GASTRONOMÍA ▪ TURISMO ▪ EQUIPOS Y PILOTOS ▪ ESTADÍSTICAS

Descarga la aplicación RA infinitum Realidad Aumentada

Ábrela y **apunta** a la **portada**

Con lo mejor de AUTOSPORT F1 AUTO FIA SCUDERIA TELMEX

# FASTmag

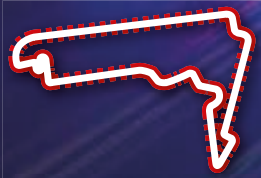
## TODO LO QUE NECESITAS SABER




# GPMX2017

Méx $45.00

7 503020 144936 00069



EL AUTÓDROMO



UN MEXICANO EN FERRARI



RENUEVA CON FORCE INDIA




El **límite** es el **cielo**

# Conoce lo nuevo en **DRONES**



¡Graba videos y toma fotografías desde ángulos espectaculares, viendo todo desde tu celular!

Conexión Wi-Fi para conectarlo a tu celular y monitorear desde ahí
Haz acrobacias increíbles, hasta piruetas de 360°

STEREN

www.**steren**.com.mx

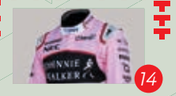
# PARRILLA DE SALIDA




6 **Auto y llantas**
Las medidas y los compuestos de las llantas



10 **Glosario**
Conoce la terminología de la F1



14 **Estilo con seguridad**
Protección es la prioridad al vestir en el auto



18 **Volante**
Cómo funciona



20 **Planta de poder**
Las partes del motor en la F1



22 **Cine y video**
Nuestras recomendaciones para los cinéfilos



26 **Libros**
Los mejores libros para conocer más de la F1



71 **Resumen F1**
Resultados de la campaña 2017



82 **Los cascos**
Conoce los cascos de los pilotos



98 **Aut. Hermanos Rodríguez**
Los cambios que ha sufrido a través de los años



104 **Un mexicano en Ferrari**
Juan S. Navarro aporta en Maranello



108 **Parada en fosos**
¿Cómo logran cambiar las llantas en tiempos sorprendentes?



110 **Series preliminares**
Conoce la Porsche Supercup y F4 Mexicana



128 **Programa #GPMX**
Los horarios del GP de México



29 **Guía de equipos y pilotos**
Conoce a los 10 equipos y 20 protagonistas



86 **Pilotos mexicanos en F1**
Los seis nacionales que llegaron a la categoría máxima



118 **Guía de la CDMX**
Dónde comprar, divertirse y comer





GARMIN®




EL NUEVO Y AVANZADO RELOJ MULTIDEPORTE CON CORREAS QUICKFIT™.

SEARS
Me entiende

garmin.com.mx @garminmexico

Modelos sujetos a disponibilidad en tienda. ©2017 Garmin Ltd. o sus subsidiarias.

FASTmag

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

Alberto Heredia Hernández
**Editor de Arte**
aheredia@contenido.com.mx

Lilia Romero Xospa
**Diseño Gráfico**
lromero@contenido.com.mx

Agencia GAUDELLI MCW
**Portada y Diseño Gráfico**
gaudelli@gaudelli.com.mx

Víctor Ortiz Pérez
**Coordinador FASTdrive**
vortiz@contenido.com.mx

José Agustín Ramírez, Denisse Ramos e ILET
**Web, RS y Apps**
denisse@contenido.com.mx

Paola Martínez Gutiérrez
**Traducción y corrección de estilo**
paola@contenido.com.mx

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

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

Editorial Contenido

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

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

Maru Canabal, Edmundo Ceja, Jacqueline Victoria
**Ejecutivos Comerciales**

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

Fernando Medina Melchor
**Suscripciones**
fmedina@contenido.com.mx

Montserrat Salazar Hernández
**Mercadotecnia y Alianzas estratégicas**
msalazar@contenido.com.mx

Revista Fast Mag mensual. Aparece el día 1º de cada mes. Editada y publicada por Editorial Contenido, S.A. de C.V. Oficinas generales: Darwin 101, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F. Conmutador: 55 31 31 62; fax: 55 45 74 78. Del interior LADA sin costo: 01 800 734 5900 y fax 01 800 710 9696. Reserva de derecho al uso exclusivo del título 04-2012-011811111700-102 expedido por la Dirección General del Derecho de Autor. Certificado de licitud de título y contenido No. 15534 expedido por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Editor responsable: Carlos E. Jalife V. Proceso e impresión: Grupo Ajusco, S.A. de C.V. José Ma. Agreda y Sánchez 223, Col. Tránsito; México, 06820 D.F. Tel. 5132-1100 • fax 5132-1129 Distribuido por Editorial Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría de el editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.

RevistaFastMag @Fast_Mag



# MOTOR SAPIENS

**LA TERCERA ES LA VENCIDA**
2017 marca el tercer año en que se corre el Gran Premio de México en su tercera época y también la primera vez que los Mercedes parecen estar en peligro de no ganar en México en esta era; ya que su dominio no ha sido tan absoluto como en años anteriores. La carrera promete ser épica y para ello les traemos un programa muy completo del XIX GP de México.

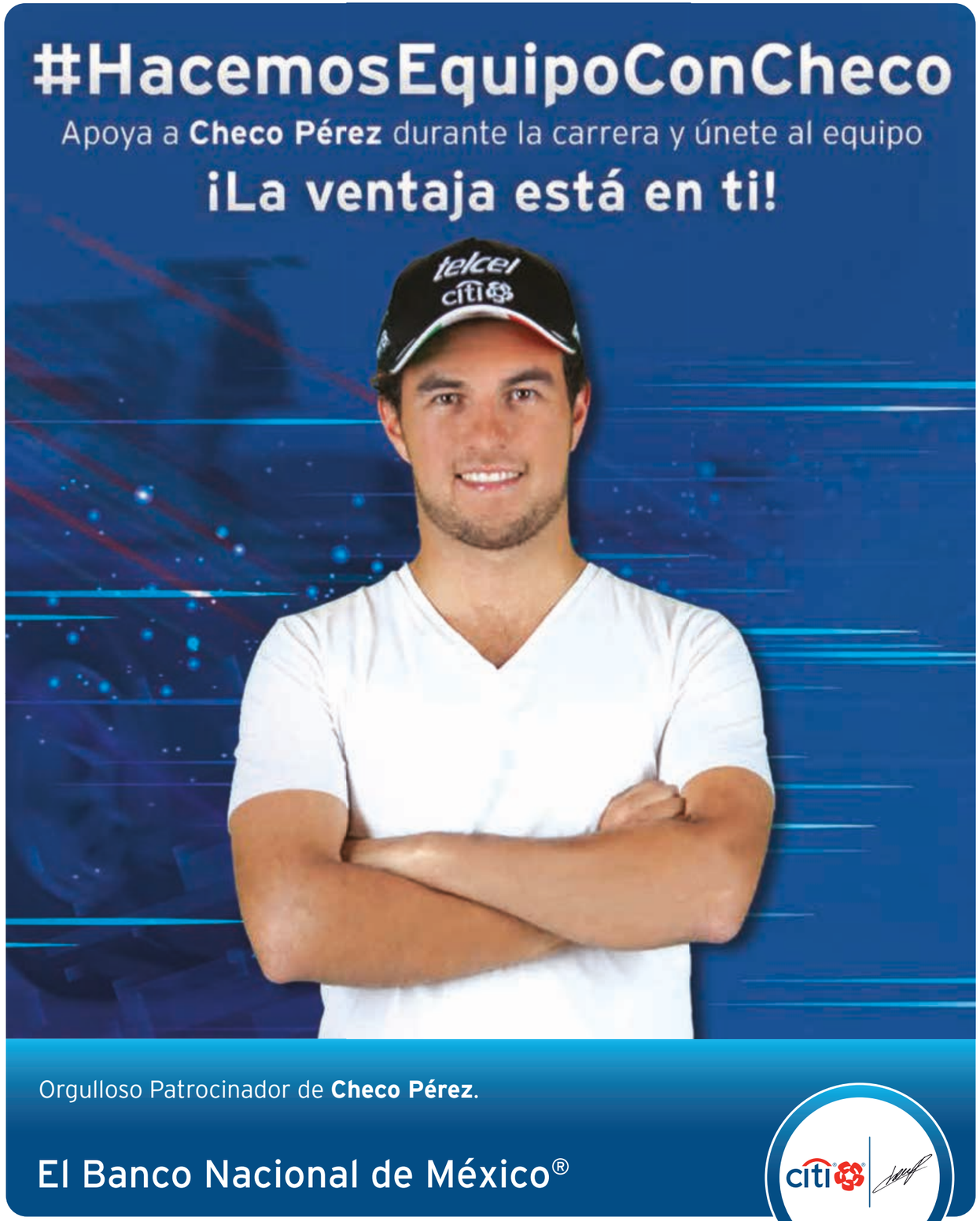
Tenemos a los 20 protagonistas con sus monturas y sus resultados (hasta Japón) de 2017. También contamos con una sección acerca de todo lo que hay que saber de la F1 para no parecer un neófito. Y hacemos un recuento de los pilotos mexicanos en F1, del Autódromo a través de los años, y cómo en 2017 se cumplieron 50 años del primero de los triunfos mexicanos en F1, le dedicamos unas páginas especiales.

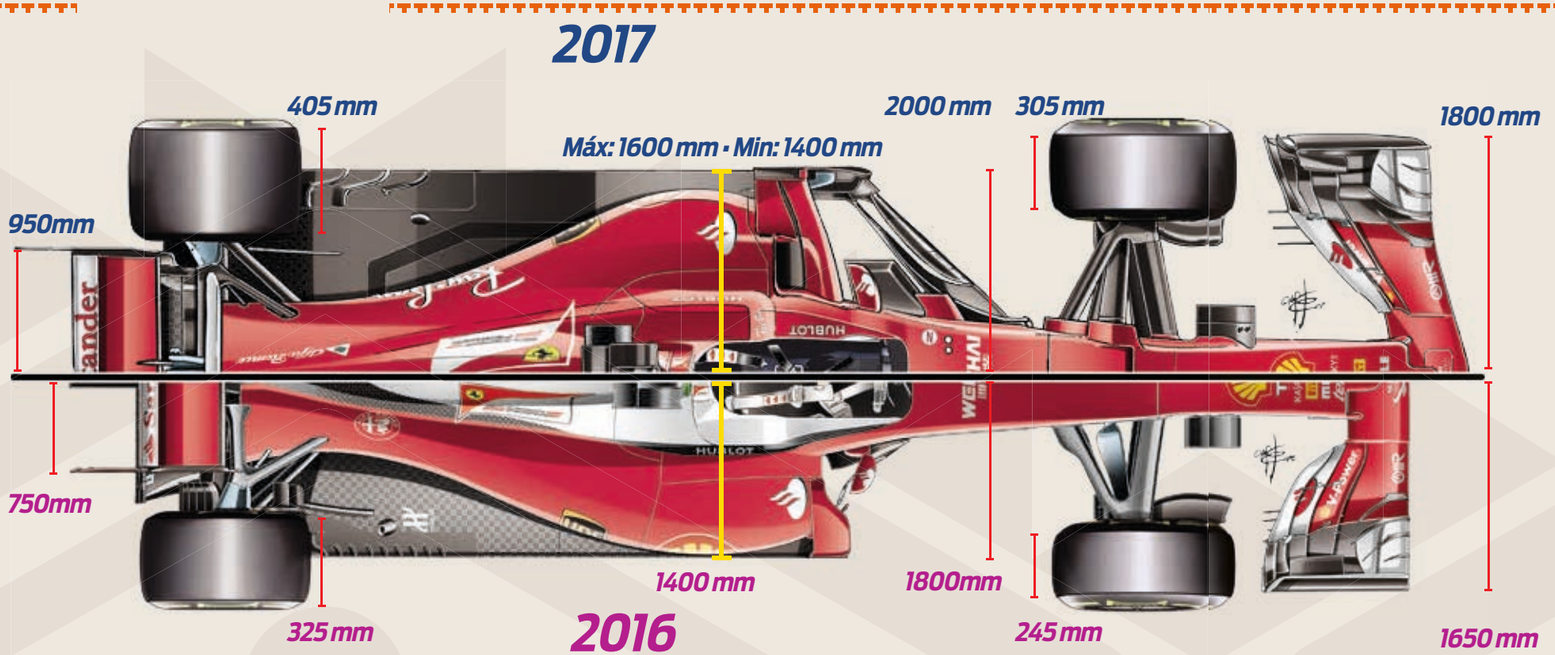
Hay detalles, anécdotas, horarios, los cascos para poder identificar a los pilotos, y una entrevista con el único mexicano en el equipo de F1 de Ferrari, responsable del diseño del alerón delantero, nada más. Y por si no conocen la capital de México también les pusimos una sección con sitios a donde ir para pasársela bien durante el fin de semana del GP. Además les incluimos películas y libros para que sigan culturizándose en el mundo automotor post-GP. Total: 128 páginas sin desperdicio para que se entretengan y sepan lo que sucede.

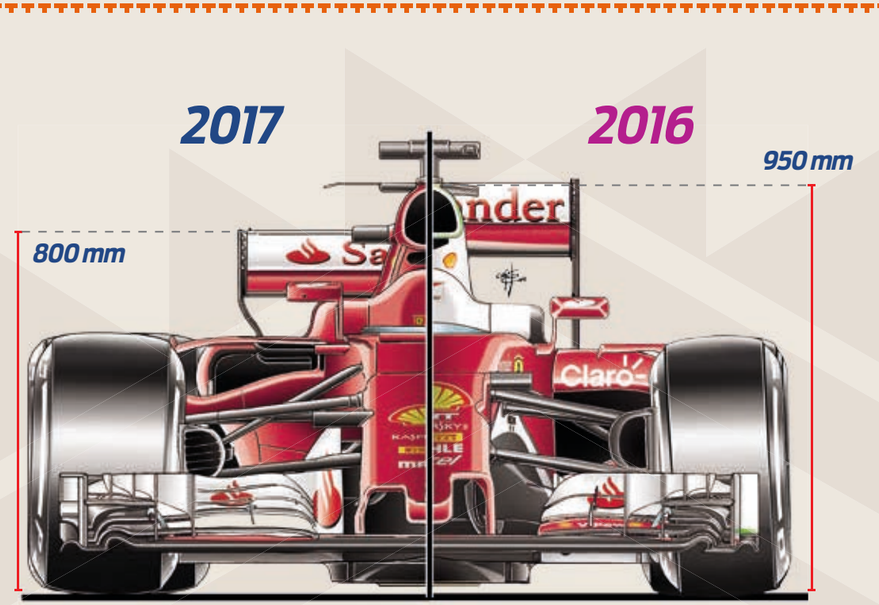
Les mando el clásico abrazo fraternal y nos vemos en el Autódromo Hermanos Rodríguez.

**Carlos Eduardo Jalife Villalón** (Cajal)
Editor en Jefe






## Ficha Técnica

| | |
|---|---|
| **Tanque** | 105 kilos de combustible |
| **Peso** | 728 kilogramos |
| **Alto** | 95 cm |
| **Ancho** | 2 metros, 160 cm en la carrocería; |
| **Largo** | Casi 5m; antes del eje delantero no puede ser mayor de 140 cm y atrás del eje trasero no puede ser mayor de 80 cm, con distancia entre ejes de 270 y 280 cm |
| **Alerón delantero** | 180 cm de ancho |
| **Alerón trasero** | 80 cm de alto, 20 cm más atrás |
| **Vel. tope** | 375 KPH |
| **Vel. de 0-100 KPH** | 1.7 s |
| **Frenada de 100-0 KPH** | 32 m |

# LLANTAS

Incrementaron su dureza y resistencia respecto a 2016



**LLUVIA**

Para lluvia intensa, uno desplaza 85 litros (más que los cuatro de un auto de calle juntos), y evita el acuaplaneo.



**INTERMEDIO**

Desplaza poca agua y es usado en condiciones de pista resbalosa, de poca lluvia o pavimento secándose.



**DURO**

El más duradero; también el más tardo en calentarse; casi no es usado.



**MEDIO**

Opción de compromiso, combina resistencia con agarre pero cede mucho tiempo a compuestos más suaves.

## Compuestos GP de México



**SUAVE**

De agarre decente y duración larga, ideal para estrategias de una parada; toma temperatura fácilmente.



**SÚPER SUAVE**

De mucho agarre y casi tanta duración como el amarillo; generalmente aguanta estrategias de una parada.



**ULTRA SUAVE**

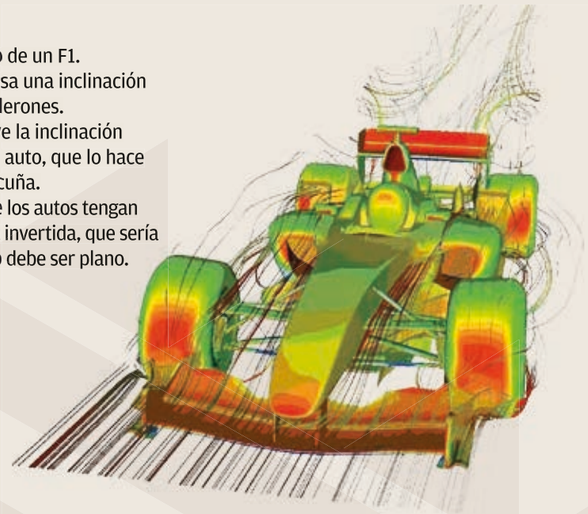
El de más agarre, usado para calificar y desechado tras el uso inicial en carrera por su alto desgaste.

## ¿CUÁLES Y CUÁNTOS USAR?

- Pirelli escoge tres compuestos para seco por carrera.
- Los pilotos eligen con meses de anticipación los 13 juegos de neumáticos a usar entre los tres compuestos autorizados.
- Para la carrera, los pilotos se quedan con siete juegos máximo –entre los que debe haber un juego de cada compuesto al menos– pues regresan cierto número después de cada jornada.
- Los pilotos que pasaron a la Q3 deben arrancar con el neumático con el que pusieron su mejor tiempo en la Q2; el resto arranca con el que quiera.
- Los pilotos deben usar al menos dos de los tres compuestos disponibles para la carrera.
- En caso de lluvia por seguridad no es necesario usar dos compuestos y pueden no usar de seco.

# AERODINÁMICA

- La aerodinámica es la ciencia de hacer que el perfil del auto penetre el aire con la mayor fluidez posible.
- Meta: aumentar la velocidad de curveo y la máxima (tope).
- Se logra trabajando el perfil del auto y usando alerones en los extremos.
- La inclinación de los alerones determina la carga y el arrastre aerodinámico de un auto.
- A mayor carga, más velocidad de curveo; a mayor arrastre menor velocidad tope.
- El balance entre carga máxima y arrastre mínimo es el ideal de la puesta a punto de un F1.
- En México se usa una inclinación media en los alerones.
- También influye la inclinación total (rack) del auto, que lo hace asemejar una cuña.
- Para evitar que los autos tengan un perfil de ala invertida, que sería el ideal, su piso debe ser plano.



## DRS (Drag Reduction System)

### Más lento

Con el alerón abajo hay mayor agarre y arrastre

### Más rápido

Con el alerón arriba menor resistencia




Para ayudar a que los autos tengan más velocidad y posibilidad de rebase, en las rectas se implementó el DRS, sistema de apertura del alerón trasero para minimizar arrastre y aumentar velocidad tope, que se caracteriza por:

- Aumentar la velocidad tope entre 10 y 15 kph por activación.
- Aplica si el auto seguidor está a menos de un segundo del que lo precede al pasar la línea de detección.
- En México hay dos zonas de detección, una en las Eses del Foro, para la recta principal; otra en la Ese Moisés Solana, para la recta trasera.
- Se desactiva en automático al tocar el freno.

## FUERZA G (fG)

- La fuerza G (gravitacional) determina la velocidad al actuar contra de la inercia del auto y presionar al cuerpo del piloto.
- La fuerza G equivale a acelerar o desacelerar 35 kph en un segundo.
- Cada fuerza G multiplica el peso total sobre el cuerpo.

**Existen dos tipos de fuerza G:**

**Lateral** Al curvear en F1 el máximo se alcanza en la zona rápida de Silverstone con casi 7 fuerzas G, por lo que el peso del casco, que estático es de 1.5 kg, es de más de 10 kg en esa zona (o sea, 1.5x7).

**Longitudinal** Al frenar un auto de 140 a 0 kph en un segundo, el piloto aguanta una carga de 4 fG.



WWW.INTER.MX /INTERPROTECCIONMX /INTERPROTECCION /INTERPROTECCION
CADA DETALLE CUENTA.
Con la misma precisión, colocamos tus seguros.
INTER PROTECCIÓN
SEGUROS CON SERVICIO

# GLOSARIO



### Paddock
Zona atrás de los fosos donde se estacionan los transportes.



### Fosos
Lugar asignado a cada equipo para trabajar en los autos (también pits o boxes).



### Carril Rápido
El usado para entrar y salir de los fosos. Velocidad máxima entre 65 y 100 kph, según la carrera.



### Parada
Detención en los fosos para reparaciones o cambio de llantas (en F1 no es para recarga de gasolina).




### Auto de Seguridad Virtual
*(Virtual Safety Car)*; los pilotos deben mantener un ritmo continuo respecto a sus rivales basados en un tiempo de referencia ("Delta") que dicta el director de carrera.



### Auto de Seguridad
En la pista los pilotos deben formarse detrás de él en el orden en que se encuentran colocados.

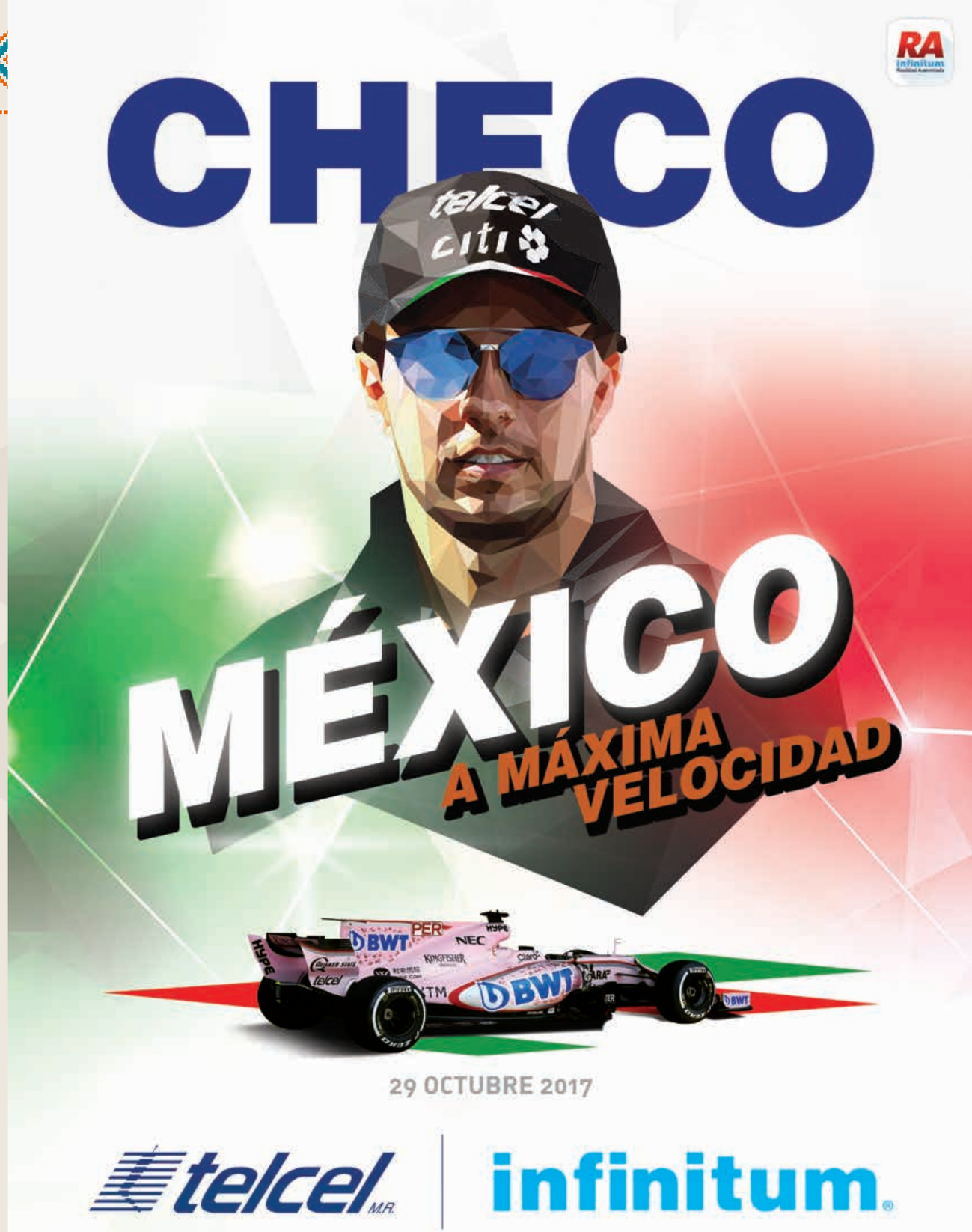
**Q** Calificación (Qualifying), se divide en 3 partes
**Q1** Dura 18 minutos, participan los 20 autos y se elimina los cinco más lentos.
**Q2** Dura 15 minutos, participan 15 autos y se eliminan los cinco más lentos.
**Q3** Dura 12 minutos, participan los 10 autos más rápidos y definen la PP.
**PP** Posición de Privilegio, el mejor tiempo en la sesión final de calificación (Q3).
**VR** Vuelta Rápida, o sea la más veloz impuesta en carrera.
**Triple corona** Obtener PP, VR y triunfo en una carrera.
**Grand Slam** PP, VR y triunfo, pero liderando todas las vueltas.
**Lapear** Poner a otro auto una vuelta (lap) atrás.
**Reserva** El tercer piloto del equipo, para caso de indisposición de un titular; una vez que haya calificado, un piloto no puede ser sustituido.

## PUNTUACIÓN F1
El sistema de puntuación es el siguiente:
**1º -** 25 pts.
**2º -** 18 pts.
**3º -** 15 pts.
**4º -** 12 pts.
**5º -** 10 pts.
**6º -** 8 pts.
**7º -** 6 pts.
**8º -** 4 pts.
**9º -** 2 pts.
**10º -** 1 pt.

## DURACIÓN DE UN GRAN PREMIO
El GP de México dura 2 horas ó 71 vueltas que equivalen a un mínimo de 300 km.





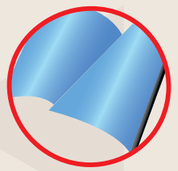



# BANDERAS



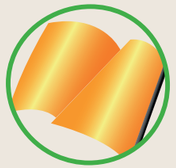
### Bandera de Cuadros

Sesión concluida se muestra primero al ganador y luego a sus perseguidores.



### Azul

Ceder el paso a auto más veloz a punto de rebasarlo.



### Amarilla

Peligro al frente, bajar velocidad, no rebasar; doble significa peligro mayor.



### Roja

Sesión suspendida, ir a detenerse a los fosos.



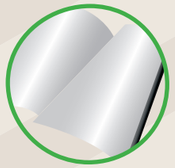
### Bandera a Rayas

Superficie resbalosa o sucia.



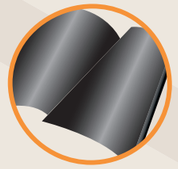
### Verde

Pista limpia adelante, ir a velocidad de carrera.



### Blanca

Vehículo de servicio en la pista, ir con precaución.



### Negra

Ir a los fosos y ver al director de carrera.



### Penalización

Comportamiento antideportivo, aviso de posible descalificación.



### Negra con círculo naranja

Problema mecánico en su auto (número en el círculo), vaya a los fosos con precaución.



# PENALIZACIONES



**Pasar por los Fosos *(Drive Through)*** Implica tomar el camino de los fosos a velocidad restringida y recorrerlo antes de reintegrarse a la carrera.

**Para y Sigue *(Stop & Go)*** Implica tomar el camino de los fosos, detenerse en los mismos, en el lugar designado y permanecer durante el tiempo de penalización, que puede ir de 5 a 60 segundos; se permite hacer en conjunto con una detención rutinaria y se aplica antes de empezar a trabajar en el auto.



**Descalificación *(DSQ)*** Significa retirar el auto por una infracción grave o por ser un peligro para los demás, ya sea por manejo o por cuestiones mecánicas.

**Pérdida de Sitios en Parrilla** Penaliza las infracciones en Prácticas y Calificación, y se aplica con pérdida de sitios respecto al logrado en la parrilla.

**Sistema de Puntos** Las penalizaciones pueden incluir la pérdida de puntos en la licencia de piloto; si se alcanzan 12 en un año calendario, el piloto es suspendido un GP.




**CARRERA PANAMERICANA**

Conocida mundialmente en su etapa inicial como la Mexican Road Race, la competencia deportiva de automotores recibiría a la postre los nombres de La Carrera Panamericana, La Carrera, e incluso La Pana; este evento deportivo tipo rally fue catalogado como uno de los más importantes en su género debido a la amplitud del recorrido, mismo que incluso llegó a superar al de las Mil Millas y la Targa Florio de Italia.

Durante siete intensos días La Carrera Panamericana recorre 3,000 km y siete hermosas ciudades de la república mexicana. La Carrera es única en su tipo, no sólo por los hermosos paisajes, también por el riesgo que conlleva puesto que la ruta es trazada con curvas de gran peligro y parajes espectaculares lo que provoca la atención de la prensa y los fanáticos a nivel mundial. Su historia Se divide en dos etapas: la antigua u original que se llevó a cabo en1954 y la moderna, que se organiza desde 1988 a la fecha.

**Motul y La Carrera Panamericana** comparten los mismos valores:

**Ingenioso, Auténtico, Apasionado, Premium,Solidario y Especialista.**

**MATS HAMMARLUND**

Propietario de Mats Hammarlund Racing, ganador de 5 ediciones de La Carrera Panamericana. Preparador de autos de competencia para La Carrera y para WRC Rally.

VELOCIDAD SIN LÍMITE

300V Competition 15W50 y 300V Le Mans 20W60

Tecnología 100% sintética.

La linea 300V Motorsport también incluye las viscosidades 0W15, 0W20, 5W30, 0W40, 5W40 y 10W40.

MOTUL OFFICIAL LUBRICANT PARTNER

MOTUL



**TERMO**

Lleno con bebidas isotónicas que compensan la pérdida de minerales y mantienen hidratado al piloto.



**ROPA INTERIOR**

Desde mediados de los 70, los pilotos usan ropa interior hecha de Nomex, material resistente al fuego. Va desde el cuello hasta las calcetas. Las prendas no tienen costuras y aguantan hasta 400°C.



**CHALECO DE VENTILACIÓN**

No usados en F1 en carrera, pero los pilotos los acostumbran en la parrilla en pistas calurosas, como Malasia y Singapur. El chaleco mantiene la temperatura corporal baja por medio de agua fría o un gel que circulan por tuberías delgadas cosidas entre las capas de nomex. Muy usados en carreras de resistencia.



**GUANTES**

Diseñados en CAD 3D para asegurar ajuste perfecto sin material sobrante que estorbe. Originalmente las palmas y los dedos de los guantes se hacían de gamuza para tener mejor agarre con el volante, pero en 2008 Sparco fue el primero en usar una resina pegajosa. Así, los guantes son más ligeros, dando mayor sensibilidad y agarre al piloto.

# ESTILO CON SEGURIDAD

## Conoce el equipamiento que un piloto porta cada que se sube a un F1

POR JAMES ROBERTS
FOTOS MALCOLM GRIFFITHS Y FORCE INDIA

**CALCETAS**

Se fabrican con material resistente al fuego, pero transpirable, que mantiene los pies frescos al mismo tiempo que permite salir al sudor.








# ROPA



**CASCO**
Sujetos a las pruebas más rigurosas como dejarles caer encima un yunque de acero y exponerlos a llamas que alcanzan los 830°C. También aguantan que un tanque de 55 toneladas les pase por encima.



**BALACLAVA**
También fabricada de nomex, la balaclava se usa debajo del casco y es durable, cómoda y ligera, tiene hoyos para los ojos y boca.



**HANS**
El Seguro para Cabeza y Cuello (HANS por sus siglas en inglés) es obligatorio en F1 desde 2003. Se conecta a la parte trasera del casco y descansa sobre un soporte que va encima de los hombros. Pesa 700g y limita el movimiento al frente de cabeza y cuello en caso de impacto.



**OVEROL**
Son trajes hechos a la medida usando materiales como nomex, tejidos en capas para que sean resistentes al fuego, manteniendo sus propiedades de enfriamiento. Este siglo, la transpirabilidad de los overoles de carreras ha mejorado 55%, y su peso ha disminuido 40%.

**800°C**
resiste por hasta 30 segundos

**COSTO**
**3,000**
dólares

**PESO**
**800 gr**



**RELOJ**
Va pintado en los guantes hasta que acaba la carrera y se ponen el del patrocinador.

**RODILLERAS**
Evitan que las rodillas choquen entre ellas en la cabina o golpeen los bordes de la misma al curvear.

**Bbotas**
Hechas de cuero acolchonado y tratado, con suelas delgadas de hule que no resbalan en los pedales. Pueden ser de agujeta; velcro o ambas.




Desde 1980, único centro de buceo en la CDMX con instalaciones propias, con todos los niveles de entrenamiento y los mejores instructores del país.



Contamos con el respaldo de las mejores agencias de buceo internacionales.



Luis Sánchez, fundador y director de Rango Extendido, con más de 10,000 inmersiones y videógrafo subacuático que ha participado en muchos documentales de talla internacional.

rango extendido
THE DIVE INDUSTRY LEADER

"TRUE DIVING SINCE 1980"
CURSOS • EXPEDICIONES • TIENDA

Contacto:
sebastian@rangoextendido.com
Calle Las Flores 617,
Col. Flor de María, CDMX
(01 55) 5683 4101

www.rangoextendido.com

BUCEA

LAS EXPEDICIONES MÁS EXÓTICAS Y EXCLUSIVAS
CON LOS CURSOS DE BUCEO MÁS COMPLETOS

Fotografía: ©Ricardo Castillo - www.ricardocastillo.mx

# El centro de información y comando de un Fórmula Uno es más complicado de lo que se aprecia:

**PUMP** Bombea aceite adicional al motor

**N** Pone en Neutral la caja en las paradas y en un trompo

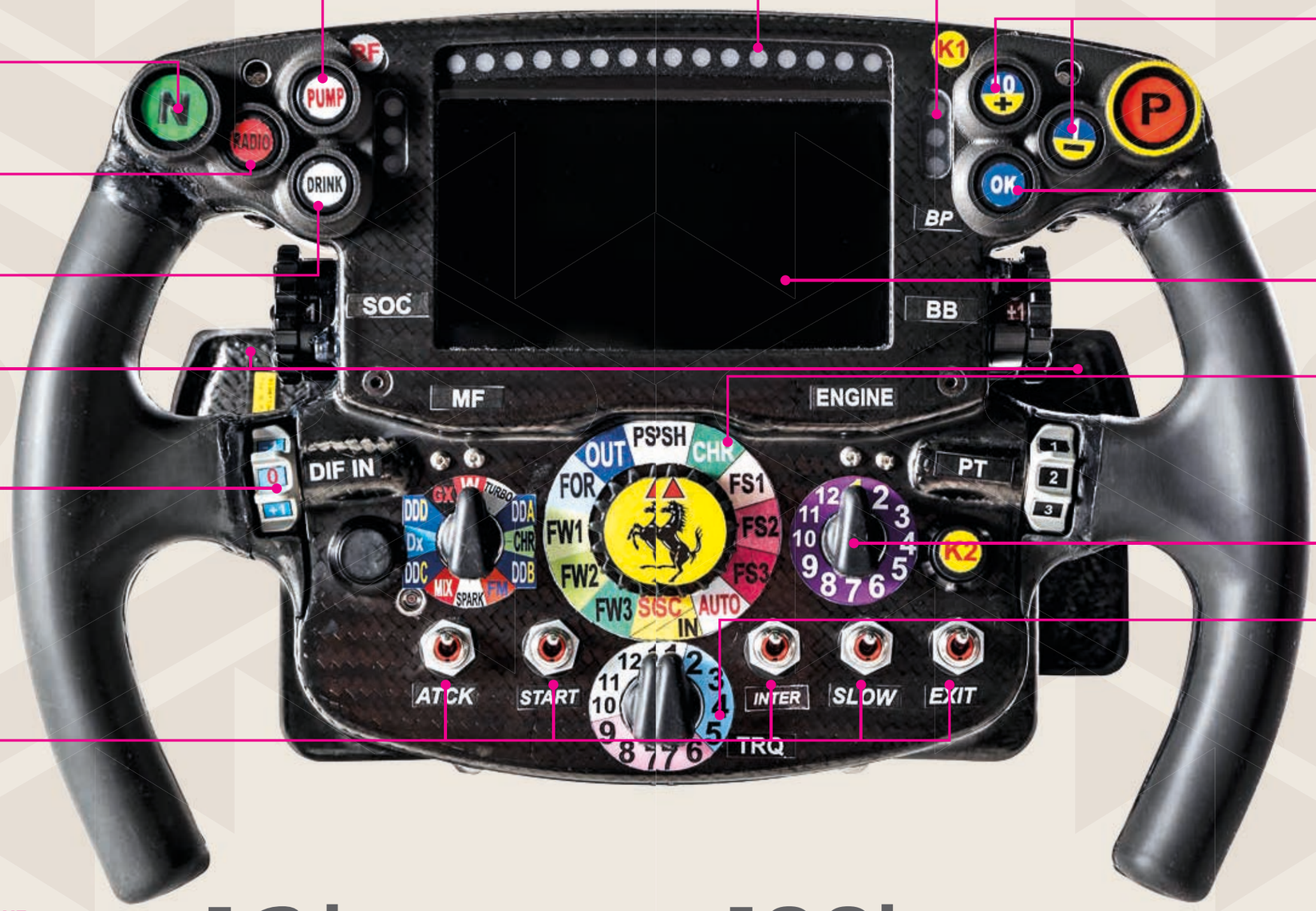
**RADIO** Botón de radiocomunicación del equipo

**DRINK** Al activarse bombea bebida a la boca del piloto

**PALETAS SUPERIORES** Para cambios en la caja: izquierda sube, derecha baja

**DIF IN** Ajusta el diferencial para optimizar el balance a la entrada a curva (izq.) y salida (der.)

**ATCK START INTER SLOW Y EXIT** Botones que activan los parámetros establecidos para modo de ataque, arranque, conservación, lento (atrás del insignia) y salida de los fosos, respectivamente




**LEDS** Marcan las revoluciones

**LUCES FIA** Muestran banderas de señales de la FIA

**10+1–** Se usan para cambiar una opción específica en la perilla MF que luego se confirma con el botón morado marcado OK

**BP** Marca el punto de mordida del embrague para la salida en parrilla

**PANTALLA** Muestra información como: cambio, vuelta, carga de batería, etc.

**MF** Perilla multifuncional rotatoria, activa varias opciones de puesta a punto en el alerón delantero y del pedal de acelerador, con botón de retorno a parámetros iniciales y activa la pantalla (todo esto se usa con los botones del punto 19)

**MIX** Permite alterar la mezcla de combustible según las condiciones de carrera

**TRQ** Es el torque y muestra el sistema de administración del motor en diversos niveles

**50 mil**
DÓLARES ES SU COSTO APROXIMADO

**5**
VOLANTES POR PILOTO QUE PUEDEN USARSE EN UNA TEMPORADA

**1.2 kg**
PESO APROXIMADO

**100h**
SE OCUPAN PARA FABRICAR UN VOLANTE

SU FABRICACIÓN EMPLEA DIFERENTES MATERIALES COMO: ALUMINIO, TITANIO, ACERO, PLÁSTICO, HULE Y FIBRA DE CARBONO

# PLANTA DE PODER

## TURBOCOMPRESOR

Turbina pequeña que toma aire de los escapes para inyectarlo a presión a la cámara de combustión y dar más energía al motor
**Caballos de fuerza** Medida de potencia del motor; en un F1 es de 950 aproximadamente
Se permiten 4 motores y 4 cajas por temporada; cambiar la caja es penalizado con cinco sitios en la parrilla, una parte del motor, con 10.

## TREN MOTOR

**Motor** V6 turbo de 1,600cc
**RPM** 15,000
**Potencia** 850 caballos
**Caja** Semiautomática, con paletas al volante y hasta 8 cambios al frente + reversa

**850**
**CABALLOS DE FUERZA**
**+**
**160**
caballos de fuerza **adicionales** de regeneración de energía




## UNIDAD DE PROPULSIÓN

**ICE** (Motor de Combustión Interna)
El motor tradicional, en este caso un V6 de 1,600 cc.

**Renault RS01**
Fue el primer auto en ser propulsado por un motor turbocarcado. Su primera carrera fue en el GP británico de 1977. Era un V6 de 1.5 lts.




**BATERÍA**
Almacén para guardar la energía recuperada por los dos sistemas anteriores.

**MGU-K** Recuperador de energía cinética (Motor Generator Unit - K por Kinetic).
**MGU-H** Recuperador de energía de calor (H por Heat).








Vive sin Límites
Dos fotos en una • *Square Camera*

LG Q6 prime
32GB
MEMORIA INTERNA*

Pantalla 5.5" FHD+ | Desbloqueo mediante Rostro | Cámara Frontal con Gran Angular 100°

*Telcel la mejor Red con mayor Cobertura*

Powered by Qualcomm snapdragon
FullVision by LG Display

telcel M.R.

* Memoria interna LG Q6 prime de 32 Gigabytes (GB), memoria libre para el usuario 21.3 GB. Memoria interna LG Q6+ de 64 Gigabytes (GB), memoria libre para el usuario 50 GB. Imágenes ilustrativas. Equipos y colores sujetos a disponibilidad en punto de venta.

# CINE Y VIDEO

NUESTRO **CRÍTICO DE CINE EN JEFE** RESEÑA ALGUNAS DE LAS PELÍCULAS Y DOCUMENTALES DE CARRERAS MEJOR HECHAS




**GRAND PRIX**, de John Frankenheimer (1968). La cinta que definió el género de acción por su uso de cámaras y pantallas múltiples. Es muy realista con actores reputados (Garner, Mifune, Montand, etc.), y es considerada la mejor película de automovilismo. Fue filmada en la campaña 1966 de F1 antes de la era de los alerones. La música excelente de Maurice Jarre completa un festín para los sentidos. El auto cámara lo manejaba, en las carreras, Phil Hill, el campeón de 1961 y muchos extras eran pilotos reales como Graham Hill y Jochen Rindt.




**24 HOUR WAR**, de Nate Adams y Adam Carolla (2016). Documenta en forma muy completa y didáctica la batalla épica por las 24 Horas de Le Mans entre Ford y Ferrari a mediados de los 60. Pedro Rodríguez aparece prominentemente en el campo de Ferrari, pero los años finales de las cuatro victorias consecutivas de Ford son una mera nota, lamentablemente, pues fue cuando el mexicano ganó en 1968.




**RUSH**, de Ron Howard (2013). Es una cinta de acción de la campaña de 1976, muy apegada a la realidad de la batalla de Niki Lauda contra James Hunt por el título. Los actores dan el tipo y la recreación deportiva es notable casi sin licencias argumentales. El uso de las imágenes generadas por computadora se da virtualmente sin costuras frente a las escenas de época. En español, nuestro editor en jefe da voz al cronista principal.




**McLAREN**, de Roger Donaldson (2017) Es la historia de cómo Bruce McLaren se transforma de ser un niño enfermo en Nueva Zelanda, a ser uno de los mejores pilotos de F1, uno de los dos que han ganado una carrera de F1 en un auto que lleva su nombre. Aunque no llega sino hasta la muerte de Bruce en 1970, es un documental que muestra el triunfo del carácter sobre la adversidad... y el precio que se pagaba por ser piloto.




**WEEKEND OF A CHAMPION**, de Roman Polanski (1972) El documental del fin de semana del GP de Mónaco 1971 sigue al entonces bicampeón Jackie Stewart, de Tyrrell. Muestra una época en la que los pilotos eran los reyes del mundo, pero el reinado podía ser tan efímero como la siguiente curva. Tras estrenarse en 1972 permaneció enlatado hasta 2013 cuando Polanski añadió una coda de 15 minutos con él y Stewart hablando del cambio en la F1 y la vida en esos 40 años, para reestrenarlo en 2014.




**THE GREEN HELL**, de Hannes M. Schalle (2017) Cuenta en casi dos horas la historia de la pista mítica enclavada en el oeste de Alemania. Hay intervenciones de algunos de los pilotos que se volvieron protagonistas de este circuito como Stewart, Moss y Stuck, pero muchos más aportan y dan idea de por qué se volvió legendario, demandante y mortal. Muy entretenido.





# CINE Y VIDEO




**FERRARI 312B**, de Andrea Marini (2017)
Otro documental sobre uno de los mejores autos que ha producido Maranello y su motor boxer de 12 cilindros que dominó la década de los 70. Hay entrevistas con algunos protagonistas (Ickx, Lauda y Forghieri), rivales (Stewart), y pilotos que vinieron después (Berger y Damon Hill), y ponen en contexto la máquina que regresó a Ferrari a la victoria tras la sequía de fines de los 60. Un documental que no se excede en lo técnico y mantiene el interés permanentemente.




**SENNA**, de Asif Kapadia (2010). El mejor documental de F1, con una trama bien construida, en la que Alain Prost es presentado como el antagonista, un poco excesivamente, pese a sus rivalidad en pista. Las escenas reales son memorables, y el acceso a la vida privada de Ayrton -cortesía de Bernie E. y la familia Senna, respectivamente- más. Pero no se puede cambiar el final ni en la edición del director, media hora más larga. Es un documental que ha encantado hasta quienes nunca han visto una carrera de F1.




**SUPERSWEDE**, de Henrik Jansson-Schweizer (2017)
El documental de uno de los grandes pilotos que nunca fueron campeones, el sueco Ronnie Peterson, con apariciones extensa de su hija Nina y sus compañeros pilotos Stewart, Fittipaldi, Scheckter, Andretti, Lauda y Watson. Ronnie era un piloto enorme y el documental le hace justicia desde el título.




**1**, de Paul Crowder (2013). Este documental narrado por Michael Fassbender, cuenta la historia del cambio en el deporte motor causado por los héroes que ofrendaron su vida en el mismo y cómo algunos pioneros cambiaron la percepción de que los pilotos eran “desechables” y aumentaron las medidas de seguridad y médicas para llegar a lo existente hoy en día. Tiene escenas crudas de accidentes, intercaladas con entrevistas de algunos sobrevivientes y protagonistas -incluido Jo Ramírez- del cambio que cortó la tasa anual de muertes de 20-30% de la parrilla a virtualmente cero.



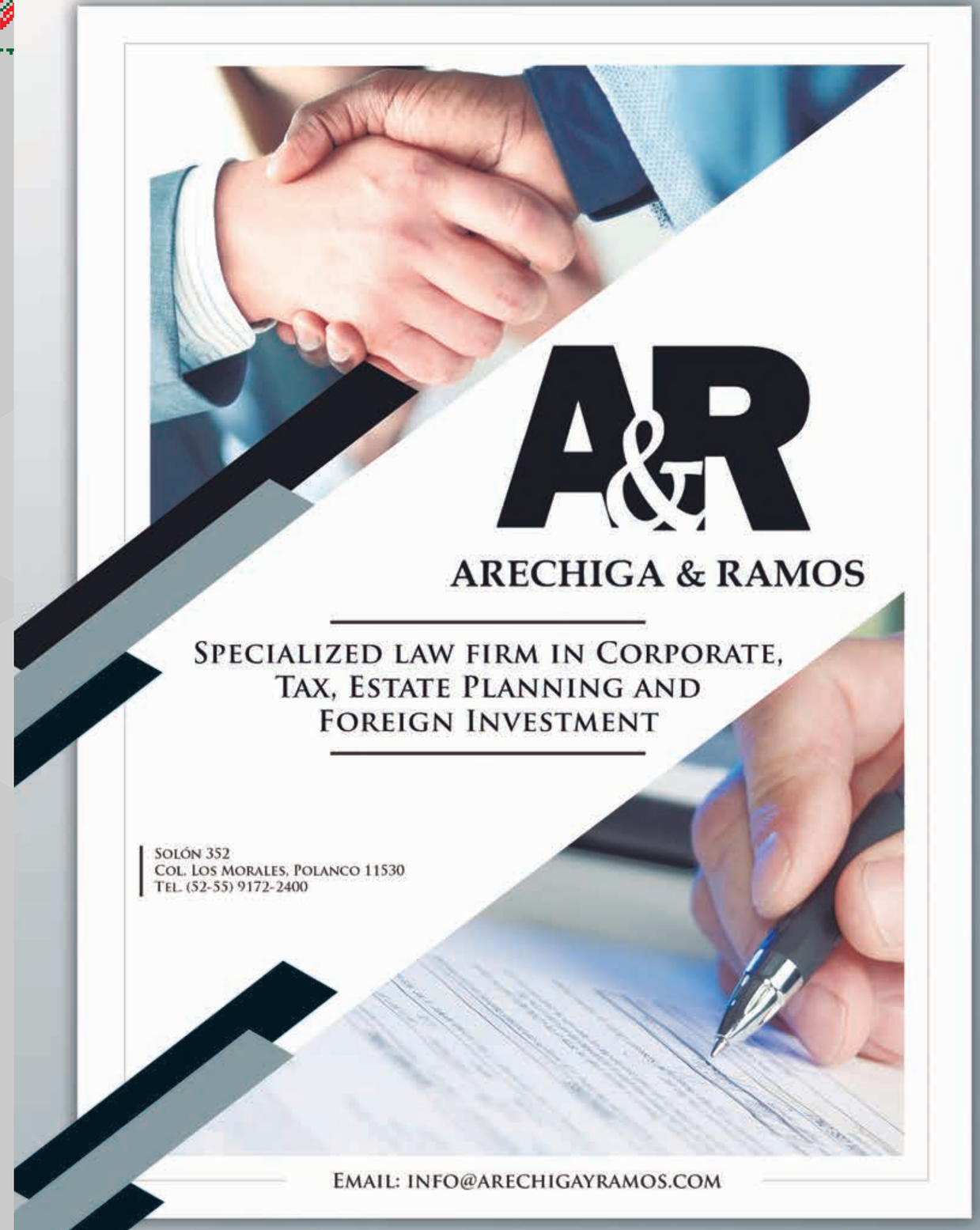




**WILLIAMS**, de Morgan Matthews (2017). Es una película centrada en Frank Williams y su vida hasta el accidente de 1986 y la recuperación subsecuente, pero no es la historia de su equipo de carreras más que incidentalmente. Está basada en los escritos de la esposa de Sir Frank, Lady Victoria, y pinta los detalles íntimos y poco conocidos detrás de la vida de trotamundos de un protagonista de la F1.

**TALLADEGA NIGHTS: RICKY BOBBY**, Una comedia del actor Will Ferrell acerca de NASCAR, dirigida por Adam McKay (2006) y escrita por ambos. Se burla de todos los clichés de NASCAR y sus aficionados, pero también de la F1 y las carreras en general, además de ridiculizar al estadounidense sureño (el votante principal de Trump). Hecha para desconectar el cerebro y disfrutarla con unas palomitas.







Carlos Jalife

## Los Hermanos Rodríguez

Escrito por nuestro editor, el libro multilaureado llega en 2015 con una segunda edición –tras ser galardonado en su edición en inglés como el Libro del Año (Dean Batchelor Award) por el Motor Press Guild en 2009– ahora aumentada, con más fotos y algunas adiciones. El formato amplio, su peso de cuatro kilos en sus 592 páginas y más de 4,500 fotos lo hacen LA obra definitiva sobre el automovilismo mexicano y nuestros pilotos más grandes.

# PARA ENTENDER MÁS LA F1

Ahora que el #GPMX llega a su tercera época, hay libros buenos para aquéllos que quieren profundizar en el tema. **FASTmag** recomienda:



Eduardo de León de la Riva

## High Speed Business

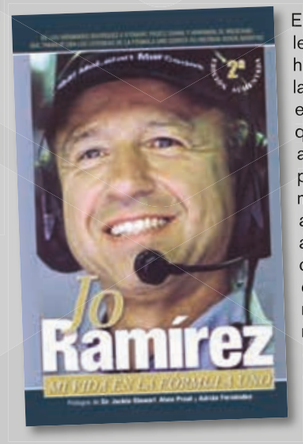
Eduardo es mercadólogo y piloto (SCT, Porsche GT3 Cup), en este libro escribe acerca de los paralelismos entre el deporte motor, específicamente la Fórmula Uno, y la vida empresarial, en materia de crecimiento y permanencia en el mercado. Eduardo usa paralelismos interesantes y su libro es una herramienta de aprendizaje muy entretenida.



César Galindo

## GP Moments - 101 Momentos en la Historia de la Fórmula 1

El artista gráfico se inspiró en 101 momentos clave de la F1 para retratar, con diversidad de técnicas pictóricas, su visión de la misma a lo largo de más de seis décadas de existencia. César se apoya en textos de expertos internacionales en cada acontecimiento retratado para pintar un lienzo que detalla la historia de la categoría máxima del automovilismo, desde su inicio hasta nuestros días.



Jo Ramírez

## Mi Vida en la F1

El jefe de equipo legendario narra su historia de 40 años en la F1 en esta segunda edición aumentada, que incluye capítulos adicionales de su vida post-F1. Es una historia muy bien escrita, muy amena y comprensible, aun para el aficionado casual, mucho más para el conocedor del deporte motor, que encontrará retratados en ella a los grandes protagonistas de su historia, entre los cuales se encuentra Jo.



RA infinitum Realidad Aumentada
Solo
CORRE POR TUS LIBROS
Únete al Círculo Sanborns y disfruta de beneficios exclusivos, eventos especiales y mucho más.
CÍRCULO Sanborns
www.sanborns.com.mx
01 800 SANBORN
App Store
Google play
Descarga tus libros digitales
Títulos sujetos a disponibilidad en tienda.

Un **asiento** pequeño



hace una **diferencia GRANDE**

Cuida de tus **pequeños** usando el **asiento adecuado** para su edad

**SERGIO PÉREZ**
Piloto de F1 y futuro papá

FIA ACTION FOR ROAD SAFETY

FIA México PILOTOS POR LA SEGURIDAD VIAL

Conoce el Decálogo por la Seguridad Vial en **pilotosporlaseguridadvial.com**








# EQUIPOS Y PILOTOS

29 DE OCTUBRE DE 2017: 20 AUTOS EN LA PISTA, 10 EQUIPOS EN LOS FOSOS Y TÚ EN LAS TRIBUNAS, CON TU **FASTmag** EN LA MANO. AQUÍ TE PRESENTAMOS LOS DATOS MÍNIMOS (HASTA JAPÓN) QUE DEBES SABER DE CADA UNO DE ELLOS.

SAHARA Force India formula one team

SCUDERIA Toro Rosso

Haas F1 Team

McLaren



# EQUIPO

**Nombre**
Sahara Force India

**Auto**
VJM-10

**Base**
Silverstone, GB

**Director**
Vijay Mallya

**Pilotos**
•Sergio Pérez, México, **#11**
•Esteban Ocon, Francia, **#31**

**Director Técnico**
Andrew Green

**Motor**
Mercedes

**Llantas**
Pirelli

Force India es conocido como el equipo que da más resultados por el dinero invertido. Se ha establecido a media tabla del pelotón desde hace varios años, avanzando poco a poco hacia la parte superior del grupo de equipos. Lo ha hecho sin tener superestrellas, ni al volante ni en la dirección técnica, simplemente al estilo antiguo, con esfuerzo, aprovechando al máximo el dinero conseguido y buscando los mejores elementos que ese dinero permite comprar. Y cuando se ha necesitado, Vijay Mallya, el multimillonario indio dueño de la escuadra ha dado la cara –y la cartera– para responder, aunque en otras aventuras financieras ha sufridos reveses.

Una de sus tradiciones ha sido continuar con su desarrollo hasta el cierre, a veces a expensas de un inicio lento a la siguiente campaña; su as bajo la manga ha sido usar el túnel de viento de Toyota en Colonia, Alemania, de 60% de tamaño natural, con lo cual la correlación entre el auto real y el modelo probado en el túnel ha mejorado los resultados en la pista permitiéndoles pelear con equipos que los superan, por mucho, tanto en presupuesto como en personal.

Actualmente tiene ganada la batalla del cuarto sitio por mucho, pero para dar el siguiente paso y convertirse en ganadores requieren un nivel mayor en todo –especialmente ahora que parece que McLaren tendrá un motor mejor– desde número de personal hasta monto de dinero invertido. Eso es lo que les impide avanzar a la élite.




# EL MEJOR






EN 140 CARACTERES

El VJM-10 les ha dado tantos puntos que virtualmente tienen el cuarto sitio seguro, pese a los puntos perdidos en choques entre sus pilotos.

RA infinitum Realidad Aumentada

# LIBRA X LIBRA

Sahara Force India

SAHARA Force India formula one team

HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**187** CARRERAS

**1** PP

**5** VRs

**5** PODIOS

**2008** FUNDACIÓN

**4º** PRONÓSTICO

# SERGIO PÉREZ 11



**Edad** 27 años

**Estatura** 1.73 m

**Peso** 63 kg

México

El piloto de Guadalajara nació el 26 de enero de 1990 en una familia de orientación automovilística. Antes de cumplir 15 años se fue a Europa a la F BMW Alemana, solo y sin hablar el idioma. Tras un par de años de aprendizaje brincó a GB a la F3 local en la cual se coronó en la clase B en 2007 y luego peleó bravamente en 2008 en la categoría superior contra el poderío del equipo Carlin de cuatro autos. Con un equipo chico quedó, sin coequipero y con un motor Honda sin triunfos en varios años. Ganó varias veces y Honda le ofreció una prueba de F1, que no se concretó porque los nipones dejaron la F1 antes de la misma, en diciembre 2008.

Sergio subió a GP2 y en su segundo año quedó subcampeón y fue firmado por Sauber, al cual el dio el título de novato del año en 2011, y añadió tres podios en 2012. McLaren lo firmó para 2013 y produjo su peor auto hasta el momento y Sergio se fue a Force India en 2014, donde pronto consiguió otro podio para mostrar que el problema no eran sus manos sino en el diseño de Woking. Repitió el podio en 2015 y en 2016 lo duplicó para llegar a cuatro con la firma de Silverstone. No lleva ninguno en 2017, pero es el mejor del resto y ya está firmado para 2018, mientras espera un asiento mejor para el futuro.




**DATO**
Sergio está por superar otra vez la mejor campaña de su carrera en puntos y podría acabar séptimo otra vez.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **1** VR, **82** puntos, **7ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**130** CARRERAS

**4** VRs

**7** PODIOS

**Entre 7º y 8º** PRONÓSTICO



¿POR QUÉ MACRONET infinitum® Exceso de Velocidad

ES MUCHO MÁS QUE INTERNET?

1 PORQUE NAVEGAS A EXCESO DE VELOCIDAD EN INFINITUM

2 TENEMOS LA RED DE FIBRA ÓPTICA MÁS GRANDE DEL PAÍS

3 CONTAMOS CON LA RED WIFI MÁS GRANDE DE MÉXICO

4 CLARO VIDEO* ENTRETENIMIENTO ILIMITADO CUANDO QUIERAS Y DONDE QUIERAS

5 SOMOS LOS ÚNICOS QUE TE PRESTAMOS DINERO CON CARGO A TU RECIBO TELMEX

6 EN NUESTRAS TIENDAS ¡COMPRAS CON TU RECIBO TELMEX!

SI YA TIENES INFINITUM, ¡FELICIDADES!
YA ERES MACRONET INFINITUM.
Y SI NO LO ERES, LLAMA AL 01 800 123 22 22.

*Términos y condiciones en telmex.com/terminoshogar

Descarga la aplicación RA infinitum Abrete y apunta a la imagen

infinitum® Exceso de Velocidad

## ESTEBAN OCON 31



**Edad** 21 años

**Estatura** 1.86 m

**Peso** 68 kg

Francia

El normando de Evreux nació el 17 de septiembre de 1996 en una familia francesa sin tradición en el deporte motor. Tras un inicio como kartista, para los 15 años ya estaba corriendo en la Fórmula Renault 2.0 y en su segundo año en la categoría quedó tercero, lo cual le valió ser firmado para la F3 Europea y promovido como piloto juvenil de Renault, lo cual impulsó su carrera pues su familia no tenía dinero como para gastar en ella.

En la F3 brilló en una batalla feroz contra Rosenqvist y Verstappen, y se coronó campeón al final del año y recibió pruebas en GP2, F3.5 V8 y F1. Finalmente escogió ir a la GP3 en 2015 y volvió a coronarse campeón y Mercedes lo invitó a probar un auto del DTM.

Inició 2016 como reserva en Renault y en el DTM, y para el regreso del receso veraniego la escuadra Manor lo subió a un asiento de F1 y corrió las nueve fechas finales sin conseguir puntos, pero clasificado en todas ellas. En 2017 fue contratado por Force India como segundo piloto y ha tenido una temporada de ensueño, consiguiendo puntos en todos los Grandes Premios disputados, excepto en Mónaco, para colocarse octavo en lo puntos y mejor novato por mucho.




**DATO**
Esteban no ha abandonado en ninguno de los 25 GPs que ha corrido y lleva puntos en 15.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **65** puntos, **8ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**25** CARRERAS

**65** PUNTOS

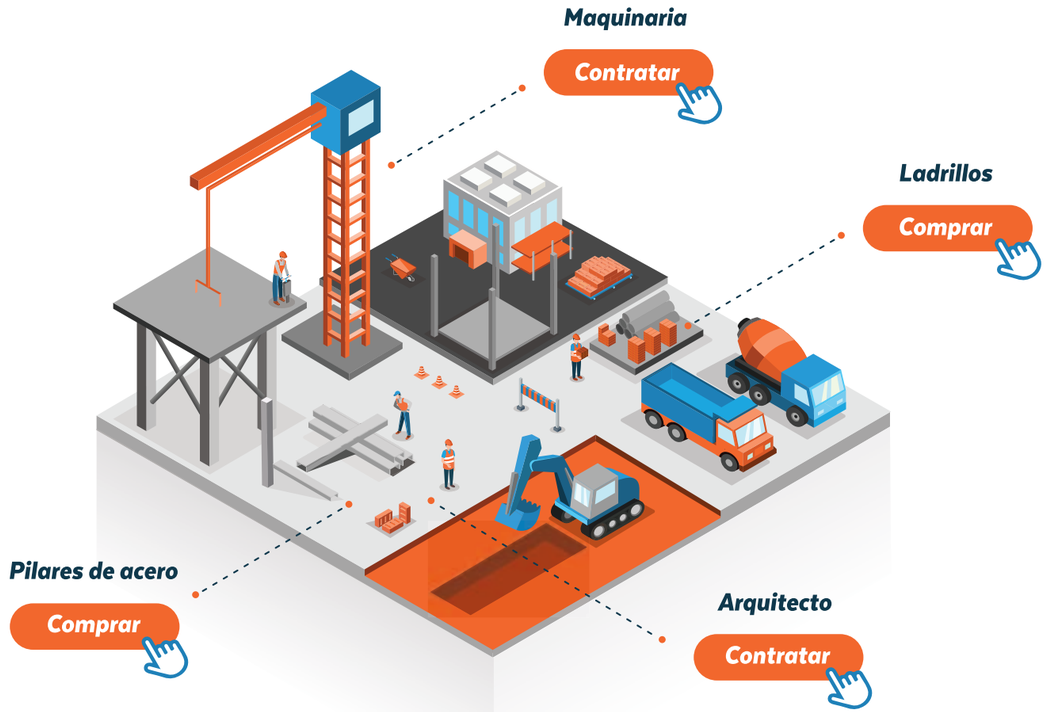
**2016** DEBUT EN F1

**Atrás de Sergio** PRONÓSTICO




# BEZPER

*Tu aliado en construcción.*




1 REGÍSTRATE — 2 ENCUENTRA — 3 CONTRATA

Además, publica tus productos y servicios.

WWW.BEZPER.COM

## EQUIPO

**Nombre**
Mercedes AMG F1

**Auto**
Mercedes W08 híbrido

**Base**
Brackley, GB

**Director**
Toto Wolff

**Pilotos**
- Lewis Hamilton, GB, **#44**
- Valtteri Bottas, Finlandia, **#77**

**Director técnico**
James Allison

**Motor**
Mercedes

**Llantas**
Pirelli

En 1954-55 Mercedes dominó el campeonato de F1 consiguiendo el título de pilotos (en ambos casos para Juan Manuel Fangio) la mayoría de las victorias de la temporada, además de posiciones de privilegio, vueltas rápidas y podios, aunque no el campeonato de constructores pues no se implantó hasta 1958. 60 años después con la llegada de los motores V6 turbo los germanos han repetido este dominio, pero ahora en un trienio, 2014-16, y en 2017 acaban de ganar su cuarto título y Lewis Hamilton está en la pelea por lograr la corona individual.

El Mercedes W08, pese a su calidad, ha perdido más carreras en medio año que las que cualquiera de sus tres antecesores perdió en una campaña completa. Su confiabilidad es tanta o más que la de sus antecesores, pero sus rivales se han acercado tras tres años de ser barridos.

El W08 es muy bueno en las pistas más rápidas, con curvas rápidas y de velocidad mediana, gracias a que su distancia entre ejes es mayor que la del resto, pero también eso lo hace vulnerable en las pistas menos rápidas y con curvas más lentas. Su motor sigue siendo el más potente, especialmente en calificación, donde un programa de mapeo les da entre 40 y 75 caballos adicionales, lo cual explica las proezas de Hamilton en ese rubro. Y han perdido seis GPs en el año pero siguen siendo dominantes. Tras cuatro triunfos al regresar del receso, el equipo se coronó en América por cuarto año consecutivo.

En 2017 parece que finalmente veremos a alguien que no maneje un Mercedes pelear el triunfo en el XIX GP mexicano.







# CUATRO CORONAS AL HILO

**en 140 CARACTERES**

El Mercedes W08 es un auto muy bueno, pero los rivales finalmente están alcanzando a los germanos tras años de intentarlo infructuosamente.

RA infinitum Realidad Aumentada

## Mercedes F1 Team

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

**164** CARRERAS

**74** TRIUNFOS

**85** PPs

**55** VRs

**149** PODIOS

**4** CAMPEONATOS*

**Tetracampeón**
PRONÓSTICO (CUMPLIDO)

*(2014-2017) (hubiera sido campeón en 1954 y 1955 también)

# LEWIS HAMILTON 44



**Edad** 32 años

**Estatura** 1.75 m

**Peso** 66 kg

Gran Bretaña

El nacido el 7 de enero de 1985 en Stevenage, GB, fue piloto en desarrollo de McLaren desde los 13 años y tras coronarse en la F3 europea y en GP2 debutó con la escuadra de Woking en el GP australiano de 2007.

Peleó el campeonato en su temporada inicial hasta la carrera final, aunque su batalla interna con Fernando Alonso le quitó el título a ambos. Para 2008, con Heikki Kovalainen como coequipero, obtuvo el título de pilotos, pero no lo retuvo en 2009 ante el difusor "mágico" de los campeones Brawn GP y Jenson Button, quien se convirtió en su coequipero en McLaren entre 2010 y 2012.

Para 2013 cambió de aires y firmó en Mercedes como reemplazo de Michael Schumacher, con un ojo al futuro, pues en 2014 iniciaba la era de motores V6 turbo.

Tras un inicio tentativo en 2013 con un triunfo y otros cuatro podios, en 2014 usó el Mercedes W05 nuevo para ganar su segundo campeonato. En 2015 lo obtuvo en Austin, aunque Rosberg lo batió en la batalla por la corona en 2016 pese a ganar menos carreras. En 2017 Lewis iba abajo en puntos al llegar al receso de verano, pero cuatro triunfos en cinco fechas posteriores hacen que el "tetra" sea un mero trámite.




**DATO**
Lewis ya es el piloto con más PPs en la historia y el segundo con más triunfos.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **8** triunfos,**10** PPs, **7** VRs, **11** podios, **306** puntos, **1ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**204** CARRERAS

**61** TRIUNFOS

**71** PPs

**38** VRs

**115** PODIOS

**3** CAMPEONATOS*
*(2008, 2014 y 2015)

**Tetracampeón** PRONÓSTICO



SAMSUNG
Galaxy Note8
telcel M.R.
Do bigger things
Daniel Mastretta Guzmán, diseñador industrial.
@CPTM / foto: Ricardo Espinosa - reo
México
Parque Fundidora, Monterrey, Nuevo León.

# VALTTERI BOTTAS 77



**Edad** 28 años

**Estatura** 1.73 m

**Peso** 70 kg

Finlandia

El piloto finlandés nació el 28 de agosto de 1989 en Nastola. Pronto destacó en monoplazas al ganar la Fórmula Renault Europea en 2008, lo cual le valió ir a la F3 Europea con el equipo premier de series preliminares de monoplazas, el ART Grand Prix galo.

Ahí fue compañero de Esteban Gutiérrez y Jules Bianchi. Quedó tercero en 2009 y cuando era favorito para el campeonato en 2010 repitió en tercer sitio. Eso lo hizo repensar su carrera y optó por ir a GP3 en 2011 en donde fue el sucesor de Esteban como campeón y fue firmado por Williams como su piloto reserva.

Pasó todo 2012 corriendo en las prácticas de los grandes premios y en 2013 fue promovido a un asiento titular en lugar de Bruno Senna. En su campaña inicial fue segundo entre los novatos, detrás de Esteban, pero en 2014 realmente despuntó con seis podios y quedó cuarto general en el campeonato, siendo mencionado insistentemente para pasar a uno de los equipos grandes como Ferrari.

Pero en 2015 tuvo menos éxito –dos podios– y su estrella siguió declinando en 2016 –sólo un podio en su cuenta–, sin embargo fue reclutado por Mercedes para reemplazar al campeón retirado, Nico Rosberg. En 2017 ha cumplido como escudero de Lewis Hamilton y así se ganó la renovación para 2018.




**DATO**
Bottas es el piloto 97 en ganar un GP de F1. O el 107 si contamos la Indy 500 de 1950-60.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **2** triunfos, **2** PPs, **10** podios, **234** puntos, **3ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**93** CARRERAS

**2** TRIUNFOS

**2** PPs

**2** VRs

**19** PODIOS

Peleará el tercero
PRONÓSTICO



JCDecaux
Nº 1 mundial en Comunicación Exterior
&
CMI
Grupo America Movil

Integran Escuderías OOH en México

Mobiliario Urbano · Gran Formato · Kioscos · Puentes
Transporte · Pantallas Digitales · Centros Comerciales

32 Estados
+15,700 Caras Publicitarias
14 Shooping Malls
+1,500 Rutas Transporte

El vehículo de **Medios Exteriores**
con mayor alcance y cobertura nacional.

JCDecaux Vendor

JCDecaux México
Boulevard Manuel Ávila Camacho #76 Piso 5, Colonia Lomas de Chapultepec,
Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11000, Cd. de México
Tel.: +52 (55) 5540 1312
www.jcdecaux.com.mx

## EQUIPO

**Nombre**
Scuderia Ferrari

**Auto**
SF 17-H

**Base**
Maranello, Italia

**Director**
Maurizio Arrivabene

**Pilotos**
•Sebastian Vettel, Alemania **#5**
•Kimi Raikkonen, Finlandia, **#7**

**Director Técnico**
Mattia Binotto

**Motor**
Ferrari

**Llantas**
Pirelli

# Scuderia Ferrari

Ferrari tuvo un año malo sin triunfos en 2016, pero han dado un paso al frente y ahora pelean el título contra el campeón de los últimos tres años, superando al subcampeón 2016, RBR. El equipo se recuperó de la salida de su director técnico; James Allison en 2016 y en particular su trabajo en la mitad delantera del auto ha sido espectacular en cuanto a los flujos de aire. Han tenido paridad con Mercedes, aunque menos suerte y la italianización de la escuadra parece estar dando frutos.

El SF17-H es un auto muy bueno, destacando en las curvas lentas y medias y en el clima caluroso, y su desarrollo ha sido intensivo esta vez, por lo que con algunas excepciones ha sido contendiente a triunfo en casi todos los grandes premios.

El equipo ha marcado en la estrategia una diferencia clara entre sus pilotos, que son mucho más parejos de lo que parece en la pista, pero el número de puntos obtenido por Vettel ha inclinado la balanza en su favor, y eso provoca que el desarrollo del auto y las tácticas de carrera se hayan enfocado más a las preferencias del germano.

El motor es igual al de Mercedes en carrera, pero todavía cede un poco en el mapeo de calificación, aunque no tanto como en años pasados. En materia de estrategia han sido tan buenos como el mejor y su desarrollo aerodinámico en el tren trasero da para más, pero su confiabilidad ha sido mala después del receso. Conservan la combinación Vettel-Raikkonen para 2018, pero Kimi necesita dejar de ser el eslabón más débil de la cadena y no irse en blanco en su segunda era en Ferrari.




# UN GRAN PASO ADELANTE







**En 140 caracteres**

Ferrari dio un paso adelante, está a la par de Mercedes excepto en el mapeo del motor de calificación; un claro segundo apuntando a primero.

RA infinitum Realidad Aumentada

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| 945 | 228 | 212 |
|---|---|---|
| CARRERAS | TRIUNFOS | PPs |

| 242 | 721 | 16 | Subcampeón |
|---|---|---|---|
| VRs | PODIOS | CAMPEONATOS* | PRONÓSTICO |

*(1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007, 2008)

# SEBASTIAN VETTEL 5



**Edad** 30 años

**Estatura** 1.76 m

**Peso** 62 kg

Alemania

El alemán de Heppenheim, nacido el 3 de julio de 1987, impuso muchos de los récords de precocidad en la F1 aunque ya le han batido algunos. Destacó de inicio como campeón de la F BMW alemana en 2004 y fue el primero firmado para la escuadra juvenil de RBR poco antes de coronarse.

Logró el subcampeonato de F3 en 2006 y pasó a la FR3.5 en 2007. Estaba peleando el título cuando fue llamado por BMW-Sauber para reemplazar a Kubica en el GP de Estados Unidos y marcó puntos. La gente de RBR lo subió de tiempo completo semanas después en su escuadra satélite, Toro Rosso y antes de fin de año ya había logrado un cuarto sitio, aunque también chocó en Japón peleando la punta atrás del auto de seguridad.

En 2008 consiguió la única victoria de los italianos, en Monza, y fue promovido al equipo premier de RBR para 2009. Con ellos consiguió cuatro títulos al hilo (2010-2013), pero el cambio de 2014 no le sentó bien y emigró a Ferrari en 2015, emulando a Michael Schumacher en la meta de restaurar la gloria roja de inicio del siglo.

Ganó tres veces en 2015, ninguna en 2016 y ahora lleva otras cuatro, aunque ha tenido errores de juicio estilo Schumi, pero su manejo no es segundo frente a nadie. Por eso la Scuderia lo refirmó hace poco por otros tres años.




**DATO**
El tetracampeón cuando era niño quería ser como Michael… pero no Schumacher, sino Jackson.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **4** triunfos, **3** PPs, **3** VRs, **10** podios, **247** puntos, **2ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**194** CARRERAS

**46** TRIUNFOS

**49** PPs

**31** VRs

**96** PODIOS

**4** CAMPEONATOS (2010-2013)

Peleará el título

PRONÓSTICO



GRACIAS MÉXICO
ÚLTIMAS SEMANAS
citibanamex PRESENTA
Disney EL REY LEÓN
ELREYLEON.COM.MX
© Disney
citibanamex infinitum Exceso de Velocidad Ford Llega Más Lejos
TEATRO TELCEL ticketmaster OCESA

# KIMI RAIKKONEN 7



**Edad** 38 años

**Estatura** 1.75 m

**Peso** 70 kg

Finlandia

El 'hombre de hielo' finlandés nació el 17 de octubre de 1979 en Espoo. Llegó a la F1 en 2001 con 23 carreras de monoplazas en su haber, todas en la F Renault 2.0. Una prueba convenció a Peter Sauber de firmarlo para 2001, ante las objeciones de muchos, las cuales despejó al marcar puntos en su debut en Australia ese año.

Fue décimo esa temporada y McLaren lo firmó para 2002; ahí obtuvo sus primeros podios y su primera VR. Para 2003 fue subcampeón y ganó por primera vez. Tras el dominio de Ferrari en 2004, en 2005 otra vez fue subcampeón, traicionado por la falta de confiabilidad de su auto.

Ferrari lo trajo para reemplazar a Schumacher en 2007 y ganó al campeonato gracias a la pelea entre los pilotos de McLaren –y la ayuda de Massa en Brasil– pero Ferrari le pagó para que no corriera en 2010 y él se fue al WRC dos años.

Regresó con Lotus en 2012 y triunfó una vez ese año y otra al siguiente, lo que le valió ser refirmado por Ferrari, para 2014, el peor año de la Scuderia en el siglo, y Kimi fue batido por Alonso. En 2015 y 2016 también palideció ante Vettel. Pero este año marcó una PP y debió ganar en Mónaco, pero la táctica favoreció a su coequipero. Ya está firmado para 2018 y seguirá como escudero de facto de Vettel otro año.




**DATO**

**Kimi es malo para pedir que los ingenieros desarrollen el auto a su gusto y eso deja un vacío que sus coequiperos aprovechan.**

**2017** (Hasta Japón): **15** carreras, **1** PP, **2** VRs, **4** podios, **148** puntos, **5ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**266** CARRERAS

**20** TRIUNFOS

**17** PPs

**45** VRs

**88** PODIOS

**1** CAMPEONATOS (2007)

Peleará el tercero PRONÓSTICO



lenovo.com

Lenovo

LEGION

Conquista el mundo de la velocidad.



Lenovo Legion Y720

Con poderosos gráficos NVIDIA® GeForce®.

Different is better

Disponible en lenovo.com/mx

Intel, el logotipo Intel, Intel Inside, Intel Core y Core Inside son marcas comerciales de Intel Corporation en Estados Unidos y otros países.

Procesador Intel® Core™ i7

Intel Inside®, para un extraordinario desempeño.

# Red Bull Racing

**EQUIPO** | **Nombre** Red Bull Racing | **Auto** RB 13 | **Base** Milton Keynes, GB | **Director** Christian Horner | **Director Técnico** Adrian Newey

**Pilotos** •Daniel Ricciardo, Australia, **#3** •Max Verstappen, Holanda, **#33** **Motor** Renault (TAG Heuer) **Llantas** Pirelli

Los subcampeones de 2014 y 2016 parecen alternar años pares exitosos con años nones no tanto, pues se cayeron en 2015 y otra vez están en tercer sitio en 2017, aunque cuando se considera su diferencia en presupuesto con los equipos que los anteceden, todo es lógico.

Atrás ha quedado la etapa del motor Renault no tan competitivo, y han logrado ganar tanto en 2016 como en 2017 aunque el motor lleva como nombre una marca de relojes que los patrocina, pues las relaciones con la firma francesa no son tan cercanas después de las recriminaciones de 2015.

Con estabilidad, el equipo técnico liderado por Newey demuestra por enésima vez que puede estar a la par de equipos que gastan mucho más, y tradicionalmente, RBR cierra fuerte una vez que las sorpresas del inicio de temporada dan paso a la persistencia innovativa y detallista de Newey en cuanto al desarrollo del auto.

Lo que no han recuperado es el nivel de dominio de su era campeonil, pero hay muchos rumores para el futuro, pues prueban una alianza con Honda en su escuadra satélite y a la vez exploran otra alianza con Aston Martin como camino a dejar la dependencia de los motores para ser un equipo digamos "de fábrica" cosa que no sucede desde que se llamaban Jaguar en una encarnación anterior.

Su dupla de pilotos –los mejores que no han sido todavía campeones– tiene contrato hasta 2018, pero si no ganan constantemente podrían perderlos a ambos, lo que sería preocupante, pues no cualquiera maneja bien lo que diseña Newey.



RA infinitum Realidad Aumentada

EN 140 CARACTERES

Aunque en ocasiones supera a Mercedes y Ferrari, su déficit presupuestal impacta a la larga el objetivo de regresar a ser el mejor equipo.

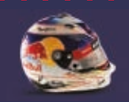
# TERCERO, ASPIRANDO A +

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

| 240 | 54 | 58 |
|---|---|---|
| CARRERAS | TRIUNFOS | PPs |
| 53 | 147 | 4 | 3º |
| VRs | PODIOS | CAMPEONATOS (2010, 2011, 2012, 2013) | PRONÓSTICO |



## DANIEL RICCIARDO 3



**Edad** 28 años | **Estatura** 1.75 m | **Peso** 64 kg | Australia

El australiano nacido el 1 de julio de 1989 en Perth, pasó del kartismo a la F BMW asiática y su desempeño le valió el boleto para irse a Europa, donde empezó a destacar en la F3 Británica en 2009, año en que se coronó.

En ese mismo año probó las aguas de la World Series by Renault, la FR3.5, y para 2010 peleó el campeonato de la serie aunque terminó subcampeón. Al año siguiente iba a buscar coronarse, pero la escuadra juvenil de RB compró el segundo asiento del equipo Hispania (HRT) de Fórmula Uno para la segunda mitad de la campaña, y lo subieron a adiestrarse antes de mandarlo en 2012 a Toro Rosso de tiempo completo.

Pese a tener dos campañas medianas en 2012 y 2013 en Faenza, fue promovido al equipo grande RBR en 2014 y debutó con un podio adelante del campeón reinante –y su coequipero– Vettel, aunque fue descalificado luego por una falta mecánica.

Fue la revelación de 2014 al ganar tres veces y batir a Vettel. Pero en 2015, como líder del RBR fue superado por Kvyat y su estrella perdió un poco de brillo. En 2016 regresó a la senda del triunfo y en 2017 ha vuelto a ganar dominando a su coequipero nuevo –en carrera aunque no en calificación– y sólo necesita un auto contendiente para ser campeón, dicen los expertos.



**DATO**
El australiano nunca ha tenido un auto contendiente al título y podría emigrar en busca de uno cuando su contrato acabe en 2018.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **1** triunfo, **1** VR, **9** podios, **192** puntos, **4º** lugar

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

| 125 | 5 | 1 |
|---|---|---|
| CARRERAS | TRIUNFOS | PP |
| 9 | 27 | Peleará el 3º |
| VRs | PODIOS | PRONÓSTICO |

# MAX VERSTAPPEN 33

**Edad** 20 años | **Estatura** 1.80 m | **Peso** 67 kg | Países Bajos

El piloto más joven en la historia de la F1 nació el 30 de septiembre de 1997 en Hasselt, Bélgica, pero usa pasaporte holandés al ser hijo del ex F1 holandés, Jos y madre belga. Desde su niñez practicaba muchas horas diarias en karts supervisado por Jos, Max fue campeón europeo de kartismo a los 15 años y destacó en los mundiales, lo cual le valió ir directo a la F3 Europea en 2014.

Aunque se suponía que era una campaña de aprendizaje pronto estaba ganando y peleó el título, aunque terminó tercero al final del año. Mercedes lo quiso hacer piloto en desarrollo, pero RBR le ofreció subirlo a la F1 para 2015, a los 17 años.

Había dudas acerca de su potencial, incluso la FIA cambió las reglas para impedir que un piloto menor de edad llegue a la F1, pero su desempeño en pista en 2015 fue bueno y tras cuatro fechas en 2016 fue subido al equipo mayor, el RBR, con el cual prontamente logró su primer triunfo en España con mucha suerte y mejor estrategia que los que lo precedían. Poco a poco se apoderó de los récords de precocidad en la F1, pero acabó detrás de Ricciardo en 2016. Este año ha sido víctima del australiano y la mala confiabilidad mecánica, además de algunos choques suyos. Pero se sigue considerando que es un futuro campeón mundial.





**DATO**

Max ya superó todo lo que hizo su padre en F1, y se le considera un campeón mundial futuro si logra madurar.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **1** triunfo, **3** podios, **111** puntos, **6ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **56** CARRERAS | **2** TRIUNFOS | **peleará el 4º** PRONÓSTICO |
| **1** VR | **10** PODIOS | |



BENEFICIOS SERVICIOS RESULTADOS CONTACTO

DISFRUTA DE LA FIESTA. CON

LOJACK®

localiza • recupera • entrega

TÚ TRANQUILO.

Descarga la aplicación RA infinitum Realidad Aumentada

Ábrela y apunta a la imagen

Al mencionar este anuncio -10%* De descuento

2581-1060

EXPERTOS EN RECUPERACIÓN DE VEHÍCULOS ROBADOS.

WWW.LOJACK.COM.MX /LOJACKMEXICO @LOJACKINFORMA

Lo jack es el sistema más avanzado en México y el mundo para la Recuperación, Localización y entrega de vehículos robados, utilizando Radio Frecuencia Digital.
*Aplican restricciones, promoción valida al 15 de Noviembre de 2017 código de promoción **JACK1017.**

**EQUIPO** | **Nombre** Renault | **Auto** RS17 | **Base** Enstone, GB / Viry-Chatillon, Francia | **Director** Jerome Stoll | **Director Técnico** Bob Bell

**Pilotos** •Nico Hulkenberg, ALE, **#27** • Carlos Sainz, ESP, **#55** • Jolyon Palmer*, GB, **#30** **Motor** Renault • **Llantas** Pirelli

*Jolyon Palmer corrió hasta Japón

Renault Sport F1 team

El equipo que solía ser Benetton, luego Renault, luego LotusF1, fue recomprado por Renault para 2016, conservando la base en Enstone, GB, aunque los motores se desarrollan en Francia, como manda la tradición. Su chasis 2016 era, en esencia, el mismo de 2014, con un poco de desarrollo y sus resultados fueron pobres, pero para 2017 contrataron a Nico Hulkenberg y aumentaron su reclutamiento de talento.

El equipo también dejó una sola cabeza a cargo, deshaciéndose de Frédéric Vasseur, el reputado director quien fue contratado por Sauber meses después, con lo que la diversidad de órdenes y visiones se ha unificado en torno a Cyril Abiteboul, el hombre fuerte de los franceses.

La diferencia es notoria, primero que nada en la pista donde Hulkenberg ya ha sido el "mejor del resto" en un par de ocasiones, y con más confiabilidad el equipo ya tendría un par de podios. El reverso de la medalla es Palmer, quien dejó el equipo tras Japón y Carlos Sainz llegó en su sitio.

Ciertamente han mejorado mucho, pero en la Fórmula Uno nadie se duerme en sus laureles y todos se mueven al paso de… bueno, un Fórmula Uno. Pero Renault insiste en que para 2020 estarán peleando el triunfo y si no se distrae probablemente lo hará.



# RECUPERANDO LA FUERZA

**EN 140 CARACTERES**

Renault ha ido reconstruyendo su fuerza tanto en personal como en presupuesto, para regresar al sitio que ocupaban hace una docena de años.

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **337** CARRERAS | **35** TRIUNFOS | **51** PPs | **31** VRs |
| **100** PODIOS | **2** CAMPEONATOS* | **Peleará el quinto** PRONÓSTICO | |

*(2005 y 2006)



**NICO HULKENBERG 27**

**Edad** 30 años | **Estatura** 1.83 m | **Peso** 70 kg | Alemania

El germano de Emmerich nació el 19 de agosto de 1987 y tras destacar en el kartismo se inició en la F BMW germana en 2005 donde se coronó. Repitió en 2006-2007 en la serie A1GP dándole el título al equipo germano, mientras corría F3, en la cual se coronó campeón europeo en 2008.

Para 2009 subió a la GP2 y consiguió un cuarto título distinto al ganar con el equipo premier ART Grand Prix, eso le valió firmar con Williams para ir a la F1 en Bahréin 2010. Obtuvo una PP en su primer año, pero al año siguiente fue desplazado por el dinero de Pastor Maldonado y emigró a Force India a ser reserva un año hasta que recuperó su sitio titular con la escuadra de Silverstone, a la que le dio su primera VR en 2012.

En 2013 se fue a Sauber y quedó por primera vez entre los 10 mejores del año; en 2014 regresó a Force India y mejoró al noveno sitio general. Renovó contrato hasta 2017, pero en 2015 fue superado en puntos por su coequipero, aunque ganó las 24 Horas de Le Mans con Porsche. En 2016 fue superado otra vez por lo que firmó con Renault para 2017-19 jugándosela a revivir su carrera en un equipo oficial. Lo ha logrado dominando a su coequipero brutalmente, pero su prueba de la verdad será ahora que tenga a Sainz a su lado.




**DATO**

Hulkenberg está considerado el mejor piloto sin lograr un podio y es el que más carreras tiene así.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **34** puntos, **10ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **131** CARRERAS | **1** PP | **2** VRs | **Entre los 10 mejores** PRONÓSTICO |

# CARLOS SAINZ

**55**

| Edad | Estatura | Peso | |
|---|---|---|---|
| 23 años | 1.77 m | 66 kg | España |

El español nacido en Madrid el 1 de septiembre de 1994 es hijo del bicampeón mundial de rallies, del mismo nombre. Descubierto por el programa juvenil de RBR desde el kartismo y se encaminó a las pistas en vez de a las rutas de tierra.

Debutó en 2010 en la F BMW en Europa y al año siguiente se coronó en la F Renault 2.0 NEC y fue subcampeón de su similar europea, lo cual fue su plataforma para ir a la F3 e al año siguiente. En 2013 corrió un programa doble de GP3 y FR3.5, lo cual lo preparó para coronarse en esta última serie en 2014, con más victorias que cualquier campeón anterior. Eso le dio la llave para ser nominado al equipo de Faenza para debutar en la categoría máxima en 2015.

Su campaña debut fue espectacular, pero con mala suerte pues estuvo delante de su coequipero (Verstappen) muchas veces y se retiró por problemas mecánicos heredándole los resultados en los puntos. Quedaron parejos en calificación y ambos renovaron para 2016, pero Max se fue al equipo grande para la quinta carrera. Carlos demolió a su coequipero nuevo y sigue haciéndolo en 2017, lo cual ha evidenciado su talento. Por ello Renault lo ha obtenido a préstamo hasta fin de 2018 y cosas mayores podrían caerle en 2019.




**DATO**

**Carlos no quería pasar un cuarto año en el mismo equipo y su deseo se cumplió de rebote.**

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **48** puntos, **9ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

| | |
|---|---|
| **56** CARRERAS | **2015** DEBUT F1 |
| **2014** CAMPEÓN FR3.5 | **Peleará el décimo** PRONÓSTICO |



RENAULT
Passion for life

Entra al equipo
RENAULT
con
PLAN
R1




1%
de comisión por apertura

1 año
de seguro en llantas y rines por daños y robo total

1 año
de garantía extendida

Renault recomienda elf

Consulta términos y condiciones en www.renault.com.mx

**EQUIPO** **Nombre** Williams F1 | **Auto** FW40 | **Base** Grove, GB | **Director** Frank Williams | **Director Técnico** Paddy Lowe

**Pilotos** •Felipe Massa, Brasil, **#19** •Lance Stroll, Canadá, **#18** | **Motor** Mercedes | **Llantas** Pirelli

# Williams F1

En 2014 Williams subió seis peldaños respecto a 2013 para quedar tercero en el campeonato de constructores tras una campaña pésima el año anterior, pero en 2015 cayó un sitio con la recuperación de Ferrari. En 2016 perdió otro sitio frente a Force India y ahora ha sido superado claramente por los asiáticos y está batallando para no caer más frente a los embates de Renault, Toro Rosso y Haas.

El equipo tuvo un cambio radical al dejar ir a Pat Symonds, (la mente maestra del escándalo del choque de Nelsinho Piquet en Singapur 2008) y traer como socio a Paddy Lowe, el anterior director técnico de Mercedes, responsable del tricampeonato 2014-16.

Pero rehacer un equipo a su estilo tarda, y el Williams ha sufrido con la aerodinámica a ratos, aunque en ocasiones se han visto capaces de retar a sus rivales por la punta. El equipo depende mucho de la cartera del papá de su piloto Lance Stroll, un textilero canadiense coleccionista de autos Ferrari de calle, y por ello algunas de sus decisiones son tomadas más por la conveniencia de los norteamericanos que por lo que la escuadra conviene, pues la maquinaria de Grove es compacta y funcional pero, como todo, necesita dinero para mantenerla en ritmo.




RA infinitum Realidad Aumentada

EN 140 CARACTERES

El FW40 es un auto con potencial, pero el equipo técnico se pierde en el desarrollo de un día a otro y de una carrera a la siguiente.

## TRATANDO DE NO PERDER
# EL RITMO

WILLIAMS F1 TEAM

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 684 CARRERAS | 114 TRIUNFOS | 128 PPs | |
| 133 VRs | 312 PODIOS | 9 CAMPEONATOS* | 5º PRONÓSTICO |

*(1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996, 1997)



**FELIPE MASSA** 19

**Edad** 36 años | **Estatura** 1.66 m | **Peso** 59 kg | Brasil

Nacido el 25 de abril de 1981 en Sao Paulo, Felipe tuvo una carrera meteórica en Europa pues ganó la Fórmula Renault 2.0 Europea en 2000, lo cual le dio el pase a la F3000 Europea en 2001, donde se coronó también, y esto le valió ser firmado para 2002 con el equipo Sauber de F1.

Su talento llamó la atención de Ferrari, lo contrataron como probador y pasó un año desarrollando autos antes de regresar a Sauber, que usaría motores Ferrari en 2004 y necesitaba la experiencia del brasileño en propulsores italianos.

Massa estuvo dos campañas más con Sauber –batió al ex campeón Villeneuve en la segunda–, antes de regresar a Ferrari como titular en 2006 para reemplazar a Rubens Barrichello y ser escudero de Schumacher. Terminó tercero en el campeonato con su primeras dos victorias y se quedó con los italianos hasta 2013 –incluyendo un accidente en Hungría 2009 que casi lo retiró– consiguiendo 11 triunfos en total.

En 2014 firmó con Williams por dos años y renovó por un tercero en 2016, pero su retiro anunciado se nulificó tras la ida de Nico Rosberg, que enrocó a Bottas en Mercedes y regresó a Massa a la acción para 2017, como tutor de Stroll. 2018 pinta incierto porque Lance quiere otro maestro y Felipe podría retirarse ahora sí.




**DATO**
Massa fue monarca de F1 39 segundos en 2008, hasta que Hamilton pasó a Glock en la curva final del GP de Brasil.

**2017** (Hasta Japón): **15** carreras*, **31** puntos, **11ª** posición

*Paul di Resta lo reemplazó en Hungría

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 265 CARRERAS | 11 TRIUNFOS | 16 PPs | |
| 15 VRs | 41 PODIOS | entre los 10 mejores PRONÓSTICO | |

# LANCE STROLL 18



**Edad** 19 años | **Estatura** 1.66 m | **Peso** 62 kg | Canadá

El adolescente canadiense nacido en Montreal el 29 de octubre de 1998, es de madre belga como Verstappen. Su padre, textilero judío, quiso hacerlo piloto desde temprana edad y le dio maestros y cursos ad infinitum para hacerlo avanzar en la carrera elegida, siendo un discípulo aventajado con resultados notables en las categorías preliminares de monoplazas.

Fue campeón de la Toyota Racing Series en Nueva Zelanda en 2015 y de ahí pasó a la F3 Europea, en la cual obtuvo su primer triunfo. Fue miembro de la Academia de Pilotos de Ferrari entre 2010 y 2015, pero su padre mudó su apoyo económico a Williams en 2016 y la escuadra lo nombró piloto en desarrollo. Lance corrió una segunda campaña de F3 en 2016 y se coronó, lo que le dio un asiento en Williams para 2017 una vez obtenidos los puntos necesarios de la superlicencia con su corona de F3.

Inició 2017 con problemas, retiros y choques, pero se fue asentando, con Massa como tutor y proveedor de su puesta a punto. Consiguió sus primeros puntos en casa y luego un podio en Azerbaiyán al mantenerse al margen de los incidentes. Ha madurado y con el apoyo de su padre, los obstáculos son menores.




**DATO**
Stroll ya es el segundo más joven en lograr un podio y el más joven en arrancar en primera fila en F1.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **1** podio, **28** puntos, **12ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**16** CARRERAS

**1** PODIO

**2017** DEBUT F1

**del 10º al 15º** PRONÓSTICO



# EQUIPO

**Nombre** Sucuderia Toro Rosso | **Auto** STR-12 | **Base** Faenza, Italia | **Director** Franz Tost | **Director Técnico** James Key

**Pilotos** •Daniil Kvyat, Rusia, **#26** • Pierre Gasly, Francia **#10** • Carlos Sainz II, España **#55*** **Motor** Ferrari **Llantas** Pirelli

*corrió hasta Japón

RA infinitum Realidad Aumentada



La Scuderia Toro Rosso siempre ha sido el equipo secundario de la firma de bebidas energéticas. Su objetivo es darle una primera probada de F1 a los mejores pilotos juveniles patrocinados por la firma y emanados de la escalera de fórmulas menores.

Tuvieron a Sebastian Vettel, el mejor ejemplo de esta filosofía. En 2015 trajeron a dos novatos sin experiencia en F1. La apuesta arriesgada fructificó para la compañía, no tanto para el equipo de Faenza; aunque están conscientes de su papel en la firma, ganando en el intercambio técnico tácito que mantienen con su escuadra hermana, RBR.

Pero ahora que Honda necesitaba un equipo para seguir en la F1, ellos se prestaron al juego y dejaron a Renault para explorar el terreno con los japoneses, en nombre del grupo obviamente. Será su tercer propulsor en tres años tras usar el Renault en 2015, un modelo Ferrari 2015 en 2016 y regresar a Renault en 2017, por lo que sólo les falta usar un Mercedes en F1.

Este año Sainz ha brillado por ellos mientras que Kvyat sigue sumido en su bache tras ser enrocado de RBR el año pasado y el equipo probó a Pierre Gasly en Malasia y Japón, pero la salida de Sainz le regresó el asiento temporalmente, junto a Brendon Hartley, probado en Austin.




**EN 140 CARACTERES**

Para obtener los motores de Honda en 2018, como paso exploratorio del grupo para lograr un equipo de fábrica, cedieron a Sainz a Renault.

# APOSTANDO AL FUTURO

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**1** VR

**222** CARRERAS

**1** PODIO

**1** TRIUNFO

**1** PP

**Peleará el 5º sitio** PRONÓSTICO

# DANIIL KVYAT

**26**

**Edad** 23 años | **Estatura** 1.75 m | **Peso** 59 kg | Rusia

El ruso Daniil Kvyat nació en Ufa, República Rusa de Baskorstostán (Asia Central) el 26 de abril de 1994, se inició en monoplazas de la F BMW en 2010, tanto en la del Pacífico como en la Europea. Siguió su aprendizaje en la Fórmula Renault 2.0 en las diversas copas europeas logrando triunfos en varias de ellas.

Para 2013, siendo miembro de la escuadra juvenil de RBR pasó a la GP3 y se coronó en su primera campaña, lo que le valió ser brincado inmediatamente a la F1 con la Scuderia Toro Rosso en 2014. Ahí corrió el STR9 y estuvo frecuentemente al frente de su coequipero, Vergne, mucho más experto que él. Impresionó con su velocidad y a la salida de Vettel del equipo fue elegido para subir al equipo mayor en 2015 a los 20 años de edad.

En 2015 le ganó en puntos a su coequipero Ricciardo e inició 2016 con un podio en su tercera fecha, pero tras la cuarta fue enrocado del equipo grande a la escuadra italiana y sus resultados cayeron a la par de su depresión. Pese a todo, la firma de bebidas energéticas lo renovó para 2017, pero su coequipero lo ha destrozado. No parece repuesto y lo bajaron para el GP de Malasia buscando probar a quien ocupará el asiento que Sainz deja vacante en 2018, pero su futuro tampoco está asegurado en Faenza.




**DATO**
El ruso apenas tiene 23 años, dos píos y una VR y su futuro en la F1 está en la cuerda floja.

**2017** (Hasta Japón): **14** carreras, **4** puntos, **19ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**71** CARRERAS

**1** VR

**2** PODIOS

**Entre el 11 y el 15** PRONÓSTICO



# PIERRE GASLY

**10**

**Edad** 21 años | **Estatura** 1.75 m | **Peso** 63 kg | Francia

El francés nacido en Rouen el 7 de febrero de 1996 reemplazó a Daniil Kvyat durante varias fechas en 2017 con miras a lograr un asiento en 2018.

Se inició en monoplazas en 2011 en la F4 francesa, tras el paso obligado por los karts. Y quedó tercero en su primer año en autos. Luego manejó un par de años en la F Renault 2.0 europea y se coronó en el segundo de ellos, en 2013. Siendo miembro de la escuadra juvenil de RBR pasó a la Fórmula Renault 3.5 en 2014 y peleó el título aunque quedó subcampeón al final de la campaña. Eso le dio el pase a la GP2 para 2015, siempre con el apoyo de RBR.

Su primera campaña en la preliminar de la F1 le trajo podios y PPs, pero no fue hasta 2016 que logró meterse en la pelea por el título en la serie, y terminó siendo casualmente el último campeón de la misma. Pero RBR lo consideró un poco inexperto para subir a la categoría máxima y en 2017 fue enviado a Japón a foguearse en la Súper Fórmula nipona. Ahí peleó el título hasta la ronda final, lo cual le valió la prueba en F1 reemplazando al ruso, pues es un hecho que estará en un asiento del equipo de Faenza en 2018 y parece tener un futuro promisorio en cuatro ruedas.




**DATO**
El papa de Ocon le prestó un kart al papá de Gasly y eso provocó que Pierre se enfocara al deporte motor.

**2017** (Hasta Japón): **2** carreras, **20ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**2** CARRERAS

**2015** CAMPEÓN GP2

**2017** DEBUT EN F1

**Peleará el título de la Superformula nipona**

**EQUIPO** **Nombre** Haas F1 | **Auto** VF-17 | **Base** Banbury, GB/ Kannapolis, EUA | **Director** Guenther Steiner | **Director en jefe** Rob Taylor

**Pilotos** •Romain Grosjean, Francia, **#8** •Kevin Magnussen, Dinamarca, **#20** **Motor** Ferrari • **Llantas** Pirelli



# MARCANDO EL MODELO A SEGUIR

Gene Haas dejó pasar la oportunidad de entrar a la F1 en 2015 y se esperó a 2016 para ir sobre bases más sólidas que sólo sus raíces de NASCAR Estados Unidos: una serie competida, pero que no tiene relevancia frente a la F1. Compró la base de Marussia en Banbury y la juntó con su base en Kannapolis, Carolina del Norte, EUA, vecina de la sede de su equipo de NASCAR. También integró un equipo de diseño en Dallara en Parma, Italia, 70 personas que adaptan su estilo al europeo de hacer un chasis, con miras al futuro. Compró todo lo permitido en las reglas a Ferrari: motor, transmisión, geometría de suspensión y demás fierros, pues es proveedor de la firma con sus máquinas para hacer sus autos de calle, el negocio real de Gene en casa. Con eso redujo sus costos al mínimo e instauró un modelo distinto de negocio para entrar a la F1.

La apuesta salió bien, el VF-16 resultó bueno y en manos de Grosjean los resultados se dieron al amparo de la sorpresa del inicio del año y siguieron al final del mismo para hacerlos terminar octavo delante de tres equipos. En 2017 han seguido consolidándose, excepto por su problema grave de frenos, logrando más puntos y están en la pelea por el quinto sitio. Son un modelo a seguir para debutantes.



**en 140 CARACTERES**

Siguen avanzando en su lucha por establecerse y ya metieron a dos pilotos en los puntos en una carrera por primera vez en su historia.

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| | |
|---|---|
| **37** CARRERAS | **2016** DEBUT F1 |
| **72** PUNTOS | **Peleará el octavo** PRONÓSTICO |



## ROMAIN GROSJEAN 8



**Edad** 31 años | **Estatura** 1.75 m | **Peso** 63 kg | Francia

Nacido el 17 de abril de 1986 en Ginebra, Suiza, pero con doble nacionalidad, empezó a destacar al conseguir el título de la FR2.0 francesa en 2005 y Renault lo volvió uno de sus pilotos juveniles. Fue campeón de la F3 Europea en 2007 y en 2008 subió a la GP2. Se coronó en la serie asiática, pero fueron sus resultados en la serie principal los que lo llevaron al equipo de F1 de la firma francesa en 2009 cuando necesitaron un reemplazo para Nelsinho Piquet, caído en desgracia tras prestarse al choque de Singapur en 2008.

Pero Romain no hizo nada en unas pocas carreras con Renault en 2009 y para 2010 fue a Auto GP, serie en la que se coronó y en 2011 regresó a GP2 a terminar su ciclo coronándose campeón con DAMS; por eso Lotus (el entonces nombre de Renault) le dio una segunda oportunidad.

En 2012 logró tres podios y fue considerado como el próximo vencedor en la F1, pero sus choques constantes le acarrearon una suspensión tras el accidente de la arrancada en Spa. Es tan bueno como el auto que le den y es la realidad gala de la F1. Le dio todos sus puntos a Haas en 2016 y se mantiene al frente del equipo en 2017. Su problema es quejarse de lo que falla en sus autos; eso no es bien visto por lo que la oferta del asiento grande no llega.




**DATO**

Romain es el piloto en activo con más podios sin un triunfo y espera que en 2019 se abra un asiento mejor.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **28** puntos, **13ª** posición

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| | |
|---|---|
| **118** CARRERAS | **1** VR |
| **10** PODIOS | **Peleará el décimo** PRONÓSTICO |

# KEVIN MAGNUSSEN 20



**Edad** 25 años | **Estatura** 1.68 m | **Peso** 64 kg | Dinamarca

El piloto danés es hijo de otro exF1, Jan (del equipo oficial de Corvette en GT). Kevin nació en Roskilde, Dinamarca el 5 de octubre de 1992 y siguió la ruta usual del kartismo hasta 2008 cuando debutó en la Fórmula Renault Junior (1.6) y en Fórmula Ford, en la que salió campeón danés.

Su ascenso incluyó la F Renault 2.0, F3 y en 2012 debutó en la FR3.5 donde se coronó al año siguiente y McLaren lo tomó como piloto probador y reserva. Para 2014 subió al asiento titular como substituto del mexicano Sergio Pérez pues McLaren pensaba que Kevin tenía potencial para ser campeón mundial.

Su debut vino con un podio de segundo sitio en Australia 2014, pero de ahí fue todo cuesta abajo y en 2015 fue regresado a tercer piloto tras la contratación de Fernando Alonso, ese sí campeón de F1. Tras un año en la banca, Renault lo tomó para remplazar de última hora a Pastor Maldonado para 2016 y batalló mucho para dar resultados dignos, dado el auto malo y el caos imperante en el equipo galo.

Renault no le renovó el contrato, pero Haas apreció su estilo batallador y lo trajo en vez de Esteban Gutiérrez, con un acuerdo por dos años. En 2017 le ha dado batalla a Grosjean, pero algunos se han quejado de su manejo, aunque el equipo lo respalda.




**DATO**

**Magnussen ha reemplazado a dos mexicanos en la F1: a Sergio en McLaren y a Esteban en Haas.**

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **15** puntos, **14ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**56** CARRERAS

**1** PODIO

**2013** DEBUT F1

**Entre el 15 y el 20** PRONÓSTICO



## EQUIPO

**Nombre** Sauber Motorsport | **Auto** C36 | **Base** Hinwil, Suiza | **Director** Frédéric Vasseur | **Director Técnico** Jörg Zander

•Marcus Ericsson, Suecia, **#9** •Pascal Wehrlein, Alemania, **#94***

**Motor** Ferrari | **Llantas** Pirelli

*Antonio Giovinazzi lo sustituyó dos carreras

# Sauber Motorsport

Tras tres décadas, Sauber en 2014 tuvo su única campaña sin puntos en la F1, aunque en 2015 se recuperó un poco. Pero llegó 2016 y antes del inicio de la campaña se quedaron sin director técnico cuando Mark Smith regresó a Gran Bretaña, entre rumores de que no le habían pagado.

El flujo de efectivo cesó y la producción de mejoras y adecuaciones terminó el desarrollo del C35, por lo que Peter Sauber tuvo que vender a Longbow Financial, patrocinadores de Marcus Ericsson. Monisha Kaltenborn se quedó como directora de la escuadra, sin ser accionista, y 2016 terminó con un resultado milagroso de Felipe Nasr, noveno en Brasil, que les dio el décimo sitio final.

2017 inició con el aniversario 25 del equipo (sin contar los años de BMW) y un coequipero nuevo para Marcus, Pascal Wehrlein, piloto en desarrollo de Mercedes. Éste dominó al sueco en la pista, pero la preferencia aparente de los dueños hacia el nórdico hizo que Monisha defendiera a Pascal, quien les dio sus únicos puntos del año, y eso le costó el puesto.

En su lugar llegó Frédéric Vasseur, ex Renault, y lo primero que hizo fue deshacer el trato logrado por Monisha con Honda para 2018, refirmando con Ferrari como proveedor de motores. Pero el futuro tiene que ser mejor.



**en 140 CARACTERES**

Sauber no tiene para donde ir, excepto para arriba y recuperar el ritmo les llevará un par de años de trabajo y reclutamiento intenso.

# BUSCANDO NO SER EL ÚLTIMO

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**346** CARRERAS

**10** PODIOS

**3** VRs

**Último** PRONÓSTICO

# MARCUS ERICSSON 9



**Edad** 27 años | **Estatura** 1.74 m | **Peso** 65 kg | Suecia

El piloto sueco de Kumla, nació el 2 de septiembre de 1990 y su primera incursión en monoplazas fue para coronarse en la F BMW británica en 2007. Subió a la F3 británica al año siguiente, pero se fue sin triunfos y decidió emigrar a Japón a buscar una ruta alternativa hacia la F1.

En 2009 se coronó en la F3 japonesa y probó con el equipo campeón de F1, Brawn GP, como premio. Con ese título en su currículum regresó a Europa para correr la GP2 e hizo cuatro campañas ahí sin lograr mucho, siendo sexto en su mejor año. Sin embargo, su patrocinio amplio lo llevó a firmar con el equipo Caterham para debutar en F1 en 2014.

En la escuadra de Leafield no mostró mucho, pero el equipo estaba destinado a desaparecer al final del año y Marcus pasó sin pena ni gloria, ni puntos, a Sauber para la temporada 2015. Con los de Hinwil el sueco elevó su nivel, marcando puntos en cinco ocasiones y aportando en la batalla por el quinto sitio, pasando a ser el piloto rápido hacia fin de año.

La tendencia se mantuvo en 2016, pero el equipo iba en picada, sin dinero y pronto tuvo dueño nuevo, los amigos de Marcus. En 2017 el sueco ha seguido sin mostrarse, pero quiere otro auto para 2018 a fin de demostrar que pertenece por mérito, no cartera, a la F1.






**DATO**
Sauber tienen nexos muy estrechos con el piloto sueco, pero no lo ha firmado para 2018.

**2017** (Hasta Japón): **16** carreras, **0** puntos, **20ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**72** CARRERAS

**2014** DEBUT EN F1

**2007** CAMPEÓN F BMW GB

**Último** PRONÓSTICO



# PASCAL WEHRLEIN* 94



**Edad** 23 años | **Estatura** 1.75 m | **Peso** 66 kg | Alemania

*Giovinazzi en dos carreras

El germano nacido en Sigmarigen el 18 de octubre de 1994 es relativamente nuevo en el deporte motor. Aunque fue kartista, debutó en monoplazas en 2010 en la Fórmula Masters, y para 2011 se coronó campeón de la misma. De ahí brincó a la F3 Europea con uno de los equipos de Mercedes y en las pruebas de fin de año, tras quedar cuarto en el campeonato, fue elegido para integrarse a la escuadra del DTM de la firma de Stuttgart.

Su primera campaña en 2013 fue de descubrimiento, pero en 2014 se convirtió en el ganador más joven en la serie a los 19 años, y la firma lo escogió como probador de su equipo de Fórmula Uno.

Para 2015 fue campeón del DTM, el más joven de la historia, y eso le valió que Mercedes lo colocara con la escuadra Manor para debutar en la F1 en 2016. Pascal respondió consiguiendo un punto en el Red Bull Ring, apenas el segundo resultado fructífero en la historia de la escuadra inglesa.

Al quebrar Manor, Pascal pasó a enrolarse a Sauber y es obvio que lo preparan para ser el substituto de algún piloto que deje el equipo de F1 de Mercedes en el futuro, en franca competencia con Ocon, otro protegido de los de Stuttgart. Su futuro parece brillante si logra dejar Sauber con la reputación intacta.






**DATO**
El alemán Pascal es la apuesta de Mercedes para cuando Hamilton o Bottas dejen la firma.

**2017** (Hasta Japón): **14** carreras, **5** puntos, **18ª** posición

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**35** CARRERAS

**2016** DEBUT EN F1

**2015** CAMPEÓN DTM

**Penúltimo** PRONÓSTICO

**EQUIPO** | **Nombre** McLaren-Honda | **Auto** MCL-32 | **Base** Woking, GB | **Director** Eric Boullier | **Director Técnico** Tim Goss

**Pilotos** •Fernando Alonso, España, **#14** •Stoffel Vandoorne, Bélgica, **#2** | **Motor** Honda | **Llantas** Pirelli

# McLaren - Honda

McLaren ha intentado revivir la historia gloriosa de su asociación con Honda entre 1988 y 1991 sin tener ni los pilotos, ni los años previos de aprendizaje que hizo que los motores turbo nipones fueran los mejores de la categoría máxima.

En este siglo Honda ha pagado el noviciado, además que el McLaren no es exactamente una referencia de diseño. Sus últimos MP4, del 28 en adelante han sido autos regulares tirando a malos y desde el MP4-27 no han desarrollado un vehículo que pueda pelear el triunfo, no nos engañemos.

Todo lo que digan sus directivos son meras palabras y en la pista no han hablado. El motor ha mejorado en confiablidad, pero sigue falto de potencia y por ellos su desempeño mejora en los circuitos lentos donde las diferencias no son tan amplias.

Aparte, han perdido muchos patrocinadores y no tienen dinero para aventarle a la solución de problemas como antes; llevan años sin patrocinador principal y muchas veces el talento no basta para librar los escollos. Dicho todo esto, si alguien puede darle la vuelta al resultado negativo es el equipo de Woking con su experiencia; esperemos que lo logre, ahora que han dejado Honda y firmado para tener motores Renault en 2018. Y si no mejoran no tendrán más pretextos.




## DEJANDO HONDA, POR RENAULT

**en 140 CARACTERES**

McLaren escapó del motor Honda para irse con el de Renault en 2018, pero podría ser una jugada tipo pasar de guatemala a *guatepeor*.

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| | | |
|---|---|---|
| **817** CARRERAS | **182** TRIUNFOS | **155** PPS |
| **154** VRs | **485** PODIOS | **8** CAMPEONATOS* |
| | | **Penúltimo** PRONÓSTICO |

*(1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990, 1991, 1998)



# STOFFEL VANDOORNE 2



**Edad** 25 años | **Estatura** 1.72 m | **Peso** 62 kg | Bélgica

El belga de Kortrijk, nació el 26 de marzo de 1992 y fue vacado por el Real Club Belga del Automóvil en 2009 y de inmediato en 2010 ganó la F4 Europea convincentemente. Para 2011 pasó a la Fórmula Renault 2.0 y le tomó dos años ganar el campeonato europeo, lo cual lo promovió en 2013 a la FR3.5 donde fue subcampeón a los 21 años.

Su siguiente paso fue a la GP2 en 2014 con el equipo multicampeón ART Grand Prix y tras una batalla brutal quedó subcampeón otra vez, ya con apoyo de McLaren quien lo firmó como piloto en desarrollo y lo hizo probar un F1 por primera vez. Stoffel regresó a la GP2 en 2015 para imponer récord de victorias con siete, camino a la corona. Sin embargo, no había sitio para él en la escuadra de la categoría máxima, pues McLaren tenía a Alonso y Button en su nómina y Stoffel se fue a la Súper Fórmula japonesa en 2016 con apoyo de Honda. Pero fue llamado para reemplazar a Alonso tras su accidente en Australia y debutó en el GP de Bahréin logrando puntos.

Al final del año Button anunció su retiro y Stoffel fue promovido al equipo titular donde ha mostrado su talento sin desmerecer mucho frente a Alonso y su contrato fue renovado para 2018.




**DATO**
Stoffel, como Ericsson, Gasly y otros, se fogueó en Japón antes de la F1.

**2017** (Hasta Japón): **15** carreras, **13** puntos, **15ª** posición

**HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)**

| | |
|---|---|
| **16** CARRERAS | **2016** DEBUT F1 |
| **2014** CAMPEÓN FR 3.5 | **Entre el 16 y el 20** PRONÓSTICO |

## FERNANDO ALONSO 14



**Edad** 36 años

**Estatura** 1.75 m

**Peso** 59 kg

España



Tras ganar todo en el kartismo español, el nativo de Oviedo, nacido el 29 de julio de 1981, debutó en monoplazas en 1999 ganando el Open by Nissan (antecesor de la WSR). Al año siguiente quedó cuarto en la F3000 europea, por lo que fue firmado por Minardi para debutar en F1 en 2001 y lo hizo en el GP australiano.

No obtuvo puntos, pero quedó varias veces en la primera mitad de la clasificación, algo poco visto en Faenza, y Renault lo firmó como probador para 2002. Luego lo subió en lugar de Button a un asiento titular en 2003.

Alonso respondió con un triunfo en Hungría desde la PP ese año y para 2005 destronó a Michael Schumacher, quien llevaba cinco títulos al hilo. En 2006 le repitió la dosis, pero se fue a McLaren en 2007 y su lucha interna con Hamilton los hizo perder a ambos.

Alonso regresó a Renault en 2008 y tras dos años se fue a Ferrari; pero sólo cimentó la opinión de que el asturiano era mejor que los autos de Maranello y la relación se enfrió.

Al final de 2014 dejó a los rojos, para regresar a McLaren. Fue una temporada horrible en 2015 y un poco menos en 2016. Pero en 2017 a los problemas de motor se añadió la falta de confiabilidad y Fernando dirá en Austin si se queda a liderar al McLaren-Renault o se retira de la F1.




**DATO**

**Fernando es probablemente el piloto más desperdiciado de la historia tras su salida de Renault en 2006.**

**2017** (Hasta Japón): **14** carreras*, **10** puntos, **16ª** posición

*Jenson Button lo sustituyó en Mónaco

## HISTÓRICO (HASTA SUZUKA)

**286** CARRERAS

**32** TRIUNFOS

**23** VRS

**22** PPS

**97** PODIOS

**2** CAMPEONATOS*

*(2005 y 2006)

**Entre el 11 y el 15** PRONÓSTICO






# RESUMEN F1 2017

LA CAMPAÑA DE F1 HA ESTADO MUY PELEADA ENTRE EL MERCEDES DE LEWIS HAMILTON Y EL FERRARI DE SEBASTIAN VETTEL, LOS PILOTOS DOMINANTES DE LA ERA POST-SCHUMACHER, AUNQUE ENTRE LOS CONSTRUCTORES MERCEDES PARECE TENER LA VARA ALTA GRACIAS A QUE SU FINLANDÉS HA DADO MÁS PUNTOS QUE EL FINLANDÉS DE FERRARI. **NUESTRO EDITOR DE F1** NOS RECUERDA CÓMO SE HA DESARROLLADO LA TEMPORADA EN LAS PISTAS HASTA JAPÓN.

# RESUMEN 2017



## 0 VS 1

### 1 GP Australia Marzo 26

- Lewis Hamilton inicia el año con la PP e iguala el récord de seis de Ayrton Senna en Australia.
- Sebastian Vettel tiene una estrategia mejor de paradas y brinca a Lewis en su detención.
- Vettel y Ferrari ganan por primera vez desde Singapur 2015.
- Valtteri Bottas debuta en Mercedes con un podio que hace el 2-3.





## 1 VS 2

### 3 GP Bahréin Abril 16





- Mercedes obtiene otra PP, pero esta vez con Bottas, su primera en el equipo.
- Vettel se impone en la arrancada a Lewis y usa estrategia de dos paradas.
- Los Mercedes paran juntos y Lewis es penalizado por frenar a Daniel Ricciardo en los fosos.
- Vettel termina al frente de los dos Mercedes y lidera el campeonato.





## 1 VS 1

### 2 GP China Abril 9

- Bruma y lluvia en China, incluso se suspende una práctica y al final Lewis obtiene la PP.
- Lewis domina desde el inicio, saca la VR y lidera todas las vueltas para su tercer grand slam.
- Vettel intenta una estrategia alterna cambiando a llantas lisas antes que todos y acaba segundo.
- Triunfo 65 de Mercedes en la historia.











## BOTTAS DA EL PASO

- Mercedes pierde su primera PP del año a manos de Vettel.
- Bottas gana la corrida a la Curva 2 y termina adelante en la carrera.
- Bottas es el 97° piloto en ganar en la F1.
- Kimi Raikkonen completa el 2-3 de Ferrari.

## 1 VS 2

### 4 GP Rusia Abril 30



# RESUMEN 2017

## 2 VS 2

**5 GP España** Mayo 14

- Lewis saca la PP por 51 milésimas sobre Vettel.
- Bottas, Kimi y Max Verstappen chocan en la arrancada.
- Lewis termina ganando como si le hubiera sacado 53 milésimas a Vettel en cada giro.
- Daniel Ricciardo es tercero y Sergio Pérez cuarto, su mejor sitio del año.







## 2 VS 3

**6 GPMónaco** Mayo 28





- Kimi obtiene su primera PP desde el GP de Francia de 2008.
- Ferrari hace una estrategia mejor para Vettel, quien brinca a su coequipero en los fosos y gana.
- Ricciardo usa la misma táctica de una corrida larga inicial y queda tercero.
- Primera victoria de Ferrari en Mónaco desde 2001.









- Lewis domina desde la PP para obtener un grand slam, el cuarto en su registro.
- Bottas completa el 1-2 de Mercedes luego que Max le daña el alerón delantero a Vettel.
- Ricciardo es tercero delante de Vettel.
- Sergio no quiere ceder el paso a su coequipero Esteban Ocon y hay rispidez en Force India.

## 3 VS 3

**7 GP Canadá** Junio 11








## 3 VS 3

**8 GP Azerbaiyán** Junio25

**RICCIARDO SE APUNTA**

- PP para Lewis, pero la carrera es muy accidentada.
- Vettel le da a Lewis al frenar duro éste tras el auto de seguridad; luego le echa el auto y es penalizado.
- Lewis sufre una pieza suelta y se para a arreglarla, por lo que acaba atrás de Vettel.
- Ricciardo gana tras choques de Bottas con Kimi, Esteban con Sergio, Hulk y otros.







3 VS 3

**9 GP Austria** Julio 9

**BOTTAS, DE NUEVO**

- Bottas obtiene la PP y Lewis es penalizado por cambiar la caja.
- Hay una controversia, pues parece que Bottas se roba la salida, pero su tiempo de reacción está en el límite permitido.
- Vettel persigue a Bottas hasta el final pero no puede pasarlo y queda segundo.
- Ricciardo queda en el podio por quinto GP al hilo.



4 VS 4

**11 GP Hungría** Julio30





- PP para Vettel y primera línea completa de Ferrari.
- Max es rebasado por Ricciardo, le choca y lo elimina, siendo sancionado.
- Los Mercedes presionan por turnos a los Ferrari, sin éxito; al final Lewis le regresa el tercer puesto a Bottas.
- Vettel lidera por 14 puntos al irse al receso veraniego.





4 VS 3

**10 GP Inglaterra** Julio 16

- Lewis obtiene otra PP en casa y gana con su quinto grand slam de la historia.
- Los Ferrari pinchan llantas en las tres vueltas finales y quedan tercero Kimi, y séptimo Vettel.
- Bottas es segundo para el 1-2 de Mercedes que se aleja en la batalla de constructores.
- Lewis iguala el quinto triunfo de Alain Prost y Jim Clark en el GP inglés.













- Lewis, en su carrera 200, saca su PP 68 empatando el récord de Michael Schumacher.
- En carrera Lewis y Vettel entablan una batalla que dura las 44 vueltas sin cambios.
- Lewis gana otra vez por el equivalente a 53 milésimas por giro, como en España.
- Sergio y Ocon chocan dos veces y el equipo los regaña formalmente.

5 VS 4

**12 GP Bélgica** Agosto 27



## 6 VS 4

**13 GP Italia** Septiembre 3

- En Monza llueve, hay ocho penalizados por cambios de cajas o motores y Lewis logra su PP 69.
- Hamilton domina desde el frente y Bottas lo alcanza y lo escolta hasta el final.
- Vettel es tercero, Ricciardo cuarto y Kimi quinto.
- Lewis se pone en la punta del campeonato por primera vez en el año.








## 7 VS 4

**14 GP Singapur** Septiembre 17



- Ferrari obtiene la PP por medio de Vettel.
- En la arrancada Vettel, Max y Kimi chocan y estos dos se llevan a Alonso.
- Lewis toma la punta y la mantiene hasta el final para su victoria 60.
- Ricciardo es segundo, aunque tiene problemas en la caja y Bottas completa el podio.










**MAX APROVECHA**

- Vettel no califica por un problema en el motor y arranca último.

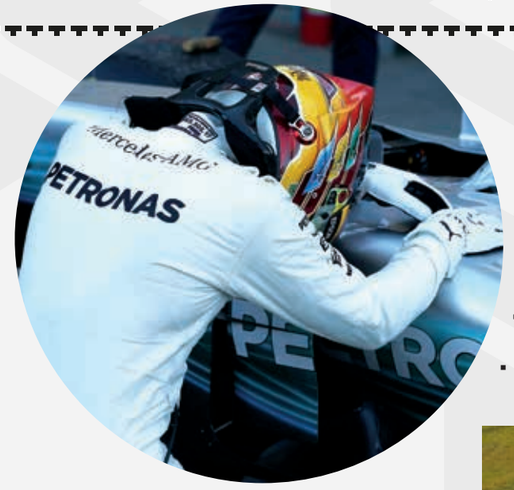


- PP 70 para Hamilton, con Kimi en primera línea acompañándolo, aunque éste no arranca por el motor.
- Max se pone segundo de inicio, luego pasa a Lewis y gana por segunda vez en 55 GPs.
- Ricciardo completa el 1-3 de Red Bull, Vettel remonta al cuarto y Lewis lidera por 34 puntos.

## 7 VS 4

**15 GP Malasia** Octubre 1




## 8 VS 4

**16 GP Japón** Octubre 8

- Lewis obtiene la PP, pero Bottas es penalizado y Vettel hereda la primera fila con Hamilton.
- Vettel pierde potencia en las primeras vueltas y tiene que retirarse.
- Lewis domina desde el frente sobre los RB13 que terminan 2-3 con Max adelante.
- Bottas obtiene la VR y queda cuarto. Ahora Lewis tiene 59 puntos de ventaja con 100 por disputar.





# RESUMEN 2017

## Campeonato de Pilotos*

| Pos. | Nº | Piloto | AUS | CHN | BHR | RUS | ESP | MON | CAN | AZE | AUT | GB | HUN | BEL | ITA | SIN | MLS | JPN | EUA | MEX | BRA | ABU | Ptos. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **44** | **Lewis Hamilton** | **2** | **1** | **2** | **4** | **1** | **7** | **1** | **5** | **4** | **1** | **4** | **1** | **1** | **1** | **2** | **1** | | | | | **306** |
| 2 | 5 | Sebastian Vettel | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 4 | 4 | 2 | 7 | 1 | 2 | 3 | Ret | 4 | Ret | | | | | 247 |
| 3 | 77 | Valtteri Bottas | 3 | 6 | 3 | 1 | Ret | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 5 | 2 | 3 | 5 | 4 | | | | | 234 |
| 4 | 3 | Daniel Ricciardo | Ret | 4 | 5 | Ret | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 5 | Ret | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 | | | | | 192 |
| 5 | 7 | Kimi Raikkonen | 4 | 5 | 4 | 3 | Ret | 2 | 7 | 14† | 5 | 3 | 2 | 4 | 5 | Ret | DNS | 5 | | | | | 148 |
| 6 | 33 | Max Verstappen | 5 | 3 | Ret | 5 | Ret | 5 | Ret | Ret | Ret | 4 | 5 | Ret | 10 | Ret | 1 | 2 | | | | | 111 |
| **7** | **11** | **Sergio Pérez** | **7** | **9** | **7** | **6** | **4** | **13** | **5** | **Ret** | **7** | **9** | **8** | **17†** | **9** | **5** | **6** | **7** | | | | | **82** |
| 8 | 31 | Esteban Ocon | 10 | 10 | 10 | 7 | 5 | 12 | 6 | 6 | 8 | 8 | 9 | 9 | 6 | 10 | 10 | 6 | | | | | 65 |
| 9 | 55 | Carlos Sainz | 8 | 7 | Ret | 10 | 7 | 6 | Ret | 8 | Ret | Ret | 7 | 10 | 14 | 4 | Ret | Ret | | | | | 48 |
| 10 | 27 | Nico Hulkenberg | 11 | 12 | 9 | 8 | 6 | Ret | 8 | Ret | 13 | 6 | 17† | 6 | 13 | Ret | 16 | Ret | | | | | 34 |
| 11 | 19 | Felipe Massa | 6 | 14 | 6 | 9 | 13 | 9 | Ret | Ret | 9 | 10 | INJ | 8 | 8 | 11 | 9 | 10 | | | | | 34 |
| 12 | 18 | Lance Stroll | Ret | Ret | Ret | 11 | 16 | 15† | 9 | 3 | 10 | 16 | 14 | 11 | 7 | 8 | 8 | Ret | | | | | 32 |
| 13 | 8 | Romain Grosjean | Ret | 11 | 8 | Ret | 10 | 8 | 10 | 13 | 6 | 13 | Ret | 7 | 15 | 9 | 13 | 9 | | | | | 28 |
| 14 | 20 | Kevin Magnussen | Ret | 8 | Ret | 13 | 14 | 10 | 12 | 7 | Ret | 12 | 11 | 15 | 11 | Ret | 12 | 8 | | | | | 15 |
| 15 | 2 | Stoffel Vandoorne | 13 | Ret | DNS | 14 | Ret | Ret | 14 | 12 | 12 | 11 | 10 | 14 | Ret | 7 | 7 | 14 | | | | | 13 |
| 16 | 14 | Fernando Alonso | Ret | Ret | 14† | DNS | 12 | DNP | 16† | 9 | Ret | Ret | 6 | Ret | 17† | Ret | 11 | 11 | | | | | 10 |
| 17 | 30 | Jolyon Palmer | Ret | 13 | 13 | Ret | 15 | 11 | 11 | Ret | 11 | DNS | 13 | 13 | Ret | 6 | 15 | 12 | | | | | 8 |
| 18 | 94 | Pascal Wehrlein | INJ | INJ | 11 | 16 | 8 | Ret | 15 | 10 | 14 | 17 | 15 | Ret | 16 | 12 | 17 | 15 | | | | | 5 |
| 19 | 26 | Daniil Kvyat | 9 | Ret | 12 | 12 | 9 | 14† | Ret | Ret | 16 | 15 | 12 | 12 | 12 | Ret | | | | | | | 4 |
| 20 | 9 | Marcus Ericsson | Ret | 15 | Ret | 15 | 11 | Ret | 13 | 11 | 15 | 14 | 16 | 16 | 18† | Ret | 18 | Ret | | | | | 0 |
| 21 | 36 | Antonio Giovinazzi | 12 | Ret | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 22 | 10 | Pierre Gasly | | | | | | | | | | | | | | | 14 | 13 | | | | | 0 |
| 23 | 22 | Jenson Button | | | | | | Ret | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 24 | 40 | Paul Di Resta | | | | | | | | | | | Ret | | | | | | | | | | 0 |

## Campeonato de Equipos*

| Pos. | Escudería | Nº | AUS | CHN | BHR | RUS | ESP | MON | CAN | AZE | AUT | GB | HUN | BEL | ITA | SIN | MLS | JPN | EUA | MEX | BRA | ABU | Ptos. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **Mercedes** | **44** | **2** | **1** | **2** | **4** | **1** | **7** | **1** | **5** | **4** | **1** | **4** | **1** | **1** | **1** | **2** | **1** | | | | | **540** |
| | | **77** | **3** | **6** | **3** | **1** | **Ret** | **4** | **2** | **2** | **1** | **2** | **3** | **5** | **2** | **3** | **5** | **4** | | | | | |
| 2 | Ferrari | 5 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 4 | 4 | 2 | 7 | 1 | 2 | 3 | Ret | 4 | Ret | | | | | 395 |
| | | 7 | 4 | 5 | 4 | 3 | Ret | 2 | 7 | 14† | 5 | 3 | 2 | 4 | 5 | Ret | DNS | 5 | | | | | |
| 3 | Red Bull | 3 | Ret | 4 | 5 | Ret | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 5 | Ret | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 | | | | | 303 |
| | | 33 | 5 | 3 | Ret | 5 | Ret | 5 | Ret | Ret | Ret | 4 | 5 | Ret | 10 | Ret | 1 | 2 | | | | | |
| 4 | Force India | 11 | 7 | 9 | 7 | 6 | 4 | 13 | 5 | Ret | 7 | 9 | 8 | 17 | 9 | 5 | 6 | 7 | | | | | 147 |
| | | 31 | 10 | 10 | 10 | 7 | 5 | 12 | 6 | 6 | 8 | 8 | 9 | 9 | 6 | 10 | 10 | 6 | | | | | |
| 5 | Williams | 18 | Ret | Ret | Ret | 11 | 16 | 15 | 9 | 3 | 10 | 16 | 14 | 11 | 7 | 8 | 8 | Ret | | | | | 66 |
| | | 19 | 6 | 14 | 6 | 9 | 13 | 9 | Ret | Ret | 9 | 10 | INJ | 8 | 8 | 11 | 9 | 10 | | | | | |
| | | 40 | | | | | | | | | | | Ret | | | | | | | | | | |
| 6 | Toro Rosso | 10 | | | | | | | | | | | | | | | 14 | 13 | | | | | 52 |
| | | 26 | 9 | Ret | 12 | 12 | 9 | 14 | Ret | Ret | 16 | 15 | 13 | 12 | 12 | Ret | | | | | | | |
| | | 55 | 8 | 7 | Ret | 10 | 7 | 6 | Ret | 8 | Ret | Ret | 7 | 10 | 14 | 4 | Ret | Ret | | | | | |
| 7 | Haas | 8 | Ret | 11 | 8 | Ret | 10 | 8 | 10 | 13 | 6 | 13 | Ret | 7 | 15 | 9 | 13 | 9 | | | | | 43 |
| | | 20 | Ret | 8 | Ret | 13 | 14 | 10 | 12 | 7 | Ret | 12 | 11 | 15 | 11 | Ret | 12 | 8 | | | | | |
| 8 | Renault | 27 | 11 | 12 | 9 | 8 | 6 | Ret | 8 | Ret | 13 | 6 | 17† | 6 | 13 | Ret | 16 | Ret | | | | | 42 |
| | | 30 | Ret | 13 | 13 | Ret | 15 | 11 | 11 | Ret | 11 | DNS | 12 | 13 | Ret | 6 | 15 | 12 | | | | | |
| | | 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | McLaren | 2 | 13 | Ret | DNS | 14 | Ret | Ret | 14 | 12 | 12 | 11 | 10 | 14 | Ret | 7 | 7 | 14 | | | | | 23 |
| | | 14 | Ret | Ret | 14† | DNS | 12 | DNP | 16† | 9 | Ret | Ret | 6 | Ret | 17† | Ret | 11 | 11 | | | | | |
| | | 22 | | | | | | Ret | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Sauber | 9 | Ret | 15 | Ret | 15 | 11 | Ret | 13 | 11 | 15 | 14 | 16 | 16 | Ret | Ret | 18 | Ret | | | | | 5 |
| | | 36 | 12 | Ret | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 94 | INJ | INJ | 11 | 16 | 8 | Ret | 15 | 10 | 14 | 17 | 15 | Ret | 16 | 12 | 17 | 15 | | | | | |

*Las tablas reflejan las posiciones de los pilotos en cada GP

## TRIUNFOS

| PILOTOS | | |
|---|---|---|
| 1 | Hamilton | 8 |
| 2 | Vettel | 4 |
| 3 | Bottas | 2 |
| 4 | Ricciardo | 1 |
| | Verstappen | 1 |

| EQUIPOS | | |
|---|---|---|
| **1** | **Mercedes** | **10** |
| 2 | Ferrari | 4 |
| 3 | RBR | 2 |

## POSICIONES DE PRIVILEGIO (PP)

| PILOTOS | | |
|---|---|---|
| 1 | Hamilton | 10 |
| 2 | Vettel | 3 |
| 3 | Bottas | 2 |
| 4 | Raikkonen | 1 |

| EQUIPOS | | |
|---|---|---|
| 1 | Mercedes | 12 |
| 2 | Ferrari | 4 |

## VUELTAS RÁPIDAS (VR)

| PILOTOS | | |
|---|---|---|
| **1** | **Hamilton** | **7** |
| 2 | Vettel | 3 |
| | Raikkonen | 2 |
| 4 | Alonso | 1 |
| | SERGIO PÉREZ | 1 |
| | Ricciardo | 1 |
| | Bottas | 1 |

| EQUIPOS | | |
|---|---|---|
| **1** | **Mercedes** | **8** |
| 2 | Ferrari | 5 |
| 3 | McLaren | 1 |
| | Force India | 1 |
| | RBR | 1 |

## PODIOS

| PILOTOS | | |
|---|---|---|
| 1 | Hamilton | 11 |
| | Vettel | 10 |
| | Bottas | 10 |
| 4 | Ricciardo | 9 |
| 5 | Raikkonen | 4 |
| 6 | Verstappen | 3 |
| 7 | Stroll | 1 |

| EQUIPOS | | |
|---|---|---|
| 1 | Mercedes | 21 |
| 2 | Ferrari | 14 |
| 3 | RBR | 12 |
| 4 | Williams | 1 |

## CALIFICACIÓN VS COEQUIPERO

Mercedes
- 11 Hamilton — Bottas 5

Ferrari
- 11 Vettel — Raikkonen 5

Red Bull
- 5 Ricciardo — Verstappen 11

Force India
- 11 Sergio Pérez — Ocon 5

Williams
- 2 Stroll — Massa 13
- 1 Stroll — Di Resta 0

Toro Rosso
- 6 Kvyat — Sainz 8
- 0 Gasly — Sainz 2

Renault
- 16 Hulkenberg — Palmer 0

HAAS
- 10 Grosjean — Magnussen 6

McLaren
- 4 Vandoorne — Alonso 11
- 0 Vandoorne — Button 1

Sauber
- 5 Ericsson — Wehrelin 9
- 2 Ericsson — Giovinazzi 0

# CALENDARIO 2017

1 Australia — Marzo 26



2 China — Abril 9



3 Bahréin — Abril 16



4 Rusia — Abril 30



5 España — Mayo 14



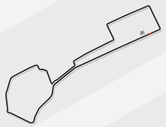
6 Mónaco — Mayo 28



7 Canadá — Junio 11



8 Azerbaiyán — Junio 25



9 Austria — Julio 9



10 GB — Julio 16



11 Hungría — Julio 30



12 Bélgica — Agosto 27



13 Italia — Septiembre 3



14 Singapur — Septiembre 17



15 Malasia — Octubre 1



16 Japón — Octubre 8



17 EUA — Octubre 22



18 México — Octubre 29



19 Brasil — Noviembre 12



20 Abu Dabi — Noviembre 26



# LOS CASCOS




SERGIO **PÉREZ** (MEX)
Force India




PIERRE **GASLY** (FRA)
Toro Rosso




DANIIL **KVYAT** (RUS)
Toro Rosso



ROMAIN **GROSJEAN** (FRA)
Haas




ESTEBAN **OCON** (FRA)
Force India




LEWIS **HAMILTON** (GB)
Mercedes




VALTTERI **BOTTAS** (FIN)
Mercedes



KEVIN **MAGNUSSEN** (DIN)
Haas




NICO **HULKENBERG** (ALE)
Renault




CARLOS **SAINZ II** (ESP)
Renault




SEBASTIAN **VETTEL** (ALE)
Ferrari




KIMI **RAIKKONEN** (FIN)
Ferrari




DANIEL **RICCIARDO** (AUS)
RBR



FERNANDO **ALONSO** (ESP)
McLaren



STOFFEL **VANDOORNE** (BEL)
McLaren




MARCUS **ERICSSON** (SUE)
Sauber




MAX **VERSTAPPEN** (HOL)
RBR




LANCE **STROLL** (CAN)
Williams




FELIPE **MASSA** (BRA)
Williams




PASCAL **WEHRLEIN** (ALE)
Sauber

GPMX 2017

# EN 140 CARACTERES

Revista FASTmag SEARCH

**Mexico Grand Prix** @mexicogp
You can't write MEXICAN without "I CAN" Thank you all Hoy y siempre, #FuerzaMex1co #FuerzaMexico #JapaneseGP #MexicoGP

**Sahara Force India** @ForceIndiaF1
#FuerzaMéxico! The class of 2017 share a message for the country we love #JapaneseGP

**NASCAR PEAK MÉXICO** @NASCARPEAKMX
El equipo de rescate de NASCAR PEAK, Corporativo Sucre, atendiendo las zonas afectadas, nos llena de orgullo! #FuerzaMéxico

**María Elena Orantes** @nenaorantes
Gracias Giovanni y Rogelio, pilotos de la NASCAR por el apoyo a las familias afectadas por el sismo,éxito mañana en la carrera en Tuxtla.

**Memo Rojas** @memorojas15
El amor que tengo por México es inmenso . Únete a #LoveArmyMéxico y levantémoslo juntos. Dona aquí: http://gofundme.com/lovearmymexico

**Nico Rosberg** @nico_rosberg
My thoughts are with everyone in Mexico

**Lewis Hamilton** @LewisHamilton
A country very close to my heart. I'm praying for all those affected in Mexico

**Fernando Alonso** @alo_oficial
Impotente al ver las imágenes del terremoto en México, país que tanto quiero! Un abrazo grande y fuerza!

**Scuderia Rodríguez** @scuderiargz
F1 - Sergio Pérez lleva a México en su casco y su auto en el GP de Malasia, el último que se correrá en ese país.

**Sergio Pérez** @SChecoPerez
Thanks mates for signing the helmet I'll auction for Mexico. Follow @FundChecoPerez for full info. #FuerzaMexico

**Daniel Suárez** @Daniel_SuarezG
Orgulloso de mi mamá ayudando con la Cruz Roja Mexicana y donando para todos los afectados. Uniendo fuerzas!

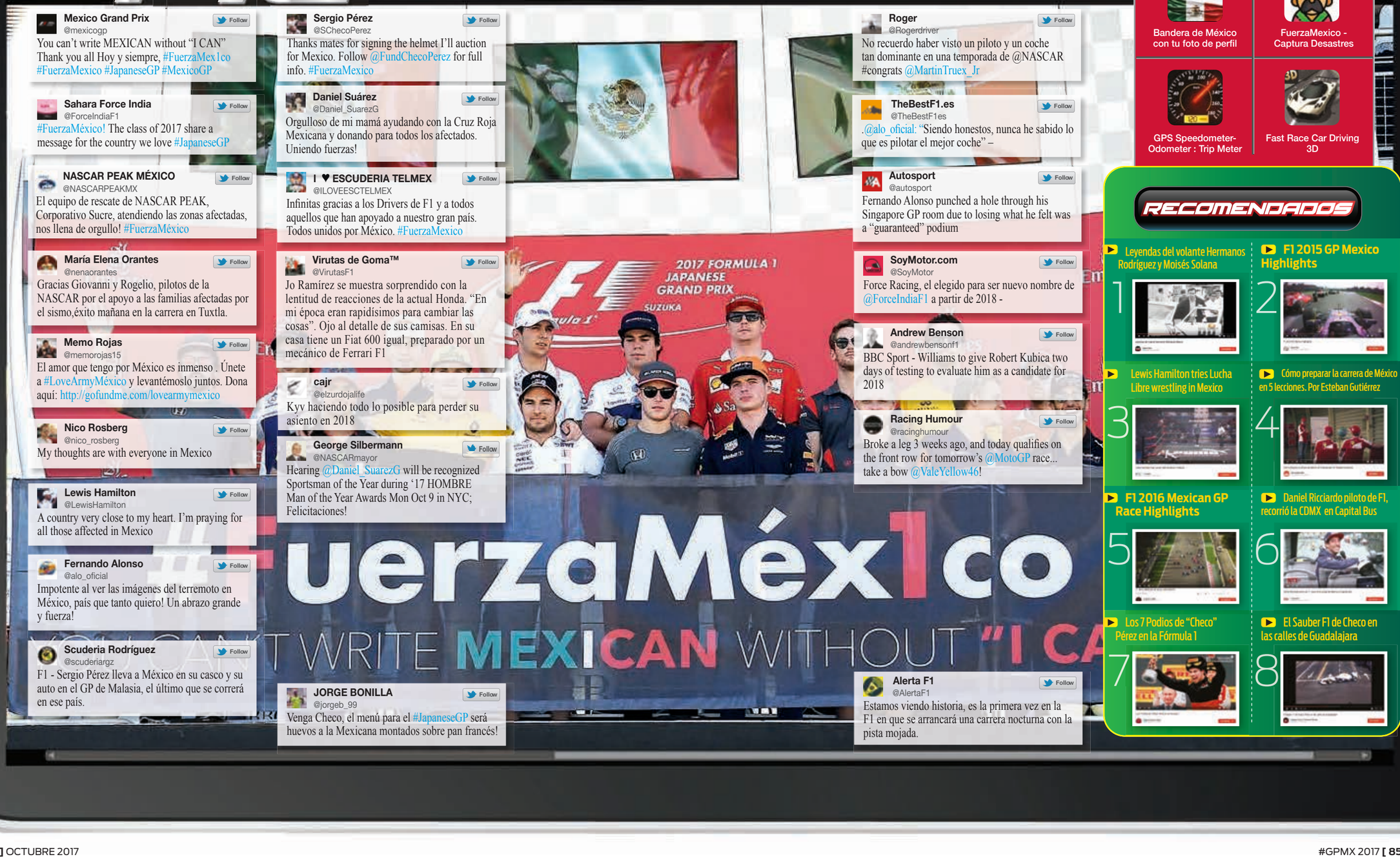
**I ♥ ESCUDERIA TELMEX** @ILOVEESCTELMEX
Infinitas gracias a los Drivers de F1 y a todos aquellos que han apoyado a nuestro gran país. Todos unidos por México. #FuerzaMexico

**Virutas de Goma™** @VirutasF1
Jo Ramírez se muestra sorprendido con la lentitud de reacciones de la actual Honda. "En mi época eran rapidísimos para cambiar las cosas". Ojo al detalle de sus camisas. En su casa tiene un Fiat 600 igual, preparado por un mecánico de Ferrari F1

**cajr** @elzurdojalife
Kyv haciendo todo lo posible para perder su asiento en 2018

**George Silbermann** @NASCARmayor
Hearing @Daniel_SuarezG will be recognized Sportsman of the Year during '17 HOMBRE Man of the Year Awards Mon Oct 9 in NYC; Felicitaciones!

**JORGE BONILLA** @jorgeb_99
Venga Checo, el menú para el #JapaneseGP será huevos a la Mexicana montados sobre pan francés!




**Roger** @Rogerdriver
No recuerdo haber visto un piloto y un coche tan dominante en una temporada de @NASCAR #congrats @MartinTruex_Jr

**TheBestF1.es** @TheBestF1es
.@alo_oficial: "Siendo honestos, nunca he sabido lo que es pilotar el mejor coche" –

**Autosport** @autosport
Fernando Alonso punched a hole through his Singapore GP room due to losing what he felt was a "guaranteed" podium

**SoyMotor.com** @SoyMotor
Force Racing, el elegido para ser nuevo nombre de @ForceIndiaF1 a partir de 2018 -

**Andrew Benson** @andrewbensonf1
BBC Sport - Williams to give Robert Kubica two days of testing to evaluate him as a candidate for 2018

**Racing Humour** @racinghumour
Broke a leg 3 weeks ago, and today qualifies on the front row for tomorrow's @MotoGP race... take a bow @ValeYellow46!

**Alerta F1** @AlertaF1
Estamos viendo historia, es la primera vez en la F1 en que se arrancará una carrera nocturna con la pista mojada.

## apps Recomendadas


Bandera de México con tu foto de perfil


FuerzaMexico - Captura Desastres


GPS Speedometer-Odometer : Trip Meter


Fast Race Car Driving 3D

## RECOMENDADOS

1 Leyendas del volante Hermanos Rodríguez y Moisés Solana



2 F1 2015 GP Mexico Highlights



3 Lewis Hamilton tries Lucha Libre wrestling in Mexico



4 Cómo preparar la carrera de México en 5 lecciones. Por Esteban Gutiérrez



5 F1 2016 Mexican GP Race Highlights



6 Daniel Ricciardo piloto de F1, recorrió la CDMX en Capital Bus



7 Los 7 Podios de "Checo" Pérez en la Fórmula 1



8 El Sauber F1 de Checo en las calles de Guadalajara

**MÉXICO TIENE SÓLO SEIS REPRESENTANTES EN LA CATEGORÍA MÁXIMA QUE HAN DISPUTADO 297 GRANDES PREMIOS EN TOTAL (HASTA JAPÓN), Y NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE NOS DA LOS PORMENORES DE SUS HISTORIAS**

# 1 *Ricardo* **Rodríguez** *(14/Feb/1942 - 1/Nov/1962)*

### *GRANDE DESDE PEQUEÑO*

Fue campeón nacional de ciclismo infantil y absoluto de motociclismo, y a los 15 años de edad obtuvo su primer triunfo internacional en autos en la inauguración de Riverside (ver **FASTmag** #68). Al principio usó autos Porsche, pero para 1959 ya hacía pareja regularmente con su hermano Pedro corriendo un Ferrari del North American Racing Team, de Luigi Chinetti. Obtuvo victorias importantes en solitario y con Pedro, y quedó segundo en Le Mans en 1960, el más joven en el podio de la historia.



En 1961 consiguió un contrato con Ferrari para debutar en F1 en el GP de Italia a los 19 años, otra vez el más joven de la historia, récord que duro 48 años. En su debut marcó el segundo mejor tiempo y fue el primer adolescente en salir en primera fila y también sería el más joven en marcar puntos.

En 1962 corrió con Ferrari en F1 y autos Sport, obteniendo la victoria en la Targa Florio, el ganador absoluto más joven en lo que ahora es el WEC. Sacó puntos en su tercer GP, en Spa, pero cedió el tercer lugar por órdenes de equipo al campeón Phil Hill. Volvió a puntuar en el Nürburgring.

Como Ferrari no corría ese final de campaña, usó el Lotus 24 de Walker Racing para el primer GP de México. El 1 de noviembre de 1962, se le rompió la suspensión trasera derecha en plena Peraltada del autódromo de la Magdalena Mixiuhca y chocó contra el riel superior de la curva. Ricardo murió al instante; no tenía 21 años aún.

*EL **PRIMER PILOTO MEXICANO** EN MANEJAR PARA FERRARI EN LA F1*





*EL **PILOTO MÁS JOVEN** EN DEBUTAR EN LA PRIMERA FILA DE LA PARRILLA*






# 2 *Pedro* **Rodríguez**

*(18/Ene/1940 - 11/Jul/1971)*

### *EL RODRÍGUEZ GRANDE*

Fue campeón nacional de ciclismo infantil y luego absoluto de motociclismo, antes de pasar al automovilismo a los 13 años. Obtuvo triunfos internacionales desde los 17 años y debutó en Le Mans compitiendo para el NART en 1958. Con su hermano Ricardo batió a los mejores del mundo, incluyendo al equipo oficial de Ferrari, ganando juntos los 1000 Km. de Paris en 1961 y 1962.

Iba a debutar en F1 en el primer GP de México, pero la muerte de Ricardo le hizo guardar luto. Retomó su carrera y en enero de 1963 ganó las 3 Horas de Daytona en solitario y a fin de año corrió por fin en F1 en Watkins Glen y luego en México con Lotus. Correría otros siete GPs antes de 1967 cuando Cooper lo firmó por una fecha y obtuvo su primera victoria, de F1 en Kyalami, Sudáfrica (ver pags.94-95) y se convirtió en regular de la serie.

Pasó al British Racing Motors (BRM) en 1968 y ganó las 24 Horas de Le Mans en un Ford GT40; en 1969 se fue al Parnell Racing y luego a Ferrari aunque regresó a BRM en 1970 y ganó el GP belga en Spa.

Era el mejor piloto de resistencia, especialmente en la lluvia, y con el equipo Wyer-Gulf-Porsche en 1970 y 1971 se coronó en el Mundial manejando el Porsche 917 con el cual ganó 50% de las 16 carreras que arrancó.

Murió el 11 de julio de 1971 en la Interserie europea en el Norisring cuando lideraba, al vencerse la masa delantera derecha y proyectar su Ferrari 512M contra la barrera. Ningún otro mexicano ha vuelto a ganar en F1.

*FUE **BICAMPEÓN** DE RESISTENCIA*
***ÚNICO MEXICANO GANADOR** EN LA FÓRMULA UNO*

*GANADOR DE LAS **24H DE LE MANS** EN 1968*









## 3 *Moisés* **Solana**

*(26/Dic/1935 - 27/Jul/1969)*

***DOBLE DEPORTISTA DESTACADO***

Deportista de clase mundial en jai-alai –uno de los mejores delanteros de la historia– y en el deporte motor, piloto ganador de más de 200 carreras. Debutó en La Panamericana de 1954, a los 18 años, con un auto prestado y quedó sexto en clase y 32° general, mejor sitio que su padre.

Su primer gran triunfo vino a fines de 1957, y para 1960 era el piloto más reconocido en pistas nacionales, donde sostenía grandes batallas con los hermanos Rodríguez y, a veces, los vencía. En 1962 debió debutar en el primer GP de México de F1, pero guardó luto por la muerte de Ricardo y fue en el II GP de México cuando corrió su primer GP (de ocho) de F1, en un BRM P57 de la Scuderia Centro Sud usando el #13, primera vez en F1.

Moisés siguió corriendo los Grandes Premios de México hasta 1968, con Lotus y Cooper, pero también corrió un par en Estados Unidos –1965 y 67– con Lotus. A la par corría en el Grupo 7 en EUA con un Lola T70 que luego cambió por un McLaren M6B. Con este último le ganó a los mejores estadounidenses en 1968 cuando vinieron a correr a México en el USRRC. En 1969, en el Hill Climb de Valle de Bravo, su McLaren tocó una guarnición de concreto a la salida de una curva y se volteó incendiándose y llevando a Moisés a la inmortalidad.

*SE LE CONOCÍA COMO EL* ***'PILOTO-PELOTARI'***

*GANÓ MÁS DE* ***200 CARRERAS***
*EL* ***AUTÓDROMO DE PACHUCA***
*LLEVA SU* ***NOMBRE***












## 4 *Héctor Alonso* **Rebaque**

*(5/Feb/1956 - )*

***OTRO NIÑO PRODIGIO***

Debutó a los 14 años en un Renault en Cuernavaca en óvalo de tierra ganando la mayoría de las carreras en su primera incursión al volante. Para los 15 años ya corría en Daytona y dominó con su equipo RVR (Rebaque-Van Beuren-Rojas) el campeonato nacional en los siguientes años además de incursionar exitosamente en las series de IMSA en EUA y hasta en Le Mans y otras carreras en Europa.

Tras un aprendizaje en F2 y F Atlantic entre 1974 y 1976, para 1977 firmó con Hesketh en F1, pero sólo calificó a un GP. Para 1978 le compró a Colin Chapman los Lotus 78 del año anterior y montó el Team Rebaque con el que calificó en nueve fechas logrando su primer punto en Hockenheim. En 1979 con su equipo homónimo se volvió constructor del Rebaque HR100, el cual debutó en Canadá en septiembre, siendo el único equipo mexicano en F1, pero nunca le dieron llantas buenas y decidió cerrar la escuadra al final del año.

Regresó con el equipo Brabham a partir del GP inglés de 1980 y se quedó hasta 1981 contribuyendo al campeonato de Nelson Piquet en ese año, pero Parmalat presionó para tener un italiano y Héctor optó por ir a correr IndyCar en 1982. Ganó su quinta carrera en Road America, pero tuvo un par de accidentes en óvalos, y cuando su proyecto 1983 para regresar a la F1 con un Brabham-Ford turbo no cuajó, se retiró a los 27 años.

*FUNDÓ EL* ***ÚNICO EQUIPO MEXICANO***
*EN FÓRMULA UNO*






## 5 Sergio Pérez (26/Ene/1990 - )







### EL PRIMER TAPATÍO

Tras campeonatos de karts y un año en la serie Barber en EUA, el tapatío se fue solo en 2005 a Europa a correr la F BMW alemana, con apoyo de Escudería Telmex. Tras dos años Sergio pasó en 2007 a la F3 Británica, clase B, y se coronó con el equipo T Sport con el que subió en 2008 a la categoría estelar usando el único motor Honda de la serie; ganó cuatro veces y Honda programó una prueba de F1, pero los nipones dejaron la F1 un día antes de la misma.

Sergio optó por ir a GP2 en 2009 y obtuvo triunfos tanto en la serie asiática como en la principal; en la cual quedó subcampeón con el equipo Addax-Barwa en 2010. Así firmó con Sauber F1 para 2011, debutando en séptimo en Australia –fue descalificado por un error en las medidas del alerón trasero– y logrando ser el mejor novato del año. Como miembro de la Academia de Pilotos de Ferrari probó un F1 rojo y renovó contrato con los suizos para 2012, año en que logró tres podios, lo que le valió contrato con McLaren para 2013.

En Woking le tocó el peor auto de la firma en años y Sergio emigró a Force India para 2014 y, prontamente, obtuvo un podio mostrando que el problema no eran sus manos sino el McLaren. Para 2015 renovó con el equipo indio, y lo llevó al quinto sitio general aportando otro podio. En 2016 duplicó la cantidad de podios y avanzaron al cuarto sitio, siendo Sergio el mejor del resto, o sea séptimo. Estos sitios los mantienen en 2017 y Sergio ya refirmó con Force India para un quinto año.

*EL MEXICANO CON **MÁS CARRERAS** EN LA MÁXIMA CATEGORÍA*
















## 6 Esteban Gutiérrez (5/Sep/1991 - )

### EL PRIMER REGIO

Tras una carrera local breve de kartista, debutó en monoplazas en la F BMW gringa en 2007 siendo subcampeón. Para 2008 se fue a la F BMW europea y arrasó con el título pese a no conocer las pistas. El campeonato le valió una prueba con BMW en F1 y ser reclutado por la Escudería Telmex.

En 2009 corrió la F3 Europea con el equipo ART Grand Prix, haciendo equipo con Jules Bianchi y Valtteri Bottas, para 2010 se enfocó a la categoría GP3, recién creada en la cual se convirtió en el primer campeón. También fue firmado como probador y reserva con el equipo Sauber de F1.

Subió a la GP2 en 2011 y obtuvo un triunfo en Valencia, mismo que repitió en 2012 cuando peleó el título de la serie, obteniendo tres victorias para terminar tercero general. Sauber lo subió a uno de sus asientos para debutar en F1 en 2013 y Esteban obtuvo una Vuelta Rápida en España y marcó puntos en Japón.

En su segunda campaña con Sauber le tocó la primera temporada sin puntos del equipo suizo en F1, pero fue reclutado al final del año para irse a Ferrari como tercer piloto y probador para 2015, siendo encargado de desarrollar el auto en el simulador. Su trabajo lo recomendó para un asiento en 2016 con el debutante estadounidense Haas F1, con el cual corrió, pero al acabar el año su contrato no fue renovado. En 2017 se enfocó a correr en la Fórmula E y en IndyCar, y ahora planea su futuro.

# MEXICANOS EN F1

## RICARDO VS PEDRO VS MOISÉS VS HÉCTOR VS SERGIO VS ESTEBAN

Es muy difícil evaluar los méritos de los pilotos de eras distintas por sus números totales, pero cierta paridad se alcanza comparando números relativos (%) para establecer una base comparativa. En el caso de los puntos habría que transformar los estándares anteriores al actual o viceversa, pues todos menos Moisés Solana lograron puntos, pero éste lo habría hecho con el sistema actual de premiar a los 10 primeros, ya que en su tiempo sólo se asignaban a los seis mejores.

Cuando se cuentan los números relativos, y también los absolutos, Pedro manda pues tiene triunfos en la F1 y ningún otro de sus compatriotas lo ha logrado; y difícilmente lo logrará Sergio en el futuro cercano, pues carece de un auto vencedor. Pedro tampoco lo tenía en su momento, pero el capitalino era un superdotado en cuanto a manejo y cuidado de sus monturas y las volvía ganadoras.

Sergio tiene más GPs que Pedro, Ricardo, Moisés y Héctor juntos. Y Esteban es el segundo mexicano con más grandes premios disputados, pero sólo en uno logró puntos, lo cual lo dejaría empatado con Moisés en ese aspecto, pero con casi ocho veces más GPs disputados.

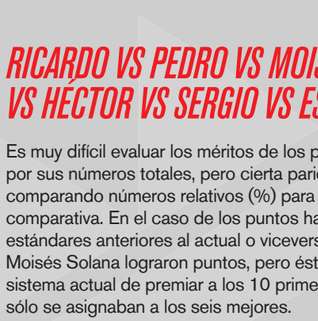
En suma, no son iguales los pilotos de F1 actuales a los anteriores, pero en México parece que los anteriores fueron mejores en materia de resultados, como indican sus datos:

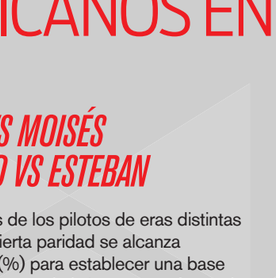
## 19 Datos para Conmemorar 19 Ediciones del #GPMX

- Pedro es el único ganador mexicano en F1 con dos GPs en su lista
- Pedro y Sergio tienen siete podios cada uno
- Ricardo debuto en F1 a los 19 años de edad y fue el piloto más joven hasta 2009
- Moisés fue el primero en usar el número 13 en la F1
- Héctor es el único en tener un equipo mexicano en F1, el Team Rebaque
- Ricardo debutó en primera fila en F1, algo que sólo otros dos han logrado (Reutemann y J. Villeneuve)
- Héctor también es el único constructor mexicano en la F1
- Pedro es el único mexicano en haber liderado la calificación general de F1 (1967)
- Héctor es el único en marcar puntos con un equipo mexicano en Fórmula Uno
- Sergio y Pedro han obtenido podios en cuatro campañas distintas
- Esteban sólo ha marcado puntos en Suzuka, Japón
- Nunca han marcado puntos dos mexicanos en un mismo Gran Premio
- Moisés nunca corrió fuera de Norteamérica en F1
- Los pilotos mexicanos han corrido en 10 equipos oficiales y 5 privados de F1
- Los mexicanos nunca han obtenido un podio de F1 en un continente: Oceanía
- Ricardo fue el más joven en marcar puntos en F1, Bélgica en 1962, récord que duró hasta el año 2000
- Los números ganadores de un mexicano en F1 son el #1 y el #4
- Pedro es el mejor mexicano clasificado en un campeonato de F1, sexto en dos temporadas
- Pedro participó en nueve campañas distintas (1963-1971), Sergio lleva siete (2011-17)

| | GPs | PUNTOS | VICTORIAS | PODIOS | PPs | VRs |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ricardo | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Pedro | 54 | 71 | 2 | 7 | 0 | 1 |
| Moisés | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Héctor | 41 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sergio* | 130 | 449 | 0 | 7 | 0 | 4 |
| Esteban* | 59 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOTAL | 297 | 543 | 2 | 14 | 0 | 6 |

*Hasta Japón 2017











CORTA TEMPORADA
28 DE NOVIEMBRE AL 23 DE DICIEMBRE
PALACIO DE LOS DEPORTES
SODA STEREO
SEP7IMO DIA
NO DESCANSARÉ
CIRQUE DU SOLEIL®
ESCRITO & DIRIGIDO POR MICHEL LAPRISE
Boletos en ticketmaster.com.mx
Patrocinado por
Santander infinitum Exceso de Velocidad La Costeña SUBARU Fiesta Americana BACARDÍ RON 8 AÑOS viva aerobus
HBO Spotify Argentina OCESA POPARTMUSIC
EVITA EL EXCESO Permiso Cofepris 173300201A1599 . www.alcoholinformate.org.mx




# DE LA PRIMERA VICTORIA MEXICANA EN FÓRMULA 1

2 de enero de 1967. Pedro Rodríguez sorprende al mundo y en su novena carrera de F1 gana por primera vez en la categoría máxima del automovilismo. **NUESTRO EDITOR** saca sus textos originales del libro *Los Hermanos Rodríguez* y añade unos apuntes originales para darnos la visión más completa de lo que pasó la primera vez que debió escucharse el himno mexicano en la F1... y también nos explica por qué eso no sucedió



## INTRODUCCIÓN

La Fórmula Uno cambió reglas en 1966 para adoptar la llamada "fórmula de poder" con motores de tres litros de cilindrada. Para 1967 habría 11 carreras, dos más que en 1966, por lo que se dividía en dos partes y los pilotos o equipos podían contar sus cinco mejores resultados de las seis primeras carreras y sus cuatro mejores resultados de las cinco carreras finales. Los GPs añadidos eran Canadá y Sudáfrica, éste último regresaba tras un año de ausencia.



## LOS CONTENDIENTES

**LOTUS** Con el chasis 43 y el motor H16 de BRM de 3 litros; sus pilotos eran Jim Clark, bicampeón 1963 y 1965, y el ex-campeón mundial de 1962 Graham Hill, quien dejaba BRM.

**BRM** Usando chasises P86 con motor H16 para Jackie Stewart y Mike Spence; tenían un equipo satélite, Reg Parnell Racing, con Chris Irwin o Piers Courage como pilotos.

**FERRARI** El periodista Franco Lini era su director y seguían con el Tipo 312 de motor V12/67 para los pilotos Lorenzo Bandini y el ingeniero Mike Parkes; Ludovico Scarfiotti era reserva y Chris Amon el probador.

**BRABHAM** El equipo campeón mundial con el campeón y dueño Jack Brabham y el neocelandés Dennis Hulme usando los Brabham BT20 Repco había vendido chasises viejos al inglés Bob Anderson, y al francés Guy Ligier.

**MCLAREN** Bruce McLaren, dueño y único piloto, había diseñado el M5A para cuando BRM le vendiera su V12.

**AAR** Dan Gurney había construido los Eagle aunque a su equipo era el All-American Racers (AAR). Usaba un motor V12 montado en el AAR-102. En algunas carreras presentar un segundo auto para Richie Ginther, ex Honda.

**HONDA** La llegada de John Surtees había significado instalar una base inglesa en Slough; trabajaba en un chasis nuevo, el RA300 aunque al inicio usaron el RA273 de 1966 considerablemente aligerado.

**COOPER** El equipo fundado por Charles Cooper era propiedad de los concesionarios de Maserati en Inglaterra, y usaba su motor Maserati para el chasis T81. Su líder era Jochen Rindt y Pedro llegaba a Sudáfrica a probarse. También daba autos al equipo privado de Rob Walker cuyo piloto era el suizo Joseph Siffert, y a la Ecurie Suisse del sueco Joakim Bonnier, eterno presidente de la GPDA.

Para 1967 Cooper era dirigido por Roy Salvadori, quien reclutó a Pedro en la navidad de 1966. La carrera de apertura del mundial 1967 iba a ser en la pista de Kyalami, nueva para el campeonato y el jueves 29 de diciembre en la tarde se efectuó la primera sesión oficial de prácticas. Para el sábado la tercera y sesión final dejaba a Pedro en cuarto sitio junto al mejor piloto de la era, Clark, y atrás de los dos Brabham oficiales. Luego venían en parrilla de 2x2 Love y Surtees; Rindt y Charlton, Stewart y Anderson, Gurney y Bonnier, Spence y Tingle, Hill y Siffert, y Botha y Courage, éste con 1'33.8" en último sitio.

El lunes 2 de enero con calor brutal, la carrera de 80 vueltas inició a las 15:10 horas. De inmediato, Hulme tomó la punta seguido por Brabham, Surtees, Rindt, Pedro y Clark, pero tras los escarceos iniciales el mexicano era segundo. Para la vuelta 19 Pedro se quedó sin la segunda velocidad y Brabham lo pasó seguido de Rindt. Pedro luego perdió la cuarta velocidad, por lo que en realidad tenía solamente tercera y quinta para desplazarse, pues la primera no era muy usada, pero ajustó su manejo y no perdió mucho tiempo en sus vueltas, aunque lo pasaron Love y Gurney.

Tras el retiro de Rindt, que dejó a Pedro sexto, Brabham paró en los fosos con problemas de encendido y dejó la pelea. Bonnier y Spence ya se habían retirado y Siffert se les unió en la 42 con su motor tronado. Para la 45 Gurney dejó a Pedro cuarto al romper la suspensión del Eagle, y Pedro decidió atacar a Surtees y se apoderó del tercer sitio en la vuelta 54, a casi un minuto del líder y a más de 20 segundos de Love, en segundo.





Hulme entró a los fosos y estuvo inmóvil un par de vueltas por lo que Love lideraba con Pedro segundo, pero en la vuelta 73 Love paró a recargar gasolina y Pedro lo pasó fácilmente; aunque el rodesiano alcanzó a salir segundo. Tras 80 vueltas Pedro marcó 2 horas 5 minutos y 45.9 segundos, con 26.4 segundos de ventaja sobre Love y más de una vuelta adelante de Surtees. La gente de Cooper no creía la victoria de Pedro a un promedio de 156.255 kph y en cuanto Pedro paró fue felicitado y Cooper le dijo: "Tienes contrato para todo el año".

Los organizadores no tenían el himno mexicano y decidieron usar una canción popular que les sonó latina, con letra acerca de México. Los pilotos subieron al podio con sus coronas de laurel y en lugar de las notas que preceden al 'Mexicanos al grito de guerra.....', Pedro escuchó 'Al Sur de la Frontera' (South of the Border), con Bing Crosby.

- Era la novena carrera puntuable en F1 de Pedro









## **HP** PAVILION X360 CONVERTIBLE 15-BR001

Poderosa laptop. Escribe y crea en ella. Siéntete libre de crear, conectarte y compartir como nunca antes. Ahora con el lápiz inteligente incluido: Diseña y crea notas de manera fácil y fluida con el lápiz inteligente y Windows Ink en la nueva HP Pavilion que gira en 360°. La Pavilion x360 es más que una laptop, es la computadora para todo lo que quieres.

Precio aproximado
**$15,999 MXN**




## **NIKON** B500B

La COOLPIX B500 se siente grandiosa en tus manos, sin importar si está haciendo zoom con su lente de cristal súper telefoto NIKKOR o grabando un video en Full HD de 1080p con la pantalla LCD inclinable. Y obtiene todo el trabajo de disparar hermosas fotos y videos con su sensor de poca luz de 16 megapíxeles, la Reducción de la Vibración (VR) con Desplazamiento de Lente, los menús y controles sencillos, los efectos creativos divertidos y la sorprendente operación automática. Además, todo el tiempo que dispara, la COOLPIX B500 se puede conectar de manera sencilla y sin problemas a un teléfono inteligente compatible a través de la tecnología de Bluetooth® de baja energía (BLE) para compartir fotos instantáneas y controlar la cámara de forma remota.

Precio aproximado
**$8,099 MXN**

## **MAXPOWER** BOCINA SOUND EDGE MAX POWER

SD Card, bluetooth, radio FM, entrada auxiliar 3.5 mm, entrada 3.4 mm para guitarra y micrófono, Entrada de corriente a 115 V CA 60 HZ, control de agudos y graves. Control de luz de encendido y apagado, LCD Display, luz en subwoofer, control remoto, micrófono alámbrico, tripié con entrada universal. Potencia: 3,500 watts PMPO, 200 watts RMS.

Precio aproximado
**$2,999 MXN**




## **SONY** XPERIA L1

Un Smartphone con pantalla HD de 5.5 pulgadas, fácil de usar y de llevar gracias a su diseño liso y redondeado. Rendimiento sin retrasos y más inteligente cada día. Lo disfrutarás al máximo.
*Pantalla 5.5¨
*Cámara 13 mpx
*Android 7.0 Nougat

Precio aproximado
**$5,199 MXN**




## **YOGA** BOOK CON WINDOWS

La productividad móvil ingresa en una nueva era con la Yoga Book de Lenovo, una tablet 2 en 1 como nunca se ha visto antes. Toma notas o haz bosquejos utilizando el lápiz óptico stylus con tinta real. Tipea en el teclado "Halo" que aparece cuando lo necesitas y se desvanece cuando ya lo has usado. Lleva a cabo las tareas en el entorno familiar de Windows. La Yoga Book es delgada, liviana y elegante. Libera tu imaginación, en cualquier momento y lugar.

Precio aproximado
**$ 12,599 MXN**




## **TCL** 43 ROKU FHD SMART 43S305-MX

El iPad siempre ha brindado la experiencia Multi-Touch más avanzada de todas. Y ahora la rediseñada pantalla Retina del iPad Pro lleva esa experiencia a un nivel superior. No sólo tiene más brillo y menos reflejo, sino que además tiene la mayor velocidad de respuesta que jamás hayas visto.

Precio aproximado
**$15,499 MXN**



• Los precios que se muestran son de contado y pueden variar a lo largo del mes, consulte bases y promociones vigentes. • Consulte disponibilidad en tienda.

SEARS Me entiende

# LAS TRES ERAS DE LA **FÓRMULA UNO** EN EL **AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ**

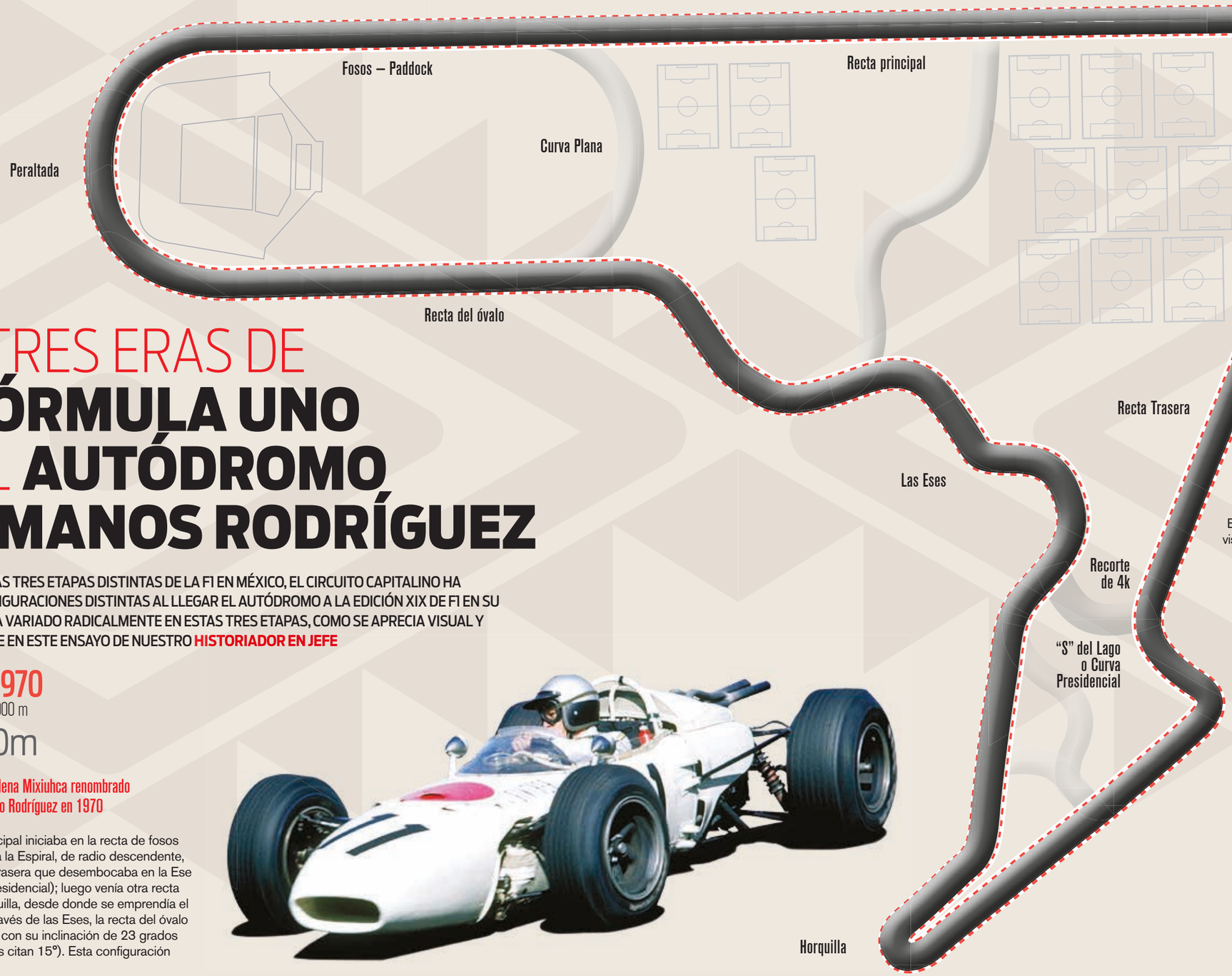
**PARA ALBERGAR LAS TRES ETAPAS DISTINTAS DE LA F1 EN MÉXICO, EL CIRCUITO CAPITALINO HA TENIDO TRES CONFIGURACIONES DISTINTAS AL LLEGAR EL AUTÓDROMO A LA EDICIÓN XIX DE F1 EN SU PISTA; EL TRAZO HA VARIADO RADICALMENTE EN ESTAS TRES ETAPAS, COMO SE APRECIA VISUAL Y EXPLICATIVAMENTE EN ESTE ENSAYO DE NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE**

## 1 1962-1970
Circuito de 5,000 m

5,000m

### Autódromo de la Magdalena Mixiuhca renombrado como Autódromo Ricardo Rodríguez en 1970

La configuración principal iniciaba en la recta de fosos y su primera curva era la Espiral, de radio descendente, seguida por la recta trasera que desembocaba en la Ese del Lago (o Curva Presidencial); luego venía otra recta que llevaba a la Horquilla, desde donde se emprendía el regreso a la meta a través de las Eses, la recta del óvalo y la famosa Peraltada con su inclinación de 23 grados (aunque algunos otros citan 15°). Esta configuración







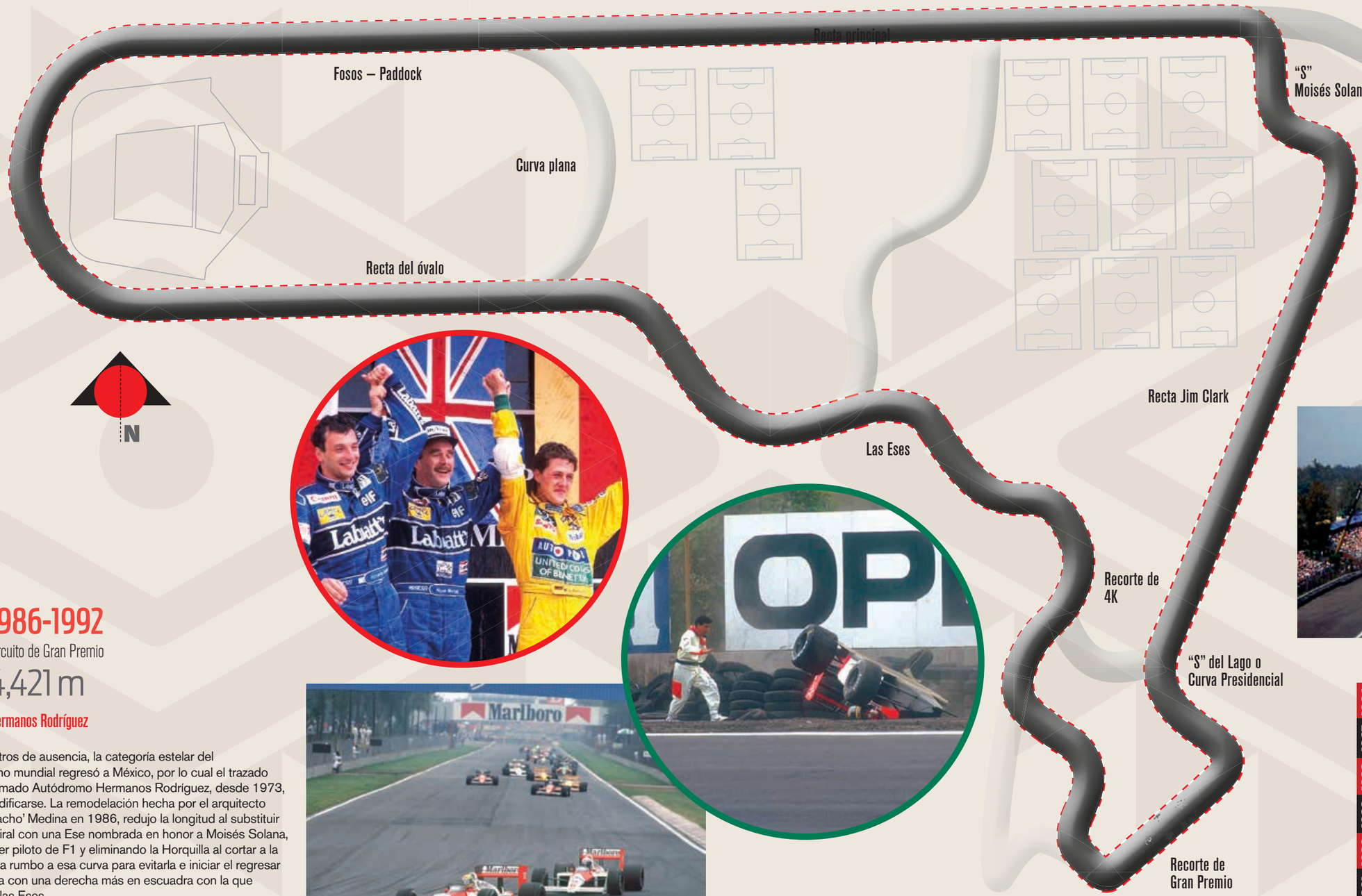

fue inaugurada el 20 de diciembre de 1959 dentro de la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixiuhca, con los 500 Kilómetros de México, que ganó Pedro Rodríguez.

El trazo de 5 kilómetros se usó en los Grandes Premios de 1962 a 1970 (I a IX), aunque el primero no fue puntuable para el campeonato mundial pues se acostumbraba que los organizadores demostraran que podían efectuar un gran premio y luego se les otorgaba una fecha puntuable. México cumplió con creces en 1962, aunque en los entrenamientos perdió la vida nuestro primer piloto de F1, Ricardo Rodríguez, recibiendo la fecha puntuable en el calendario de la F1 para 1963.

El GP final de esta era fue el de 1970 porque había una multa por la invasión de la pista en ese año y aunque la FIA dio fecha para 1971, la muerte de Pedro vino a darle la puntilla a la carrera, pues no había –y sigue sin haber– un reemplazo para él. El circuito de 5 kilómetros se siguió usando hasta 1999 cuando la visita del Papa Juan Pablo II provocó su desmembramiento.

**RESULTADOS · GP de México**

| | | Piloto | Equipo | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1962 | PP | Jim Clark | Lotus | 2m00.8s |
| | **Triunfo** | **Trevor Taylor (12 v.) + Jim Clark (48 v. )** | **Lotus** | **2h03m50.9s** |
| | VR | Jim Clark | Lotus | 1m59.7s |
| 1963 | PP | Jim Clark | Lotus | 1m58.8s |
| | **Triunfo** | **Jim Clark** | **Lotus** | **2h09m52.1s** |
| | VR | Jim Clark | Lotus | 1m58.1s |
| 1964 | PP | Jim Clark | Lotus | 1m57.24s |
| | **Triunfo** | **Dan Gurney** | **Brabham** | **2h09m50.32s** |
| | VR | Jim Clark | Lotus | 1m58.37s |
| 1965 | PP | Jim Clark | Lotus | 1m56.17s |
| | **Triunfo** | **Richie Ginther** | **Honda** | **2h08m32.10s** |
| | VR | Dan Gurney | Brabham | 1m55.84s |
| 1966 | PP | John Surtees | Cooper Car Co. | 1m53.18s |
| | **Triunfo** | **John Surtees** | **Cooper Car Co.** | **2h06m35.40s** |
| | VR | Richie Ginther | Honda | 1m53.75s |
| 1967 | PP | Jim Clark | Lotus | 1m47.56s |
| | **Triunfo** | **Jim Clark** | **Lotus** | **1h59m28.70s** |
| | VR | Jim Clark | Lotus | 1m48.13s |
| 1968 | PP | Joseph Siffert | R.R.C. Walker Racing | 1m45.22s |
| | **Triunfo** | **Graham Hill** | **Lotus** | **1h56m43.95s** |
| | VR | Joseph Siffert | R.R.C. Walker Racing | 1m44.23s |
| 1969 | PP | Jack Brabham | Brabham | 1m42.90s |
| | **Triunfo** | **Dennis Hulme** | **McLaren Cars** | **1h54m08.80s** |
| | VR | Jacky Ickx | Brabham | 1m43.05s |
| 1970 | PP | Gianclaudio Regazzoni | Ferrari | 1m41.86s |
| | **Triunfo** | **Jacky Ickx** | **Ferrari** | **1h53m28.36s** |
| | VR | Jacky Ickx | Ferrari | 1m43.11s |




(ediciones X a XVI). La remodelación de 1986 también redujo el la inclinación del peralte de la curva Peraltada a 9º y amplió la entrada a los fosos al quitar la torre de control antigua y pasarla junto al túnel de la recta, a la salida de los fosos.

La última edición de esta etapa fue en 1992 cuando los costos se volvieron prohibitivos y los organizadores no pudieron pagarlos. En estos años se usaron ambos trazos en competencias nacionales, pero la F1 solamente usaba el llamado Circuito de Gran Premio y ese trazo sobrevivió a otra remodelación en 2002 –para IndyCar– y se mantuvo hasta 2014.











## 2 1986-1992

Circuito de Gran Premio

4,421 m

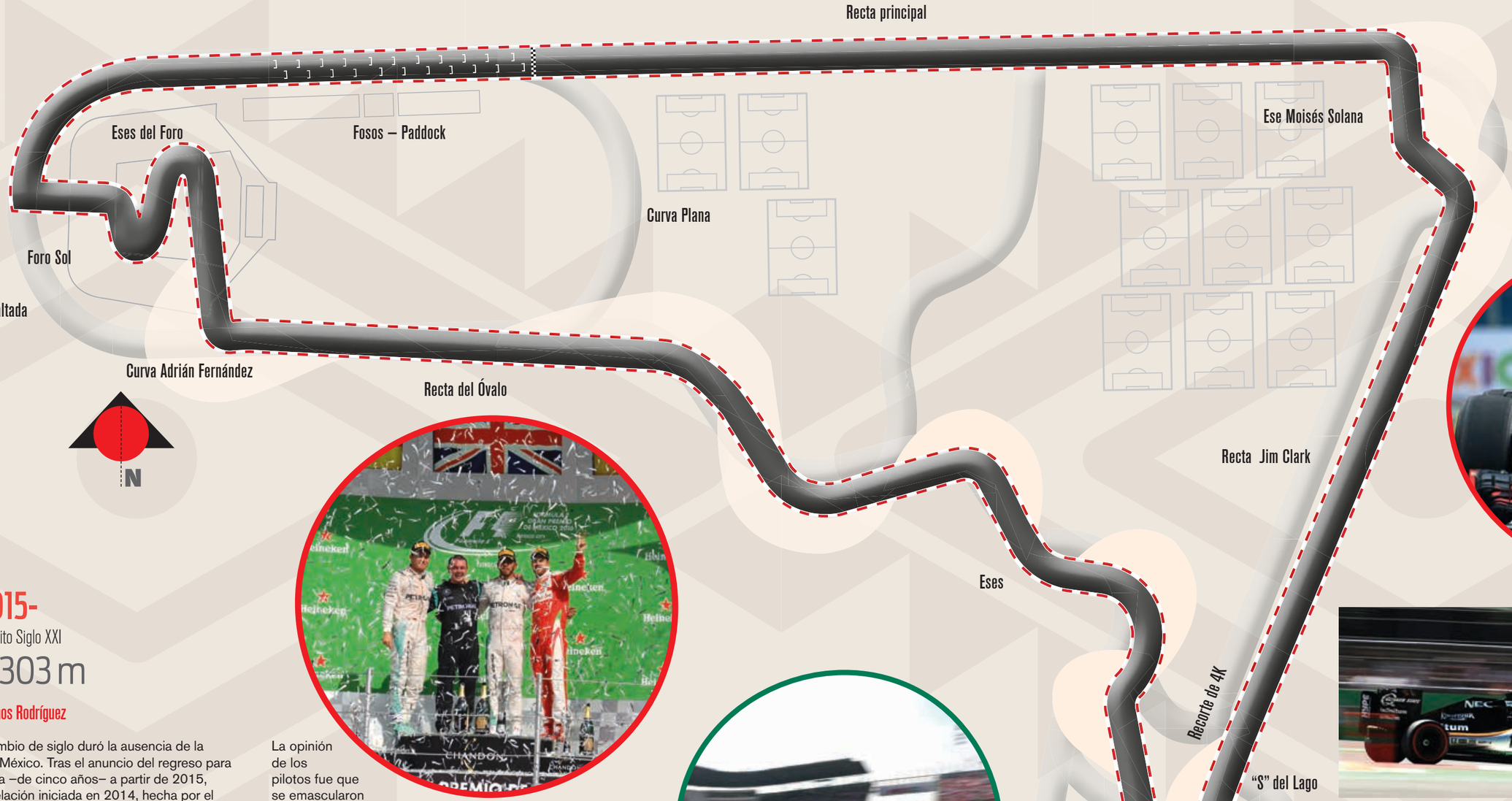
### Autódromo Hermanos Rodríguez

Tras tres lustros de ausencia, la categoría estelar del automovilismo mundial regresó a México, por lo cual el trazado del ahora llamado Autódromo Hermanos Rodríguez, desde 1973, hubo de modificarse. La remodelación hecha por el arquitecto Manuel 'Chacho' Medina en 1986, redujo la longitud al substituir la curva Espiral con una Ese nombrada en honor a Moisés Solana, nuestro tercer piloto de F1 y eliminando la Horquilla al cortar a la mitad la recta rumbo a esa curva para evitarla e iniciar el regresar hacia la meta con una derecha más en escuadra con la que empezaban las Eses.

Con una longitud de 4,421 metros, en este trazo se corrió la segunda etapa del GP de México desde ese año hasta 1992

**RESULTADOS • GP de México**

| | | Piloto | Equipo | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1986 | PP | Ayrton Senna | Lotus | 1m16.990s |
| | **Triunfo** | **Gerhard Berger** | **Benetton** | **1h33m18.700s** |
| | VR | Nelson Piquet | Williams | 1m19.360s. |
| 1987 | PP | Nigel Mansell | Williams | 1m18.383s |
| | **Triunfo** | **Nigel Mansell** | **Williams** | **1h26m24.207s** |
| | VR | Nelson Piquet | Williams | 1m19.132s |
| 1988 | PP | Ayrton Senna | McLaren | 1m17.468s |
| | **Triunfo** | **Alain Prost** | **McLaren** | **1h30m15.737s** |
| | VR | Alain Prost | McLaren | 1m18.608s |
| 1989 | PP | Ayrton Senna | McLaren | 1m17.876s |
| | **Triunfo** | **Ayrton Senna** | **McLaren** | **1h35m21.431s** |
| | VR | Nigel Mansell | Ferrari | 1m20.420s |
| 1990 | PP | Gerhard Berger | McLaren | 1m17.227s |
| | **Triunfo** | **Alain Prost** | **Ferrari** | **1h32m'35.783s** |
| | VR | Alain Prost | Ferrari | 1m17.958s |
| 1991 | PP | Riccardo Patrese | Williams | 1m16.696s |
| | **Triunfo** | **Riccardo Patrese** | **Williams** | **1h29m52.502s** |
| | VR | Nigel Mansell | Williams | 1m16.788s |
| 1992 | PP | Nigel Mansell | Williams | 1m16.346s |
| | **Triunfo** | **Nigel Mansell** | **Williams** | **1h31m53.587s** |
| | VR | Gerhard Berger | McLaren | 1m17.711s |












# 3 2015-

Circuito Siglo XXI

4,303 m

## Autódromo Hermanos Rodríguez

23 años y un cambio de siglo duró la ausencia de la Fórmula Uno en México. Tras el anuncio del regreso para una tercera etapa –de cinco años– a partir de 2015, vino otra remodelación iniciada en 2014, hecha por el alemán Hermann Tilke y su equipo con objeto de hacer más seguro el trazado, de acuerdo a los estándares internacionales actuales.

La remodelación reciente implicó que se reperfilaran las curvas Ese Moisés Solana, Ese del Lago, Recorte Rebaque y las Eses. También se volvió a usar el interior del Foro Sol –inicialmente usado para IndyCar– conservando la entrada a la mitad de la recta del óvalo y la salida a mitad de la Peraltada; aunque esta vez se trazaron un par de curvas de radio descendente en el centro del Foro.

La opinión de los pilotos fue que se emascularon las Eses, y el circuito quedó menos fluido y atractivo, pero ese fue el costo de la modernidad. Los organizadores, han ido añadiendo algunos nombres a los ya conocidos desde hace mucho, siendo dos los notables: La Curva Nigel Mansell, que en realidad es la segunda mitad de la Peraltada, desde el centro hasta la recta de meta, nombrada en 2015 para honrar el rebase del león británico en 1990 en esa zona. En septiembre de 2016 se nominó la Curva Adrián Fernández, la de entrada al Foro, mismo que fue usado por CART inicialmente en 2002, cuando Adrián era nuestra estrella máxima.

**RESULTADOS • GP de México**

| | | Piloto | Equipo | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 2015 | PP | Nico Rosberg | Mercedes | 1m19.480s |
| | **Triunfo** | **Nico Rosberg** | **Mercedes** | **1h42m35.038s** |
| | VR | Nico Rosberg | Mercedes | 1m20.521s |
| 2016 | PP | Lewis Hamilton | Mercedes | 1m18.704s |
| | **Triunfo** | **Lewis Hamilton** | **Mercedes** | **1h40m31.402s** |
| | VR | Daniel Ricciardo | Red Bull | 1m21.134s |



# Un mexicano en FERRARI

**HAY POCOS MEXICANOS EN LA CATEGORÍA MÁXIMA DEL AUTOMOVILISMO, Y UNO DE LOS MÁS DESTACADOS EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS ES JUAN SEBASTIÁN NAVARRO BRANIFF, ORIGINARIO DE LA CAPITAL DE MÉXICO Y QUE ACTUALMENTE VIVE EN ITALIA. CON 31 AÑOS, ES DISEÑADOR DE MATERIALES COMPUESTOS EN LA FÁBRICA DE FERRARI Y VA POR SU SEXTO AÑO, LO QUE LE HA DADO UNA GRAN EXPERIENCIA EN EL MUNDO DE LA F1.**

**NUESTRO EDITOR LO ENTREVISTÓ CON MOTIVO DEL GP DE MÉXICO, PUES ÉL ES, EN PARTE, RESPONSABLE DE ESE RESURGIMIENTO QUE SE HA DADO EN FERRARI EN LA CAMPAÑA 2017.**



En su despedida de Lotus

**FASTMag: ¿De dónde te viene el gusto por los carros?**
**Juan Navarro:** Los coches ha sido una cuestión particular conmigo. No sé bien de dónde pero mi papá, mi abuelo y mi mamá me lo decían. Desde que tengo uso de razón y antes, lo que más me ha llamado la atención son los coches. Las paredes de mi cuarto cuando iba en la prepa eran un *collage* entero de fotos de coches, cosa que a mi mamá le ponía muy nerviosa, te puedes imaginar… ponía fotos de coches con engrapadoras en la pared, y también colecciones, en fin. Siempre estuve muy clavado en todo esto.

**FM: ¿Cuándo vino tu decisión de estudiar algo relacionado al automovilismo?**
**JN:** Poco a poco se fue dando la pasión simplemente lo tenía en la sangre, cuando tuve que tomar una decisión de lo que tenía que estudiar yo sabía que era aprender más de coches. No sabía si tenía que ser diseñador o qué, pero yo quería aprender más. Entonces con la guía de mi abuelo me fui a estudiar ingeniería automotriz a Inglaterra. Cuando me fui, la F1 era impensable. Yo no tenía idea. De hecho el primer año que estuve en Londres me fue bastante mal en la universidad. Estaba solo en Londres, con 19 años y estuve a punto de tronar y ya le dije a mis papas: "Creo que me voy a ir a hacer un curso de mecánica en Turín".

Estaba viendo varios cursos y me apoyaron y me dijeron: "Está bien, si te quieres cambiar, cámbiate, pero haz tus exámenes primero". Y al final me fue bien.

Conocí la Fórmula SAE, donde las universidades diseñan construyen y compiten con un coche todos los años y eso para mí fue lo máximo, desde que llegué a la universidad de Oxford-Brookes, específicamente la escogí porque sabía que estaban muy clavados con las carreras y me clavé muchísimo, –pasando por todos los puestos posibles– y tomé experiencia.

**FM: ¿Cómo llegó tu primer trabajo ya en el deporte motor?**
**JN:** Después de ese segundo año de carrera, en Inglaterra hay un año de prácticas profesionales y escogí una empresa que se llama M-Sport [el equipo de semioficial de rallies de Ford]. Entonces ahí entré a la oficina de diseño y esa fue mi primera experiencia trabajando en un coche de rally en 2007 y 2008 con Mikko Hirvonne y Jari Matti Latvala. A la larga eso fue lo que guió mi carrera y mi pasión por los coches al lado del diseño.

Después de un año ahí regresé a la universidad, y me dediqué a la Fórmula SAE y tuve la oportunidad de entrar a Renault, en ese año (2009) era Lotus; abrieron la puerta a dos pasantes para dibujar tornillos en tercera dimensión y yo fui uno de ellos.




La principal labor de Navarro en Ferrari es el diseño del alerón delantero



**FM: ¿Tornillos para qué?**
**JN:** Porque es un detalle menor, entonces necesitaban a alguien que se pusiera a dibujar los tornillos en tercera dimensión para que estuvieran disponibles y para estandarizar el diseño del coche. Pero resulta que una emergencia salió el primer día y me jalaron a hacer una chamba de una tuerca de cambiar la llanta para la carrera de ese fin de semana, que salió bien. Y de ahí me fueron dando más trabajo. Luego me hicieron pasante formal, diseñador junior, diseñador y al final diseñador senior.

**FM: ¿Y cómo llegaste a Ferrari?**
**JN:** En Lotus estuve trabajando en la sección de compuestos, diseñando el chasis, la carrocería, parte del motor, el difusor. Tuve varios puestos a través de los años. Cuando Lotus abrió las puertas a los pasantes, el que era la persona que considero mi mentor fue James Allison. Tuve el privilegio de trabajar mucho con él. Cuando él se va, se abrió la oportunidad para venir acá, y claro, la tomé.

**FM: Les toco la era dura en Lotus…**
JN: En ese entonces, particularmente Lotus estaba en su peor período en 2014. Yo tuve la suerte que me vine para acá y llegué como diseñador senior, lo que me dio la oportunidad de estar en diferentes tipos de proyectos. Ahorita estoy a cargo del desarrollo del alerón delantero, desarrollo estructural, en el diseño de materiales compuestos, estabilidad en pista, etc.





Navarro considera a James Allison su mentor

**FM: ¿Nunca te dio por ser piloto, dada la tradición familiar y tu abuelo?**
**JN:** Absolutamente sí, me dio por ser piloto pero aquí hubo dos factores. Uno es una negación bastante fuerte por el lado de mi mamá [Chela Braniff]. Un amigo muy cercano a la familia perdió la vida a los 10 años en un accidente de kart cuando yo tenía ocho, lo que influenció a la familia. Aunque mi mamá nunca me dijo que no, había resistencia bastante fuerte. Por otro lado mi papá también me quería apoyar pero no hubo los recursos necesarios para desarrollar una carrera profesional en el automovilismo.

La afición por el automovilismo la vivo de una manera un poco más íntima con el coche en sí, más allá de manejarlo. No soy corredor de coches pero el Ferrari que ves en las pistas parte es mío, ves parte de mí que está corriendo ahí, que está ganando. Eso para mí es una relación muy íntima con el coche que me satisface mucho.

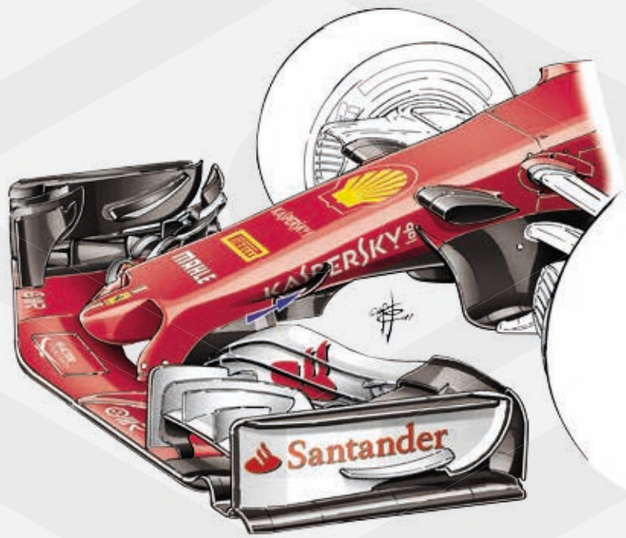
> "Tuve la oportunidad de entrar a Renault, en ese año (2009) era Lotus, abrieron la puerta a dos pasantes, para dibujar tornillos en tercera dimensión y yo fui uno de ellos".

**FM: Como diseñador, ¿tú podrías diseñar un auto completo o ya pasó esa época y ahora son equipos enfocados a cierta**

**porción del auto y luego hacen un compromiso en cuanto al diseño total?**
**JN:** Puedo diseñar un coche entero, sí, de que ganaría una carrera, probablemente no. Efectivamente hoy en día los coches son mucho más complicados de lo que eran hace mucho tiempo.

**FM: ¿Hacia dónde va tu curva de evolución?**
**JN:** Hace tiempo tenía ideas concisas, también tras hablar mucho con James Allison, he aprendido que las ambiciones muy concretas tienden a ser bastante cegadoras, entonces no tengo una dirección concreta a la que me quiero dirigir.

Últimamente me estuve dando cuenta que soy particularmente bueno para manejar proyectos, para manejar gente, para enseñar, para motivarlos, y también conozco el proceso de diseño de desarrollo bastante bien. Tomando eso en cuenta *if you put two and two together* como se dice, yo me iría al manejo de la oficina de diseño o al manejo de conceptos del coche.







**FM: ¿Qué tanta interacción tienes con gente como Vettel y como Kimi?**
**JN:** Depende del proyecto que esté haciendo y con este proyecto en particular no hay mucho contacto con los pilotos. Hoy en día normalmente lidiamos con sus ingenieros de pista, en la fábrica viene más que nada al simulador y revisar cosas.

**FM: ¿En dónde te ves en cinco años?**
**JN:** En cinco años no sé, me gustaría haber ganado por lo menos dos campeonatos mundiales o más francamente. No sé, creo que hoy el mundo está cambiando bastante, entonces el mundo de las carreras también está cambiando. Tengo la fortuna que estoy en una línea de diseño que puede aplicar en muchos otros ámbitos. Algo que me llama mucho la atención a largo plazo son los cohetes espaciales, entonces si estamos hablando de sueños guajiros o de ideas a muy largo plazo, podría acabar en la cuestión de diseño de naves espaciales.

**FM: ¿Cabeza de ratón o cola de león?**
**JN:** ¿Yo? Definitivamente cola de león, y la cola ya pasó, estamos agarrados del lomo firmemente. Porque a mí por lo menos de aquí a que viva lo que quiero es ganar un campeonato mundial con un diseño mío, o que yo haya contribuido con Ferrari y quiero compartirlo con mi familia de este lado.

## Carlos **Braniff**

Un piloto de la vieja guardia en los años 50, obtuvo triunfos en el Circuito Avándaro y otras pistas mexicanas, además de competir internacionalmente en Sebring, donde obtuvo un podio en clase en 1955. Como miembro destacado del Club Roda se convirtió en uno de los artífices de la consecución del GP de México en 1962, a cargo de cuyo comité directivo estuvo hasta la carrera final de esa primera etapa de la Fórmula Uno en México en 1970. También fue velerista olímpico en los Juegos de México 1968, representando a nuestro país en la clase 5.5. Abuelo de Juan Sebastián.


Braniff (centro) persiguiendo a Mancini en Guadalajara 1953





# PARADA EN FOSOS

RA infinitum Realidad Aumentada

Los tiempos de las paradas en fosos se han reducido dramáticamente desde que para la temporada 2010 se prohibió la recarga de combustible. Se terminó una época en que las detenciones se regían por el tiempo que tomaba inyectar combustible y cambiar llantas era una actividad casi recreativa. En la inauguración de la temporada 2010, el GP de Bahrein, una parada de 4.5 segundos se consideraba rápida. Ahora los equipos producen detenciones en menos de la mitad de ese tiempo, pues el arte perdido de cambiar llantas –habilidad que se requirió por última vez en 1993– se ha refinado.

**ENTRENAMIENTO**
El personal de los equipos de la F1 tiene que entrenar duro para estar en la mejor condición física posible para ejecutar consistentemente las paradas rápidas.

**SEMÁFORO**
Introducido por Ferrari en 2009, ahora este sistema es omnipresente y se usa para eliminar el tiempo de reacción humana al soltar el auto.

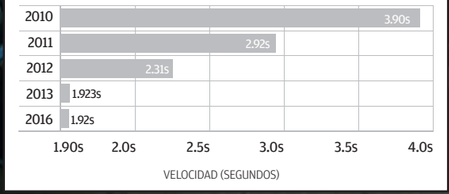
**GATO ROTATORIO**
Esto le permite al operador del gato levantar el auto, moverse a un lado y luego arrastrar el gato rápidamente hacia fuera. Un sistema para soltar rápido también ayuda a acelerar el proceso.

**CONSISTENCIA**
Una detención súper rápida es inútil si la siguiente es lenta. La capacidad para repetir detenciones tersas es la clave para las cuadrillas en los fosos de la F1.

**PISTOLAS DE AIRE**
Las pistolas personalizadas, de revoluciones altas, pueden quitar y poner llantas en un parpadeo. Las tuercas son ahora retenidas dentro de las ruedas.

**1.92s**
Duró la detención más rápida de la historia, la hizo el equipo Williams F1 2016

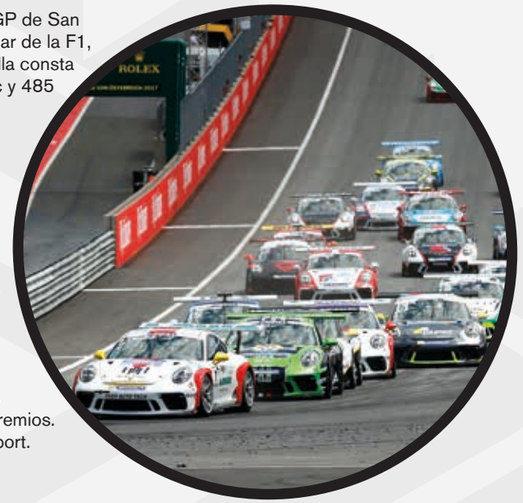
## DETENCIONES MÁS RÁPIDAS



IGUAL QUE LOS APERITIVOS ANTES DEL PLATILLO PRINCIPAL QUE ES EL GP DE MÉXICO, CORRERÁN UN PAR DE **SERIES PRELIMINARES** PARA COMPLETAR EL PROGRAMA DE CARRERAS DEL FIN DE SEMANA

# PORSCHE SUPER CUP

La Supercopa Porsche cumple 25 años en 2017 desde su debut en el GP de San Marino en 1993. El calendario consta de 11 fechas, todas como preliminar de la F1, y el cierre se dará precisamente en México con una fecha doble. La parrilla consta de 28 autos, Porsche GT3 Cup con motor bóxer de 6 cilindros, 3,996 cc y 485 caballos de fuerza, con aerodinámica nueva optimizada.




Los pilotos se disputan tres copas, la profesional o clase A, la clase B para amateurs mayores de 35 años y la de novatos, aunque hay pilotos que corren sólo en ciertas fechas, algunos de ellos como invitados de Porsche. También hay un campeonato de equipos y este año se instituyó la Copa de las Naciones en la que compiten países representados por un piloto nativo de esa zona. Los puntos se reparten a los 15 primeros en escala de: 20-18-16-14-12-10-9-8-7-6-5-4-3-2 y 1 punto. Los equipos determinan qué pilotos cuentan para su puntuación de escuadras.

Entre los volantes destacan los juveniles de Porsche Matt Campbell, de Australia, y Dennis Olsen, de Noruega, con apoyo oficial de fábrica. Ellos compiten con los otros 26 por una bolsa de más de 750,000 euros en premios. El único mexicano es Santiago Creel, del equipo Forch by Lukas Motorsport.

Los contendientes son:

| # | Piloto | Clase | País | Equipo |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Michael Ammermüller | A | Alemania | Lechner MSG Racing Team |
| 2 | Dan Cammish | A | GB | Lechner MSG Racing Team |
| 3 | Ryan Cullen | A | Irlanda | Walter Lechner Racing Team |
| 4 | Dennis Olsen | N | Noruega | Walter Lechner Racing Team |
| 5 | Josh Webster | N | GB | Fach Auto Tech |
| 6 | Glauco Solieri | B | Suiza | Fach Auto Tech |
| 7 | Matt Campbell | N | Australia | Fach Auto Tech |
| 8 | Santiago Creel | A | México | FÖRCH Racing by Lukas Motorsport |
| 9 | Christopher Bauer | A | Alemania | FÖRCH Racing by Lukas Motorsport |
| 10 | Piotr Parys | N | Polonia | Olimp Racing by Lukas Motorsport |
| 11 | Robert Lukas | A | Polonia | Olimp Racing by Lukas Motorsport |
| 12 | Igor Waliko | N | Polonia | Olimp Racing by Lukas Motorsport |
| 14 | Mikkel Overgaard Pedersen | N | Dinamarca | MRS GT-Racing |
| 15 | Zaid Ashkanani | A | Kuwait | MRS GT-Racing |
| 16 | Roar Lindland | B | Noruega | MRS Cup-Racing |
| 17 | Christof Langer | B | Alemania | MRS Cup-Racing |
| 18 | Steven Palette | A | Francia | Martinet by Alméras |
| 19 | Philip Morin | N | Suecia | Martinet by Alméras |
| 20 | Roland Berville | B | Francia | Martinet by Alméras |
| 21 | Paul Rees | A | GB | MOMO-Megatron Team Partrax |
| 22 | Nico Rindlisbacher | N | Suiza | MOMO-Megatron Team Partrax |
| 23 | Egidio Perfetti | B | Holanda | MOMO-Megatron Team Partrax |
| 24 | Dylan Pereira | A | Luxemburgo | Lechner Racing Middle East |
| 25 | Al Faisal Al Zubair | N | Omán | Lechner Racing Middle East |
| 26 | Tom Sharp | A | GB | IDL Racing |
| 27 | Mark Radcliffe | B | GB | IDL Racing |
| 28 | Mattia Drudi | N | Italia | Dinamic Motorsport |

## TEMPORADA 2017

El campeonato 2017 ha sido muy disputado y hay dos contendientes al título: el germano Ammermüller con cuatro triunfos, por tres del noruego Olsen. Ya eliminado de contención está el otro ganador del año, el australiano Campbell. El mexicano Creel no ha logrado puntos y su mejor sitio fue un vigésimo en la Carrera 2 en Spa.

| Pos. | Piloto | Puntos |
|---|---|---|
| 1 | Michael Ammermüller | 157 |
| 2 | Dennis Olsen | 154 |
| 3 | Matt Campbell | 111 |
| 4 | Daniel Cammish | 108 |
| 5 | Robert Lukas | 95 |
| 6 | Dylan Pereira | 84 |
| 7 | Mattia Drudi | 82 |
| 8 | Zaid Ashkanani | 62 |
| 9 | Josh Webster | 62 |
| 27 | Santiago Creel | 0 |

# F4 MEXICANA

La F4 es, por mandato FIA, la puerta de entrada del camino a la F1, cuando los pilotos futuros dejan el kartismo. El F4 es un chasis monoplaza fabricado en Magny Cours, Francia, por la fábrica Mygale –con 30 años fabricando monoplazas– con motor Ford Ecoboost de 1.6 litros, que da una potencia de 160 caballos.

| FICHA TÉCNICA | |
|---|---|
| CHASIS | Mygale |
| MOTOR | Ford V4 1,600 cc, 160 caballos |
| LLANTAS | Pirelli |
| LARGO | 4,341 mm |
| ANCHO | 1,738 mm |
| ALTO | 958 mm |

En México, el campeonato debutó hace dos años precisamente en el GP de México con una carrera de exhibición. Ya en la temporada inicial, 2015-2016, se coronó el tapatío Axel Matus, y en la 2016-17 el título fue para el guyanés Calvin Ming. El primero corre ahora en la Fórmula Renault 2.0 en Europa, el segundo en la F4 estadounidense.

El campeonato 2017-18 constará de 23 fechas (siete triples y una doble) y abrió su campaña con la fecha doble como preliminar de las 6 Horas de México del WEC. También será preliminar de la F1 en México. Luego tendrá fechas en Puebla (dos veces) Monterrey, Mérida y una por definir antes de cerrar su campaña en junio de 2018, corriendo por tercera vez en el Autódromo Hermanos Rodríguez de la capital mexicana.




| CALENDARIO 2017-18 | | | |
|---|---|---|---|
| FECHA | PISTA | CIUDAD | PAÍS |
| **2017** | | | |
| Septiembre 2-3 | Aut. Hermanos Rodríguez (WEC) | Cd. de México | México |
| Octubre 28-29 | Aut. Hermanos Rodríguez (F1) | Cd. de México | México |
| Noviembre 25-26 | Aut. ME Abed | Amozoc, Puebla | México |
| **2018** | | | |
| Febrero 3-4 | Aut. Emerson Fittipaldi | Mérida, Yucatán | México |
| Marzo 17-18 | Aut. Monterrey | Monterrey, NL | México |
| Abril 14-15 | Por definir | SLP o Toluca | México |
| Mayo 5-6 | Aut. ME Abed | Amozoc, Puebla | México |
| Junio 16-17 | Aut. Hermanos Rodríguez | Ciudad de México | México |

## TEMPORADA 2017

En la apertura durante el fin de semana del WEC, resultaron vencedores el brasileño Igor Fraga (Carrera 1) y el tapatío Moisés de la Vara (Carrera 2), compitiendo contra otros nueve pilotos, la mayoría mexicanos, pero con dos colombianos y un dominicano aportando internacionalismo. La segunda carrera lleva parrilla invertida para los cinco primeros volantes de la Carrera 1, mientras que en las primera y tercera se arranca según los tiempos obtenidos en los entrenamientos.

Tras la primera ronda el campeonato lo encabeza De la Vara, quien además de ganar la Carrera 2 hizo una PP y las dos VRs de la ronda de apertura.

| CAMPEONATO DE PILOTOS | | | |
|---|---|---|---|
| Pos | Piloto | Equipo | Pts. |
| 1 | Moisés De La Vara | MARTIGA EG | 50 |
| 2 | Igor Fraga | PROP CAR/RRK | 40 |
| 3 | Alexandra Mohnhaupt | MOMO F4 | 33 |
| 4 | Santiago Lozano | TELCEL-RPL | 24 |
| 5 | Jorge Herrera | HERRERA | 22 |
| 6 | Juan José Díaz | MOMO F4 | 16 |
| 7 | Michael Santos | RAM | 12 |
| 8 | Mariano Martínez | TELCEL-RPL | 5 |
| 9 | Mariano Del Castillo | JLBERNAL | 4 |
| 10 | Emiliano Jáuregui | RAM | 4 |



**JÚBILO**
Tras conseguir el triunfo, que lo mantiene en la pelea por el título, Lewis Hamilton asemeja un Cristo flotando encima de su auto al brincar alegre por el triunfo.
GP DE MÉXICO
30 de octubre de 2016
AUTOSPORT

Descarga fotos del mes adicionales en ***fast-mag.com***

lente

**AGRADECIMIENTO**
El Force India de Sergio Pérez se encamina a los fosos tras una carrera fragorosa y ardua en la que fue décimo y agradece a la afición local el aplauso.
GP DE MÉXICO
30 de octubre de 2016
SAHARA FORCE INDIA

**ALIENTO**
En las prácticas libres del sábado por la mañana, el público alienta al ídolo local, Sergio Pérez con banderas mexicanas a su paso por las Eses del Foro.
GP DE MÉXICO
29 de octubre de 2016
FASTMAG



# Saks Fifth Avenue

Las últimas y más exclusivas tendencias de moda e interiorismo es lo que podrás encontrar en Saks Fifth Avenue, un lugar que reúne las mejores firmas tanto nacionales como internacionales, cuyo sofisticado ambiente y extensa propuesta, te envolverán en un mundo de lujo y glamour.

*Plaza Carso y Centro Comercial Santa Fe*



# México ¡más vivo que nunca!

DESCUBRE UNA DE LAS CIUDADES MÁS GRANDES DEL MUNDO, RICA EN HISTORIA, POSEEDORA DE UNA CULTURA INIGUALABLE, LLENA DE GENTE CÁLIDA Y LISTA PARA DELEITAR AL MUNDO CON UNA EXQUISITA GASTRONOMÍA. ESTE MES DEL **#GPMX** NO TE PIERDAS LAS MEJORES RECOMENDACIONES DE NUESTRA CIUDAD



# Masaryk

Si lo que buscas son las mejores tiendas de moda y lujo, además de algunos de los más renombrados restaurantes en México, esta llamativa y grande avenida es tu lugar. Lo mejor es que puedes recorrerla mientras disfrutas de una tranquila caminata al aire libre.




# Vía Santa Fe

Vía Santa Fe es una ampliación ubicada dentro del Centro Comercial Santa Fe, en la que podrás encontrar gran variedad de prestigiosas firmas de lujo y una vistosa terraza con algunas de las mejores y más variadas propuestas culinarias. El lugar ideal para pasar un día completo de entretenimiento.

*Prolongación Paseo de la Reforma 367, Santa Fe*
*Teléfono: 5251 7171*

# Antara

Antara Fashion Hall, mejor conocido como Antara, es un centro comercial al aire libre que ofrece una variedad de tiendas y restaurantes de la mejor calidad. En este lugar podrás pasar todo tu día ya que no solo tiene locales para ir de compras, sino que de igual manera tiene antros, bares y cines.

*Ejército Nacional 843 Col. Granada*
*Tel: 4593-8870*











# Altavista 147

Esta plaza ubicada en Altavista es considerada la más *nice* de la zona sur de la ciudad. Es este el lugar ideal para conseguir vestidos y trajes de las marcas más reconocidas del mundo. Además de comprar, también podrás comer rico y hasta hacer ejercicio.

*San Ángel Inn, Álvaro Obregón*
*Tel: (55) 5550 5567*

# RESTAURANTES



## Casa Virginia



Este lugar es el sitio perfecto para un domingo familiar. El menú está pensado para que todo lo que se sirva sea fresco, por lo que todas las temporadas cambian los platillos que puedes probar. La chef Mónica Patiño y su hija Micaela Miguel comparten una comida de barrio y familiar sin pretensiones, siempre resaltando el origen de sus productos y materia prima.

*Avenida Monterrey 116, Planta Alta, Colonia Roma Tel: 52071813*

## Kerouac



Es un restaurante high-end especializado en carne madurada en seco, cuyo concepto y nombre son un homenaje al escritor estadounidense, Jack Kerouac. Su acogedor y detallado ambiente, lo convierten en el lugar perfecto de encuentro con amigos y para aquellas personas que disfrutan de los cortes de carne de alta calidad maridado con algunos de los mejores y más raros vinos que difícilmente encontrarás en otro lado.

*Av. Álvaro Obregón no.206, Tel: 84353640 Ext. 1006*



## Blanco Colima



Una clásica casona porfiriana es la que funge como recinto para la gastronomía, la cultura y el arte, que Blanco Colima ofrece a sus comensales. Su gastronomía está basada en los productos de más alta calidad, mismos que se conjugan con las mejores creaciones de mixología. A la par, este lugar se distingue por crear el espacio perfecto en el que podrás disfrutar de exposiciones itinerantes, proyecciones de películas y eventos privados que te dejarán con ganas de regresar.

*Colima 168, Roma Norte Tel: 01 55 5511 7527*



## Rosa Negra



Uno de los más nuevos *spots* sobre Masaryk, que extrae y entremezcla lo mejor de la cocina icónica de algunos rincones latinoamericanos, a través de cada uno de sus exquisitos platillos. Música en vivo con acentos latinos, una arquitectura rústica con toques contemporáneos y un menú completamente artesanal, elaborado con ingredientes completamente frescos y de alta calidad, traídos diariamente desde su lugar de origen, son los principales atractivos que este lugar ofrece.

*Masaryk 298, Polanco*

## Ivoire



Ubicado en el Corazón de Polanco, Ivoire es un restaurante cuya decoración tiene una marcada inspiración en la campiña francesa, cuyas bohemias y acogedoras terrazas, y su tranquilo y fresco lounge con vista al Parque del reloj, te harán disfrutar de su deliciosa comida francesa en el mejor de los ambientes.

*Emilio Castelar 95, Chapultepec-Polanco Teléfono: 5280 0477*



## Rosetta



Este restaurante es la casa de la propuesta gastronómica de la chef Elena Reygadas, en donde puedes probar lo mejores platillos de la cocina franca. Un lugar excepcional en la Roma que busca que cada elemento se exprese y se sume, creando una experiencia culinaria única.

*Colima 166, Colonia Roma Tel: 55337804/ 55338346*

# BARES

## Limantour




Reconocido por encontrarse entre los 20 mejores bares de todo el mundo, la Licorería Limantour es uno de los primeros bares en nuestra ciudad. Decidió darle un giro a la experiencia de la mixología, volviéndose pionero en un sector que solía ser poco conocido y explorado en México. Desde su apertura en el 2011 hasta el día de hoy, sus expertos mixólogos se encuentran comprometidos con la preparación de bebidas gourmet de alta calidad, preparados con ingredientes 100% naturales que podrás acompañar con unos deliciosos pintxos y montaditos, que en conjunto te atraparán desde tu primera visita a este lugar tan exitoso.

*Av. Álvaro Obregón 106, Roma Norte*
*Teléfono: 5264 4122*



## Hotel Casa Awolly



Se distingue por tratarse de un espacio con un diseño de interiores muy especial, creado por el diseñador de interiores Dirk Jan Kinet. Ubicado en Sinaloa 57, Hotel Casa Awolly resguarda entre sus muros tres plantas dominadas por una atmósfera color esmeralda con acentos africanos, dondé podrás disfrutar de su restaurante, un rooftop bar y hotel, que te acercarán a deliciosos platillos maridados con las mejores bebidas, además de que podrás pasar la noche en una de sus interesantes y originales habitaciones.

*Sinaloa 57, Col. Roma*
*Teléfono: 6190 4880*

## Casa Franca



En este bar de la Roma podrás no sólo sentirte como en la sala de tu casa, sino que también podrás deleitar tu paladar con un menú de cócteles y destilados que totalmente valen la pena probar, al igual que de tapas y pizzas que te harán agua la boca. Además de comer y beber, si eres amante del jazz, éste es el lugar perfecto para ti, ya que podrás escuchar este tipo de música en vivo.

*Mérida 109, Roma Norte*
*Tel: 55338754*

## Dinsmoor



Este antro es uno de los más exclusivos del país, ya que solo podrás entrar con invitación por parte de alguno de los socios. Si lo que quieres es escuchar al mejor DJ de Coachella o a los talentos nacionales más famosos, éste es el espacio ideal para ti. No podrás dejar de venir a visitar este lugar en donde se reúne la gente más guapa y se vive una experiencia súper *chic*.

*Horacio 400, Col. Polanco*

## Gin Gin




Después de abrir sus puertas por primera vez en 2014 dentro de una mansión clásica ubicada en la Roma, Gin Gin se ha convertido en uno de los espacios más recurrentes para los amantes de la coctelería preparada con ginebra, pues el lugar ofrece etiquetas de más de 30 países. Su proceso de elaboración de bebidas consta en la producción en casa de jugos 100% naturales, jarabes y garnituras, que garantizan la calidad y delicioso sabor de cada una de sus mezclas. De miércoles a sábado a partir de las 9 pm, Gin Gin se convierte en el escenario de prestigiados DJs cuyos himnos navegan entre olas de ritmos *House*, *Deep house, Nu disc, Funk, R&B* y *Slo-mo*. Hoy en día cuenta con tres sucursales ubicadas en algunas de las zonas más *trendy* de la ciudad como Santa Fe, Polanco y Roma.

*Avenida Oaxaca 87, Roma Norte*
*Teléfono: 5248 0911*






## Xaman

Este lugar celebra la herencia cultural que hay en México. Es un bar de coctelería que hace referencia al mundo prehispánico que vivió aquí hace muchos años. El espacio está pensado para que no haya una separación entre el *bartender* y el cliente. Xaman, es un gran lugar para sumergirte en la historia de México y pasarla bien con los amigos.

*Copenhague #6 Col. Juárez*
*Tel: 5562114056*

# La Santa

Considerado uno de los mejores y más exclusivos antros de México, es el lugar perfecto para bailar y disfrutar de un increíble ambiente rodeado de una decoración espectacular. Música pop y electrónica dominan este visitado lugar.

*Masaryk 336, Polanco*
*Tel. 5989 0427*





# República



Dentro del Centro Comercial Plaza Zentro, sobre Masaryk, en Polanco, se encuentra República, un espacio con atmósfera sofisticada y glamurosa que te hará bailar al ritmo del pop y la mejor tecnología de luces y audio. Definitivamente uno de los spots más trendy de la ciudad.

*Masaryk 407, Polanco*
*Tel. 5662 9479*

# Sens




Posicionado durante más de siete años como el mejor lugar para disfrutar de la vida nocturna en México y ubicado en una de las zonas más exclusivas de CDMX. Sens es un lugar en donde el lujo, la música de los mejores DJs nacionales e internacionales y un gran ambiente, te harán disfrutar de una noche glamurosa y llena de diversión.

*Paseo de Los Tamarindos 90, Priv.01, Bosque de las Lomas*
*Tel. 5246 3580*





Por Actual



Juan Carlos Valladares y Ximena Navarrete



Enrique de la Madrid Cordero y familia, con Checo Pérez

# Lo mejor del GP de México 2016



Francesca Angenito, Janako En y Mónica Cervantes



Fernando Alonso y David Bisbal



Miguel Bosé



Jacky Bracamontes y Martín Fuentes



Rebeca de Alba



Clara Gutiérrez y Mónica Casan



Javier Sordo Madaleno y Ana Paula de Aro



Benny Ibarra y Celina del Villar



René Strickler, Rubí Cardozo y Grettell Valdez



Arturo Elías Slim

Marion Lanz Duret y Jerónimo de Yturbe





Erick Rubín y Marisol González



Alexandra Alancaster y María Asunción Aramburuzabala



Martha Debayle



Miguel Ángel Mancera con Miguel y Leonardo



Miguel Torruco y Chantal Torres




Pregunta a tu Distribuidor **BMW** sobre esta nueva edición que incluye:

- Kit frontal aerodinámico.
- Fascias y faldones laterales con diseño optimizado.
- Rines de 18" con radios dobles en color negro mate.
- Frenos M Sport con discos de mayores dimensiones, cálipers en color azul y símbolo M.
- Suspensión deportiva M.
- Volante deportivo M con levas de cambio.
- Spoiler trasero.

Disponible a partir de 320A. La marca BMW y sus logotipos son marcas registradas de BMW AG y se encuentran licenciadas a favor de BMW de México, S.A. de C.V.


# PROGRAMA 2017

## JUEVES 26 DE OCTUBRE

**11:00**
**Fórmula Uno**
Conferencia de Prensa Pilotos
Sala de Prensa

Consulta los horarios en tiempo real con:

RA infinitum Realidad Aumentada

AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ



## VIERNES 27 DE OCTUBRE

**10:00 - 11:30**
**Fórmula Uno**
Práctica 1

**11:55 - 12:20**
**F4 Mexicana**
Sesión de Práctica

**14:00 - 15:30**
**Fórmula Uno**
Práctica 2

**16:00 - 16:45**
**Porsche Supercup**
Sesión de Práctica

**16:00 - 17:00**
**Fórmula Uno**
Conferencia de Prensa
Directivos
Sala de Prensa

**17:05 - !7:30**
**Autos Históricos de F1**
Sesión de Práctica

**18:00 - 18:25**
**F4 Mexicana**
Sesión de Calificación

## SÁBADO 28 DE OCTUBRE

**08:30 - 09:00**
**Fórmula Uno**
Práctica de Paradas en los Fosos

**09:00 - 09:25**
**Autos Históricos de F1**
Sesión de Calificación

**10:00 - 11:00**
**Fórmula Uno**
Práctica 3

**11:20 - 11:50**
**Porsche Supercup**
Sesión de Calificación

**13:00 - 14:00**
**Fórmula Uno**
Calificación

**15:10 - 15:45**
**Porsche Supercup**
Carrera 1

**16:15 - 16:40**
**Autos Históricos de F1**
Carrera 1

**17:10 - 17:30**
**F4 Mexicana**
Carrera 1

## DOMINGO 29 DE OCTUBRE

**08:50 - 09:15**
**Autos Históricos de F1**
Carrera 2

**09:35 - 10:05**
**F4 Mexicana**
Carrera 2

**10:30 - 11:05**
**Porsche Supercup**
Carrera 2

**11:30**
**Fórmula Uno**
Desfile de Pilotos

**11:45 - 12:15**
**Fórmula Uno**
Presentación de Parrilla

**12:46**
**Fórmula Uno**
Himno Nacional

**13:00 - 15:00**
**Fórmula Uno**

## XIX Gran Premio de México

(71 vueltas ó 120 minutos)

**Nota:** horarios en tiempo local de la Ciudad de México

# CAMRY
## 2018
## CRÉELO

TE HACE VIBRAR.

SISTEMA DE AUDIO CON 9 BOCINAS.





Controles de audio al volante



Sistema de conectividad Bluetooth®



Cargador inalámbrico para smartphone*

Este anuncio es una referencia publicitaria. Las especificaciones de los vehículos pueden variar de acuerdo a las versiones disponibles. Para mayor información pregunta en tu Distribuidor Toyota más cercano. Las fotos de los autos son sólo referencia.

*Sistema de audio con 9 bocinas. Aplica para la versión XLE NAVI. *Aplica para las versiones SE, XL y XLE NAVI.*

TOYOTA
Mejores momentos