIA; el Mundial de Rallies lo adoptaría en la campaña 2005. Ahora es visto universalmente como parte del uniforme del piloto.

La muerte de Dale dejó un gran hueco en los autos stock, pero causó un cambio en la actitud respecto a la seguridad y en ello radica su relevancia.

Fotos: Chevrolet Racing.



Con el Camaro Daniel mejoró mucho respecto a 2020

FOTOS NASCAR MEDIA

## INICIO ESPERANZADOR

La temporada 2021 de Daniel Suárez, en la Copa NASCAR inició con equipo nuevo y marca distinta por tercer año consecutivo. Ahora maneja el Camaro #99 del equipo Trackhouse y desde la pretemporada mostró mejores hechuras que en 2020, con una escuadra nueva, pero enfocada en sus metas.

El inicio de la campaña se dio en los Duelos Clasificatorios para la Daytona 500 en los que quedó octavo en el grupo de los autos nores lo cual le dio el sitio 15 en la parrilla para las 500 Millas del 14 de febrero. En la carrera estuvo bien, peleando en la primera docena de autos, pero se vio involucrado en el choque grande de la vuelta 14 y quedó eliminado sin poder mostrar más y siendo clasificado en el trigésimo sexto sitio.

En la siguiente ronda, en el circuito mixto de Daytona, carrera pactada a 70 giros, Daniel mejoró mucho pese a salir en el sitio 35 de la parrilla, pues su auto no tiene puntos 2020 y no arrancan

por velocidad sino con base en los resultados previos. Suárez peleó en la primera decena, pero cerca del final tuvo un problema gástrico y cayó muchas posiciones aunque recuperó cuatro en las vueltas finales para terminar decimosexto, además de liderar sus primeros giros cuando se desfasó en una bandera amarilla.

Para cerrar el mes corrió la Homestead 400 el 28 de febrero y tras arrancar atrás de nuevo avanzó en las reanarrancadas y se metió en la segunda decena para terminar en el lugar 15 tras pelear con tipos como Hamlin, Bell y Elliott, lo cual muestra su nivel real.

Así, el regiomontano queda colocado en el sitio 22 absoluto con 47 puntos.

- El mexicano estrena equipo y marca de auto por tercer año seguido
- Daniel ya lideró algunas vueltas en la campaña 2021



| Ronda | Carrera       | Fecha  | Arranque | Llegada | Comentario     |
|-------|---------------|--------|----------|---------|----------------|
| 1     | Daytona 500   | 14 feb | 15       | 36      | Choque giro 14 |
| 2     | Daytona Mixto | 21 feb | 35       | 16      | Vuelta líder   |
| 3     | Homestead 400 | 28 feb | 21       | 15      | Vuelta líder   |



McDowell había ganado en la Grand Am en México, pero no en NASCAR

# McDowell se estrena en Daytona

El equipo Front Row mete de manera inesperada a su piloto a la Caza por la Copa

Aunque se dio en un programa acortado, por la pandemia, la Calificación para la Daytona 500 la ganaron los pilotos de Hendrick Motorsport, Alex Bowman (#48) y William Byron (#24), mientras que el resto dirimió sus posiciones para la carrera en los duelos gemelos del jueves 11 de febrero, con el mexicano Daniel Suárez mostrando buena velocidad en su Camaro #99 del Trackhouse Racing Team (TRT).

La carrera inició con los Chevrolet al frente mientras el pelotón se acomodaba y empezaban los tanteos por la punta, pero Derrick Cope, ganador en 1990 y ahora en su Daytona 500 final, sufrió un pinchazo que provocó una amarilla, pues dejó restos del neumático. Tras ser limpiada la pista en la reanudación Christopher Bell (#20), que disputaba el segundo sitio con Aric Almirola (#10), lo tocó y lo mandó contra Bowman que

iba por arriba; en el choque se vieron involucrados todos excepto el puntero y algunos coleros. Daniel se fue al pasto, se dañó su Camaro y luego lo remataron otros que habían perdido el asfalto. Hubo una quincena de autos dañados, bandera roja y además se anunció tormenta

eléctrica; vino la lluvia y duraron seis horas en suspenso.

Cuando se decretó la reanudación los 29 sobrevivientes dieron una veintena de giros para secar el ovalo y luego fueron lanzados. Pronto la batalla se entabló como continuación de 2020: el Mustang



El choque grande fue temprano

FOTOS: REDBULLCONTENTPOOL/TOYOTA TER



Hamlin (11) gana las primeras dos etapas



Harvick (4) se mantuvo en la pelea



Daniel peleó entre los 12 primeros en el inicio



Bowman recibiendo el banderazo que le daba la PP



Una reanudación con Elliott (9) y Dillon (3) al frente

de Harvick (#4) contra el Camry de Hamlin (#11). Fue este último el que se mantuvo al frente más tiempo y ganó la primera etapa del año, seguido por Ryan Preece (#37) del equipo JTG-Daugherty, sin chárter, por lo que tiene que ganarse su sitio en cada carrera.

La segunda etapa inició después de la amarilla tradicional y otra vez Hamlin mantuvo el mando para terminar ganándola sobre Harvick y se fueron a amarilla con 70 giros restantes y la consigna de buscar alargar su detención final. El campeón Chase Elliott se unió a la pelea por la punta con los Mustang de los pilotos de Penske, Logano y Keselowski; cuando quedaban 40 vueltas fueron parando los contendientes y algunos

sacrificaron un par de neumáticos a cambio de posición, pero Hamlin se atrasó y dejó a los Ford amasados en punta dominando la contienda. Las vueltas finales transcurrieron sin banderas precautorias y Logano al frente, pero en el último giro McDowell, tercero, tocó a Keselowski y lo mandó contra el puntero, y cuando ambos se

fueron hacia arriba sin control los pasó por abajo y se puso primero. Chase lo atacó y le quitó la punta en la curva 3, pero McD no dejó la línea superior y recuperó el control para cruzar la meta con siete centésimas de ventaja sobre Elliott, quien le sacó una milésima a Austin Dillon en un final de foto, y logró su primer triunfo en NASCAR.

| RESULTADOS |                  |               |         |              |       |          |     | CAMPEONATO       |      |  |
|------------|------------------|---------------|---------|--------------|-------|----------|-----|------------------|------|--|
| Pos.       | Nombre           | Equipo        | Auto    | Tiempo/Dif.  | Giros | Parrilla | Pos | Piloto           | Pts. |  |
| 1          | Michael McDowell | Front Row     | Mustang | 3h28m06.294s | 200   | 17       | 1   | Austin Dillon    | 58   |  |
| 2          | Chase Elliott    | Hendrick      | Camaro  | +0.070s      | 200   | 12       | 2   | Denny Hamlin     | 52   |  |
| 3          | Austin Dillon    | Childress     | Camaro  | +0.071s      | 200   | 4        | 3   | Kevin Harvick    | 50   |  |
| 4          | Kevin Harvick    | Stewart-Haas  | Mustang | +0.409s      | 200   | 8        | 4   | Chase Elliott    | 48   |  |
| 5          | Denny Hamlin     | Gibbs         | Camry   | +0.410s      | 200   | 25       | 5   | Michael McDowell | 46   |  |
| 6          | Ryan Preece      | JTG-Daugherty | Camaro  | +5.184s      | 200   | 11       | 6   | Ryan Preece      | 46   |  |
| 7          | Ross Chastain    | Ganassi       | Camaro  | +5.185s      | 200   | 34       | 7   | Kyle Larson      | 41   |  |
| 8          | Jamie McMurray   | Spire         | Camaro  | +14.630s     | 200   | 19       | 8   | Bubba Wallace    | 41   |  |
| 9          | Corey Lajoie     | Spire         | Camaro  | +14.924s     | 200   | 16       | 9   | Joey Logano      | 40   |  |
| 36         | Daniel Suárez    | Trackhouse    | Camaro  | -187 giros   | 13    | 15       | 34  | Daniel Suárez    | 4    |  |

## DE VRIES Y BIRD SE REPARTEN TRIUNFOS

Mercedes y Jaguar ganan en la apertura de la FE bajo las luces artificiales por primera vez



De Vries de punta a punta el viernes

### CARRERA 1

Mercedes inició como había dejado la campaña anterior, al frente. Nyck de Vries marcó la PP y arrancó desde la punta para dominar la carrera a pesar de dos banderas amarillas. La primera fue por un incidente de Bird y Lynn que eliminó a ambos, y la segunda la provocó el BMW de Guenther al irse de frente y pegar en la barrera. Nyck controló las reentradas y mantuvo la ventaja aprovechando la pelea detrás. Mortara hizo el mejor rebase a pasar a Evans por la derecha y a Wehrlein por la izquierda en un movimiento cruzado en la recta para tomar el segundo, y Evans aprovechó para irse al tercero. Rast, quien logró la VR, se vio afectado por los autos de seguridad que negaron su Modo Ataque, pero se recuperó para pasar a Pascal por el cuarto.

### CARRERA 2

Un choque de Mortara en las Prácticas hizo que los Mercedes y Venturi (que comparten tren motor Mercedes) no rodaran mientras revisaban sus sistemas de frenos y no participarían en la Calificación; la PP fue para Robin Frijns, quien lo hizo bien en la arrancada, pero Bird saltó desde el tercero al segundo pasando a Sette Cámara, y los NIO y el otro Dragon, Muller, peleaban con los Techeetah justo detrás. Frijns tomó su Modo Ataque antes y se alejó un poco,

mientras Bird perdía el sitio con Sergio y lo recuperaba; los Techeetah de Da Costa y Vergne remontaban hasta ponerse en la pelea con Sette Cámara y luego pasarlo para ir por los líderes. Con un tren de cuatro autos al frente Frijns volvió a tomar su Modo Ataque antes, pero Bird aguantó la brecha y cuando hizo lo propio pasó a Robin, aprovechando que Antonio y Jean Eric se



Mortara, podio el viernes, choque el sábado



Bird llegó a 10 triunfos el sábado



Rast logró las dos VRs en Arabia Saudita

pegaban como rivales y se retrasaban. Cassidy rebasó a Sette por el quinto sitio y luego vinieron incidentes que involucraron a cinco autos, siendo el más dañado el de Lynn, quien acabó en la barrera tras volcar. Hubo amarilla total, luego entró el auto de seguridad y como restaban menos de tres minutos se decretó la roja para dar final a la carrera nocturna sin variación.



Turvey marcó por NIO

| CARRERA 1 |                 |             |       |             |          |
|-----------|-----------------|-------------|-------|-------------|----------|
| Pos.      | Piloto          | Equipo      | Giros | Tiempo/Dif. | Parrilla |
| 1         | Nyck de Vries   | Mercedes EQ | 32    | +46m44.765s | 1        |
| 2         | Edoardo Mortara | Venturi     | 32    | +4.119s     | 4        |
| 3         | Mitch Evans     | Jaguar      | 32    | +4.619s     | 6        |
| 4         | Rene Rast       | Audi ABT    | 32    | +4.852s     | 3        |
| 5         | Pascal Wehrlein | Mahindra    | 32    | +7.962s     | 2        |

| CARRERA 2 |                        |              |       |             |          |
|-----------|------------------------|--------------|-------|-------------|----------|
| Pos.      | Piloto                 | Equipo       | Giros | Tiempo/Dif. | Parrilla |
| 1         | Sam Bird               | Jaguar       | 29    | 39m50.836s  | 3        |
| 2         | Robin Frijns           | Virgin       | 29    | +2.194s     | 1        |
| 3         | Jean Eric Vergne       | DS Techeetah | 29    | +4.846s     | 7        |
| 4         | Antonio Felix da Costa | DS Techeetah | 29    | +6.900s     | 10       |
| 5         | Nick Cassidy           | Virgin       | 29    | +9.079s     | 11       |

| PILOTOS |                  |      |
|---------|------------------|------|
| Pos     | Piloto           | Pts. |
| 1       | Nyck de Vries    | 29   |
| 2       | Sam Bird         | 25   |
| 3       | Robin Frijns     | 22   |
| 4       | Edoardo Mortara  | 18   |
| 5       | Jean Eric Vergne | 15   |
| 6       | Mitch Evans      | 15   |
| 7       | Rene Rast        | 15   |

| EQUIPOS |             |      |
|---------|-------------|------|
| Pos     | Piloto      | Pts. |
| 1       | Jaguar      | 40   |
| 2       | Mercedes EQ | 33   |
| 3       | Virgin      | 32   |

FOTOS: FIA FORMULA E

### DÍA 1

En un programa apretado, el viernes se hizo el *shakedown* en la mañana y en la tarde arrancó la contienda con un par de pasadas de la etapa de Sarriöjärvi de más de 31 kilómetros, la segunda de ellas en la oscuridad debido al día corto de la zona nórdica; Ott Tanak tomó el mando en su i20 un promedio de casi 120 kph y Craig Breen en otro Hyundai lo siguió a un cuarto de minuto con el Yaris de Kalle Rovnanpera, tercero a cinco segundos más. Los líderes en Montecarlo, Seb Ogier y Elfyn Evans, sufrieron por ser los primeros en el orden de arranque al limpiar el camino de nieve.

### DÍA 2

El sábado fue el día más largo con casi 150 kilómetros cronometrados y Ott ganó dos de las tres etapas matutinas para cimentar su liderato y después se conservó, mientras Kalle y Thierry Neuville, en otro i20, atacaban a Breen y lo desplazaban del segundo sitio. La batalla entre el Toyota y el Hyundai del belga fue brutal y Thierry cerró ganando la etapa final del día por más de 12 segundos para ponerse a 1.8s del finlandés, quien estaba segundo a casi 25s de Tanak. El heptacampeón Ogier se quedó atrapado en un banco de nieve y perdió mucho tiempo cayendo al lugar 22.

### DÍA 3

El domingo se completó el rally con dos pasadas en Aittajärvi; la segunda fue la Etapa de Poder, que ganó Kalle sobre Craig por tres décimas para asegurar el segundo sitio y cinco puntos adicionales que le dan el liderato del mundial por primera vez, a los 20 años de edad. Y Santa Clos premió a los ganadores en el podio.



Elfyn voló rumbo al quinto



Ott dominó en su terreno

# TANAK VENCE EN LAPONIA

Kalle Rovnanpera es segundo y toma el mando del Mundial; Oliver Solberg marca puntos en su debut



Kalle aprovechó la nieve para subirse a la cima del Mundial



Thierry peleó el segundo a Kalle

| RESULTADOS |                            |         |               |             |
|------------|----------------------------|---------|---------------|-------------|
| Pos        | Piloto/Navegante           | Equipo  | Auto          | Tiempo/Dif. |
| 1          | O.Tanak/M.Jarveoja         | Hyundai | i20 Coupe WRC | 2h03m49.6s  |
| 2          | K. Rovnanpera/J. Halttunen | Toyota  | Yaris WRC     | +17.5s      |
| 3          | T. Neuville/M. Wydaeghe    | Hyundai | i20 Coupe WRC | +19.8s      |
| 4          | C. Breen/P.Nagle           | Hyundai | i20 Coupe WRC | +52.6s      |
| 5          | E. Evans/S. Martin         | Toyota  | Yaris WRC     | +1m01.5s    |
| 6          | T. Katsuta/D. Barritt      | Toyota  | Yaris WRC     | +1m37.8s    |
| 7          | O.Solberg/S.Marshall       | Hyundai | i20 Coupe WRC | +1m39.0s    |
| 8          | T.Suninen/M.Markkula       | Ford    | Fiesta WRC    | +2m09.0s    |
| 9          | G. Greensmith/E. Edmondson | Ford    | Fiesta WRC    | +3m39.4s    |
| 10         | E.Lappi/J.Ferm             | VW      | Polo R5       | +6m07.0s    |

| CAMPEONATO |                  |      |
|------------|------------------|------|
| Pos        | Piloto           | Pts. |
| 1          | Kalle Rovnanpera | 39   |
| 2          | Thierry Neuville | 35   |
| 3          | Sebastien Ogier  | 31   |
|            | Elfyn Evans      | 31   |
| 5          | Ott Tanak        | 27   |

| EQUIPOS |              |      |
|---------|--------------|------|
| Pos     | Marca        | Pts. |
| 1       | Toyota       | 88   |
| 2       | Hyundai      | 77   |
| 3       | M-Sport Ford | 24   |

# AGENDA RACING

## MARZO

| Fecha | Pista                     | Carrera                 | Serie                 |
|-------|---------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 6-7   | Losail, Qatar             | Pruebas Pretemporada I  | MotoGP                |
| 6     | Autódromo Hnos. Rodríguez | Fecha 1 Velocidad       | CAHR-Notiauto         |
| 7     | Las Vegas Motor Speedway  | Las Vegas 400           | NASCAR+Xfinity+Trucks |
| 10-12 | Losail, Qatar             | Pruebas Pretemporada II | MotoGP                |
| 12-14 | Sakhir , Bahrein          | Pruebas Pretemporada    | F1                    |
| 14    | Phoenix Rwy.              | Phoenix 500             | NASCAR+Xfinity        |
| 20    | Sebring, Florida          | 12 Horas                | IMSA-SCC              |
| 21    | Atlanta Motor Spwy.       | Atlanta 500             | NASCAR+Xfinity+Trucks |
| 27    | Autódromo Hnos. Rodríguez | Fecha 2 Velocidad       | CAHR-Notiauto         |
| 28    | Losail                    | GP Qatar                | MotoGP                |
| 28    | Sakhir                    | GP Bahrein              | F1 + F2               |
| 28    | Bristol Motor Spwy.       | Bristol 500             | NASCAR+Trucks         |

■ Se corre en México



**Nyck de Vries**  
Ganador ePrix Diriya, Arabia Saudita

# NASCAR



¡ VIVE TODA LA EXPERIENCIA A UN CLIC DE DISTANCIA !  
CON TU PAQUETE FOX SPORTS DISFRUTA  
EL MEJOR ENTRETENIMIENTO DONDE QUIERAS.

SUSCRÍBETE A  EN **Claró**-video

# 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

