FAST mag

Descarga la aplicación RA infinitum

Ábrela y apunta a la portada

NIKI LAUDA
1949-2019

Max Verstappen

Mick Schumacher

Charles Leclerc

Mex $45.00

7 503025 947358 00090

LEONES JÓVENES

Reportes Triple Corona

24h LE MANS

INDY 500

SINCE 1929 MONACO GRANDPRIX

McLaren GT

FASTdrive Subaru WRX STI

Con lo mejor de AUTOSPORT F1 AUTO FIA SCUDERIA TELMEX

La mejor y más grande red de Fibra Óptica del país

Hasta 200 Megas

+ telefonía ilimitada + Claro video

Con MACRONET **infinitum** siempre tienes más

telmex.com

La renta incluye llamadas ilimitadas a números fijos y móviles en México, Estados Unidos, Canadá y hasta 180 países más. Consulta lista de destinos completa en telmex.com/destinosLDI. Otros beneficios, términos y condiciones en telmex.com/terminoshogar. Claro video es un servicio proporcionado por un tercero. Vigente al 31 de agosto de 2019.

infinitum® Exceso de Velocidad

TELMEX® está contigo

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

Descárgalo en el App Store

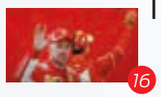
DISPONIBLE EN Google play

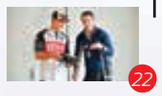
RA infinitum Realidad Aumentada

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

Parrilla de salida

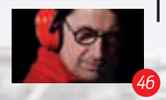
12
Encuestas
Muchas preguntas, muchas respuestas


16
Opiniones Gemelas
¿Debería retirarse Vettel?


22
Curiosautos
Lo curioso del automovilismo deportivo

36
Mexicanos en el Mundo
El reporte de los pilotos mexicanos en el escenario mundial

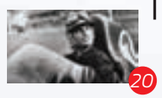
40
Niki Lauda
La importancia de ser Lauda

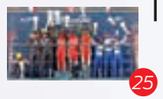

46
Entrevista
Mattia Binotto

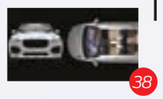
69
Reportes de carrera
Los resultados del mes

126
Pandilla
Los aficionados más pequeños se van de vacaciones

14
Desde los Fosos
El Niki que recuerdo


20
Fem1
Mujeres haciendo suya la F1

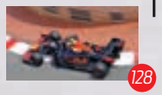

25
Pit y Paddock
Las noticias más relevantes


38
¿Sabías...
cuál es la seguridad existente en tu vehículo?

43
Histórica
Niki Lauda

66
Un momento en el tiempo
1950-60: Los 11 GPs duales

102
Paddock club por Actual
El glamour en las pistas del mundo


128
Agenda Racing
Para que no te pierdas ninguna carrera

52
Leones jóvenes
Los pilotos del futuro

110
FASTdrive:
McLaren GT

MOTOR SAPIENS

LOS TIEMPOS

Como se dieron cuenta en junio, justo cuando estábamos en *plotters* finales llegó la noticia del deceso de Niki Lauda y ya no dio tiempo de cambiar cosas, pero en este número nos desquitamos con algunas notas acerca del austriaco épico, un héroe de la vida real, de esos que se ven poco. Y, en contraste, el otro tema principal son los leones jóvenes que algún día reinarán en sus series, supongo, tal como lo hizo el Lauda joven hace más de cuatro décadas.

Nuestros columnistas también hablan de Lauda y de otras cuestiones, como el retiro de Vettel tan rumorado o lo que nos dicen que nos faltó en las líneas de tiempo del mes pasado, las mujeres en F1, para lo cual hubo que rascar mucho, por cierto. En la zona de FASTdrive, el McLaren GT es el auto al que aspiramos (y como todos los meses, a la mayoría se nos escapa), pero también tenemos otros como el WRX de Subaru, el Civic de Honda y la Discovery Sport de Land Rover para vernos más aterrizados, además de un recuento de los más robados entre el Bravo y el Suchiate. Tenemos reportes de la Triple Corona y lo más importante del mes, aparte de las secciones usuales con notas y netas que hacen que las 128 páginas sean disfrutables al máximo. Les mando el clásico abrazo fraternal.

Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)

FASTmag

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

Editor de Arte
Alberto Heredia Hernández

Diseño Gráfico
Israel Jair de la Cruz Rivera

Diseño de Portada e Interiores
Agencia GAUDELLI MCW
gaudelli@gaudelli.com.mx

Coordinador FASTdrive
Víctor Ortiz Pérez

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

Traducción y corrección de estilo
María Navarro Morales

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

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

Itziar Carracedo Fernández
Directora General
itziar@contenido.com.mx

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

Alejandro Gorostiza Esteva
Subdirector Comercial
agorostiza@cmi.mx

Iñigo Mendoza Barrón
Gerente de Ventas
imendoza@cmi.mx

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

Fernando Medina Melchor
Suscripciones
fmedina@contenido.com.mx

Revista FASTmag mensual. Aparece el día 1º de cada mes. Editada y publicada por AMX Contenido, S.A. de C.V. Con oficinas en: Darwin 101, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F. Conmutador: 55 31 31 62; fax: 55 45 74 78. Del interior LADA sin costo: 01 800 734 5900 y fax 01 800 710 9696. Reserva de derecho al uso exclusivo del título 04-2012-011811111700-102 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: Lyon AG S.A. de C.V. 55310, Hierro 5, Rústica Xalostoc, Sta María Xalostoc, 55340 Ecatepec de Morelos, Méx. Distribuido por AMX Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría del editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.

RevistaFastMag @Fast_Mag

EN 280 CARACTERES

Sergio Pérez @SChecoPerez — Follow
I can't imagine Mexico without F1 and neither F1 without Mexico... I truly wish the fiesta goes on for many more years to continue showing the world the best of our country and our people! #F1ESTA #MexigoGP #F1

Pedro de la Rosa @PedrodelaRosa1 — Follow
"El Gran Premio tiene un impacto económico de aproximadamente 163 millones € y genera 2.700 puestos de trabajo directos". Lo vamos a dejar escapar? La situación es crítica y hay poco tiempo. Por favor, altitud de miras

Escudería Telmex @escuderiatelmex — Follow
¿Y tú ya tienes el #CelularEscuderíaTelmexTelcel?

Lewis Hamilton @LewisHamilton — Follow
That was for you, Niki. Your fighting spirit was right there with me every step of the way. I know you are looking down and taking your hat off to us. I miss you, we truly miss you and I hope we did you proud today, legend.

Carlos Slim Domit @Carlos_Slim_D — Follow
Adios Niki. Multicampeón dentro y fuera del auto, como empresario y muy especialmente como ser humano. Ejemplo de superación y trabajo, apasionado de su familia y su deporte al que tanto aporto. Se te va a extrañar mucho.

Adam Cooper @adamcooperF1 — Follow
Toto Wolff says that the Niki Lauda signature logo will remain on @MercedesAMGF1 cars from now on as a permanent tribute, along with the red star on the engine cover:

Memo Rojas Verified account @memorojas15 — Follow
"A lot of people criticize racing as an unnecessary risk. But what would life be like if we only did what's necessary" - Niki Lauda #legend #racing #f1 #rip

Jon Noble @NobleF1 — Follow
The FIA is to firm up message to marshals about not going on track without permission of race control in wake of what happened in Monaco

Fernando Tornello @F1Tornello — Follow
Último adiós a Niki Lauda. Lo acompañan Alain Prost, el Dr. Marko, Nico Rosberg, Lewis Hamilton, Jean Alesi, Nelson Piquet, Gerhard Berger y Valtteri Bottas, entre otros. #RIP Niki, gracias por todo!

Pole Position @poleposition1 — Follow
Que cierre de #Indy500. Simon Pagenaud entra a la historia y gana con Penske desde la Pole en uno de los cierres mas duros de las 500's millas de Indianapolis.

Fórmula F1 @FormulaF1 — Follow
La diferencia entre la presencia de las cámaras de TV o no: Hamilton ignora a un niño que le pedía firmarle un autógrafo en el camino entre el motorhome y el box. Minutos más tarde al percatarse de la presencia de la TV, rectifica y se acerca al pequeño para firmar... #GPCanada

Nigel Mansell CBE @nigelmansell — Follow
What's Seb supposed to do? Crazy ,the car stepped out.At that point he was a passenger. Very very embarrassing. No joy in watching this race ,two champions driving brilliantly,will end in a false result.

Scuderia Rodríguez @scuderiargz — Follow
F1 - Gana Vettel pero los comisarios le aplican 5 segundos de pena injustamente y Lewis es el ganador en Canadá. Sugiero que esos comisarios le quiten también el título de 1994 a Schumi y se lo den a Damon, y esa de MS fue mucho peor.

Mario Andretti @MarioAndretti — Follow
I think the function of the stewards is to penalize flagrantly unsafe moves not honest mistakes as result of hard racing. What happened at #CanadaGp is not acceptable at this level of our great sport. @F1

Daniel Suárez @Daniel_SuarezG — Follow
Congratulations @TonyStewart on being inducted into the #NASCARHOF class of 2020! I could not be more proud to be a part of your organization. #AlwaysRac14g

alex wurz @alex_wurz — Follow
my observation on Vettel rejoining: his helmet moved to look into mirror only after steering correction! that he slid that far is laws of physics. No space for Lewis is name of game with street tracks. What happened to #LetThemRace ? Was it sketchy? yes! a penalty? not in my view

Omar Jalife @ojalife — Follow
#F1 constancia es...ser el piloto activo con más eliminaciones consecutivas en Q1. Stroll llegó a 11 consecutivas en el #CanadianGP

Sky Sports F1 @SkySportsF1 — Follow
"From a racer's point of view - he had nowhere to go." @JensonButton and the #SkyF1 team reveal their verdicts on Sebastian Vettel's costly penalty:

LUCAS DI GRASSI @LucasdiGrassi — Follow
Stop complaining about the stewards in #Vettel penalty. They are doing their job and according to the rule they are correct. What is wrong with motorsport are not the #stewards but some rules, most of bad track designs and cars built for zero contact. #MakeMotorsportGreatAgain

Formula 1 @F1 — Follow
VETTEL: "The people shouldn't boo at Lewis... Lewis was a bit faster, but we were able to keep him behind. Ask the people what they think" HAMILTON: "That's absolutely not the way I want to win... I forced the error and he went wide... we nearly collided, but that's motor racing"

TheBestF1.es @TheBestF1es — Follow
Sebastian Vettel, abatido tras su sanción: "Este ya no es el deporte del que me enamoré" - http://bit.ly/2wOhxSs

Pietro Fittipaldi @PiFitti — Follow
P5 finish today, really great race and pace! Thank you Team Rosberg for the awesome job and @audisport for the opportunity! P5 hoje na DTM, ritmo forte e ótima corrida! Obrigado Team Rosberg pelo trabalho incrível e Audi Sport pela oportunidade!

RECOMENDADOS

Apps

F1 Mobile Racing

Moto Racing GP Championship

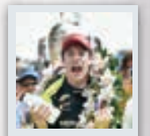
Videos

Hamilton And Vettel's Near Miss In Montreal | 2019 Canadian Grand Prix

Niki Lauda Full Episode (Tribute)

facebook

NASCAR México Series


Simon Pagenaud oficial

Instagram

#pechitolopez

robgonzalezv

alex_albon

#takumasato

BLOQUEADA
Verstappen se sabe penalizado por mandar a Bottas contra la barda al dejar los fosos, y debe tomar la punta para recuperar esos segundos, pero el líder Hamilton es un hueso duro y ni las frenadas tardías lo doblegarán.
GP DE MÓNACO
26 de mayo de 2019
AUTOSPORT

lente

TRIBUTO
Desde la Posición de Privilegio, Simon Pagenaud se ha convertido en el primer francés en 99 años en ganar las 500 Millas de Indianápolis y al terminar la carrera se detiene en la meta y recibe la ovación merecida por su hito.
INDY 500
26 de mayo de 2019
INDYCAR

INCIDENTE DE CARRERA
Vettel pierde la frenada en la segunda chicana, regresa a la pista y retoma el rumbo como puede mientras Hamilton aprieta para intentar el rebase. Un incidente de carrera claro que los comisarios en turno penalizarán.
GP DE CANADÁ
9 de junio de 2019
MERCEDES F1

MUCHAS ENCUESTAS, MUCHAS RESPUESTAS

Por Javier Zahir Jalife Ruz

Cada semana realizamos encuestas en redes sociales para verificar cómo está el pulso de la afición en los temas relevantes de nuestro deporte. He aquí algunas de las más importantes:

¿Estás de acuerdo con la **penalización** que recibió **Vettel** en Canadá? Más de **tres cuartas partes** la consideran **injusta**

Tras la decisión polémica de los comisarios de sancionar a Sebastian Vettel en el GP de Canadá, quitándole así el triunfo, nuestros lectores opinan en su mayoría (75.23%) que fue incidente de carrera. Entre los que están en contra de la pena hay señores como Andretti, Mansell y Jo Ramírez.

¿Fue el **regreso** de Niki Lauda **el más grande** en la historia del deporte motor? Una **mayoría inmensa** así lo cree

Aunque hay gente que piensa que el regreso de Alex Zanardi o algún otro podría rivalizar con el acto heroico de Niki en 1976, 92.57% de la gente lo considera el mayor en la historia del automovilismo.

¿Volverá Fernando Alonso a la Indy 500 en **2020**? **Dos tercios** opinan que **sí**

Lideró en 2017, no calificó en 2019 y quizás 2020 sea la tercera vencida para Alonso, quien ya ha dicho que no va a correr toda la campaña de IndyCar, pero seguro tendrá un año para preparar su próximo intento en la Indy 500, tal como lo anticipa el 66.83% de nuestros lectores.

¿Quién ganará el **título** de la **Fórmula E** 2018-19? **Vergne** es el **favorito claro**

Restan tres fechas en el calendario 2018-19 y el campeón defensor Jean Eric Vergne lidera, por lo que 58.21% de nuestros votantes lo consideran favorito a repetir. El siguiente es Lucas di Grassi (28.36%) y los otros votos quedan para Andre Lotterer (8.96%) y Antonio Felix da Costa.

Hay más encuestas en las que pueden participar y también se aceptan sugerencias buenas sobre lo que debemos preguntar. Sigan votando en el sitio **www.fast-mag.com** y en nuestra página de Facebook para medir el estado de nuestro deporte en el marco de un intercambio libre de ideas.

¡PRONOSTICA 2019!
BUSCAMOS CAMPEÓN

*Participa en **www.pronosticaf1.fast-mag.com***
y demuestra tus conocimientos de
la categoría máxima

EL NIKI QUE RECUERDO

SE VA OTRA LEYENDA

Aunque vi a Niki Lauda correr desde que debutó en F1, realmente lo conocí más cuando dejó de estar en la F1 con Jaguar y apoyó a su hijo Mathias en su carrera. Platicamos en algunas ocasiones, pero la mejor fue una vez que hablamos de Pedro Rodríguez, cuando recolectaba datos e historias para la biografía magna de los hermanos. Estaba en el Norisring para la carrera del DTM y en días previos había platicado con su hijo Mathias, quien corría con uno de los equipos de Mercedes y habla un español casi perfecto. En ese entonces Niki transmitía las carreras de F1 para la TV austriaca y cuando vi a Mathias ponerse serio y de pie, volteé y vi a su padre caminar hacia él. Hablaron algo en alemán y al irse Mathias me dijo que eran recomendaciones para estar listo y se aisló para pensar en la calificación.

Yo me fui atrás de Niki y lo vi saludar a gente a su paso hasta que finalmente quedó solo y me acerqué a platicarle lo que hacía y preguntarle de su carrera con Pedro en el Norisring en 1970. Se le iluminaron los ojos y comenzó a relatarme que el mexicano lo vio tratando de echar a andar su Porsche 908 antes de las prácticas y platicó con él, le explicó cómo encenderlo y luego le dijo que lo siguiera cuando lo viera salir de los fosos para que supiera cuál era la línea de carrera. De la nada, pues Pedro no lo conocía, solamente vio a un novato con un auto igual al suyo y decidió ayudarlo. Cuando el mexicano salió a la pista en la primera práctica, Niki estaba detrás de él y Rodríguez hizo una vuelta mediana para enseñarle dónde frenaba, la línea que tomaba en las curvas y en general cómo andar en el circuito, pero en cuanto pasaron la meta para completar el giro Pedro aceleró a fondo y lo dejó atrás para iniciar su práctica en serio.

> *"In the fire, the king will come",*
> Wishbone Ash

El austriaco le agradeció posteriormente la ayuda y el azteca le deseó una carrera buena. Niki me contó que en Alemania Pedro era un piloto enorme porque corría y ganaba con Porsche y era alguien "exótico", muy diferente a los volantes que los alemanes conocían, por eso era un ídolo con un imán de masas entre los germanoparlantes y me acuerdo bien de una frase: "Todos queríamos ser estrellas en Porsche, como Pedro".

Niki me dijo que hablaba un poco de español por tantos años de vivir en Ibiza y otro recuerdo que se me queda es que le pregunté cuál había sido su momento más difícil en la F1. La respuesta me sorprendió, pues confesó que cuando quiso regresar tras su primer retiro (1981) probó un auto turbo y después de la primera vuelta estaba como si lo hubieran golpeado, adolorido en brazos, piernas, cuello y resto del cuerpo, por lo que se detuvo en los fosos, pidió unos cambios y luego dio otro par de vueltas y así repitió las detenciones hasta que recuperó el aliento, ya que al principio "no podría ni respirar"; se rió recordando el momento porque "nadie se dio cuenta". Lo que hizo fue incrementar su programa de ejercicios, puesto que era piloto, pero de avión en su línea propia Lauda Air y "no había comparación entre uno y otro".

Platicamos por última vez en México en 2017, me firmó otro de sus libros que había caído ante el paso del tiempo y tuve que mandar empastar y la última pregunta que le hice fue respecto a su racha triunfadora con Ferrari y Mercedes como asesor/directivo en este siglo, cuál era su secreto; su respuesta fue breve: *"Good instincts"* y sonrió antes de darme la mano.

Ciertamente hay gente que parte y no es sustituible, Niki es uno de ellos. Descansa en paz, amigo…

nuevo motorola one VISION

expande tu visión
la primera pantalla CinemaVision con cámara inmersa

motorola

Imágenes con fines ilustrativos. Ciertas funciones, la funcionalidad y las especificaciones del producto dependen de la red y están sujetas a términos, condiciones y cargos adicionales. Todo está sujeto a cambios sin previo aviso. MOTOROLA y el logotipo de la M estilizada son marcas comerciales registradas de Motorola Trademark Holdings, LLC. Todas las demás marcas comerciales son propiedad de sus respectivos dueños. ©2019 Motorola Mobility LLC. Todos los derechos reservados. Motorola Mobility, una filial de propiedad absoluta de Lenovo.

SEARS Me entiende

¿DEBERÍA RETIRARSE VETTEL?

Se rumora mucho que el tetracampeón alemán ya no tiene ganas de estar en la F1, aunque él lo ha desmentido y su actuación en Canadá lo evidencia. Como de costumbre, la idea divide a nuestros especialistas, pues los tetracampeones no se dan en racimos

De fijo en esta columna uno toma el pro y otro la contra, aunque no necesariamente coincidan con su opinión, alternándose mes a mes

PODRÍA COLOCARSE EN UN PAPEL DE MENTOR EN FERRARI PARA DEJAR UNA ESCUELA DE PILOTOS CAMPEONES DETRÁS”

ESTA PELÍCULA YA LA VIMOS CON EL ALEMÁN CUANDO DANIEL RICCIARDO LLEGÓ A RBR”

DEBE SEGUIR

Es uno de los mayores rumores del año, pero creo que no es el momento correcto para que Vettel se retire. Es cierto que el alemán no tiene nada que demostrar, sus cuatro títulos lo colocan como uno de los mejores pilotos de la historia; sin embargo, está joven y puede dar mucho más, como vimos en Canadá.

Aunque 31 años parece ser demasiado grande para la F1, todavía tiene mucho que aportar. Por ejemplo, podría colocarse en un papel de mentor en Ferrari para hacer lo que ningún campeón ha hecho antes: dejar una escuela de pilotos campeones detrás de él. Incluso, con algo de suerte, podría regresarle el título a los italianos, mismo que se les ha negado en más de una década.

Es cierto, la prensa italiana es de lo más complicado en el mundo del automovilismo, pero también podríamos ver a Vettel desarrollar un equipo mediano, sobre todo si el tope de gasto se llega a implementar. ¿O qué decir de regresar a Red Bull como mentor de los talentos jóvenes? Algo que la escuadra austríaca necesita desesperadamente tras los problemas que ha tenido con los volantes no llamados Max.

Hay forma de incrementar su legado que no implican ganar un título, sólo es necesario que Vettel quiera.

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

YA ES SUFICIENTE

Otra vez Vettel se enfrenta a un compañero lleno de hambre y nuevamente se le ve cansado del circo que rodea a la Fórmula Uno y de tener que demostrar que sus cuatro títulos son más por mérito propio que por decisión de los altos mandos de Red Bull por apoyarlo.

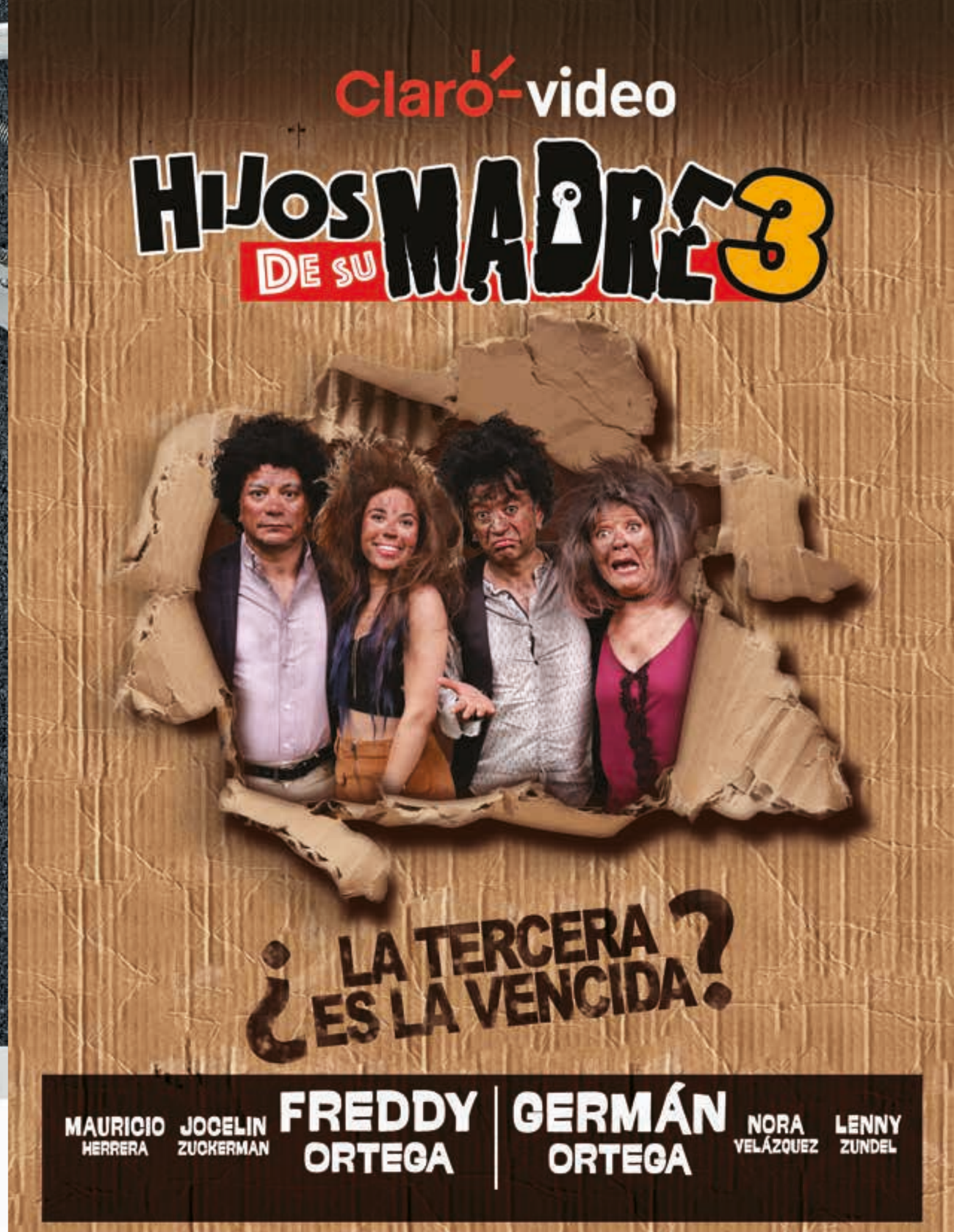
Esta película ya la vimos con el alemán cuando Daniel Ricciardo llegó a RBR a demostrar que merecía sentarse en la mesa de los niños grandes y pelear con victorias, situación que logró con creces al grado de orillar al “Baby Schumi” a buscar aires nuevos en Maranello. 2019 es una repetición con Leclerc jugando el papel de Ricciardo, pero totalmente restringido por Ferrari y sometido a órdenes de equipo que lo único que buscan es beneficiar a Vettel. El problema es que Vettel no reacciona y parece estar estancado y limitado, como que necesita un auto superior para brillar.

Fuera de Canadá, lejos ha quedado el Vettel que luchaba contra las órdenes de equipo e incluso las desafiaba. Ahora tenemos un tetracampeón que exige a gritos el apoyo desde fosos hasta para obtener banderas azules y que pasa gran parte del tiempo quejándose por la radio.

Pareciera que Vettel está muy cómodo y ya no exprime los autos hasta el límite, que ya no busca superar a sus coequiperos más que con órdenes de equipo y que bien podría estar en otros lados los fines de semana. Pareciera que otra vez es tiempo de cambiar de aires, pero en esta ocasión no hay equipo a dónde ir.

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

RA
infinitum
REVISA TU LLANTA DE REFACCIÓN
telcel
EN ESTAS VACACIONES,
REVISA LAS CONDICIONES DE TU AUTO
ANTES DE SALIR A CARRETERA
PILOTOS POR LA SEGURIDAD VIAL
FIA ACTION FOR ROAD SAFETY
José Luis Ramírez
Piloto NASCAR México
CONOCE EL DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL EN
pilotosporlaseguridadvial.com
AMIS


Claro video
HIJOS DE SU MADRE 3
¿LA TERCERA ES LA VENCIDA?
MAURICIO HERRERA
JOCELIN ZUCKERMAN
FREDDY ORTEGA
GERMÁN ORTEGA
NORA VELÁZQUEZ
LENNY ZUNDEL

fem1

POR MARÍA T. NAVARRO

Mujeres haciendo suya la F1™

[1976-1978] **Divina Galica (Surtees y Hesketh; inscrita 3 GPs, nunca calificó)**

GP de GB: único GP con dos mujeres inscritas, Galica y Lombardi (ninguna calificó)

[2001-2017] **Sacha Woodward-Hill, consejera y directora legal en F1**

[1958-1959] **María Teresa de Filippis (Maserati, Behra y Porsche; inscrita 5 GPs, corrió 3)**

GP de España: única mujer en puntuar, Lella Lombardi (sexto sitio)

Giovanna Amati (Brabham; inscrita 3 GPs, nunca calificó)

[2017-Hoy] **Tatiana Calderón, pilota de desarrollo de Sauber y ahora de Alfa Romeo Racing**

[2017-Hoy] **Chloe Targett-Adams, directora global de promotores y relaciones en F1**

[2017-Hoy] **Kate Beavan, directora global de hospitalidad y experiencias en F1**

Tatiana Calderón prueba en México y en Fiorano con Sauber, única latinoamericana en un F1

[2010-Hoy] **Silvia Bellot, única mujer comisaria de carrera de F1 en la FIA**

[2013-Hoy] **Claire Williams, directora de Williams F1**

[2015-Hoy] **Victoria Vowles, directora de operaciones de mercadotecnia de Mercedes**

Jamie Chadwick, pilota de desarrollo de Williams

[2010-2017] **Monisha Kaltenborn, primera mujer directora de equipo (Sauber)**

[2012-2015] **Susie Wolff, pilota de desarrollo y probadora en Williams**

Silvia Hoffer, primera jefa de prensa y RP en Ferrari (antes en Minardi, Williams y McLaren)

1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010 2019

51 52 53 54 55 56 57 58 59 61 62 63 64 65 66 67 68 69 71 72 73 74 75 76 77 78 79 81 82 83 84 85 86 87 88 89 91 92 93 94 95 96 97 98 99 01 02 03 04 05 06 07 08 09 11 12 13 14 15 16 17 18

[1950-1980] **Esposas de pilotos como cuentavueltas profesionales, Bette Hill la más destacada**

GP de Mónaco: una mujer se inscribe por primera vez en la F1, María Teresa de Filippis

[1974-1976] **Lella Lombardi (March, RAM y Williams; inscrita 17 GPs, corrió 12)**

[1990-Hoy] **Mujeres agentes de relaciones públicas en los equipos, Anne Bradshaw la más destacada**

Desiré Wilson (Williams; inscrita 1 GP, no calificó)

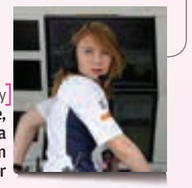
Sarah Fisher prueba en el GP de EUA con McLaren

Katherine Legge prueba en Vallelunga con Minardi

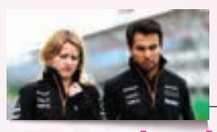
Danica Patrick fue elegida por Honda, pero el equipo deja la F1 a días de la prueba programada

María de Villota, probadora en Marussia

[2012-Hoy] **Ruth Buscombe, ingeniera de estrategia en Ferrari, luego en Haas y ahora en Sauber**



Simona de Silvestro, pilota afiliada de Sauber



[2014-Hoy] **Bernadette Collins, ingeniera de desempeño en McLaren y ahora estratega en Racing Point**

[2014-Hoy] **Margarita Torres Diez, ingeniera de Renault y ahora ingeniera de motor en Mercedes (Hamilton)**

Susie Wolff rueda en la Práctica 1 del GP de GB

Stephanie Travers, ingeniera de fluidos en Mercedes

[2018-Hoy] **Michelle Creighton, mecánica de fibras y compuestos para Racing Point**

[2015-2016] **Carmen Jordá, probadora para Lotus F1**

ARTE EN RIN

Antes los rines podían no ser tan aerodinámicos, pero definitivamente eran distintivos y bellos, como este ejemplar diseñado por la firma Zagato con la "Z" legendaria de la casa italiana.

RETRATO DE LAUDA

Esta es una obra en acrílico, óleo y óleo en barra sobre lienzo de la autoría de Rodrigo González, artista joven mexicano, representando al recientemente fallecido tricampeón Niki Lauda. Está a la venta en la tienda de FAST LAP en Monterrey en un precio que ronda los $3,500 USD.

100% ESTADOUNIDENSES

Estas chicas que van todos los años a la Indy 500, como dicta la tradición local, son algunas de las porristas del Speedway High School situada a unos metros del óvalo mítico de Indianápolis.

DÉJÀ VU

MARISCALES DE CAMPO VISITANTES

1969
El mariscal de los Potros de Indianápolis, Johnny Unitas, visita al piloto Dan Gurney durante la campaña de IndyCar.

2019
El mariscal de los Pieles Rojas de Washington, Colt McCoy, visita al piloto Graham Rahal durante la campaña de IndyCar.

MISMO TORO, PERO REVOLCADO

Lamborghini ha decidido cambiarle el nombre y actualizar su museo, ahora será conocido como Mudetec (abreviación de Museo de la Tecnología en italiano), aunque siga estando en las afueras de la planta en Sant'Agata Bolognese, pero le dieron una remozada y modernizada que hacen imprescindible volver a visitarlo.

HUMOR SOBRE RUEDAS por AS

SIMULADOR PRO

Se trata del simulador profesional que usa el ACO para que los novatos en las 24 Horas de Le Mans no lleguen sin conocer la pista. Todos tienen que pasar la prueba previa, hasta el mismísimo Fernando Alonso cuando debutó en 2018. Es de la firma AOTech, está en París, y sí, lo rentan por si quieres entrenar.

FOTOS INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY E INDYCAR

BRM CONMEMORA 50 DE LIGIER

Se oye raro, pero es BRM en este caso la firma de cronógrafos la que conmemora los 50 años de la firma de autos Ligier con un modelo edición limitada (50 unidades) en los colores clásicos de la tricolor francesa y el logotipo de la marca en su azul tradicional. Para consultar precio escriban a: **c.ducly@brm-manufacture.com.**

LA REVISTA QUE
ACELERA TU PASIÓN

FAST mag

¡SUSCRÍBETE!

$540*

14 ediciones al precio de 12

Llama al 5531 3162

Del interior de la república 01 800 734 5900

Promoción válida para la República Mexicana
*Incluye gastos de envío
Vigencia hasta el 31 de julio de 2019

Mantente al día en:
www. fast-mag.com

ALONSO DESCARTA TEMPORADA COMPLETA EN INDYCAR

ROBERTO Y PASTOR CAMBIAN EQUIPO PARA 2019-20

PATO Y CHILTON SE ENFOCAN EN CIRCUITOS

REALIDAD VIRTUAL

EXPOSICIÓN VIRTUAL EN 3D GRATUITA “ONE FORMULA” DE GORDON MURRAY

Estamos prácticamente sentados justo donde JJ Lehto, Yannick Dalmas y Masanori Sekiya sudaron alguna vez. Mirando más allá del volante de Alcántara del McLaren F1 GTR, ganador de las 24 Horas de Le Mans de 1995, la posición central de conducción brinda un campo de visión fenomenal, lo que significa que se puede ver los cuatro escapes en la parte trasera del F1 LM que nos precede. Entonces sentimos un par de manos sobre nuestros hombros para evitar que tropecemos con una fila de sillas y la inmersión de la experiencia desaparece. No estamos en uno de los mejores autos Sport de todos los tiempos, pues sin el visor de realidad virtual nos encontramos de vuelta en la sala tras experimentar la exposición virtual en 3D “One Formula”.

Para conmemorar los 50 años de la carrera de Gordon Murray, en 2018 se armó una colección con más de 40 de sus diseños más evocadores. Dado que la muestra incluía cuatro variantes de autos McLaren y Brabham ganadores de campeonatos de F1, no sorprende que haya mucho interés del público en ver la exposición. Como ésta se realizó con la ayuda de McLaren, Bernie Ecclestone y coleccionistas privados, quienes querían sus autos de regreso rápido, la exposición duró poco tiempo.

Para preservarla, Gordon Murray Design capturó todo en realidad virtual y el resultado es una experiencia totalmente envolvente. Cada auto viene acompañado de estadísticas importantes, una historia de fondo y citas de Murray; no excesiva, pues se usan una serie de círculos para navegar por cada habitación y si hubiera mucho más contexto la pantalla estaría demasiado cargada. Además Murray acaba de lanzar dos volúmenes de 900 páginas cada uno para disfrutar sus 50 años a profundidad.

La atracción más destacada es la vista 360° de la cabina. Se puede tomar “asiento” en el Brabham BT46B ventilador, el McLaren MP4-4 y otros. La calidad de la imagen es excelente, lo que significa que se puede leer el reloj, ver el tejido de la fibra de carbono y las etiquetas de los extintores. Es tan envolvente que te aferras al volante y pisas perfecto el ápice de la horquilla de Mónaco con tus neumáticos… o tratas. Aunque no huele a combustible de carrera, ya sea usando el visor RV o una pantalla de computadora, pasan veloces las horas al navegar por la exposición admirando estos autos maravillosos en **oneformulagordonmurray.com**

FICHA TÉCNICA

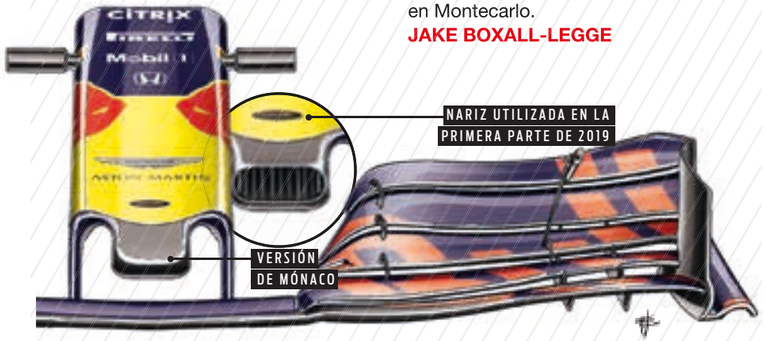
GP MÓNACO

TROMPA NUEVA DE **RED BULL**

La nariz de esnórquel (recuadro) ha sido un concepto favorito de RBR en las dos temporadas más recientes. Es una forma novedosa de evadir las reglas de estructuras de impacto bajas, recoger algo de aire limpio y usarlo para recortar la cantidad de aire de alta presión producido por la parte inferior, donde podría separarse y desarrollar una pequeña bolsa que eleve el auto.

Sin embargo, Mónaco es harina de otro costal. Al cambiar la estructura de choque de la nariz a algo más convencional (principal), similar a lo que RBR usó antes de la temporada 2018, le permitió al equipo redefinir la distribución de presión en la parte delantera para crear más carga aerodinámica al frente. Claro, puede que no haya sido una solución de bajo arrastre, pero eso no preocupa en Montecarlo.

JAKE BOXALL-LEGGE



WEC ROBERTO Y PASTOR CAMBIAN EQUIPO PARA 2019-20

Los aspirantes al título LMP2 del Mundial de Resistencia, Pastor Maldonado, Roberto González y su coequipero Anthony Davidson, cambiarán de equipo para la temporada 2019-20 del Mundial. Se unirán a Jota Sport, equipo inglés que usa ORECA y que también compitió por la corona LMP2 del WEC manejando al Jackie Chan-DC Racing.

El trío finalizó su programa con el ORECA de la escuadra DragonSpeed en las 24 Horas de Le Mans dado que a futuro el equipo reducirá sus compromisos en autos Sport para centrarse en IndyCar.

BREVES

RP MOTORSPORT CAMBIA MOTORES
El multicampeón del Euroformula Open, RP Motorsport, resolvió sus problemas del Balance de Rendimiento para los autos de F3, pues desechó sus motores Toyota y cambió a Spiess tras perderse el GP de Pau y la ronda de Hockenheim. RP regresó en Spa en junio con el mexicano Javier González y Pierre Louis Chovet.

RALLY DE GB REGRESA A OULTON
El circuito de Oulton Park será la etapa inicial del Rally de GB 2019 luego de 25 años de ausencia (1993). Con un inicio ceremonial cerca de Liverpool, primera vez que el evento arranca en Inglaterra desde 1999, Oulton será la primera parada rumbo a los tradicionales bosques galeses.

GINETTA VUELVE AL WEC
El fabricante británico presentó dos prototipos LMP1 para el WEC 2019-20. Será el modelo G60-LT-P1 con motor AER, uno de ellos para el equipo LNT y el segundo se espera que sea inscrito por alguna otra escuadra, pero no han descartado correrlo como equipo de fábrica.

REVELADO EL DISEÑO NUEVO PARA EL GP BRASILEÑO
Se anunció el diseño definitivo del circuito planeado para Río de Janeiro que quiere recuperar el GP de Brasil de F1 cuando expire el contrato con Interlagos en 2020. El consorcio gringo Rio Motorsports ganó la licitación para construir la pista nueva y dice que recibió una concesión de 35 años para construir en terrenos militares.

JEFES DE F1 QUIEREN QUE KYALAMI REGRESE
Un GP de Sudáfrica en Kyalami podría unirse al calendario de F1. Desde que el propietario nuevo (VW) lo adquirió en 2014, se rediseñó considerablemente para la norma FIA Grado 2. El jefe comercial de la F1, Sean Bratches, confirmó "conversaciones muy fructíferas" sobre la organización de un GP post-2020 en ese país.

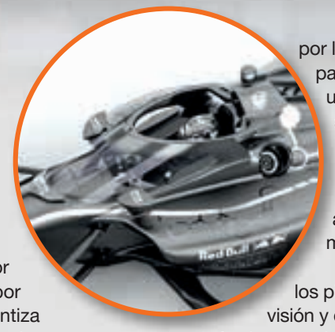
PROTEGIDO DE ALONSO EN F3
Franco Colapinto, argentino de 16 años y protegido de Fernando Alonso, debutó en un F3 en Spa. Franco es contendiente al título en la F4 Española y compitió con el equipo Drivex en la ronda del Euroformula Open.

INDYCAR

TENDRÁN PANTALLA PARA 2020

Red Bull Advanced Technologies se asoció con IndyCar para desarrollar la pantalla envolvente que se instalará en los Dallara IR18 para todas las carreras de IndyCar en 2020. En cuanto a forma, el marco de titanio de la pantalla no es muy diferente a la herradura del halo de F1; aunque en la parte superior no baja, sino que se mantiene casi nivelado para curvear y anclarse a la base de la barra antivuelco, por lo que el casco del piloto queda protegido por completo. La altura del marco también garantiza que no se obstruya el campo de visión en óvalos peraltados (una de las preocupaciones principales de los pilotos), ya que deben mirar muy adelante en las curvas a más de 320 kph. El punto de anclaje delantero para el marco es el dispositivo de Protección Frontal Avanzada que IndyCar introdujo a partir de mayo en el GP de Indy.

Para la pantalla, RBAT aplicó lo que aprendió de la que desarrolló para F1 hace tres años, pero que fue desechada por la FIA en favor del halo. IndyCar usará una pantalla de policarbonato laminado que incluye un revestimiento antirreflejante, un dispositivo antiempañante mediante un elemento de calentamiento integral y, quizás, micas desprendibles, todos producidos por otras empresas. Se espera que la pantalla aguante una carga de 150 kilonewtons (kN), mismo requerimiento del halo.



Otra de las preocupaciones principales de los pilotos, además de la posible distorsión de la visión y que el marco obstruyera su campo de visión, fue la acumulación de calor en la cabina dada la falta de flujo de aire. Esto se resolvió mediante orificios de ventilación en el panel antes de la pantalla ajustables por el piloto, aunque el diseño aún no es final.

El objetivo de IndyCar es tener un prototipo rodando este verano para que algunos pilotos realicen pruebas y que cada equipo reciba en noviembre al menos una pantalla homologada para cada carrera de 2020.

WEC BMW DEJA EL WEC

Como lo predijimos el mes pasado, llegó a su fin la participación de BMW en el Mundial de Resistencia luego de una temporada. Las 24 Horas de Le Mans, el final de la Supertemporada 2018-19, fue la última aparición en el WEC para los M8 GTE inscritos por el equipo MTEK.

El retiro, anunciado después de la fecha de cierre para las inscripciones de la temporada 2019-20, vino tras los comentarios del jefe de BMW Motorsport, Jens Marquardt, sobre la falta de valor de mercadotecnia presentado por el WEC. En el comunicado que confirma la salida de BMW de la clase GTE Pro dijo: "Continuar con nuestra participación en el WEC en los años próximos no se alinea con nuestro rumbo. La presencia mundial de BMW M Motorsport está asegurada por las carreras de equipos privados y el DTM en Asia y Europa, así como por la serie IMSA en Norteamérica, incluso sin competir en un campeonato mundial".

F1

PORSCHE PREPARÓ MOTOR V6 PARA F1

El fabricante de Zuffenhausen construyó y probó un motor que podría haber sido compatible con la F1 y formó los cimientos para una participación en 2021 si se hubiera comprometido a entrar al campeonato mundial.

Aunque el cambio a la FE (donde también está presente Audi) fue una "idea obvia", Fritz Enzinger, jefe deportivo de Porsche, dijo que el concepto de la unidad de potencia V6 sigue en marcha dado que un motor de F1 sin el MGU-H (recuperador de energía de calor de los escapes) "sería también interesante para propulsar un superauto".

Enzinger añadió: "A fines de 2017 recibimos una orden concreta de nuestra matriz para desarrollar aún más un motor de seis cilindros altamente eficiente, a pesar de su retirada de la LMP1 del WEC, no sólo en papel, sino en prototipo físico con la idea de que se pusiera a prueba en 2019. El uso probable para este motor de seis cilindros se mantuvo abierto. Si se hubiera decidido enviar a Porsche a la Fórmula Uno en 2021, habríamos hecho el motor tal como lo hicimos en 2018".

INDYCAR

PATO Y CHILTON SE ENFOCAN EN CIRCUITOS

El piloto juvenil de RBR, Pato O'Ward, y su coequipero en Carlin y ex-F1, Max Chilton, no participarán en las rondas de óvalo restantes de la IndyCar. El mexicano y el inglés, quienes no lograron calificar para la Indy 500 en mayo pasado, tenían programado correr todavía en el Iowa Speedway y en Gateway.

El jefe del equipo, Trevor Carlin, confirmó: "Correremos dos autos durante toda la temporada". El equipo nominó a Charlie Kimball para tomar el lugar de Pato en Pocono y Texas, mientras que Max fue reemplazado por Conor Daly, ambos con programas parciales en 2019.

INDYCAR

ALONSO DESCARTA TEMPORADA COMPLETA

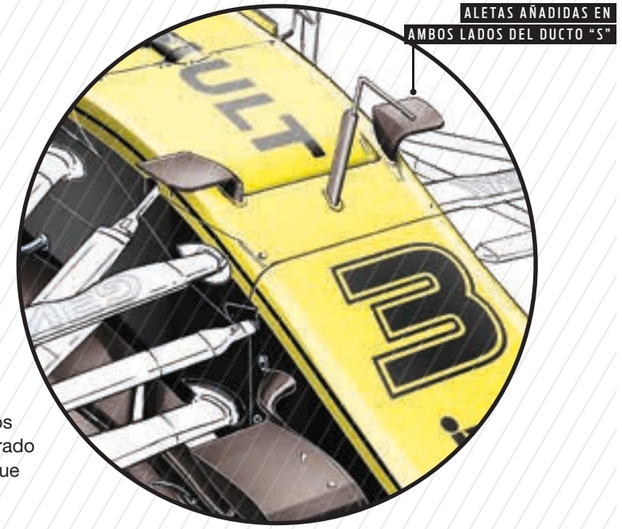
Fernando Alonso dejó en claro una cosa: no tiene intención de disputar una temporada completa de IndyCar como parte de su búsqueda por la Triple Corona del automovilismo.

Después de no calificar a la Indy 500, el español indicó hace unas semanas: "Si corro Indy (2020) será igual una carrera solamente. Correr la temporada completa en este momento es un compromiso demasiado grande en términos de carreras. Si vas a correr es para ser contendiente, no un turista. Para estar en la pelea por el campeonato necesitas mucha preparación en el simulador. Hay muchos circuitos nuevos que requieren mucho compromiso. Hacer cuatro o cinco carreras como preparación no tiene sentido porque Indy es el primer óvalo del campeonato. No hay otras carreras de óvalos que puedas hacer antes para prepararte, creo que con correr sólo una es suficiente".

FUNCIONAN CAMBIOS DE **RENAULT**

Se aumentaron las mejoras mostradas en el GP de España con un par de aletas en la parte superior de la partición del chasis en ambos lados del ducto "S". Estos ayudan a dirigir el flujo de aire sobre la parte superior de la suspensión, creando pequeños vórtices de punta que pueden usarse más abajo en el auto. También pueden utilizarse para aumentar la succión en la salida del ducto "S", jalando el flujo de aire a través del frente del auto para mantenerlo unido a la parte superior. El equipo también se benefició de los componentes rediseñados del motor, habiendo encontrado en una biela conectora del motor la falta de fiabilidad que los obligó a usar modos de menor potencia.

JAKE BOXALL-LEGGE



FÓRMULAS

AUTO NUEVO PARA LA TRS

La Serie Toyota Racing neocelandesa presentó su auto tercera generación que formará la base de la categoría que atrae a los mejores talentos mundiales para enfrentarse a los pilotos locales.

El FT-60 con halo reemplaza al FT-50 que llevó a Lance Stroll y Lando Norris a los títulos de 2015 y 2016 respectivamente. Al igual que el FT-50 y su predecesor FT-40, el auto es fabricado por Tatuus que también suministra chasises a la F3 Regional, la F. Renault Eurocup, la Serie W y la F3 Asiática.

Los organizadores, el Toyota Gazoo Racing New Zealand, aumentaron la potencia con un motor turbo nuevo de 4.0 litros y cuatro cilindros que da 270 caballos con una caja Sadev de seis cambios.

DTM

BERGER CONFIRMA DE NUEVO PLAN HÍBRIDO PARA EL DTM

El jefe del DTM, Gerhard Berger, dice que la serie está trabajando en incorporar tecnología híbrida a sus motores de Clase 1. "La (demanda) por la potencia híbrida viene de todos lados. Incluso hoy en día los patrocinadores dicen que necesitan aliarse con estos proyectos que tienen un mensaje ecológico. Sí, lo híbrido siempre iba a llegar. Tenemos espacio en los lugares correctos, la cuestión ahora es tener la estandarización correcta porque cuesta dinero", comentó Berger.

EXPO ISISA 2019

ESTUDIANTES DEL **POLI** SORPRENDEN DE NUEVO

Inauguración

Como es tradición desde hace algunos años, el 23 y 24 de mayo pasado se llevó a cabo una edición más de la Expo ISISA en las instalaciones de la ESIME Ticomán del Instituto Politécnico Nacional. Fueron los estudiantes de la carrera de Ingeniería en Sistemas Automotrices los responsables de organizar el evento magno que tocó diferentes ramas del mundo motor.

Más de una docena de autos en exposición, desde modelos de colección y carreras, recibieron a estudiantes y público en general afuera del hangar, el cual fungió como auditorio de varias conferencias presentadas por expertos en la materia.

Además de disfrutar las ponencias, los miles de asistentes presenciaron "arrancones" de los autos en exhibición y probaron simuladores de realidad virtual de F1. Es así que, una vez más, el evento cerró con broche de oro cumpliendo con el objetivo de acercar a los estudiantes a las distintas ramas que ofrece el automovilismo en nuestro país e incentivar el crecimiento de la ingeniería automotriz.

Carrera Panamericana

Regina Sirvent

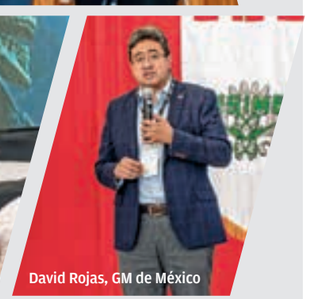
Pamela Esquivel

Yolanda Uquillas y María Navarro

El discurso giró en torno de los distintos campos de la industria automotriz: tecnología autónoma, futuro de la movilidad, industria 4.0, liderazgo y experiencias en las series de carreras. En la parte del sector industrial se contó con la participación de miembros distinguidos de algunas armadoras con presencia en el país, entre ellas Ford, General Motors y Fiat Chrysler Automobiles (FCA) que hablaron de los procesos que se realizan para el diseño de un automóvil, sus sistemas y autopartes y la manufactura de los mismos.

Del lado del deporte motor, Eduardo León (Carrera Panamericana) presentó lo que se espera este año de la que será categoría preliminar de la F1; las pilotas mexicanas Pamela Esquivel (Copa Notiauto) y Regina Sirvent (Trocas NASCAR) compartieron su experiencia en las series nacionales y finalmente Yolanda Uquillas, expilota de resistencia y comisaria de fosos de Ayrton Senna, narró su experiencia con el volante brasileño durante los GPs de México entre 1986 y 1992.

Lisette Storey, Ford de México


David Rojas, GM de México

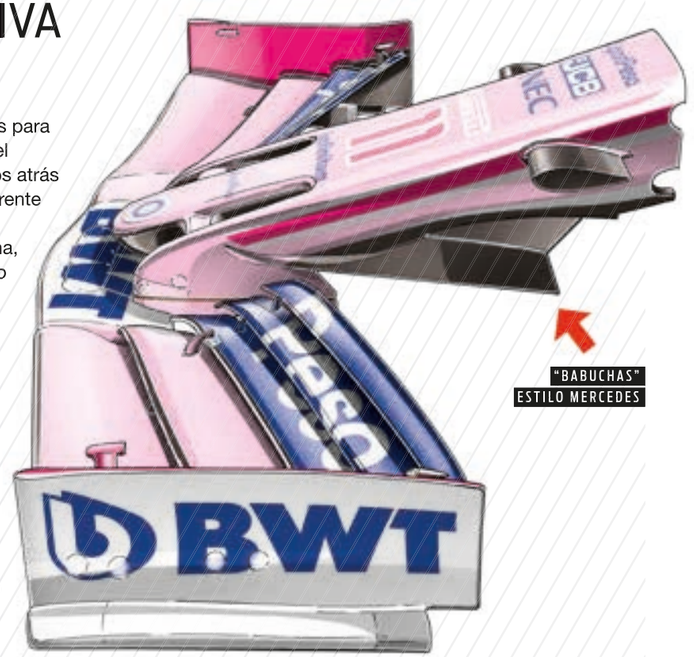
FOTOS ALBERTO HEREDIA

RACING POINT ARCHIVA SU ACTUALIZACIÓN

Aunque el equipo trajo partes aerodinámicas nuevas para Canadá, ninguna quedaba en el auto para el final del sábado. Eran cambios grandes, con alerones nuevos atrás y adelante en la Practica 1, pero tras evaluaciones frente a frente al final del viernes, el equipo regresó a su configuración anterior para el resto del fin de semana, pues los componentes nuevos no funcionaron como las simulaciones indicaban.

El ala trasera tenía un perfil más de "cuchara" que antes, pero al frente el alerón era muy distinto al anterior en ciertos detalles clave. Racing Point elevó las "fosas nasales" para incorporar una "babucha" estilo Mercedes. Usualmente estas fosas ayudan a jalar el flujo del aire debajo del frente del auto para minimizar la formación de las zonas de presión alta. Al alzarlas permite experimentar con un bulto pequeño debajo que acelera algo del flujo que pasa encima del tope de la sección neutral del alerón delantero y formar así un gradiente de presión baja más fuerte debajo del auto. Deberíamos ver más desarrollos en este aspecto en el futuro.

JAKE BOXALL-LEGGE



CIRCUITOS

RÉCORD DE VW EN NORDSCHLEIFE

Volkswagen estableció un récord nuevo de vuelta para vehículos eléctricos en el Nürburgring Nordschleife con Romain Dumas marcando un tiempo de 6m05.336s en el prototipo I.D.R.

La vuelta de Dumas es 40.564 segundos más rápida que el récord eléctrico anterior en el Nürburgring que fue establecido por Peter Dumbreck en 2017 sobre un superauto NIO EP9.

FICHA TÉCNICA

GP CANADÁ

RED BULL SACA SUS ALETAS EN LA TROMPA

Mercedes y Alfa Romeo fueron los primeros en montar aletas en la parte superior de la trompa, luego vino Renault y ahora se les une RBR con su interpretación de las aletas. Están hechas para atrás, como orejas de terrier en la brisa, y parecen dirigir el flujo del aire alrededor del ducto "S", el cual es difícil de dirigir, pues está en la transición de la punta de la nariz a la punta del chasis.

Estas aletitas pueden reducir el flujo del aire encima de la nariz ayudando a la transición y preservando la zona de presión baja que forma la succión para jalar el aire a través del ducto. El aire emerge más limpio y energizado sobre el chasis, lo cual mueve el borde de transición a la turbulencia hacía atrás.

JAKE BOXALL-LEGGE

WEC

QUIEREN EQUIPO PRIVADO DE FORD PARA 2019-20

Ford podría continuar en el Mundial de Resistencia 2019-20 pues el equipo Multimatic, que da el soporte técnico a los autos del Ganassi Racing, está trabajando para encontrar un patrocinio que les permita seguir como equipo privado.

Larry Holt, jefe de Multimatic indicó: "Sería trágico si tuviéramos que poner los autos en una bodega. Si logramos un acuerdo tendríamos que ir con el WEC y ver que procede, pero no nos importa si no corremos buscando puntos de fabricante", dado que el cierre de inscripciones se dio a fines de mayo.

F3

DALLARA HARÁ UN F3 ESTILO ANTIGUO

La firma italiana Dallara va a presentar un monoplaza nuevo llamado 320 para el Euroformula Open y la F3 Japonesa, ambas series que usan los chasises antiguos de 2017 que pierden su homologación a fines de esta campaña. Lo interesante es que se podrá comprar el paquete de actualización que incluye un halo de titanio más ligero que los de F1 para adaptar al chasis F317, pues los perfiles de los alerones son iguales, así como la electrónica, el motor, la caja de cambios y la suspensión.

Sin embargo, el auto no podrá ser llamado F3 ya que es más ligero y, dependiendo de su propulsor, podría ser más veloz que los propios F3. De hecho la F3 Japonesa probablemente cambie su nombre a Súper Fórmula Lights, pues la FIA quiere que usen el auto homologado para F3 antes de permitir el uso del nombre.

F1

ROBIN HERD (1939-2019) EL CEREBRO TÉCNICO DE MARCH

Murió uno de los grandes diseñadores de la F1 y el deporte motor, el inglés Robin Herd.

El graduado de Oxford en ingeniería y física se incorporó al deporte como diseñador con McLaren en 1965 tras trabajar en el proyecto del Concorde. Se quedó con el equipo neocelandés hasta 1968 cuando se fue a Cosworth a crear el auto F1 de tracción en las cuatro ruedas que nunca llegó a correr, aunque se probó ampliamente. Luego de un breve interludio como ingeniero de carrera de Piers Courage en el equipo de Frank Williams, estuvo cerca de fundar un equipo con Jochen Rindt y Bernie Ecclestone, pero cuando Rindt firmó para correr con Lotus, Robin se unió al piloto de F2 Max Mosley (el que luego sería presidente de la FIA), a su amigo Alan Rees y a Graham Coaker y formaron MARCH Engineering, tomando las iniciales de sus nombres para formar el de la escuadra.

Debutaron a fines de 1969 con un auto de F3 y para 1970 estrenaron el March 701 de Fórmula Uno, cinco de los cuales estaban en la parrilla de la apertura de la campaña en Sudáfrica, tres oficiales para Chris Amon, Jo Siffert y Mario Andretti y dos para el equipo Tyrrell para Jackie Stewart y Johnny Servoz-Gavin, con Jackie obteniendo la PP y ganando la carrera siguiente en España, su segundo GP apenas. En 1971 lograron el subcampeonato con Ronnie Peterson, también ganador del título de la F2, y se expandieron a CanAm, F3 y otras series. En 1975 la escuadra oficial ganó el GP austriaco y en 1976 el italiano, pero luego perderían el rumbo en F1, aunque no en Indy 500 donde ganaron cada año entre 1983 y 1987, incluso teniendo los 33 autos en la parrilla en una de esas ocasiones. Ahí uno de los ingenieros que se desarrollaron bajo sus alas fue Adrian Newey.

March regresó a la F1 con el equipo RAM, luego tuvo una asociación con Leyton House con autos diseñados por Newey, y finalmente Herd se hartó y vendió su participación en la compañía y se dedicó a ser consultor, participando en proyectos de la Indy Racing League, entre otros. También se interesó por el futbol y fue presidente del equipo Oxford United de la serie inglesa, Q.E.P.D.

GT

FUENTES A LAS 24 HORAS DE SPA

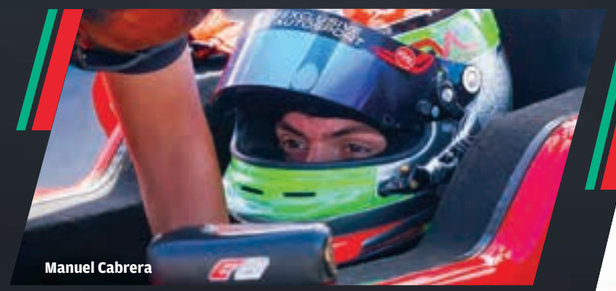
Martín Fuentes, piloto mexicano del equipo de Squadra Corse Racing de la serie Blancpain GT Americas (antes Pirelli World Challenge), tendrá su Ferrari 488 GTE en las 24 Horas de Spa el 27 y 28 de julio próximos. Martín irá con su coequipero Cesar Bacarella en la justa que también es parte del Reto intercontinental GT que se disputa como campeonato mundial no oficial de autos gran turismo.

MEXICANOS EN EL MUNDO

Nuestros pilotos salen a foguearse contra lo mejor del mundo ondeando la bandera tricolor con orgullo y NUESTROS EDITORES les siguen la pista por los siete mares y sus tierras aledañas

SEBASTIÁN ÁLVAREZ F4 BRITÁNICA

El piloto mexicano del equipo Double R Racing de la F4 Británica, Sebastián Álvarez, tuvo dos rondas triples del campeonato 2019 de la F4 del Reino Unido. En Donington disputó la fecha 4 de la serie en Croft. En la primera carrera fue penalizado por robarse la salida y remontó desde el fondo hasta el quinto sitio. La segunda carrera se suspendió por lluvia y se reprogramará en el futuro y la tercera, el domingo 16 de junio, fue mala para el regiomontano, quien se fue a la grava tras un intento de rebase en la arrancada. Esto lo deja tercero en el campeonato a 33 puntos del líder.



Manuel Cabrera

MANUEL CABRERA USF2000

El volante del equipo Exclusive Autosport corrió la clásica Carburation Night en el Indy Raceway Park el viernes anterior a la Indy 500 y acabó en el sitio 18 de 19. En el campeonato marcha en el decimonoveno con 21 puntos.

MOISÉS DE LA VARA INDY PRO 2000

El tapatío de la Escudería Telmex y el equipo DE Force participó en la clásica Carburation Night en el Indy Raceway Park el viernes anterior a la Indy 500 y fue séptimo entre 12 volantes. Así sumó para colocarse octavo general, tras cinco fechas disputadas, con 74 puntos.

MARTÍN FUENTES BLANCPAIN GT AMERICA

El volante mexicano de la Squadra Corse hizo pareja con Cesar Bacarella en el Ferrari 488 GT3 #7 de la clase (amateur) en la fecha cuatro de la serie en Sonoma. Ellos ganaron las dos carreras del fin de semana ante nula oposición y lideran el campeonato en su clase con 150 puntos, aunque en la clasificación general ocupan el sitio 19 con cinco puntos.

RUBÉN GARCÍA MATEOS NASCAR EAST

Rubén corrió la quinta fecha de la NASCAR East, la Memphis 150, a principios de junio. Va en el octavo sitio general con 171 puntos, a 38 del puntero.

Rubén García Mateos

JAVIER GONZÁLEZ EUROFORMULA OPEN

El mexicano del equipo RP Motorsport se perdió las fechas de Pau y Hockenheim, pero su escuadra regresó a la acción en Spa con motores Spiess-VW. En la primera carrera belga Javier quedó séptimo para marcar sus primeros seis puntos del año. En la segunda carrera se fue al duodécimo sitio y marcha en el sitio 15 de la clasificación general pues sólo ha corrido tres de las ocho fechas disputadas.

JUAN MANUEL GONZÁLEZ NASCAR TRUCKS

El piloto de la Escudería Telmex hizo su segunda incursión a la serie nacional de Trocas de NASCAR EUA y calificó en el sitio 28 para la Iowa 200 en la camioneta #10 del equipo Jennifer Jo Cobb Racing. En la carrera abandonó en el giro 40, por lo que fue clasificado en el sitio 20 y obtuvo sus primeros siete puntos del año.

ROBERTO GONZÁLEZ V. WEC

El mexicano y su equipo DragonSpeed cerraron el Mundial de Resistencia 2018-19 en la clase LMP2 en las 24 Horas de Le Mans. Arrancó en primera fila y se mantuvo en la pelea por el podio toda la noche, pero en la mañana al salir el sol en el turno de Pastor Maldonado, el venezolano se despistó y chocó, eliminado el auto. Así Roberto acaba el campeonato en tercer lugar de pilotos con Pastor en 117 puntos, aunque por equipos acabaron en cuarto atrás del Alpine y los dos autos del equipo de Jackie Chan.

Roberto González

MEMO ROJAS WEC

Compitió fuera de su calendario regular en las 24 Horas de Le Mans, su cuarta participación. Arrancó en cuarto sitio y el ritmo de su escuadra fue bueno, pero en las paradas en los fosos, más o menos cada 50 minutos, perdían mucho tiempo en la recarga respecto a los demás por una falla en el sistema. Eso los sacó de la pelea aunque los del IDEC Sport remontaron en pista hasta el quinto sitio final en clase.

RICARDO SÁNCHEZ BLANCPAIN GT ENDURANCE

El toluqueño del equipo WRT belga ya no corrió la tercera fecha de la serie en Paul Ricard en el Audi R8 y no se sabe cuáles sean sus planes a corto plazo..

MANUEL SULAIMÁN USF2000

El volante de la Escudería Telmex corrió la quinta fecha del año, la clásica Carburation Night en el Indy Raceway Park el viernes anterior a la Indy 500. Terminó noveno en la carrera con lo que sumó para ponerse séptimo general con 83 tantos.

Benito Guerra

BENITO GUERRA WRC2

Corrió el Rally Portugal y quedó sexto en clase tras remontar desde el noveno sitio en que acabó el día inicial, con lo que cubiertas cuatro de sus siete fechas pactadas lleva 69 puntos y lidera el WRC2 por 18 puntos sobre el francés Pierre Louis Loubet quien ganó en Portugal e Italia. Tercero es el noruego Veiby con 50 puntos y cuarto el nipón Katsuta con 47, aunque estos dos con más participaciones que el mexicano.

DIEGO MENCHACA BLANCPAIN GT ENDURANCE Y CHALLENGE EUROPA

Diego Menchaca, piloto de Escudería Telmex en la serie Blancpain GT de Resistencia disputó los 1000 Km. de Paul Ricard en la clase plata. Diego quedó en quinto en clase y 17° general en su Lamborghini Huracán, por lo que es sexto con 26 puntos en la Copa (de pilotos) Plata. En la clasificación general es vigésimo con sus coequiperos Michel Beretta y Taylor Proto.

Diego Menchaca

¿SABÍAS...

cuál es la seguridad existente en tu vehículo?

La seguridad en el auto varía según el nivel de precio y popularidad del mismo y **NUESTRO EDITOR DE SEGURIDAD** nos dice que mientras el elemento humano sea parte del proceso, todos los sistemas activos o pasivos pueden ser superados por un error mental. Por eso cada día hay más ideas para mejorar la seguridad y todo nos llevará a la conducción automatizada en la que los accidentes deberían reducirse a cero o tender a ello

SISTEMAS VISIBLES

Con dos asientos adelante, la cabina rebosa de seguridad al frente. Atrás hay otros dos al menos, pero en la mayoría de los casos aplica el "entran todos los que quepan" y si son niños, pues caben más, Esto desbalancea la relación entre equipamiento y pasajeros. Entre lo que vemos que nos protege está:

BOLSAS DE AIRE

Gran cantidad de los vehículos tiene dos al frente, equiparando al conductor con su copiloto en materia de seguridad. Se disparan a una velocidad predeterminada, pero son peligrosas cuando el pasajero pesa menos de 40 kilos. En su mayoría poseen botones para desconectar en caso de no ocuparse el asiento de la derecha. Atrás la carencia de bolsas de aire es notoria en cantidad, y cuando hablamos de las camionetas de tres filas, la tercera está todavía más olvidada que los asientos traseros de un auto.

PEDALES Y DIRECCIÓN RETRÁCTILES

Es un adelanto que protege pies y piernas del piloto en cuanto a los pedales y también el tórax en el caso de la dirección. Cuando hay una colisión las varillas se flexionan, impidiendo que se claven en el cuerpo.

CINTURÓN DE TRES PUNTOS

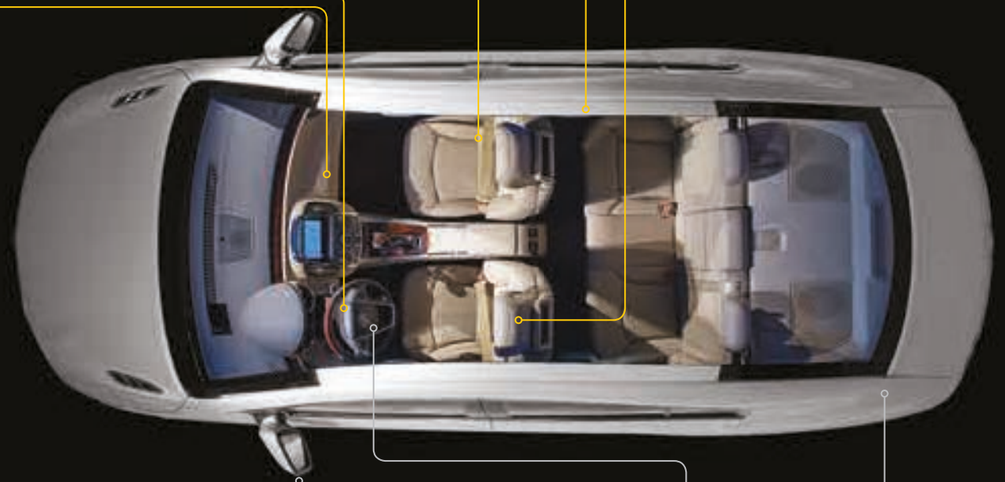
Son más seguros por su anclaje a los postes, además los dispositivos modernos tienen un tensor/limitador de fuerza en caso de impacto, lo que permite que las lesiones en el tórax (las más comunes en un choque) se minimicen. Lo más reciente son los cinturones inflables. Atrás la mayoría monta dos y cuando hay tres asientos, el tercero generalmente es de cinturón simple, ya que anclarlo es problemático y pocos cuentan con tensor/limitador. Los cinturones inflables son casi inéditos y para usarlos debes medir cuando menos 1.35 m.

CORTINILLA LATERAL

Son bolsas de aire laterales en forma de cortina que protegen al piloto y al copiloto en una colisión. No son estándar, pero cada vez se adoptan por más fabricantes. En la parte trasera no son comunes en los autos, mucho menos en las camionetas y SUVs tan populares en el mundo. Los autos tienden a volcarse mucho menos que ellas, por lo que deberían ser obligatorias en estas últimas.

CABECERA

Antes eran rígidas y ahora son retráctiles y disipan la energía con mucha mayor efectividad en caso de "chicoteo" de la cabeza en un incidente vehicular. Atrás siguen estando ausentes o son de tipo fijo, pues se argumenta que tapan la visibilidad, pretexto que las cámaras han vuelto fútil.



SISTEMAS INVISIBLES

Los vehículos tienen computadoras muy sofisticadas para mejorar la seguridad en el manejo, aunque los conductores piensen que no lo necesitan. Entre los que sabemos que nos protege está:

CONTROL DE TRACCIÓN

Permite igualar la rotación de las llantas a una velocidad para evitar que patinen y se pierda el control del auto, especialmente en caminos sinuosos.

CONTROL DE ESTABILIDAD (ESP)

Éste mantiene el vehículo en la trayectoria correcta comparando el ángulo de giro del volante con el de las ruedas y compensando para igualarlos y evitar la pérdida del control.

FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS)

Desarrollados en los años 70 del siglo XX, evitan que las frenadas bruscas impidan accionar la dirección y, a la par, evitar un choque. También combaten la fatiga de los frenos por uso repetido y se complementan con controles de frenado equilibrado, frenado de emergencia y similares.

CONTROL DE CARRIL Y DE CABECEO

La computadora alerta cuando nos salimos del carril sin motivo y sin señal para evitar que nuestra fatiga cause un percance. Hay controles avanzados para medir la vertical de la cabeza y si varía en más de 15 grados de inclinación emiten una alerta sónica, pues el conductor está "cabeceando" por cansancio.

DETECCIÓN DE PUNTO CIEGO

Éste sirve para compensar la falta de visión periférica del humano e indicarle si en realidad no hay nada en el sitio en el que no alcanza a ver. Se completan con cámaras.

SUSPENSIÓN ACTIVA

Más bien reactiva, busca que las ruedas permanezcan en contacto con el piso lo más posible, alterando la amortiguación.

ESTRUCTURAS DEFORMABLES

En esencia absorben el golpe y lo disipan al desbaratarse sin dañar a los ocupantes del vehículo.

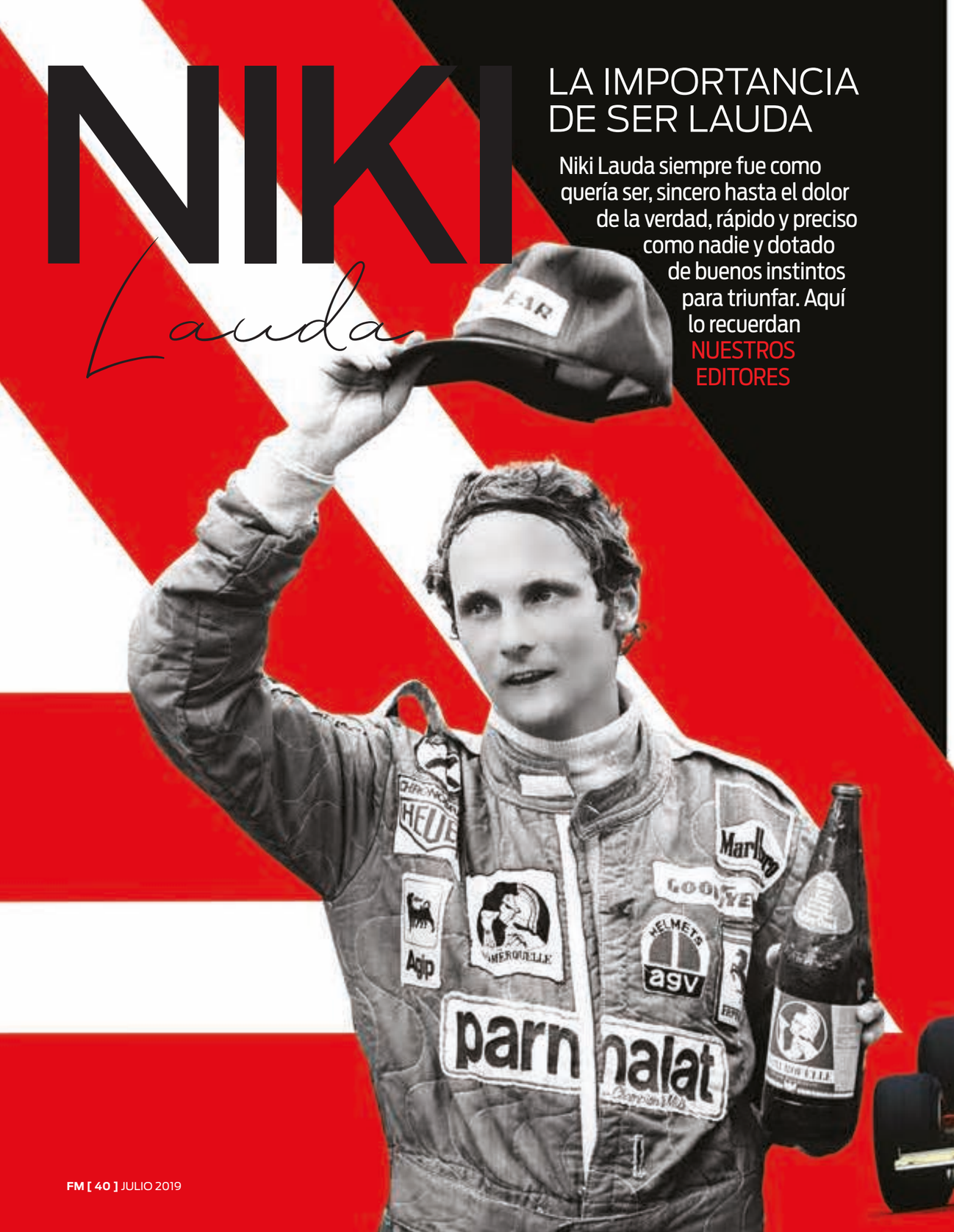
DIRECCIÓN ASISTIDA

Viene en diversas configuraciones, desde la hidráulica hasta la eléctrica que es la más usada actualmente; mejoran no sólo la ligereza del volante al moverlo, sino también su precisión.

NIKI Lauda

LA IMPORTANCIA DE SER LAUDA

Niki Lauda siempre fue como quería ser, sincero hasta el dolor de la verdad, rápido y preciso como nadie y dotado de buenos instintos para triunfar. Aquí lo recuerdan NUESTROS EDITORES



CARÁCTER

Lauda era corto de palabras, pero largo en el efecto de las mismas. Si algo no le parecía lo decía y no buscaba la forma de suavizarlo, pues la verdad, por incómoda que sea, no deja de ser verdad. Llegó a una Fórmula Uno en la que los pilotos morían en proporción alta cada año y siempre estuvo del lado de la seguridad, hasta cierto punto. No era campeón de un auto 100% seguro porque sabemos que no existe tal cosa, simplemente buscaba minimizar el riesgo para los pilotos atacando todos los factores que lo provocan.

Fuera de las pistas hay que recordar el accidente de Lauda Air en mayo de 1991 que costó la vida de 223 personas cuando el empuje de un motor se revirtió por error y precipitó el Boeing 757-300ER a tierra en Tailandia; Boeing insistió que eso no podía pasar y si pasaba se podía salvar. Lauda, como piloto certificado, se metió al simulador a intentarlo durante incontables sesiones y nunca pudo salvar el avión pese a toda su pericia. Niki retó a Boeing a que pusieran un avión con sus dos mejores pilotos para que lo acompañaran e hicieran un vuelo en que la reversión sucediera inopinadamente en algún momento del viaje; dijo que si creían que se podía salvar, ellos lo harían y estaba dispuesto a jugarse la vida. Boeing finalmente aceptó que si eso pasaba el accidente era inevitable e instaló controles mecánicos para prevenir que la reversión sucediera por error. Con ello Niki salvó el prestigio de su aerolínea y las vidas de muchos más usuarios de Boeing. En sus compras siguientes de aviones optó por Airbus.

TEMPLE DE HÉROE

Muchos recuerdan que sobrevivió a las llamas de Nürburgring 1976 y a los 40 días estaba de regreso en la cabina conduciendo su Ferrari en Monza para lograr puntos y defender su campeonato. Eso marca su temple, su resistencia al dolor y su entereza; muchos valientes miraron a otro lado horrorizados cuando se quitó el casco y vieron que estaba bañado en sangre por las heridas reabiertas sin emitir una queja. Era del tipo de los héroes antiguos que no se quejan.

Sin embargo, su mayor acto de valentía no fue ese, sino el de unas semanas después en el cierre de temporada en Japón. Sabía que el título estaba en juego y que Hunt necesitaba quedar en el podio para quitárselo. No obstante, la lluvia aumentaba el peligro en la pista y él, por las secuelas del accidente en el "Infierno Verde", no podía parpadear adecuadamente para disipar la humedad que se agolpaba en lo que quedaba de sus párpados. Dio una vuelta y se retiró en la segunda tras comprobar que no podía ver. Paró y no aceptó las excusas que el equipo quería dar, dijo: "Esto es todo Lauda" y se fue consciente de que el campeonato podía estar perdido y que no había tenido lo suficiente para retenerlo, pero sabía que iba a mejorar y viviría para pelearlo en 1977 en vez de arriesgar con todo en contra ese día lluvioso. Perdió en Japón, aunque recuperó la corona un año después y se fue de Ferrari en sus propios términos.

ESTADÍSTICAS

Lauda no es tan impresionante como otros, una de cada siete carreras era una victoria, y tenía casi los mismos números en Posiciones de Privilegio y Vueltas Rápidas, lo cual es extremadamente raro, pues generalmente la velocidad en carrera es muy distinta a la de calificación. Hasta en eso se notaba la solidez de Niki en su trabajo, números iguales en todo, sin puntos flacos en la armadura. Muchos dirán que no tiene cifras tan impresionantes, pero el contexto es necesario:

- Hay que recordar que corrió en una era en la que no sólo ganaban dos autos con regularidad o quizás alguno más, como la que hemos vivido en casi todo este siglo.

- Le tocó la temporada 1982 con 11 ganadores distintos y otros siete en el podio entre los 26 que obtuvieron puntos.

- Vino de la era de los V12 contra los Ford V8 (1972-79) a la de los turbo (1982-85) y en ambas se coronó, lo cual solo Nelson Piquet también puede decir.

Además les recordó a todos sus contemporáneos la máxima del pentacampeón Fangio: “Las carreras se ganan a la menor velocidad posible”.

INSTINTO DE CAMPEÓN

Niki sabía lo que podía hacer y se apostó a sí mismo. Cuando no le quisieron dar un préstamo para financiar su carrera puso como colateral un seguro de vida a nombre del banco por el monto del préstamo, pues si moría en el intento, el banco no perdería. Esa fe en sí mismo convenció a los banqueros y cuando BRM lo firmó con sueldo, pagó el préstamo y el banco permaneció como patrocinador suyo por mucho tiempo con una tasa preferencial por haber creído en él. ¿Otros ejemplos?

- Cuando Brabham cambió a un motor Cosworth DFV en el BT49 a fines de 1979, decidió que no iba a dar vueltas en autos iguales (3/4 de la parrilla usaba los motores DFV) contra un montón de pilotos jóvenes con hambre de gloria y se fue a volar, literalmente.

- Regresó a las pistas cuando le ofrecieron un megasueldo y en la era turbo mostró que el motor más potente no tenía que ser el ganador. Obtuvo su tercer campeonato por el mínimo posible, medio punto, no había necesidad de más.

- En 1993 volvió a Ferrari cuando vio que el reclutamiento de Luca di Montezemolo iba en serio y ayudó nuevamente a hacer grande a la Scuderia.

- Contra lo único que no pudo fue el estilo de decisión por comité de Ford cuando fue reclutado para dirigir Jaguar F1 de 2001 a 2002. Los dejó al final de ese año y regresó a ser comentarista de la TV austriaca.

- Cuando Mercedes compró Brawn para la campaña 2010 entró como consejero (bajo un título pomposo) y como pago recibió 10% del equipo, el cual ahora vale muchas veces más. Su ojo clínico llevó a Hamilton a Brackley y cuando Niki murió seguía vigente ese mismo dominio que él propició.

DIRECTIVO	TRIUNFOS	CAMPEONATOS PILOTOS	CAMPEONATOS EQUIPOS
FERRARI 1993-2000	32	1	2
JAGUAR 2001-2002	0	0	0
MERCEDES 2010-2019*	83	5	5
TOTAL (19 TEMPORADAS)	115	6	7

*Hasta España 2019

EPÍLOGO

Uno de los mejores pilotos de la historia, ganador en casi todas las etapas y funciones en su vida; Niki Lauda deja un hueco que no puede ser ocupado, pero la vida sigue y algún día llegarán héroes nuevos.

NIKI Lauda

Le dieron los santos óleos tras el accidente en el Nürburgring en 1976, pero Niki sobrevivió 43 años más como recuenta NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE y logró 13 victorias y dos títulos más en la pista, simplemente porque se negó a aceptar que fuera su hora de entregar cuentas

Niki Lauda provenía de una familia adinerada de Viena y tenía contactos en la alta sociedad empresarial que le permitieron contar con dinero para financiar autos decentes para competir. Inició en un Mini Cooper, luego brincó a la Fórmula Vee y de ahí a los prototipos privados, como un Porsche 908 de 3 litros y un Chevron. Para 1971 consiguió un préstamo bancario para asegurar un asiento en el equipo March de F2 y debutó en F1 al final del año en el GP de su patria, aunque tuvo que retirarse por problemas técnicos.

Su familia no aprobaba que corriera y su abuelo Hans logró que ningún banco austriaco le concediera más préstamos y Lauda cortó los lazos con la familia. Consiguió que el Raiffeisen Bank, cuyo logotipo adornó su nomex mucho tiempo, lo apoyara, tomando como colateral un seguro de vida personal por el monto del préstamo. Así, su vida cambió por completo:

- En 1972 corrió F2 y F1 con March, siendo quinto en la serie menor, pero quedando sin puntos en la mayor, pues el March 721X resultó un bodrio y el 721G, su reemplazo, fue poco mejor.

NIKI LAUDA, PILOTO... AVIADOR

Desde que era campeón mundial de F1, Niki tenía un jet y al retirarse se dedicó a la aviación, fundando tres aerolíneas en su vida. Lauda Air, la primera (1979), fue absorbida por Austrian Airlines tras años de ganarles porción de mercado y quitarles rutas turísticas. Luego fundó Niki (o FlyNiki) y después la fusionó con Lauda (o LaudaMotion) al cabo de varios tratos con líneas de costo bajo como RyanAir y Condor; finalmente la primera terminó comprándola y volviéndola su subsidiaria el año pasado. Niki tenía licencia de capitán piloto aviador y volaba uno de sus aviones Boeing o Airbus con frecuencia.

NIKI LAUDA - PILOTO F1 1972-79 + 1982-85

171	25	24	24	54
%	14.62	14.04	14.04	31.58
CARRERAS	TRIUNFOS	PPs	VRs	PODIOS

VICTORIAS MAYORES

AÑO	NO.	DESTACADAS
1974	2	F1 GPs España y Holanda
1975	6	Campeón F1; GPs Mónaco, Bélgica, Suecia, Francia y EUA (W. Glen), +ROC Brands Hatch (no puntuable)
1976	5	Subcampeón F1; GPs Brasil, Sudáfrica, Bélgica, Mónaco y GB
1977	3	Campeón F1; GPs Sudáfrica, Alemania y Holanda
1978	2	F1 GPs Suecia e Italia
1979	1	F1 Imola (no puntuable)
1982	2	F1 GPs EUA (L. Beach) y GB
1984	5	Campeón F1; GPs Sudáfrica, Francia, GB, Austria e Italia
1985	1	F1 GP Holanda
TOTAL	27	

- Con otro préstamo se fue a BRM en 1973 y pagó la primera porción de su contrato. Tras calificar sexto en Mónaco (atrás de dos Tyrrell, dos Lotus y un McLaren), BRM lo firmó por el resto del año y Marlboro lo incorporó a su equipo de pilotos patrocinados.

- Enzo Ferrari quedó impresionado por Mónaco y cuando llamó a Clay Regazzoni de regreso a Maranello para 1974, le preguntó sobre Lauda, el suizo lo elogió y Ferrari lo firmó como segundo piloto.

- Niki obtuvo sus primeros triunfos en 1974 y quedó cuarto en el campeonato, aunque peleó hasta que una racha de cinco retiros al final del año lo marginó.

> “Creo que vamos a destruir el ADN de la F1 si seguimos introduciendo lo que, para mí, son demasiadas medidas de seguridad”

- Ferrari se dio cuenta que las dotes técnicas de Lauda eran excepcionales y con el 312T nuevo, las victorias empezaron a caer; cinco en 12 carreras le dieron el título de 1975.

- Dominaba, en 1976, el campeonato con el 312T hasta el GP inglés, pero en Alemania sufrió su accidente más grave y a pesar de que regresó a las pistas, perdió el título ante James Hunt por un punto.

- En 1977 logró 10 podios con el T2 mejorado, incluyendo tres triunfos, en las 14 primeras fechas y con el título en la mano firmó para Brabham y no corrió las dos fechas finales del año.

- Obtuvo dos victorias en 1978 con Brabham y motores Alfa Romeo V12 bóxer, una con el BT46B con ventilador que fue prohibido tras ganar en Suecia y la otra en Italia cuando Villeneuve y Andretti fueron penalizados por robarse la arrancada.

- Para 1979 el motor se volvió menos flexible y los retiros se acumularon. Bernie Ecclestone ordenó construir un BT49 con motor Cosworth, pero Lauda lo probó a fin de año en el GP de Canadá y decidió que no tenía necesidad de sufrir; se retiró dejando su nomex en los fosos.

- Tras irse a volar dos años, en 1982 firmó por la suma exorbitante de 3 millones (USD) con McLaren y retornó a las pistas. Organizó la huelga de pilotos en Kyalami, en su tercera carrera ganó y terminó quinto ese año de batallas fuera y dentro de la pista.

- En 1983 el McLaren MP4-1C padeció con el motor Ford y cuando al final del año introdujo el MP4-1E con turbo de Porsche (llamado TAG por motivos comerciales), las cosas no mejoraron.

- Bosch hizo un mapeo distinto del motor Porsche para 1984 y las cosas cambiaron con el MP4-2. Entre él y su coequipero nuevo Alain Prost ganaron 12 GPs de 16 y Niki fue tricampeón por medio punto.

- Ganó, en 1985, por vigesimoquinta vez, empatando a Jim Clark, pero se retiró definitivamente al final del año luego de colaborar al primer título de Prost.

> “¿Para qué necesitamos calentadores de llantas? Yo digo, ¿qué, son idiotas los pilotos? Mándenlos con llantas frías y después de tres trompos o 10, ellos encontrarán la respuesta”

> “Este motor (turbohíbrido de 16 litros) es el mayor chiste de la historia... ¿Para qué quieres gastarte cientos de millones desarrollando un maldito motor que nadie quiere oír?”

Tras dejar la F1, Niki regresó a los aires y de 1993 a 2000 colaboró como asesor de Luca di Montezemolo en Ferrari. Después dirigió con mucha interferencia de Ford al equipo Jaguar en 2001-02 y en 2010 negoció recibir 10% del equipo Brawn que se volvió la escuadra oficial de Mercedes en F1 y se convirtió en su director no ejecutivo, siendo el hombre que los alineaba para navegar en el mundo turbulento de la F1. Sugirió la firma de Lewis Hamilton y es el artífice intelectual de la hegemonía de Mercedes desde 2014.

La parca le perdonó un trasplante de pulmón en 2018, pero lo alcanzó tras un resfriado no curado a principios de 2019 y se lo llevó el 20 de mayo, casi 44 años después de haber recibido los últimos ritos en un hospital alemán posterior a su accidente en el Nürburgring.

FERRARI, ¡LA F1 TE NECESITA!

LO MEJOR DE F1 RACING

Texto Scott Mitchell
Fotos Motorsport Images

Desde niños siempre nos dicen que no se deben basar lo juicios sólo en las apariencias. Sin embargo...

Lo que la temporada 2019 de F1 nos ha mostrado hasta el momento es que pese a tener un auto sumamente veloz, Ferrari es eminentemente capaz de echar por la borda el triunfo en los grandes premios. Mattia Binotto, el hombre nuevo a cargo ha sido muy efectivo en transformar el departamento técnico, pero al equipo más emocional y evocativo de la F1 aun le resta una montaña enorme por escalar.

Veamos rápidamente al jefe nuevo de Ferrari y pasemos algún tiempo con él, y la magnitud del cambio en la cima del famoso equipo de F1 se esclarece. La mueca ha sido remplazada con una sonrisa. El pelo peinado hacia atrás da paso a unos chinos hirsutos. Una autocrítica silente reina donde la condescendencia dominaba.

La noticia buena para Ferrari, sus *tifosi* y la F1 es que el ascenso de Mattia al papel de director del equipo en lugar de Maurizio Arrivabene representa más que la simple rotación más reciente de la puerta revolvente. Hay substancia debajo del cambio positivo en la superficie. El cambio se necesitaba con urgencia.
En las dos campañas pasadas los cerebros de Maranello produjeron autos capaces de vencer a Mercedes, pero los autos plateados siguen siendo los campeones imbatidos de la era del V6 turbohíbrido. El camino de Lewis Hamilton hacia sus cinco títulos mundiales ha sido un éxito deportivo brillante sin duda, pero cinco títulos dobles consecutivos para Mercedes no son algo particularmente atractivo para la F1. Ferrari necesita desesperadamente finalizar su sequía y la F1 lo necesita casi tanto como ellos.

Antes del dominio de Mercedes la F1 sufrió a manos de la todopoderosa combinación Red Bull-Sebastian Vettel. Mientras que la habilidad de hacer chasises de punta se mantiene en Red Bull, ellos se están reconstruyendo con su socio de motores nuevo, Honda, tras dejar a Renault. Como McLaren se ha caído a ser un equipo de media tabla cuando mucho y no ha ganado desde la carrera final de 2012, eso deja a Ferrari como el único retador creíble de Mercedes.

Quizás sea una asunción errada, pero uno no puede dejar de pensar que los jefes de la F1, Chase Carey, Ross Brawn y Sean Bratches, estaban bastante complacidos con la noticia que se dio en enero sobre la decisión de Ferrari de cambiar director –causada por el espectáculo feo y nada edificante del equipo autodestruyéndose en la segunda mitad de la campaña 2018– ya que podía ser el catalizador para ese ataque final por el título que Ferrari no pudo completar bajo el mando de Arrivabene. ¿Era necesario el cambio? Sin duda. Sacado de las filas del patrocinador titular de Ferrari, Philip Morris International, Arrivabene no era amado por todos en el *paddock* de F1.

CV

Nombre Mattia Binotto
Nacido 3 de noviembre de 1969, Lausana, Suiza
Educación Ingeniero Mecánico del Politécnico de Lausana y Maestro en Ingeniería de Vehículos a Motor de la Universidad de Módena
1995 Se une a Ferrari como ingeniero de motor de pruebas en el equipo de pruebas
1997-2003 Ingeniero de motor de carrera
2007-2008 Ingeniero en jefe de carrera y ensamblaje
2009-2013 Jefe de operaciones de motor y KERS
2013-2016 Oficial operativo en jefe de la unidad de potencia
2016-2018 Oficial técnico en jefe
2019 Director de la Scuderia Ferrari

Se podría argumentar que disfrutó un período relativamente exitoso al mando. Después de todo, Ferrari retomó el camino de ganador regular bajo su dirección, pero ganar un campeonato exige un orden de complejidad distinto y más demandante, especialmente contra oponentes tan bien capacitados como Mercedes. Fue ahí, al incrementarse la presión, que las fallas directivas de Ferrari se exhibieron para que todo el mundo las apreciara. Con demasiada frecuencia la estrategia del equipo era poco más que: carguen el arma, apunten a su propio pie, disparen.

En 2018 se pueden dar varios ejemplos. Sin el debate interminable acerca de implementar órdenes de equipo en Alemania, Sebastian Vettel no habría visto su ventaja erosionarse innecesariamente y podría no haberse salido de la pista en las condiciones mixtas reinantes. Si luego en Italia Ferrari hubiera sido más firme con Kimi Raikkonen, sus dos pilotos nunca hubieran peleado tan duro en las dos primeras chicanas –Vettel no habría sufrido su trompo siquiera y Lewis Hamilton podría no haberse robado el triunfo– en un fin de semana en el que Ferrari había copado la primera fila. En Japón la decisión francamente idiota de Ferrari de mandar a sus pilotos con llantas intermedias en la pista seca, tratando de anticiparse al clima y tomando un riesgo innecesario, olió a desesperación y dejó a Vettel en desventaja.

Ferrari ha volteado hacia uno de sus hombres para arreglar esos males y Binotto rápidamente eliminó el aire de miseria que parecía seguir al equipo cuando su batalla por el título se desmoronó. Con un estilo fresco respecto a la comunicación interna y externa y una conexión personal profunda con el equipo de F1, ha sido el antídoto perfecto a la miasma de negatividad –y a veces hostilidad franca– que prevalecía bajo su antecesor. Binotto dijo al inicio del año: “Durante varios años hemos trabajado juntos tratando de mejorar paso a paso, temporada a temporada. Ciertamente la filosofía para la campaña siguiente será: ‘tratemos de disfrutar’. Eso, quizás sea algo que nos estaba faltando en el pasado. Claro, se disfruta ganando, pero pienso que puedes disfrutar simplemente al intentar ser coequiperos, algo que estamos tratando de consolidar”.

Binotto subió en los mandos de Ferrari, donde ha trabajado casi un cuarto de siglo, con un progreso metódico. Empezó en el equipo de pruebas en 1995, antes de pasar al equipo de carreras dos años después. Para 2007 era el ingeniero en jefe de carrera y ensamblaje, luego jefe de motor y KERS en 2009. Ferrari ya había errado en su interpretación de las reglas nuevas de motor para 2014 cuando Binotto fue nombrado director asistente de motor y electrónica a fines de 2013, pero él jugó un papel clave en la recuperación de esa temporada 2014 horrorosa. El director Stefano Domenicali se fue, el jefe de motores Luca Marmorini también y al presidente Luca di Montezemolo le mostraron la puerta. Binotto se quedó, lo nombraron oficial operativo en jefe de motores y él jugó un papel vital en el giro de 180° que dio Ferrari en su penoso programa de motores. Ganó carreras en 2015 y cuando el desempeño del equipo cayó en 2016 vino otro golpe, se fue el director técnico James Allison. Binotto fue el hombre al que la organización recurrió nuevamente. Esta vez lo hicieron oficial técnico en jefe y el resultado fue la producción de un paquete de auto y motor que en 2017 y 2018 le dio la pelea más cerrada a Mercedes en la era del V6 turbohíbrido.

Mattia se estableció como el hombre solución para el finado Sergio Marchionne, lo cual significó que hubo poca sorpresa cuando emergió como el sucesor más factible de Arrivabene. Es un solucionador de problemas estudioso más que un golpeador de mesas. Marchionne le encargó reformar el departamento técnico para traer más creatividad y él respondió alentando y empoderando a los individuos –un cambio organizacional masivo en donde antes reinaba el miedo y las ideas eran suprimidas por miedo a la culpa que podría asignarse si fallaban. Al asumir el cargo principal del equipo en enero, eso significaría usualmente que el hombre nuevo necesitaría tiempo para empezar a lograr un impacto significativo, pero como Binotto fue promovido desde adentro y es una persona cuyo estilo ya había probado ser exitoso, él se enfrenta a cerrar la puerta perenemente abierta. Binotto es un tipo amistoso y alegre que exuda una vibración positiva genuina. Su inteligencia se ejemplifica por su ayuda al diseñar la disposición del edificio que alberga la Gestione Sportiva, la división deportiva de Ferrari, tanto como su contribución técnica para volver a Ferrari un ganador regular de carreras.

Pero también hay substancia y acero detrás de la sonrisa. Ha dejado muy claro que está dispuesto a tomar decisiones difíciles que los anteriores jefes de Ferrari soslayaron, incluyendo su anuncio tempranero de que Sebastian Vettel y Charles Leclerc son libres de competir entre ellos, aunque Vettel es el punto focal inicial de la búsqueda del campeonato. El mensaje es lógico y cero rollero, exactamente lo que Ferrari necesita al mando. Esos son factores clave que le han impedido a Ferrari dar el paso final para volver a ser ganadores del título. Mientras Arrivabene hablaba del “miedo a ganar” de Ferrari, nunca explicó cómo iba a resolverlo. Binotto finalmente está haciendo lo que el equipo siempre necesitó: cambiar los métodos para lograr un resultado distinto. Mattia quiere que su equipo presione a fondo con los desarrollos, que no tenga miedo de probar algo riesgoso o diferente. Eso ha sido duro de acoger completamente para Ferrari porque tiene una cultura tradicional de miedo y culpa. Si te pasas y cometes un error, te castigan. Ser conservador elimina ese riesgo y la angustia que conlleva, y hace que la vida sea más sencilla, pero menos exitosa.

Binotto expresa: “Soy afortunado en tener un equipo grande y mi papel es simplemente colocar a cada uno en la mejor posición de dar resultados. Estoy tomando el cuidado de que cada persona esté en la situación correcta en la que pueda dar resultados bien y eso es lo que necesito hacer. Dar buenos resultados significa estar en el ambiente correcto, claridad en los papeles. Esa es la mejor forma de enfrentar esto. ¿Será eso importante durante la temporada? Esperemos a ver el resultado. Estoy cierto que si trabajas apropiadamente vas a lograr dar lo mejor de ti”.

Otro elemento vital es sacar lo mejor de Vettel, quien estaba batallando bajo Arrivabene. Los atletas prodigio son humanos. Que te paguen sumas astronómicas no elimina el factor emocional de su desempeño. Todo parece indicar que Vettel es un individuo más centrado en esta era nueva de Ferrari. Recordemos el primer día de la pretemporada y las vibras positivamente asombrosas que Vettel mandaba desde cualquier ángulo posible. O estaba orquestando un engaño escandaloso o la escoba nueva en Ferrari había barrido cualquier negatividad remanente en los corredores de Maranello. Vettel es uno de los pilotos más emocionales en la parrilla de F1, así que no es difícil notar cuando está contento. Estaba radiante, tanto como jamás podrías ver a un piloto de primera en el primer día de pruebas. Y cuando Ferrari desfalleció en Australia con un auto que quedó fuera del podio y casi un minuto atrás del Mercedes dominante de Valtteri Bottas, Vettel seguía sonriendo. Frustrado, pero positivo, habló de saber que ese no era el potencial real del SF90 y de la confianza en un repunte pronto.

La narrativa no ha cambiado con los fracasos posteriores. Australia fue una salida en falso horrible para Ferrari, pero el rebote ha tardado en llegar. De hecho Binotto probablemente no podría haber imaginado una secuencia de carreras tan mala. Melbourne los aterrizó; Bahrein les rompió el corazón; China fue decepcionante; Azerbaiyán fue el nadir por la mezcla brutal de las otras tres y el retorno a España trajo más decepción. Ferrari debió haber ganado al menos tres de las

cinco primeras carreras, pero Mercedes reescribió la historia de la F1 con una quintilla de 1-2 seguidos que no se rompió hasta Mónaco.

Las órdenes de equipo también han ensombrecido las primeras carreras ya que cada decisión de Ferrari acerca de Vettel y Leclerc ha sido escrudiñada. Las preguntas al respecto han provocado irritación, pero Vettel ha mantenido una calma improbable en la faz de la frustración creciente de no alcanzar a Mercedes: “Necesitamos un ritmo más fuerte, así de simple. Necesitamos ser más veloces. Estoy convencido de que nos vemos muy fuertes, pero no suficientemente fuertes en general. Parece que para nosotros se trata de un esfuerzo consciente por poner el auto en la ventana correcta, mientras que quizás para ellos parece ser más fácil encajar. Puedo sentir que no estoy manejando en mi mejor nivel simplemente porque el auto no contesta o responde en la forma en que me gusta, y entonces pienso que eso no es natural. Parece estar más sensible en las primeras carreras que en las pruebas. La pretemporada fue realmente buena, pero eso fue hace mucho. Necesitamos ver al frente y mejorar la manera en que manejamos las cosas, la forma en que trabajamos simplemente para ser más rápidos. Eso es todo”.

El año pasado en momentos de presión como estos, Vettel y Ferrari se doblaron, pero el equipo está revitalizado por el cambio cultural que Binotto ha iniciado. Como muestra su éxito fenomenal en Red Bull, Vettel prospera en un ambiente en el que es amado. Este es el tipo de atmósfera que Binotto trata de alentar para el resto de su personal: reducir la presión, dejarlos florecer. Si la cultura nueva de Binotto puede sacar lo mejor de Vettel –y recordemos que ese nivel es muy alto– entonces Ferrari contará con la confianza de tener un piloto que irá hasta el final en la batalla por el título.

“Obviamente han existido algunos cambios”, dice Vettel. “Por supuesto nos vamos a enfocar en tratar de hacer nuestro trabajo tan bien como podamos. Pienso que hay mucha pasión dentro en este equipo que desea salir, expresarnos a través de ganar es lo mejor que podemos hacer. Así que esa es la meta, pero hay muchas carreras, es un camino tan largo y hay tantas cosas de las que dependemos. Tanto como podamos controlar las cosas, intentaremos tomarlas en nuestras manos y completar el trabajo. La atmósfera es buena y el espíritu es el correcto adentro del equipo”.

Un cambio clave en la cima puede tener el mismo efecto que docenas de ellos en niveles inferiores. Cuando hay una cultura tóxica en la cabeza de una compañía, se filtra a todos los de abajo. Si la ingenuidad, creatividad, aprecio y poder tomar riesgos se alientan y alaban, entonces eso se filtrará también. Es muy simplista decir que Ferrari era un tipo de lugar bajo Arrivabene y que ha cambiado rápidamente a lo opuesto bajo Binotto, sin embargo, es claramente un equipo en transición. Uno hasta podría decir que hay ecos del ambiente que Toto Wolff ha construido en Mercedes, que ha ganado todo desde 2014. Tener un líder como Wolff, quien facilita un ambiente de trabajo que mezcla profesionalismo feroz con compasión humana, ha sido parte crucial de ese éxito. No es coincidencia que Binotto sea ahora el cuarto jefe de Ferrari que Wolff ha enfrentado en su reinado triunfal… Si uno creyera todo lo que se dice o escribe, Wolff podría ir contra su quinto jefe diferente de Ferrari pronto si Binotto no le da la vuelta rápido a la situación. El peligro es que Ferrari caiga en la misma trampa en que cayó en 2016 cuando a una temporada de progreso le siguió un paso equivocado.

No obstante, esta es una situación muy diferente. Tal apuro sería imprudente y anticiparía noticias malas para Ferrari y la F1. Con cambios pequeñitos en esta temporada, el retrato sería más balanceado. Leclerc debería haber ganado desde la PP en Bahrein, pero a Ferrari lo traicionó un corto circuito inédito en una unidad de control del sistema de inyección. Dos carreras después Leclerc chocó en la Calificación en Bakú donde era el más veloz por mucho y Vettel no estaba en posición de recoger los frutos. “No hay duda que ellos (Mercedes) son muy fuertes y ciertamente tienen un auto ligeramente mejor”, dijo Binotto después der Bakú, “pero pienso que la brecha no es tan grande y los puntos y los resultados no reflejan ese potencial verdadero de los carros”.

Mattia parece ser un hombre de carácter e integridad genuinos y eso es algo que, si se le da tiempo y respeto, debe recompensar a Ferrari. La competencia al frente de la parrilla de F1 es más dura que nunca con Mercedes redoblando sus esfuerzos para permanecer en la cima y Red Bull ansioso por reestablecerse como contendiente al título con Honda, y viéndose cada vez más amenazante al paso de la temporada. Eso, combinado con un arranque pobre, hace que la tarea de Ferrari de acabar su sequía de títulos sea más difícil que nunca. Sin embargo, el equipo y la F1 deben tener fe en que Ferrari tiene un líder que se ve como si fuera la pieza faltante del rompecabezas. Ferrari ha estado tan cerca de poder vencer a Mercedes ya en las dos campañas más recientes. El equipo ha señalado abiertamente que permanece inalterado en cuanto a personal, lo que significa que sólo el hombre en el asiento de mando ha cambiado. Y si el cambio correcto en la cima es lo que Ferrari necesitaba para dar ese paso final, no pudo haber elegido una opción mejor que Binotto.

Ferrari y la F1 están impacientes de que llegue un ataque real de Maranello en pos del título. Pero cualquiera que quiera apurarse a escribir el obituario profesional de Binotto haría bien en recordar que su reinado en Ferrari probablemente siempre iba a estar definido por cómo respondía el equipo a los retos y no por como operaba en su mejor momento.

Estos son los pilotos jóvenes con más probabilidades de llegar a ser los campeones del futuro en las series más importantes del mundo, según NUESTROS EDITORES, para que los vayan conociendo y siguiendo sus andanzas hasta la cima... o no

LEONES JÓVENES

88	5	0	4	24	758
CARRERAS	TRIUNFOS	PPs	VRs	PODIOS	PUNTOS

Tercero F3 2014

Max nació en Hasselt, Bélgica, pero usa pasaporte holandés como su padre Jos, el ex-F1. Tras ser campeón europeo de karts brincó a la F3 Europea en 2014 y quedó tercero, por lo que RBR lo subió a F1 para 2015 y lo firmó a los 17 años. Aunque había dudas sobre su potencial –hasta la FIA cambió las reglas para impedir que un menor de edad corra F1 en el futuro–, su desempeño en 2015 fue bueno y en 2016 pasó al equipo mayor, el RBR, con el cual logró su primer triunfo en España en su debut con mucha suerte y mejor estrategia.

Tiene muchos récords de precocidad en F1 y a pesar de que acabó atrás de Daniel Ricciardo en 2016 y 2017, para 2018 el equipo apostó por un contrato a largo plazo con él y provocó la salida del australiano, dejándolo como número único irrefutable. Su velocidad no se discute, y con el paso de los años y temporadas con más de 20 GPs, el kilometraje lo ha ido mejorando en materia táctica sin quitarle su ímpetu y agresividad. El problema es que el auto no está a la altura de Mercedes o Ferrari y mientras eso no se remedie seguirá siendo un campeón en potencia, pero los otros leones no van a esperarlo.

TIENE MUCHOS RÉCORDS DE PRECOCIDAD EN F1

MAX

VERSTAPPEN

30-SEP-1997 (21 AÑOS)

CHARLES LECLERC

16-OCT-1997 (21 AÑOS)

ES EL PILOTO MÁS JOVEN DE MARANELLO DESDE RICARDO RODRÍGUEZ EN 1961

28	0	1	2	2	111
CARRERAS	TRIUNFOS	PP	VRs	PODIOS	PUNTOS

Campeón GP3 2016; Campeón F2 2017

El monegasco es hijo de un expiloto de F3. Fue campeón de kartismo, para 2014 ya corría monoplazas y es el primero en ganar la GP3 (2016) y la F2 (2017) en campañas consecutivas, razón por la que Sauber lo debutó en F1 (2018) y Ferrari lo mantuvo en su Academia de Pilotos Jóvenes. Fue el Novato del Año en la F1 2018 y, como Alonso en su tiempo, ponía el auto en sitios inesperados y que su coequipero no igualaba. Ferrari lo firmó para 2019 con la misión de presionar a Vettel para hacerlo subir su nivel, además aportar para que la escuadra roja consiga, al menos, el título de constructores y con miras a ocupar el lugar del alemán más pronto que tarde.

Es el piloto más joven de Maranello desde Ricardo Rodríguez en 1961 y ya logró su primera PP y debió ganar en Bahrein, pero una falla en el motor se lo impidió. Ha sido veloz, aunque inconstante y Vettel lo supera fácilmente en la calificación y tiene más puntos. Le falta más kilometraje (no llega a 30 GPs); sin embargo, ya está a la altura de Max y tiene mucho más potencial restante que el holandés y es, cuando menos, igual de rápido. Podría ser el primer campeón de esta camada.

El veinteañero de Glastonbury fue campeón mundial de karts a los 14 años y para 2015 ganó el equivalente a la F4 en su patria. Después consiguió títulos en Nueva Zelanda y Europa en autos más potentes y llegó a 2018 como favorito al título de F2, pero sólo consiguió un triunfo y fue batido por su compatriota Russell. De todos modos McLaren lo firmó para la F1 en 2019.

APARTE DE VELOZ, TIENE RECURSOS AMPLIOS EN SU FAMILIA

Tuvo la suerte de encontrar un McLaren ascendente después de años de dar pena y ha sido muy exitoso en 2019, marcando puntos en varias ocasiones y batiendo incluso a su número uno nominal, Carlos Sainz II. Norris es también un piloto con mucho “techo”, pues apenas empieza su carrera en la F1 y debe mejorar infinitamente con más grandes premios disputados. Aparte de veloz tiene recursos amplios en su familia y apoyos importantes acordes a su potencial. McLaren va para arriba y Lando está en el ojo de los equipos grandes por mérito propio.

7	12	CAMPEÓN	SUBCAMPEÓN
CARRERAS	PUNTOS	F3 2017	F2 2018

LANDO NORRIS

13-NOV-1999 (19 AÑOS)

PIERRE GASLY

7-FEB-1996 (23 AÑOS)

33	2	65	CAMPEÓN	SUBCAMPEÓN
CARRERAS	VRs	PUNTOS	GP2 2016	SF 2017

El francés de Rouen de 1996 se coronó en la F Renault 2.0 Europea en 2013, ganó el subtítulo en la FR3.5 y en 2016 fue el último campeón de GP2. Como piloto juvenil de RBR se fue a Japón a la Súper Fórmula para lograr el subtítulo y debutó en F1 al final de 2017 en el lugar de Daniil Kvyat. Fue firmado para 2018 por Toro Rosso de tiempo completo y sus resultados fueron suficientes para dejarlo como reemplazo de Daniel Ricciardo en el equipo Red Bull para 2019, un poco prematuramente.

SU FUTURO SERÁ TAN PROPORCIONALMENTE EXITOSO COMO LO SEA AL RESULTADO DE SU GUERRA FRATERNAL CON MAX

Le tocó sacarse al “tigre de la rifa”, Verstappen, pero en RBR están conscientes de que tiene menos de la mitad de las carreras del holandés y le dan holgura para alcanzar un nivel decente cuando es obvio que el auto está hecho a la medida del gusto de Max. Ha sido batido en la calificación, aunque ha mostrado su velocidad al conseguir dos VRs –con ayuda de llantas nuevas y tanques casi vacíos– y está posicionado como sexto mejor de la F1, justo lo que se esperaba de él. Su futuro será tan proporcionalmente exitoso como lo sea al resultado de su guerra fraternal con Max; léase o le gana al holandés o no tendrá posibilidades de ser campeón.

El londinense de nacionalidad doble y budista llegó al subcampeonato mundial de karts en 2011 y de ahí pasó a los monoplazas como parte del programa juvenil de RB, aunque fue dado de baja poco después por resultados inferiores a lo esperado. Sin embargo, perseveró y en 2016 fue segundo en la GP3, batido solamente por Leclerc. A pesar de que no tuvo un buen año en 2017, recuperó el apoyo de RBR en 2018 cuando quedó tercero en F2 detrás de Russell y Norris y Nissan lo firmó para la Fórmula E.

ESTÁ EN LA PELEA POR EL TÍTULO DE NOVATO DEL AÑO, ECLIPSANDO A SU COEQUIPERO VETERANO KVYAT

Ante la falta de talentos, Red Bull le echó el anzuelo para la F1 y lo subió a la Scuderia Toro Rosso en 2019 y está en la pelea por el título de Novato del Año, eclipsando a su coequipero veterano Kvyat. Tiene la característica de haber ido mejorando con autos de mayor potencia y su adaptación ha sido rápida en la categoría máxima, por lo que es el caballo negro entre esta camada, pues no tiene tantos títulos, pero es de calidad equiparable a la de los demás.

7	7	SUBCAMPEÓN	TERCERO
CARRERAS	PUNTOS	GP3 2016	F2 2018

ALEXANDER ALBON

23-MAR-1996 (23 AÑOS)

GEORGE RUSSELL

15-FEB-1998 (21 AÑOS)

7 CARRERAS | **CAMPEÓN** GP3 2017 | **CAMPEÓN** F2 2018

Este inglés protegido de Mercedes fue campeón de karts y se coronó en 2014 en la F4 británica en su primera campaña en monoplazas. Tras dos campañas competitivas en F3, en 2017 brincó a GP3 donde fue campeón para ir al año siguiente a la F2 y ganarle a Norris, el favorito, mostrando una evolución táctica impresionante para conseguir el título.

GEORGE TAMBIÉN ES PILOTO EN DESARROLLO DE MERCEDES

Ha sido probador de los equipos de motor Mercedes en F1 y con apoyo tácito de los germanos, Williams lo firmó para 2019 apostando a que seguirá siendo el talento inglés más destacado en la categoría máxima. Con el Williams en su punto más bajo de la historia, George no ha podido pasar de la Q1 en las carreras disputadas hasta el momento, pero ha batido convincentemente a su coequipero Robert Kubica y está mostrando que aporta más que su auto en la obtención de los resultados. Russell está a la espera de que se resuelva la situación en Mercedes en el mediano plazo y mientras tanto le saca lo mejor al equipo que le entregan, pues no puede hacer más con Williams.

8 CARRERAS | **14** PUNTOS | **CAMPEÓN** F3 EURO 2018

Pruebas F1 Ferrari y Alfa Romeo

El germano nacido en Suiza es el hijo del máximo ganador de la F1, Michael. Con ese nombre la cuestión no es si llegará a la F1, sino cuándo lo hará. Aunque su carrera ha sido bastante pausada, con un par de subcampeonatos en F4 (2015 en Italia y 2016 en Alemania), pasó a la F3 donde tardó poco más de una campaña en encontrarse y para el final de 2018 era imbatible y se coronó en la serie viniendo de atrás, lo cual dio pie a muchos comentarios malintencionados de ayuda externa e ilegalidad en su equipamiento, nunca comprobados.

Ferrari lo reclutó para su Academia de Pilotos Jóvenes y actualmente corre en la F2 donde ha sido muy veloz, pero también se ha visto involucrado en roces y choques constantes, quizás por el efecto de la presión que implica su nombre y las expectativas que se tienen de él, lo cual explica por qué en sus inicios en el kartismo corría como Mick Betsch, apellido de soltera de su madre. Mick tiene talento y fue segundo en su primera prueba en F1 hace unos meses en Bahrein, pero tiene que dar resultados y pronto para seguir manteniendo el apoyo automático de su nombre. Tiene que ser Michael, no Marco Andretti.

SE HA VISTO INVOLUCRADO EN ROCES Y CHOQUES CONSTANTES, QUIZÁS POR EL EFECTO DE LA PRESIÓN QUE IMPLICA SU NOMBRE

MICK SCHUMACHER

27-MAR-1999 (20 AÑOS)

COLTON HERTA

30-MAR-2000 (19 AÑOS)

GANÓ Y SE CONVIRTIÓ EN EL PILOTO MÁS JOVEN DE LA HISTORIA EN LOGRARLO EN INDYCAR

El hijo de Bryan Herta nació este siglo en California y compite desde los seis años de edad en karts. Para 2014 empezó en las series que conducen a Indy, pero en 2015 dio el brinco al Atlántico y compitió en el equivalente de la F4 Británica y siguió en Gran Bretaña en 2016 corriendo la F3 a la par del Euroformula Open basado en España, obteniendo victorias en todas esta series pese a su corta edad. Regresó a América en 2017 y quedó tercero en Indy Lights y mejoró un sitio en su siguiente campaña, batido sólo por O'Ward, su coequipero en el Andretti Autosport en el cual su padre tiene participación.

Debutó en la ronda final de 2018 en IndyCar en Sears Point (Sonoma) y firmó para 2019 con el equipo Harding-Steinbrenner. Ganó en su tercera carrera en la serie en el Circuito de las Américas, Austin, y se convirtió en el piloto más joven de la historia en lograrlo en IndyCar, seis días antes de cumplir 19 años. Sus resultados posteriores no han sido tan buenos, pero su equipo es chico. Califica mucho mejor que sus resultados en carrera, mostrando el potencial enorme que tiene para ser el siguiente gran piloto estadounidense de monoplazas.

INDYCAR SERIES

10	1	0	1	1	178
CARRERAS	TRIUNFO	PPs	VR	PODIO	PUNTOS

Subcampeón Indy Lights 2018; hijo de Bryan

INDYCAR SERIES

7	146	CAMPEÓN	CAMPEÓN
CARRERAS	PUNTOS	PC-IMSA 2017	INDY LIGHTS 2018

Piloto juvenil de RBR

El regiomontano es nieto de un gran volante mexicano de los años 70, Rodolfo Junco, y toda su vida ha vivido en el ambiente de los autos. Ha competido en Europa y América con apoyo familiar, ampliando sus horizontes y mostrando ser un aprendiz muy rápido, versátil y avezado del deporte motor. Ganador en la F4 Francesa, Mexicana, en la F. Pacific y en la Pro Mazda, en 2016 fue subcampeón en esta última cuando su auto perdió potencia y balance en las carreras finales. Para 2017 decidió dejar el equipo y corrió en el Prototype Challenge de IMSA, logrando el título y siete victorias en ocho fechas de resistencia, exhibiendo su velocidad innata.

En 2018 regresó a Indy Lights y se coronó tras una batalla épica con Colton Herta, por lo que debutó en IndyCar en el cierre de campaña en Sonoma, calificando quinto, terminando noveno y levantando ámpula en el medio. Para 2019 firmó con el equipo Harding-Steinbrenner, pero a pocos días del inicio la escuadra admitió que no podía cumplir lo prometido y Pato acabó enrolado en una campaña parcial con Carlin (sin correr óvalos) y fue firmado para la escuadra juvenil de Red Bull. No calificó para la Indy 500, igual que sus coequiperos Fernando Alonso y Max Chilton, ambos exF1, aunque sus actuaciones posteriores dejan ver que su talento es enorme y sus perspectivas amplias incluso para ir a la F1.

PATO O'WARD

6-MAY-1999 (20 AÑOS)

SU TALENTO ES ENORME Y SUS PERSPECTIVAS AMPLIAS INCLUSO PARA IR A LA F1

KALLE ROVANPERA

1-OCT-2000 (19 AÑOS)

Este finlandés es hijo de Harri, piloto del WRC y también exganador del Rally México. Destacó desde pequeño y a los 14 años ya corría en los campeonatos de Letonia, pues en su patria no tenía edad para hacerlo. Fue campeón letón en 2015 y 2016 e impuso récords mundiales de precocidad rallista. En 2017 los finlandeses lo dejaron participar en su campeonato y le dieron una licencia de manejo a los 17 años, lo que le permitió debutar en el Rally Gran Bretaña WRC, y para el cierre del Mundial en Australia ganó la clase WRC2 (siendo el único contendiente), fue décimo general y el piloto más joven en puntuar jamás en el Mundial.

Para 2018 corrió en la clase WRC2 con un Skoda checo y de seis fechas triunfó en dos y quedó tercero al final del año, siendo además noveno absoluto en GB y décimo en Alemania. En 2019 pasó a la clase WRC2 Pro con el equipo oficial de la firma checa y en seis fechas ha ganado tres, sacado otros dos podios y encabeza el mundial después de Italia en donde fue noveno absoluto corriendo contra los autos WRC mucho más potentes. Si alguien nos dice que es un futuro campeón WRC, la pregunta obligada es: “¿Dónde firmamos?”.

EL PILOTO MÁS JOVEN EN PUNTUAR JAMÁS EN EL MUNDIAL

WRC 2

6	3	5	113
CARRERAS	TRIUNFOS	PODIOS	PUNTOS

3 triunfos WRC2, 3º en 2018; hijo de Harri

OLIVER SOLBERG

6-MAY-1999 (18 AÑOS)

ERC

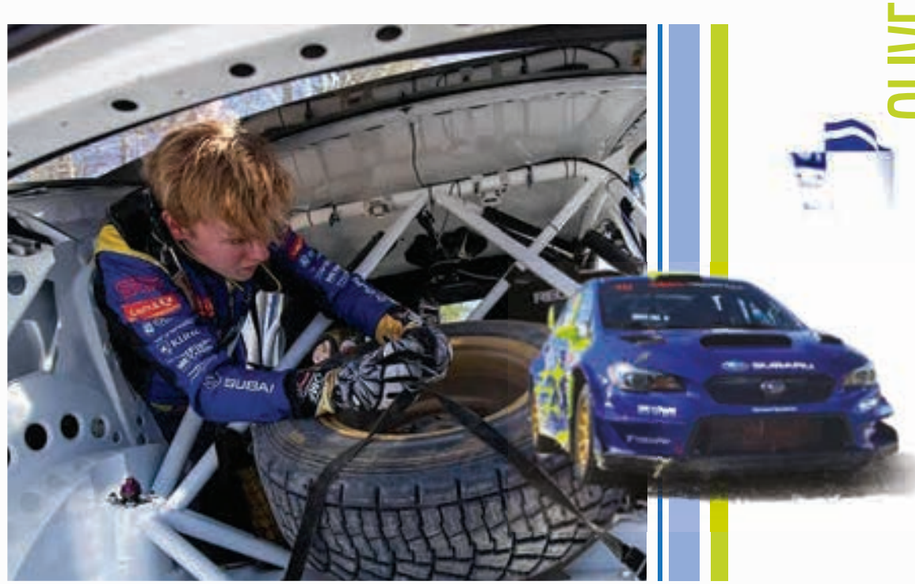
2	1	1	39
CARRERAS	TRIUNFO	PODIO	PUNTOS

Hijo de Petter, campeón WRC 2003

Este adolescente noruego es hijo de Petter, campeón mundial de Rallies (WRC 2003 y WRX 2014 y 2016) y su madre Pernilla, quien también fue campeona noruega de Grupo N, por lo que manejar desde edad temprana en lagos congelados y nieve fue su enseñanza básica. Por restricciones de edad se inició corriendo en Letonia (como Kalle) a los 15 años de edad y tras un par de campañas en 2017 y 2018 logró el subcampeonato en la clase R2, además de seguir corriendo en pruebas pequeñas de rallycross.

Debutó a fines de 2018 en el campeonato europeo de rallies, ERC, en una prueba junto con el campeonato letón y mostró manos excelentes, de manera que con ayuda abierta de la familia –Petter declaró que se retiraba para enfocarse en la carrera de su hijo– y tácita de VW, que apoyó a su padre en el WRX, subió a la clase R5 en un Polo GTI para la campaña 2019. Debutó formalmente en el ERC en el Rally Liepaja y prontamente ganó, siendo el más joven en lograrlo en esa serie. Tiene un futuro brillante y con un maestro inmejorable y contactos que respaldan su talento natural, el cielo es su límite.

DEBUTÓ FORMALMENTE EN EL ERC EN EL RALLY LIEPAJA Y PRONTAMENTE GANÓ



OTROS PROSPECTOS

En otras series mundiales también tenemos algunos leones que pronto podrían dar el zarpazo:

THOMAS LAURENT

5-APR-1998 (21 AÑOS)

9	1	4	114
CARRERAS	TRIUNFO	PODIOS	PUNTOS

3 triunfos, subcampeón LMP2 2017; reserva Toyota 2019-20

El francés es considerado el piloto de resistencia con mayor futuro en el mundo y tiene todo el apoyo del ACO, quienes desean ver a uno de los suyos en la cima. Actualmente corre para el equipo Rebellion en un prototipo LMP1 no híbrido y ya ganó en esta Supertemporada del WEC, lo cual condujo a que Toyota lo firmara como piloto reserva para la siguiente campaña 2019-20 y pronto deberá estar en las filas del equipo grande.

ANTHOINE HUBERT

22-SEP-1996 (22 AÑOS)

8	1	1	46
CARRERAS	TRIUNFO	PODIO	PUNTOS

Campeón GP3 2018

Este francés de Lyon fue kartista y luego brincó a los monoplazas en la F4 en su patria donde fue monarca en 2013. Tras correr en las series europeas de monoplazas, para 2017 debutó en la GP3 y al año siguiente se coronó, por lo que en 2019 pasó a la F2. En ocho carreras ya ganó una y está en la pelea por el campeonato, habiendo sido firmado como volante juvenil de Renault.

PIETRO FITTIPALDI

26-JUN-1996 (24 AÑOS)

6	1	13	CAMPEÓN
CARRERAS	VR	PUNTOS	F3.5V8 2017

Probador Haas F1

El brasileño nacido en EUA y nieto del bicampeón mundial Emerson inició en NASCAR, pero pronto tomó rumbo a Europa y se coronó en la F3.5 V8 en 2017. Para 2018 corrió en IndyCar, Súper Fórmula y el WEC, aunque un accidente en esta última serie lo hizo perderse parte del año. Se recuperó para ser nombrado probador de Haas en F1 y también corre en el DTM con Audi donde ya tiene una VR y un quinto sitio en apenas tres rondas. Muy versátil, su apellido debe llevarlo a la F1 a mediano plazo.

WILLIAM BYRON

29-NOV-1997 (21 AÑOS)

51	3	970	CAMPEÓN	CAMPEÓN
CARRERAS	PPs	PUNTOS	NASCAR East 2015	NASCAR Xfinity 2017

El nativo de Carolina del Norte fue campeón de la NASCAR East regional en 2015, de la Xfinity nacional en 2017 y de ahí brincó a ser el sucesor de Jeff Gordon en el Chevy #24 de Hendrick Motorsport en la clase premier de NASCAR, aunque su equipo realmente es el del #5 antiguo de Kasey Kahne. Ha sido Novato del Año en las tres series nacionales de NASCAR (Trucks 2016, Xfinity 2017 y Cup 2018) y arrancó 2019 con la PP en Daytona y a pesar de que sigue sin llegar al círculo de la victoria en la Cup, no le falta mucho.

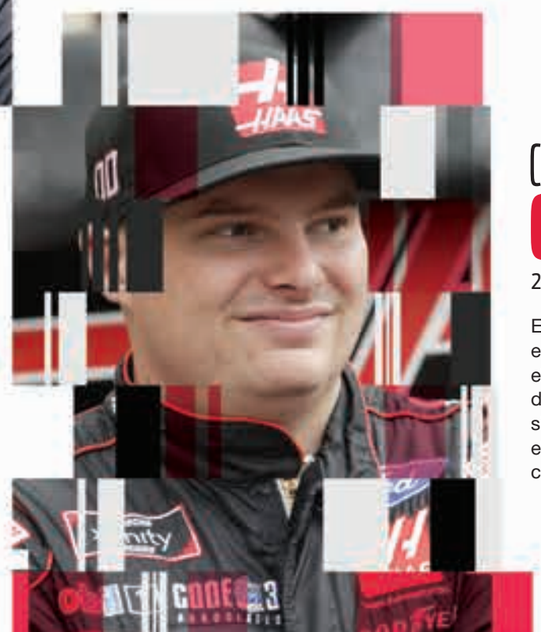
ESTEBAN OCON

17-SEP-1996 (22 AÑOS)

50	136	CAMPEÓN	CAMPEÓN
CARRERAS	PUNTOS	F3 2014	GP3 2015

Probador Mercedes F1

El galo normando de Evreux es otro kartista devenido en piloto exitoso de monoplazas, tanto que fue campeón de F3 Europea cuando Max Verstappen quedó tercero. Ya corrió en F1 en 2017-18 con Force India y ahora es reserva y probador oficial de Mercedes. En 2018 batió aparatosamente a su coequipero Sergio Pérez en calificación, no en puntos, y su velocidad es indiscutible. Además no tiene el menor recelo en enfrentar a Max, como lo demostró en Brasil 2018, y eso lo distingue.



COLE CUSTER

23-JAN-1998 (21 AÑOS)

83	5	9	14	6837
CARRERAS	TRIUNFOS	PPs	PODIOS	PUNTOS

Subcampeón NASCAR Xfinity 2018

El volante californiano corre en la serie Xfinity de NASCAR para el equipo Stewart-Haas. Debutó en la NASCAR East en 2013 y es el más joven en ganar en ella (15 años), luego se pasó a la serie de Trucks en 2016 de tiempo completo y a la Xfinity en 2017, siendo subcampeón de la misma en 2018. Actualmente disputa el título de esta serie y ya ha probado algunas carreras en la Cup con miras al siguiente paso en su carrera ascendente.

LOS 11 GPs DUALES F1™ - INDY 500

Entre 1950 y 1960 se dieron estas 11 carreras con calidad doble de Gran Premio de F1 e Indy 500, pese a que desde 1959 ya existía el GP de Estados Unidos y la justificación de tener la Indy 500 había cesado. NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE recuenta esas 11 carreras duales pactadas a 804.675 km (500 millas)

En su primera década la Fórmula Uno, a fin de no ser considerado un campeonato meramente europeo, tomó en cuenta en el calendario a las 500 Millas de Indianápolis pese a que se corrían con monoplazas de reglamento completamente distinto en todo, incluyendo combustible.

Durante 11 temporadas nunca hubo un auto de Indy corriendo en un GP, pero sí hubo firmas europeas como Ferrari y Maserati que hicieron monoplazas para las reglas de la AAA que regían en Indy, sin éxito; el más notable fue Alberto Ascari en 1952 con un Ferrari.

Troy Ruttman era el ganador más joven de F1 y de Indy

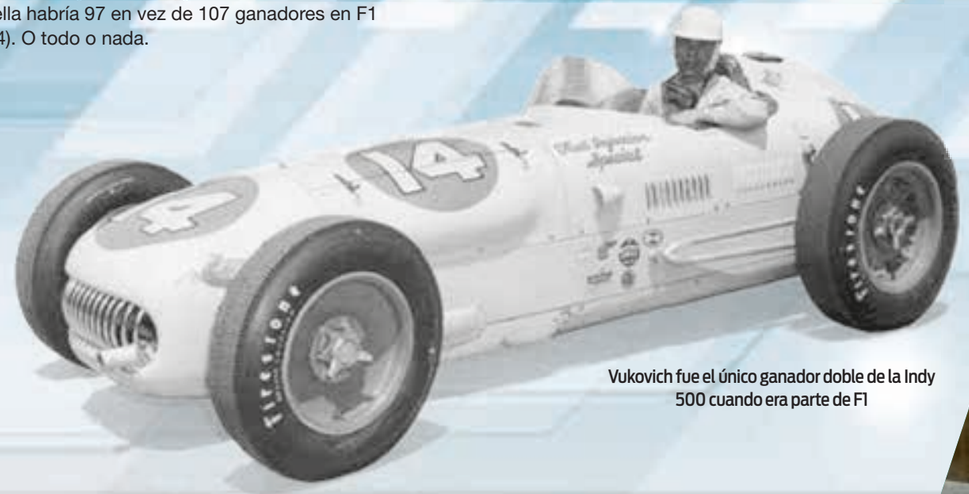
Fangio intentó en 1958 ayudado por el ganador de 1950, Johnnie Parsons

Los libros de récords dicen que Bruce McLaren fue el ganador más joven de F1 al romper el récord en 1959, pero Troy Ruttman, ganador de la Indy 500 en 1952 era más joven aún. El primer fallecido en F1 debió ser entonces Chet Miller, piloto muerto en las prácticas de la Indy 500 de 1953, en lugar de Onofre Miramñon, quien se accidentó en las prácticas del GP alemán de 1954. ¿Entonces? ¿Para unas cosas sí cuenta Indy y para otras no? Sin ella habría 97 en vez de 107 ganadores en F1 (Vukovich ganó 1953 y 1954). O todo o nada.

GANADORES EN LOS 11 GPS DUALES F1-INDY 500 (1950-60)

#	Piloto	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	Puntos
1	Billy Vukovich	5	2	1	3	2	19
2	Pat Flaherty	6	1	1		1	8
3	Jim Rathmann	10	1		2	4	29
4	Johnnie Parsons	9	1		1	1	12
5	Lee Wallard	2	1		1	1	9
6	Sam Hanks	8	1			4	20
7	Jimmy Bryan	9	1			3	18
8	Rodger Ward	10	1			2	14
9	Troy Ruttman	7	1			1	9.5
10	Bo Sweikrt		1			1	8

UN MOMENTO EN EL TIEMPO 1950 1960



Vukovich fue el único ganador doble de la Indy 500 cuando era parte de F1

1950

De Europa se inscribieron Giuseppe Farina y Franco Rol, pero no llegaron. Walt Faulkner (4m27.97s en 4 giros a un promedio de 206.205 kph) obtuvo la PP. Triunfó Johnnie Parsons, quien lideró 115 vueltas y estaba en punta cuando la lluvia suspendió la carrera a las 345 millas (555.226 km) tras 2h46m55.97s de competencia. Johnnie se llevó la VR con 69.77s en su Kurtis Kraft-Offy inscrito como Wynn's Friction Proofing Special.

1951

Walt Faulkner volvió a ser el más veloz, pero como calificó en el segundo fin de semana, la PP fue para el veterano Duke Nalon (4m23.74s a 219.673 kph) en un Novi. Ganó Lee Wallard tras liderar 159 giros y completar la carrera en 3h57m38.05s. Lee consiguió la VR con 67.26s en su Kurtis Kraft-Offy inscrito como Belanger Special y el peruano-gringo Manuel Ayulo fue tercero en un auto compartido con Jack McGrath.

1952

Ferrari inscribió a Alberto Ascari que calificó 19°, aunque abandonó y acabó 31°. Chet Miller fue el más veloz, pero la PP por calificar el primer día fue para Fred Agabashian (4m20.85s a 222.106 kph) en un Kurtis Kraft-Cummins dísel turbo. Troy Ruttman venció (22 años y 80 días) en un Kuzma-Offy (el Grancor Wynn's Special), pues Bill Vukovich rompió la dirección en el giro 191. Troy hizo 3h52m41.88s y Bill la VR en 66.60s.

1953

Ascari no llegó y Vukovich marcó la PP (4m20.13s a 222.721 kph). Bill lideró 195 giros y completó la carrera en 3h53m01.69s en un día en que el calor llegó a 54°C. Bill, en su Kurtis Kraft-Offy inscrito como Fuel Injection Special, logró la VR en 66.24s. En las prácticas murió Chet Miller, primera fatalidad en la F1 y en la carrera Carl Scarborough se detuvo por un golpe de calor y murió horas después en el hospital.

1954

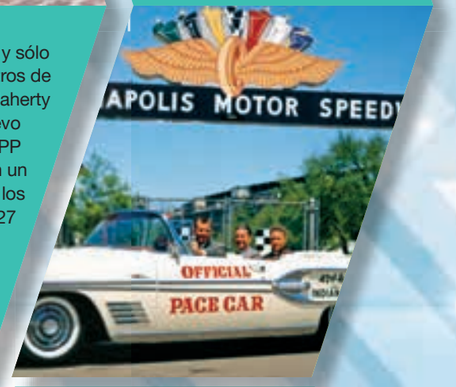
Jack McGrath logró la PP (4m15.26s a 226.971 kph) y obtendría la VR en 64.04s, pero Vukovich remontó desde la séptima fila, lideró 90 giros y completó los 200 giros primero en 3h49m17.27s en otro día caluroso. Vukovich, en su Kurtis Kraft-Offy otra vez llamado Fuel Injection Special, sería el único biganador de la Indy 500 cuando contaba en la F1.

1955

Dos calificaron en el primer día con mucho viento y Jerry Hoyt consiguió la PP (1m04.27s a 225.381 kph en un giro). McGrath fue el más veloz, pero en la carrera Bill tomó pronto el mando y cuando lideraba en la vuelta 56 chocó y murió. Bob Sweikert completó la carrera en 3h53m59.53s en su Kurtis Kraft-Offy inscrito como John Zink Special y Vukovich se llevó la VR póstuma con 63.67s.

1956

El óvalo se pavimentó y sólo quedaron unos 550 metros de ladrillos en la recta. Pat Flaherty fue el más veloz, de nuevo en cuatro giros, y sacó la PP (4m07.26s a 234.315 kph) en un Watson-Offy. Pat estuvo entre los punteros y dominó liderando 127 giros para completar la carrera en 3h53m28.84s, aunque la VR fue para Paul Russo en 62.32s. El auto de Flaherty fue inscrito como John Zink Special, nombre ganador por segundo año.

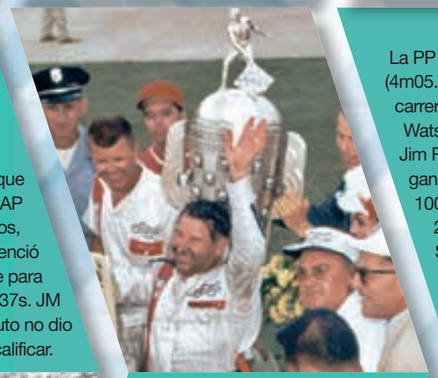


1957

Pat O'Connor fue el más veloz en un primer día lluvioso y se llevó la PP (4m10.09s a 231.663 kph). En la carrera, con una barda separando los fosos de la pista por primera vez, dominaron los Epperly-Offy con Sam Hanks superando a su coequipero Jim Rathmann, liderando 136 giros y completando la carrera en 3h41m14.25s, aunque Rathmann tuvo la VR con 62.75s. El auto de Hanks fue inscrito como Belond Exhaust Special.

1958

Jim Rathmann obtuvo la PP (4m06.62s a 234.923 kph). En un choque en la vuelta 1 Pat O'Connor murió y Jimmy Bryan ganó usando el mismo auto de Sam Hanks del año anterior, aunque esta vez inscrito como Belond AP Special. Bryan lideró 139 giros, incluyendo los 75 finales, y venció en 3h44m13.80s. La VR fue para Tony Bettenhausen con 62.37s. JM Fangio practicó, pero su auto no dio el ancho y no intentó calificar.



1959

Johnny Thomson marcó la PP (4m06.73s a 234.817 kph) y también obtendría la VR con 61.89s, pero en la carrera quedó tercero detrás de los Watson-Offy de Rodger Ward y Jim Rathmann, el primero inscrito como Leader Card Special y líder durante 130 giros, completando la distancia en 3h40m49.20s. Bryan, el ganador de 1958, fue último al abandonar en la vuelta 1. Los autos llevaron barra antivuelco atrás de la cabeza del piloto.

1960

La PP se la llevó Eddie Sachs (4m05.58s a 235.918 kph). En la carrera se repitió el duelo de los Watson-Offy de Rodger Ward y Jim Rathmann, aunque esta vez el ganador fue Rathmann tras liderar 100 vueltas e intercambiar la punta 29 veces, 10 de ellas con Ward. Su auto era el Ken-Paul Special y cubrió 200 giros en 3h36m11.36s. Rathmann obtuvo la VR con 61.59s. Para 1961 la Indy 500 no apareció entre los GPs de F1.

REPORTES DE CARRERA

Vergne quiere ser bicampeón

Di Grassi lleva dos triunfos este año

AUDI GANA EN CASA CON DI GRASSI

El campeón de 2016-17 llegó a dos triunfos en la campaña y se metió a la pelea por el título

Para la décima fecha de la campaña, la Fórmula E regresó al aeropuerto del centro de Berlín en donde el mejor tiempo lo puso el suizo Sebastien Buemi, ganador aquí en 2017, para lograr su segunda PP del año superando esta vez a Stoffel Vandoorne. Lucas di Grassi, Gary Paffett y Alex Lynn cerraron los cinco primeros lugares habiendo clasificado todos a la Súper PP, además de Alex Sims, quien estaba penalizado por un incidente en Montecarlo y perdería cinco sitios en la parrilla.

En la arrancada Buemi se mantuvo adelante, pero Di Grassi se puso segundo y para la tercera vuelta rebasó al suizo y tomó el mando. Atrás de ellos Da Costa en el BMW presionó a Buemi y lo mandó al tercer sitio mientras Jean Eric Vergne, líder del campeonato y quien había arrancado octavo, pasaba a algunos de los que le antecedían. El pelotón se reagrupó un poco tras una amarilla causada por un desperfecto que eliminó al Jaguar de Lynn en el giro 23, y poco después de la rearrancada Andre Lotterer se retiró en los fosos con un problema en la batería de su Techeetah. Buemi recuperó el segundo lugar usando el Fanboost y Vergne atacó al final para pasar al portugués Da Costa, quitarle el podio y dejarlo a merced de la batalla entre Vandoorne y el ganador del año pasado, Daniel Abt, quienes cruzaron la meta separados por menos de siete décimas entre los tres. En séptimo quedó Sims tras recuperarse de su arrancada en la posición 11 y pelear una batalla personal con su compatriota Oliver Rowland, mientras que Sam Bird, otro inglés, metió su Virgin-Audi en noveno sitio sin haber sido mandado a la barda en esta ocasión. Pascal Wehrlein se llevó el punto final para Mahindra después de ser rebasado y empujado por Rowland, quien fue amonestado sin sanción.

KALLIA STONE

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Lucas di Grassi**	**Audi-Abt**	**37**	**47m02.477s**	**3**
2	Sebastien Buemi	e.dams-Nissan	37	+1.856s	1
3	Jean Eric Vergne	DS-Techeetah	37	+2.522s	8
4	Antonio Felix da Costa	BMW-Andretti	37	+5.845s	7
5	Stoffel Vandoorne	HWA-Venturi	37	+6.336s	2
6	Daniel Abt	Audi-Abt	37	+6.551s	6
7	Alexander Sims	BMW-Andretti	37	+8.235s	11
8	Oliver Rowland	e.dams-Nissan	37	+10.781s	12
9	Sam Bird	Virgin-Audi	37	+13.153s	13
10	Pascal Wehrlein	Mahindra	37	+14.846s	10

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	**Jean Eric Vergne**	**102**
2	Lucas di Grassi	96
3	Andre Lotterer	86
4	Antonio Felix da Costa	82
5	Robin Frijns	81
6	Mitch Evans	69
7	Daniel Abt	67
Pos.	**Equipo**	**Pts.**
1	**DS Techeetah**	**188**
2	Audi	163

Buemi no ha ganado esta campaña

El aeropuerto en desuso es una sede excelente

Da Costa en una bloquedota

FOTOS FORMULA E MEDIA/NISSAN

W SERIES

CHADWICK Y VISSER ENTABLAN UNA PAREJERA

RONDA 3 • MISANO

La Serie W (Women) para mujeres llegó a su tercera fecha como preliminar del DTM en la pista de Misano, rebautizada hace algunos años en honor al centauro Marco Simoncelli. La parrilla de 19 monoplazas tipo F3 calificó el sábado en la mañana y fue Fabienne Wohlwend de Liechtenstein la que consiguió la Posición de Privilegio con un crono de 1m33.283s, superando a la inglesa Jamie Chadwick por 44 milésimas gracias a su conocimiento previo del circuito de 4,226 metros de longitud. La holandesa Beitske Visser fue tercera seguida por otra británica, Alice Powell, en quinto sitio se colocó la local Vicky Piria, la japonesa Miki Koyama en sexta posición, la española Marta García séptima y la inglesa Esmee Hawkey fue la última en quedar dentro del mismo segundo de la PP, aunque tenía una penalización pendiente de cinco lugares por un contacto en la fecha de Zolder.

La carrera pactada a 30 minutos más 1 giro inició con la líder siendo superada por Chadwick y Visser y al llegar a la primera chicana, Powell intentó ponerse tercera, se tocó con Wohlwend y terminó eliminada en la trampa de arena, causando un auto de seguridad. En la rearrancada las punteras mantuvieron sus sitios y la batalla entre Jamie y Beitske fue feroz, pero los intentos de la segunda por rebasar a la primera no tuvieron éxito y al final de 20 giros cruzaron la meta separadas por 587 milésimas, con Fabienne completando el podio delante de la nipona que pasó a la local en la última vuelta y la ibérica fue sexta.

FOTOS W SERIES

Después de media campaña (tres rondas), Jamie Chadwick es quien lidera con 68 puntos escoltada por Visser a 13 tantos, mientras Marta es tercera con 35 superando a Powell que se estancó en 33 y quinta es la de Liechtenstein con 29 unidades adelante del empate en sexto entre Koyama y Sarah Moore en 22.

RESULTADOS

Pos.	Pilota	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Jamie Chadwick	20	32m45.929s	2
2	Beitske Visser	20	+0.587s	3
3	Fabienne Wohlwend	20	+2.285s	1
4	Miki Koyama	20	+10.434s	6
5	Vicky Piria	20	+14.200s	5
6	Marta García	20	+16.118s	7

FABIENNE WOHLWEND

Es una de los tres pilotos emanados de Liechtenstein, siendo los otros dos Rikky von Opel (ex-F1) y Manfred Schurti (ex-GT de Porsche). Aunque no ha corrido en series tan importantes, estadísticamente Wohlwend es la más exitosa de los tres con 60 arrancadas y cinco triunfos, todos en el Ferrari Challenge del cual fue campeona mundial en 2018 en la clase ProAm. En la vida real, la pilota de 21 años trabaja para un banco en la capital de su país.

Ganador Lewis Hamilton (Mercedes) 1h43m28.437s • **PP** Lewis Hamilton 1m10.166s
VR Pierre Gasly (RBR) 1m14.279s • **Compuestos** C3 Duro (Blanco), C4 Medio (Amarillo) y C5 Suave (Rojo)
Ronda 6 • 25 de mayo de 2019 Calles de Montecarlo, 3,337 metros, 78 vueltas

LEWIS SUFRE, PERO VENCE

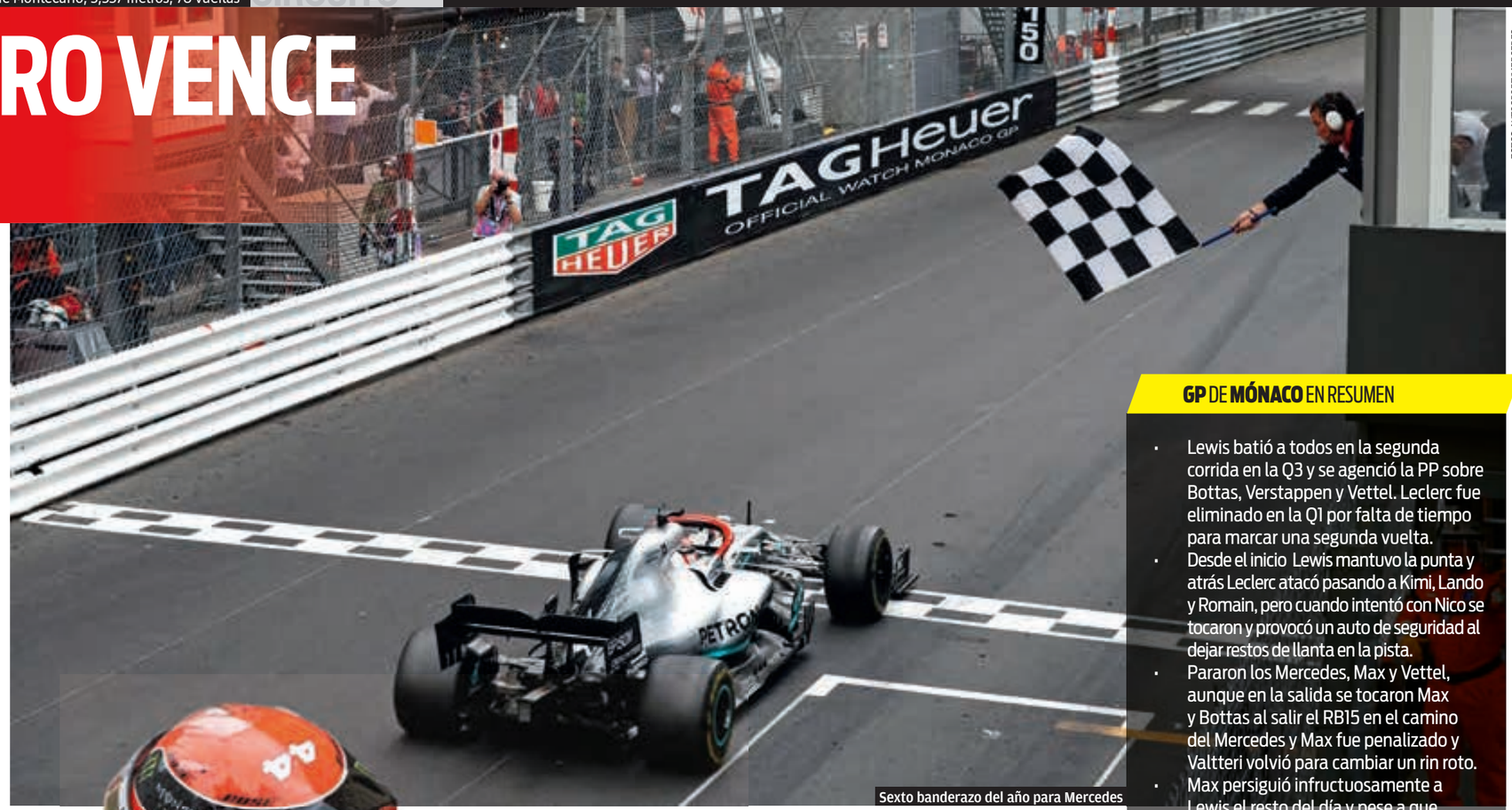
Hamilton se quejó media carrera, pero sacó otro triunfo para Mercedes, que sigue imbatible en 2019

La joya de la F1, Mónaco, no trajo grandes cambios, ni siquiera una parrilla más cerrada de lo usual con 3.5 segundos entre la punta y la cola. El jueves Lewis Hamilton marcó el paso en su Mercedes, bajando un segundo entre las dos sesiones, seguido por su coequipero Valtteri Bottas y por el Ferrari de Sebastian Vettel, pero el otro auto escarlata del local Charles Leclerc apenas mejoró una décima entre sesiones y fue décimo. Para el sábado Leclerc salió con su orgullo picado y puso el mejor tiempo, aunque sin llegar al de Lewis dos días antes. El que se cayó fue Vettel, quien le pegó a la barda en Ste. Devote y puso a trabajar horas extra a los mecánicos.

Para la Q1 empezaron las sorpresas. Ferrari quería ahorrarse un juego de llantas de Leclerc y no lo sacaron para una segunda corrida, con lo que los demás mejoraron mucho y el monegasco acabó 16° y eliminado junto con los usuales Williams de Robert Kubica y George Russell, el Racing Point de Lance Stroll y, otra sorpresa, el otro RP de Sergio Pérez, quien simplemente no encontró la puesta a punto adecuada, aunque batió a su coequipero por más de medio segundo.

En la Q2 Max Verstappen en su RB15 fue el más rápido y esta vez los eliminados fueron los dos Alfa Romeo de Kimi Raikkonen y Antonio Giovinazzi, el McLaren de Lando Norris, el Renault de Nico Hulkenberg y el Haas de Romain Grosjean, este último al ser estorbado por el otro RB15 de Pierre Gasly, quien sería penalizado con tres sitios por su error. La Q3 fue lo usual, un gran tiempo de Bottas en la primera corrida, pero Lewis puso uno mejor en su segunda y el finlandés, Max y Vettel no pudieron mejorar, por lo que Hamilton se agenció la PP por tercera vez en Mónaco y la dedicó a Niki Lauda, el tricampeón recién fallecido y hombre que llevó al inglés a Mercedes. Atrás de Valtteri, Max y Seb quedó Gasly en quinto y luego vino Kevin Magnussen en Haas, Daniel Ricciardo en Renault y los Toro Rosso de Daniil Kvyat y Alex Albon emparedando al McLaren de Carlos Sainz en noveno.

En la arrancada el domingo Lewis se posesionó del centro de la pista en la corrida a Ste. Devote, Bottas repelió el ataque de Max y el resto del pelotón se formó detrás del holandés sin incidentes grandes con Vettel en cuarto seguido



Sexto banderazo del año para Mercedes

FOTOS AUTOSPORT/MERCEDES

GP DE MÓNACO EN RESUMEN

- Lewis batió a todos en la segunda corrida en la Q3 y se agenció la PP sobre Bottas, Verstappen y Vettel. Leclerc fue eliminado en la Q1 por falta de tiempo para marcar una segunda vuelta.
- Desde el inicio Lewis mantuvo la punta y atrás Leclerc atacó pasando a Kimi, Lando y Romain, pero cuando intentó con Nico se tocaron y provocó un auto de seguridad al dejar restos de llanta en la pista.
- Pararon los Mercedes, Max y Vettel, aunque en la salida se tocaron Max y Bottas al salir el RB15 en el camino del Mercedes y Max fue penalizado y Valtteri volvió para cambiar un rin roto.
- Max persiguió infructuosamente a Lewis el resto del día y pese a que llegaron a tocarse en la frenada para la chicana, no pudo rebasar y con la penalización fue cuarto detrás de Vettel y Bottas.
- Gasly iba tan lejos que paró por llantas suaves, marcó la VR y conservó el quinto sitio.
- Sainz fue el mejor del resto seguido por los Toros con Grosjean noveno, pero perdiendo el sitio ante Ricciardo por otra penalización.

Sin problemas la arrancada

Max salió sin miramientos y mandó a Bottas a la barda

"Faltando 20 giros, no quedaba absolutamente nada en mis llantas. Pensé, '¿qué haría Niki?' Simplemente traté de mantenerme enfocado sin cometer errores. Sé que me estaba viendo hoy, pero con Niki a mi lado pudimos lograrlo"
LEWIS **HAMILTON**

por Ricciardo, Magnussen, Gasly, Sainz, los Toros y Hulkenberg. Atrás Leclerc atacó pronto y pasó a Kimi, quien también fue rebasado por Stroll que ya había despachado a Sergio. Al fondo Kubica también hizo una arrancada buena y se puso delante de Giovinazzi y Russell, en vez del lugar 20 acostumbrado. Leclerc siguió presionando y se deshizo de Lando en la horquilla y luego sorprendió a Grosjean en La Rascasse, pero cuando le quiso repetir la maniobra a Hulkenberg en el giro 9, se tocaron y el local acabó en la barda sufriendo un pinchazo, sin embargo se pasó de la entrada a los fosos y tuvo que dar una vuelta dejando restos de su neumático en toda la pista, lo cual hizo que saliera el auto de seguridad mientras Charles llegaba a los fosos. Aunque regresó a la pista, el daño en el piso del auto era mucho y se retiró en la vuelta 16.

Con el auto de seguridad fuera los cuatro primeros se detuvieron y Bottas bajó su ritmo para que atendieran a Hamilton. Cuando salió, Max terminaba y los de Red Bull lo lanzaron en su camino, el holandés apretó al finlandés contra la barda en una maniobra dura que los comisarios penalizaron por insegura. Bottas tuvo una rotura de rin al tocar la barda y regresó a los fosos, pero sólo tenía duras disponibles y las tomó, cuando inicialmente le habían puesto medias como a Lewis. Max y Seb iban en duras también y en cuanto el auto de seguridad entró el orden era Mercedes,

Sergio fue el primero de los lapeados

Sainz fue el mejor del resto

Gasly marcó la VR

Ricciardo perdió ocho sitios en un año

FOTOS: RED BULL CONTENT POOL/AUTOSPORT/RACING POINT/HAAS/McLAREN/RENAULT SPORT

RBR, Ferrari y Mercedes. Gasly era quinto delante de Sainz y los Toros. Grosjean, Norris, Stroll y Kimi completaban la primera docena y los seguía Ricciardo, quien se había detenido y debía pasarlos a todos cuando fueran parando. Con lo que no contaba el australiano era que Norris iba a establecer un ritmo lento y eso afectó a los que lo seguían, entre ellos Giovinazzi que intentó rebasar a Kubica y se tocaron bloqueando La Rascasse, pero el polaco metió reversa y despejó el camino evitando otro auto de seguridad; el italiano fue penalizado por su maniobra imprudente y cuando paró por neumáticos fue rebasado por Kubica y terminó último en carrera.

Al frente Lewis controló el paso girando en 77 segundos por vuelta, aunque Max fue informado de su penalización y sabía

Charles no brilló en casa

que tenía que pasar al inglés para recuperar los cinco segundos y tener opción de ganar. Lewis se dio cuenta que sus llantas se desgranaban poco a poco y empezó con las quejas por radio culpando al equipo y eso provocó que RBR mandara a Max a presionar más para ver si era cierto que las llantas amarillas no iban a aguantar. No obstante, una cosa es quejarse y otra la realidad y Lewis en Mónaco no se iba a dejar pasar por nadie a menos que las llantas se cayeran a pedazos. Siguió girando en 77 segundos con una regularidad asombrosa y quejas a la par y Max intentaba, pero no podía cerrar la brecha, especialmente en el Sector 3 donde el Mercedes se le escapaba rumbo a la meta.

Vettel sólo los veía pelear sin acercarse demasiado en caso de que hubiera un contacto entre los dos punteros y Bottas simplemente aguantaba esperando un error del germano, pero éste ya había cumplido su cuota en la Práctica 3 y en la Q3 tocando las bardas. Gasly era quinto, tan lejos que lo mandaron parar, montar llantas suaves usadas

SERGIO **PÉREZ** 11 — 7/10

RACING POINT - MERCEDES RP19-02
ARRANCA 16 **LLEGA** 12 **PARADAS** 1

Aunque Mónaco es atípico por su lentitud relativa, el resultado en la Calificación no cambió y Sergio anduvo seis decímas delante de su coequipero, aunque ambos quedaron eliminados en la Q1, sexta ocasión seguida para Stroll. La arrancada no fue buena para Sergio, quien fue pasado por el canadiense, pero una parada temprana lo dejó con llantas medias para las 66 últimas vueltas en las que se quedó atorado detrás de Norris. Magnussen cortó la chicana cuando Sergio lo rebasó, lo que le impidió llegar a la los puntos.

"Hice un rebase sobre Magnussen, sentí que fue un movimiento correcto, pero él cortó la chicana y conservó la posición"

"La penalización de la parada en fosos fue desafortunada, pero no creo que el equipo haya hecho algo mal, ya que es imposible ver en ese carril tan estrecho"
MAX **VERSTAPPEN**

"Cuando rebasaba a Nico en la vuelta 9, besé la barda con la parte trasera y nuestros autos se tocaron, lo cual dañó mi llanta trasera y el bajopiso"
CHARLES **LECLERC**

Vettel rompió la racha de 1-2 de Mercedes

Kvyat adelante en el 7-8 de Toro Rosso

Grosjean lleva puntos sólo en Europa

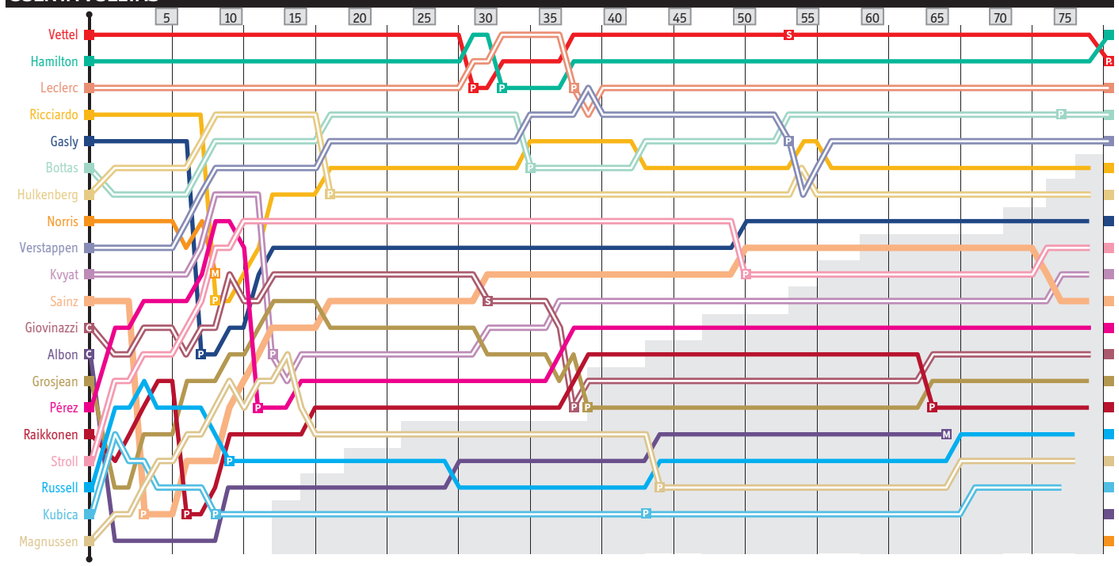
en la vuelta 63 y marcar la VR, lo cual cumplió en la 72 y se llevó el punto extra.

Max sabía que la carrera se acababa y en el giro 76 intentó en la recta saliendo del túnel al apurar la frenada entrando a la chicana, Lewis lo vio venir y en lugar de doblar se quedó derecho y medio cortó la chicana, pero evitó el golpe en ángulo agudo y daños graves. Max entendió y aunque cruzó segundo, la penalización le quitó el podio y los RB15 hicieron el 4-5 delante de Sainz, quien fue el mejor del resto gracias al ritmo lento de Norris, que controló a los Toros. Ricciardo remontó al décimo que se volvió noveno tras la penalización a Grosjean por cruzar la línea de salida de fosos en su detención.

CARLOS E. JALIFE VILLALÓN

Albon completó el día de los Toros

CUENTA VUELTAS



P Parada en fosos C Choque M Falla mecánica S Trompo + Penalizado Vuelta menos Auto de seguridad

CALIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo
1	**Lewis Hamilton**	**Mercedes**	**1m10.166s**
2	Valtteri Bottas	Mercedes	1m10.252s
3	Max Verstappen	Red Bull	1m10.641s
4	Sebastian Vettel	Ferrari	1m10.947s
5	Kevin Magnussen	Haas	1m11.109s
6	Daniel Ricciardo	Renault	1m11.218s
7	Daniil Kvyat	Toro Rosso	1m11.271s
8	Pierre Gasly	Red Bull	1m11.041s
9	Carlos Sainz II	McLaren	1m11.417s
10	Alexander Albon	Toro Rosso	1m11.653s
11	Nico Hulkenberg	Renault	1m11.670s
12	Lando Norris	McLaren	1m11.724s
13	Romain Grosjean	Haas	1m12.027s
14	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo	1m12.115s
15	Charles Leclerc	Ferrari	1m12.149s
16	**Sergio Pérez**	**Racing Point**	**1m12.233s**
17	Lance Stroll	Racing Point	1m12.846s
18	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	1m12.185s
19	George Russell	Williams	1m13.477s
20	Robert Kubica	Williams	1m13.751s

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Vueltas	Tiempo/Dif.
1	**Lewis Hamilton**	**Mercedes**	**78**	**1h43m28.437s**
2	Sebastian Vettel	Ferrari	78	+2.602s
3	Valtteri Bottas	Mercedes	78	+3.162s
4	Max Verstappen	Red Bull/Honda	78	+5.537s
5	Pierre Gasly	Red Bull/Honda	78	+9.946s
6	Carlos Sainz II	McLaren/Renault	78	+53.454s
7	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	78	+54.574s
8	Alexander Albon	Toro Rosso/Honda	78	+55.200s
9	Daniel Ricciardo	Renault	78	+1m00.894s
10	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	78	+1m01.034s
11	Lando Norris	McLaren/Renault	78	+1m06.801s
12	**Sergio Pérez**	**Racing Point/Mercedes**	**77**	**-1 giro**
13	Nico Hulkenberg	Renault	77	-1 giro
14	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	77	-1 giro
15	George Russell	Williams/Mercedes	77	-1 giro
16	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	77	-1 giro
17	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	77	-1 giro
18	Robert Kubica	Williams/Mercedes	77	-1 giro
19	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	76	-2 giros
-	Charles Leclerc	Ferrari	16	Accidente

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	**Lewis Hamilton**	**137**
2	Valtteri Bottas	120
3	Sebastian Vettel	82
4	Max Verstappen	78
5	Charles Leclerc	57
6	Pierre Gasly	32
7	Carlos Sainz II	18
8	Kevin Magnussen	14
9	**Sergio Pérez**	**13**
10	Kimi Raikkonen	13
11	Lando Norris	12
12	Daniil Kvyat	9
13	Daniel Ricciardo	8
14	Alexander Albon	7

Pos.	Equipo	Pts.
1	**Mercedes**	**257**
2	Ferrari	139
3	Red Bull	110
4	McLaren	30
5	Racing Point	17

FOTOS RED BULL CONTENT POOL

Estelar Nyck de Vries (ART) 1h30m56.153s • **PP** De Vries 1m20.676s • **VR** Nobuharu Matsushita (Carlin) 1m22.243s
Sprint Anthoine Hubert (Arden) 44m23.388s • **VR** Sean Gelael (Prema) 1m23.318s
Calles de Montecarlo, 3,337 metros — **24-25 de mayo de 2019 • Ronda 4**

DE VRIES Y HUBERT COBRAN LA APUESTA

Un choque causó bandera roja larga en la Estelar y los comisarios arruinaron la carrera

Nyck celebró con nomex ajeno

El accidente de bandera roja

Latifi no vio la suya en Mónaco

ESTELAR

La clasificación en Mónaco fue ganada por el holandés Nyck de Vries, aunque la carrera fue extraña desde el inicio, pues el auto de Ilott se quedó parado en la primera fila y no arrancó, eso le permitió a Ghiotto y Sette-Camara apretar al holandés y así se fueron en una estrategia de parar tarde mientras otros se detenían temprano. Tatiana Calderón iba novena perseguida por Mick Schumacher, cuando en la curva de La Rascasse el alemán le pegó a la colombiana y los autos trompeados bloquearon la pista provocando una bandera roja.

Hubert apenas batió a Deletraz

Para rearrancar los ocho primeros estaban en fila, pero los comisarios se equivocaron y no dejaron recuperar la vuelta "perdida" al resto de los pilotos, incluyendo a muchos que ya habían entrado. Eso selló el resultado, pues los de adelante se detuvieron sin problemas por llantas y así se fueron hasta el final, Matsushita superó a Sette por el podio. Y Ghiotto fue descalificado debido a un problema en la dirección y además arrancaría último en el Sprint, lo que dejó a Hubert en octavo.

SPRINT

Con Hubert en punta gracias a la parrilla invertida para los ocho primeros, la carrera inició con Ghiotto chocando a Tatiana en Mirabeau y eliminándola, lo cual provocó un auto de seguridad; no obstante, en cuanto hubo verde Ghiotto trató de pasar al indio Raghunathan en la horquilla y el incidente causó otro auto de seguridad para quitar a los dos autos eliminados. Cuando regresó la verde Deletraz aplicó la presión, pero aunque Hubert bloqueó varias veces, nunca perdió el auto ni la línea y cruzó la meta con ventaja exigua sobre el suizo; el chino Zhou fue tercero.

HÉCTOR BISTHUD

A Tatiana le chocaron en las dos

Resultados

Estelar

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Nyck de Vries**	**ART**	**41**	**1h30m56.153s**	**1**
2	Nobuharu Matsushita	Carlin	41	+4.046s	9
3	Sergio Sette-Camara	DAMS	41	+5.470s	6
4	Dorian Boccolacci	Campos Racing	41	+9.120s	13
5	Guanyu Zhou	UNI-Virtuosi	41	+1m02.548s	16

Sprint

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Anthoine Hubert**	**Arden**	**30**	**44m23.388s**	**1**
2	Louis Deletraz	Carlin	30	+0.059s	2
3	Guanyu Zhou	UNI-Virtuosi	30	+0.922s	4
4	Artem Markelov	MP Motorsport	30	+2.459s	3
5	Dorian Boccolacci	Campos Racing	30	+13.689s	5

Campeonato

Pos.	Piloto	Puntos
1	**Nicholas Latifi**	**95**
2	Nyck de Vries	94
3	Luca Ghiotto	67
4	Jack Aitken	62
5	Guanyu Zhou	54
6	Sergio Sette-Camara	52
7	Anthoine Hubert	46
8	Louis Deletraz	34
9	Dorian Boccolacci	30
10	Nobuharu Matsushita	26

Pos.	Equipo	Puntos
1	**DAMS**	**147**
2	UNI Virtuosi	121

FOTOS FIA F2

ÓVALO

Celebrando tras acabarse la *lait*

PAGENAUD
BARRE EN INDY EN MAYO

El francés ganó también las 500 Millas para llevarse las dos fechas pactadas

La edición 103 de las 500 Millas de Indianápolis tuvo 36 autos peleando por 33 lugares y se quedaron fuera los del equipo Carlin: Pato O'Ward, Max Chilton y Fernando Alonso, mientras su coequipero Charlie Kimball calificaba cómodo. La PP en la batalla final de las tres primeras filas fue para el francés Simon Pagenaud, ganador días antes del Indy GP en el circuito que usa parte del óvalo de 4,023 metros, sobre Ed Carpenter, Spencer Pigot y Ed Jones del equipo del primero, quienes arrancaban 2-3-4. El mejor Honda era el de Colton Herta en quinto, pero los motores nipones tenían mejor consumo, por lo que podían evitarse la parada final, completando las 500 millas en seis detenciones, o podían correr un poco más duro sin ahorrar combustible.

El caso es que Pagenaud no los dejó ahorrar nada, pues se fue a fondo desde el inicio y Herta quedó eliminado en la vuelta 3 con problemas de caja por lo cual Sebastien Bourdais, Graham Rahal y Alexander Rossi tomarían el relevo por parte de las huestes del motor nipón. Después de la primera amarilla Pagenaud se mantuvo *avante* sin problemas, seguido por su coequipero y líder del campeonato Newgarden, mientras Carpenter, Pigot, Sato y Will Power –el tercer hombre de Penske y campeón defensor en Indy– peleaban atrás de ellos y Rossi remontaba desde su noveno sitio. La primera detención se dio en el giro 31 y Pagenaud cedió el puesto de honor a Power, Carpenter, Sato y Felix Rosenqvist sucesivamente antes de retomarlo en la vuelta 42 cuando todos habían efectuado sus detenciones.

Besando los ladrillos, según la tradición NASCAR

Rossi en la persecución

FOTOS CARLOS, OMAR Y JAVIER JALIFE RUIZ/INDYCAR

Arrancada

Llegada

Mucha sed

Takuma se quedó un poquito corto

- Pagenaud es el primer francés en ganar en Indy desde 1920
- Simon es también el primero en ganar Indy GP e Indy 500 en el mismo año
- Fue la victoria 18 del equipo Penske en la Indy 500 y 206 en IndyCar

Los fotógrafos aprovechan en las vueltas de calentamiento

Bourdais salió en grúa...

...Rahal también

El choque arruinó la estrategia de Dixon

El francés lideraba fácilmente, pero ir al frente gasta más combustible y sus rivales estaban contentos en dejarlo ir, no muy lejos. Cuando vino otra detención en la 63 los que lo relevaron al frente con mejor consumo fueron Carpenter, Power, Rossi y Scott Dixon, pero para la vuelta 72, cuando el resto paró en amarilla por el choque de Kyle Kaiser, el galo estaba en la punta y cuando dieron la verde se separó de nuevo. Power había tenido un contratiempo al casi atropellar a un mecánico en su detención y control de carrera lo mandó al fondo del pelotón; y a pesar de que remontó, ya nunca volvió a ser factor en la pelea. Los demás intercambiaban posiciones sin inquietarse, pues la carrera era joven y para el giro 98 vino la tercera detención y prácticamente empezó la carrera real.

Simon tenía la opción de retomar la punta o tratar de jugar un poco a conservar su combustible para emparejarse con los demás y también probar su auto en tránsito, ya que casi no había tenido oportunidad de manejarlo así porque lideraba. Optó por seguir su táctica y en la vuelta 113 retomó el liderato dejado por el sueco Rosenqvist en su parada y de nuevo se escapó. Esta vez el gusto (y el combustible) le duró hasta la 128 y cedió el mando a Rossi, quien se quedó al frente hasta la 137 cuando se detuvo y en eso estaba cuando Marcus Ericsson se trompeó al entrar a los fosos y trajo una amarilla.

Conor, Marco, Scott y Sage peleando por el décimo

Rossi tuvo una parada muy larga porque no entraba la manguera en el auto, pero sólo perdió dos sitios ante Newgarden y Bourdais. Pagenaud siguió al frente hasta la vuelta 150 cuando dejó pasar a su coequipero Newgarden y se acomodó en segundo sitio para ahorrar combustible, alterando su estrategia para evitarse la séptima detención, pues era obvio que varios de sus rivales no la iban a necesitar. Aún ahorrando, Simon se detuvo en la 167 y era dudoso que pudiera llegar al final si su tanque estaba durando 31 vueltas. Rossi paró dos giros después y llegaba sin problemas al cierre, Dixon podía llegar a la 175 o más para una parada corta. En la 171 vino un choque grande cuando Rahal intentó pasar a Bourdais, el francés le cerró el espacio, se tocaron y también involucraron a Zack Veach y a Rosenqvist, dejando cuatro autos eliminados y causando una bandera roja de 18 minutos.

Jones y Rosenqvist calificaron mejor que su carrera

Panorámica con 100,000 espectadores en la recta

Al reanudar la acción, el auto de seguridad tardó seis giros en dejar la pista y eso permitió que Pagenaud equilibrara su consumo con lo que Rossi, Dixon y los demás iban a tener que ganarle por potencia, no táctica. Rossi atacó y se fue al frente, pero Pagenaud lo cazó y en la 186 lo pasó, aunque no pudo alejarse y el ganador de la edición 100 estaba pegado al francés. Siguieron en una parejera mientras Sato trataba de seguirles el ritmo, Carpenter se quedaba y Power remontaba. Pagenaud no pudo escapar y en la 197 Rossi volvió a pasarlo en la recta abriéndose, pero Simon le devolvió el favor al cierre de la 198 y en la 199 no se dejó chupar el aire, zigzagueando para romper la succión y así cerró la 200 con poco más de dos décimas de ventaja para ganar su primera Indy 500 en una carrera que mantuvo la emoción hasta el segundo final, y nunca aburrió pese a durar casi tres horas. Esto es deporte motor al 100%.

CARLOS EDUARDO JALIFE VILLALÓN

CARRERA • 49 GIROS

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif	Parrilla
1	**Simon Pagenaud**	**Penske/Chevrolet**	**200**	**2h50m39.2797s**	**1**
2	Alexander Rossi	Andretti/Honda	200	+0.2086s	9
3	Takuma Sato	Rahal/Honda	200	+0.3413s	14
4	Josef Newgarden	Penske/Chevrolet	200	+0.8979s	8
5	Will Power	Penske/Chevrolet	200	+1.6173s	6
6	Ed Carpenter	Ed Carpenter/Chevrolet	200	+1.9790s	2
7	Santino Ferrucci	Dale Coyne/Honda	200	+2.8055s	23
8	Ryan Hunter-Reay	Andretti/Honda	200	+4.0198s	22
9	Tony Kanaan	AJ Foyt/Chevrolet	200	+4.7708s	16
10	Conor Daly	Andretti/Honda	200	+5.3459s	11

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	**Simon Pagenaud**	**250**
2	Josef Newgarden	249
3	Alexander Rossi	228
4	Takuma Sato	203
5	Scott Dixon	203
6	Will Power	184
7	Ryan Hunter-Reay	157
8	James Hinchcliffe	145
9	Spencer Pigot	133
22	Patricio O'Ward	67

Montoya lideró desde la arrancada

Lexus ganó como en MidOhio

El Mazda lideró un rato

MONTOYA Y ACURA TRIUNFAN EN CASA AJENA

Se rompió la racha desde 2012 de victorias de GM en Detroit; Lexus también ligó dos en GTD

La batalla de la PP en Detroit fue entre nipones con el Acura de Juan Pablo Montoya rompiendo el récord de pista por 2.9 segundos para batir a Helio Castroneves en el otro Acura del equipo Penske y al Mazda de Bomarito con los Cadillac más atrás. Desde la arrancada del *sprint* de 100 minutos, Juan Pablo se fue al frente y el ritmo no era tan intenso, pues los equipos querían completar la carrera en una parada y necesitaban ahorrar gasolina. En la segunda amarilla del día, Montoya se detuvo y dejó el auto en manos de Cameron, pero el Mazda no paró y se puso de líder, aunque lo cazaron pronto y Cameron retomó el mando con Ricky Taylor en el otro Acura en segundo a pesar de que había salido antes de los fosos.

Los roces estuvieron a la orden del día y los autos se cuidaron hasta llegar a la hora de carrera. La mayoría volvió a cargar cuando quedaban 40 minutos y Cameron cedió la punta una vuelta antes de recuperarla y un par de amarillas en la fase final le recortaron la ventaja. En el cierre Nasr estuvo presionando para pasarlo, aunque Cameron se defendió con soltura y ganó por menos de un segundo.

Cadillac quedó segundo sin poder pasar

Taylor fue tercero aguantando la presión de los Cadillac del equipo JDC-Miller y luego llegó el otro Cadillac del Action Express; sin embargo, la racha ganadora de GM en casa, que databa de los prototipos Corvette en 2012, se había roto.

En GTD Lexus de Hawksworth/Heistand ganó por segunda fecha consecutiva, sacando ocho décimas al Porsche #73 que había salido en la PP de clase. El rebase definitivo se dio en el giro 27 y de ahí hasta el final el Porsche persiguió al Lexus de cerca, pero sin poder pasarlo y se contentó con el segundo sitio.

MOSES ALONENEI

RESULTADOS

Pos.	Clase	Pilotos	Equipos	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	P	Montoya/Cameron	Penske	Acura DPi	58	1h40m15.563s	1
2	P	Derani/Nasr	Action Express	Cadillac DPi	58	+0.820s	4
3	P	Castroneves/R.Taylor	Penske	Acura DPi	58	+14.887s	2
4	P	Trummer/Simpson	JDC Miller	Cadillac DPi	58	+15.050s	8
5	P	Vautier/Goikhberg	JDC Miller	Cadillac DPi	58	+16.205s	10
6	P	Barbosa/Albuquerque	Action Xpress	Cadillac DPi	58	+22.583s	5
7	P	Braun/Bennett	CORE	Nissan DP1	58	+26.978s	8
8	P	Owen/Franzoni	Juncos	Cadillac DPi	58	-+27.390s	9
9	P	J.Taylor/vdZande	Taylor	Cadillac DPi	57	-1 giro	6
11	GTD	Hawksworth/Heistand	AIM-Vasser-S	Lexus RC F	56	-2 giros	16

Campeonato

PILOTOS PROTOTIPOS 1 Nasr/Derani 152, 2 Montoya/Cameron 147; 3 Castroneves/RTaylor 146 **PILOTOS GTLM** 1 Bamber/Vanthoor 126; 2 García/Magnussen 119; 3 TandyPilet 117 **PILOTOS GTD** 1 Hawksworth/Heistand 112; 2 Bell/Montecalvo 110; 3 Lally/Potter 104 **MARCAS PROTOTIPOS** 1 Cadillac 167; 2 Acura 166; 3 Mazda 146; 4 Nissan 146 **MARCAS GTLM** 1 Porsche 135; 2 BMW 121; 3 Chevrolet 120; 4 Ford 118; 5 Ferrari 32 **MARCAS GTD** 1 Lamborghini 130; 2 Lexus 126; 3 Audi 114; 4 Porsche 111; 5 Acura 108

FOTOS ACURA/MAZDA/PORSCHE/LEXUS

Dixon se llevó el domingo

Pato cambió sus colores de nuevo

NEWGARDEN Y DIXON SE REPONEN EN DETROIT

El sábado con lluvia y domingo con sol Penske y Ganassi se reparten triunfos

CARRERA 1

La PP del sábado se la llevó Alexander Rossi, pero hubo truenos y lluvia y la carrera se retrasó y redujo a 75 minutos. Arrancaron en fila india y Rossi aguantó la carga de los de Ganassi y Penske; para la vuelta 10 ya había dos amarillas por incidentes diversos y la línea se secó. Marco Andretti fue el primero en parar por llantas lisas y en cuanto bajó sus tiempos de mojado, muchos lo imitaron. Newgarden, tercero tras Rossi y Dixon, se detuvo y justo cuando cambiaba llantas Ed Jones chocó y vino otra amarilla. Josef salió, se formó noveno y como los ocho que lo antecedían no se habían detenido, en el giro 19 tomó el mando y ahí se mantuvo pese a otras dos amarillas que provocaron rearrancadas en las que Rossi intentó pasarlo, pero nunca encontró agarre en la línea externa y quedó segundo.

Newgarden ganó la recortada del sábado

Sato fue tercero cuando Dixon chocó y el mexicano O'Ward acabó en el sitio 14.

CARRERA 2

El domingo Newgarden consiguió la PP y al inicio en la Curva 3 hubo un choque múltiple. Muchos fueron a los fosos a cambiar llantas, Dixon se quedó en punta seguido por Pigot, Ferrucci y Rahal mientras Newgarden y Rossi eran los primeros de los que pararon. Cuando Dixon se detuvo hubo un choque, bandera amarilla y Scott salió noveno. Los que no habían entrado aguantaron y cuando Rahal entró a fosos, salió frente a Hinchcliffe, Rossi y Newgarden, que chocaron mientras lo intentaban pasar, eso dejó a Dixon en punta. Con tanta amarilla el neocelandés sólo necesitaba una detención más y la hizo conservando el mando, pero a cinco giros del fin Rosenqvist se impactó y salió la bandera roja. Cuando rearrancaron todos fueron cautos y Dixon ganó sin mucha presión de Ericsson. El mexicano O'Ward llegó undécimo tras el choque en el primer giro.

ELLIOT MUNBERRIES

Resultados

C1

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Josef Newgarden	Penske/Chevrolet	43	1h15m30.5932s	2
2	Alexander Rossi	Andretti/Honda	43	+0.8237s	1
3	Takuma Sato	Rahal/Honda	43	+11.4760s	9
4	Felix Rosenqvist	Ganassi/Honda	43	+11.8833s	4
14	Patricio O'Ward	Carlin/Chevrolet	43	+24.0822s	7

C2

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Scott Dixon	Ganassi/Honda	70	1h52m18.9365s	6
2	Marcus Ericsson	Schmidt Peterson/Honda	70	+1.9419s	12
3	Will Power	Penske/Chevrolet	70	+3.6570s	11
4	Ryan Hunter-Reay	Andretti/Honda	70	+4.5238s	15
11	Patricio O'Ward	Carlin/Chevrolet	70	+9.8997s	8

Campeonato

Pos.	Piloto	Puntos
1	Josef Newgarden	316
2	Alexander Rossi	301
3	Simon Pagenaud	291
4	Scott Dixon	264
5	Takuma Sato	255
6	Will Power	232
7	Ryan Hunter-Reay	219
8	James Hinchcliffe	179
9	Graham Rahal	175
10	Sebastien Bourdais	165
11	Felix Rosenqvist	163
12	Spencer Pigot	162
22	Patricio O'Ward	102

Rossi arrancó los dos días en primera fila

FOTOS INDYCAR

Neuville está siendo apoyado por sus coequiperos

TANAK HILA DOS TRIUNFOS

Toyota ganó, pero Ogier fue víctima de las tácticas de equipo; Benito fue sexto en el WRC2 y sigue de líder

Tanak fue más veloz ayudado por su lugar de salida

DÍA 1

El viernes arrancaron las hostilidades y Dani Sordo tomó la punta en su i20, aunque en la tercera etapa él y su coequipero Seb Loeb quedaron eliminados por problemas de flujo de combustible. Ott Tanak quedó al frente en su Yaris y Toyota procedió a dominar el día ante las dificultades de sus rivales como Lappi (pinchazo), Suninen (sin frenos), Evans (acelerador desconectado) y Neuville (caló el motor), mientras que Seb Ogier, el líder del mundial, barría las etapas del polvo lusitano y como resultado era más lento. Al cierre del día Tanak lideraba sobre Latvala por 17.3s, pero Meeke, Neuville y Ogier estaban en los 8.5 segundos siguientes.

DÍA 2

El sábado Ott sufrió el ataque de Latvala, quien se quitó una docena de segundos en la mañana mientras Ogier y Neuville se intercambiaban el cuarto sitio. En la tarde Latvala tuvo problemas al perder el líquido de los amortiguadores y retrasarse mucho, luego Tanak rompió el amortiguador derecho del frente, por lo que Meeke empezó a recortarle distancia y acabó el día a 4.3s de la punta con Neuville a 4.9s más y Ogier en cuarto con una diferencia de 21.0s del puntero estonio.

DÍA 3

El domingo Meeke atacó sin órdenes de equipo y se quitó 1.9s en la primera etapa, pero Tanak apretó y Kris se trompeó en la tercera etapa, cayendo al tercero y detrás de Neuville. Restando la Etapa de Poder, Ogier hizo el mejor tiempo y Meeke chocó para ser eliminado y cederle el podio al galo. Ott, sin presión, fue tercero dejando a Ogier de líder del WRC y por ello saldrá primero en el polvo de Cerdeña, lo cual le conviene al estonio. Neuville conservó el segundo y hay 10 puntos entre los tres primeros.

En el WRC2 Benito Guerra llegó sexto en clase y con eso sigue en la cima con media temporada transcurrida.

ALBERT RIVERS

RESULTADOS

Pos.	Piloto	Equipo	Auto	Tiempo/Dif.
1	Ott Tanak/M.Jarveoja	Toyota	Yaris WRC	3h20m22.8s
2	Thierry Neuville/N.Gilsoul	Hyundai	i20 WRC	+15.9s
3	Sebastien Ogier/J.Ingrassia	Citroën	C3 WRC	+57.1s
4	Teemu Suninen/M.Salminen	Ford	Fiesta WRC	+2m41.5s
5	Elfyn Evans/S.Martin	Ford	Fiesta WRC	+7m08.3s
6	Kalle Rovanpera/J.Halttunen	Skoda	Fabia R5	+10m34.2s
7	Jari Matti Latvala/M.Anttila	Toyota	Yaris WRC	+11m28.2s
8	Jan Kopecky/P.Dresler	Skoda	Fabia R5	+11m41.9s
9	Pierre Louis Loubet/V.Landais	Skoda	Fabia R5	+12m46.3s
14	Benito Guerra/J. Zapata	Race7	Fabia R5	+14m28.4s

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	Sebastien Ogier	142
2	Ott Tanak	140
3	Thierry Neuville	132
4	Elfyn Evans	65
5	Kris Meeke	56
6	Teemu Suninen	44
7	Sebastien Loeb	39

Pos.	Equipo	Pts.
1	Hyundai	202
2	Toyota	182

Suninen sigue mejorando

Ogier sacó un podio inesperado

Benito aumentó su ventaja en el WRC2

FOTOS RED BULL CONTENT POOL/PRENSA BENITO GUERRA

PETRUCCI SE ESTRENA EN CASA

Danilo venció en Italia con Ducati batiendo a Márquez y Dovizioso en una batalla feroz hasta el giro final

La PP en Mugello fue para el pentacampeón Marc Márquez, como suele ser costumbre, aunque los italianos iban a vender cara la derrota en casa y desde el inicio las Ducati de Dovizioso y Petrucci apretaron a la Honda acompañados por el australiano Jack Miller en otra moto de Bolonia.

Atrás Rossi avanzaba desde el sitio 18 cuando se tocó con Joan Mir, se salió a la arena y cayó un par de vueltas después cuando remontaba, el español cruzó duodécimo.

Los punteros se volvieron un grupo de cinco con la Suzuki de Alex Rins que arrancó a media parrilla y se deshizo pronto de sus rivales, pero cuando fue hora de lidiar con las Ducati sólo pudo con Miller, con quien se entretenía peleando el cuarto lugar, pues los tres primeros no estaban a su alcance, especialmente en las rectas en las que el motor de Ducati tenía ventaja clara. Atrás de ellos venían las Honda del equipo LCR luchando con otras motos privadas, más los hermanos Pol (KTM) y Aleix (Apirila) Espargaró y la Ducati del probador Pirro en una batalla también intensa.

Petrucci tomó el mando en el giro 11 y Marc lo dejó, estudiándolo, aunque a la vez Dovi lo estudiaba a él. Rins había abierto algo de luz contra Jack; éste se cayó en la vuelta 15 y el español respiró, ya que el pelotón siguiente con Nakagami al frente venía segundos atrás. Dovi obtuvo la punta en la 20; sin embargo, Petru la recuperó y había centímetros entre ellos y Marc. Al cruzar la meta en la 22, Marc se chupó el aire atrás de las Ducati y las pasó al final de la recta, pero Petru frenó bien y se fue por dentro mientras Marc y Dovi entraban anchos y los rebasó para recobrar la cima. Marc atacó cauto, Dovi igual y Rins se les unió para llegar los cuatro al cierre con Petru sacando el triunfo por milésimas y toda Italia festejó.

CHRIS VAN DE WIELE

¿Así o más intensa?

Rebase final: Petru por dentro de Dovi y Marc

Danilo eufórico en el podio

Cal fue superado por su coequipero nipón

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Danilo Petrucci	Ducati	23	41m33.794s	3
2	Marc Márquez	Honda	23	+0.043s	1
3	Andrea Dovizioso	Ducati	23	+0.338s	9
4	Alex Rins	Suzuki	23	+0.535s	13
5	Takaaki Nakagami	LCR Honda	23	+6.535s	10
6	Maverick Viñales	Yamaha	23	+7.481s	7
7	Michele Pirro	Ducati	23	+13.288s	12
8	Cal Crutchlow	LCR Honda	23	+13.937s	6
9	Pol Espargaró	KTM	23	+16.533s	11
10	Fabio Quartararo	Petronas Yamaha	23	+17.994s	2

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	Marc Márquez	115
2	Andrea Dovizioso	103
3	Alex Rins	88
4	Danilo Petrucci	82
5	Valentino Rossi	72
6	Jack Miller	42
7	Cal Crutchlow	42

Pos.	Equipo	Pts.
1	Honda	121
2	Ducati	115

Rossi sigue sufriendo

FOTOS PIER GIORGIO FACHINETTI/DUCATI/MOTOGP

RUBÉN GM, PRIMER BIGANADOR EN 2019

El campeón se impuso en carrera de muchos roces; González ganó el Challenge y Marcelo García las Trocas

Así cruzó la meta Rubén

NASCAR MX

La cuarta fecha de la NASCAR México se corrió en el circuito del óvalo de Aguascalientes. El sábado la Calificación la ganó Irwin Vences, quien encabezó la acción el domingo, pero rápidamente Salvador de Alba entabló la batalla con él por la punta. Atrás de los punteros las posiciones se intercambiaban, a veces por las buenas y a veces con ayuda de la lámina y el "toquecito" discreto. Desde la décima posición de la parrilla, el piloto que más avanzaba era el campeón defensor, Rubén García Mateos (RGM), seguro en sus evoluciones y evitando los golpes. Abraham Calderón iba bien hasta que en una frenada lo apretaron al frente y atrás y perdió la defensa delantera y la trasera quedó dañada en su auto. A Rogelio López III lo trompearon con un toque y en el incidente subsecuente resultaron dañados Rubén Pardo, Santiago Tovar, Max González y Manuel Gutiérrez en diversos grados y José Luis Ramírez le rearregló el frente a su auto en otro contacto.

Las amarillas fueron constantes y en las rearrancadas Rubén avanzaba hasta que faltando un par de minutos para cumplir los 50 pactados, vino otra bandera amarilla y la carrera se extendió para permitir final de verde, blanca y cuadros. De Alba lideraba, pero RGM se lo comió en la frenada, lo pasó y tomó la punta para ganar por segunda vez en el año. De Alba contuvo a Vences y Michel Jourdain L. fue cuarto con muchos pilotos normalmente coleros obteniendo resultados buenos gracias a no involucrarse en las batallas de los protagonistas. Tras el cierre Goeters y Rovelo, que habían quedado en quinto y sexto, fueron penalizados por robarse la rearrancada final y quedaron fuera de los 13 primeros.

Calderón pierde la trompa ante el acoso de Razo

Goeters en plena batalla

CHALLENGE

La PP fue para Juan Manuel González, quien desde el inicio de la competencia se fue con sus coequiperos nominales de la Escudería Telmex (Miji Dorrbecker y Rodrigo Rejón) a la punta y de ahí no lo quitaron. La carrera no tuvo tantos roces y el dominio de los tres pilotos de la ET fue grande, sólo se intercambiaron la punta entre ellos. Al final entraron Juanma, Miji y Rodrigo en ese orden separados por un segundo escaso; en cuarto llegó Alex de Alba. Juanma marcó además la VR para conseguir su triple corona (PP, VR y triunfo).

TRUCKS

La PP en la tierra hidrocálida fue para la camioneta de Jorge de la Parra, su tercera del año. Jorge mandaba al inicio cuando un problema lo mandó a los fosos y perdió como 20 minutos y aunque regresó a rodar, quedó penúltimo. El caso opuesto fue Sergio Martínez, quien llegó después de la calificación por un patrocinio de última hora y se formó en la cola, pero empezó a pasar camionetas y para la vuelta 3 ya estaba octavo, aunque luego un contacto lo retrasó y tuvo que remontar de nuevo. Le ayudaron algunas banderas amarillas y mientras adelante el regio Marcelo García y Marcos Marín se daban por la punta, el potosino se fue acercando y a los 45 minutos ya estaba en el pelotón de punta. El ritmo era muy disparejo y los rezagados no se quitaban rápido, lo que provocó más contactos y las subsecuentes amarillas. Finalmente en la última rearrancada el regiomontano prevaleció sobre Martínez con Marín en tercero y la pilota Regina Sirvent en cuarto.

ALBERTO HEREDIA

Juan mantuvo a Miji a raya

Festejando en el podio

Otro ganador primerizo en las tocas, Marcelo García

La arrancada con De la Parra al frente

Resultados

NASCAR MÉXICO

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	**Rubén García M.**	**Canel's-HDI**	**55m41.933s**	**48**	**10**
2	Salvador de Alba	Sidral Aga	+1.436s	48	ND
3	Irwin Vences	Ruffles-Grupo TOP	+2.045s	48	1
4	Michel Jourdain L.	Axalta-Indi	+2.210s	48	ND
5	Hugo Oliveras	Monster-HO Speed	+4.580s	48	8
6	Omar Jurado	Grupo Jurado	+5.842s	48	17
7	Max González	Amistad	+6.745s	48	ND
8	Jake Cosío	Havoline-JBL	+7.254s	48	ND
9	Rodrigo Marbán	Extreme Wax	+7.617s	48	ND
10	Manuel Gutiérrez	Apymsa-GKManía	+8.950s	48	ND

CHALLENGE

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	**Juan M. González**	**Sidral Aga -ET**	**55m31.480s**	**45**	**1**
2	Miji Dorrbecker	FedEx-Telcel	+0.664s	45	3
3	Rodrigo Rejón	Arris-ET	+1.091s	45	2
4	Alex de Alba	Canel's	+2.406s	45	4
5	Ricardo Abarca	Necore	+3.976s	45	17

TRUCKS

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
1	**Marcelo García**	**Prorally**	**62m01.391s**	**50**	**5**
2	Sergio Martínez	Anvi Motorsport	+1.543s	50	17
3	Marco Marín	Health 1st Sol.	+2.189s	50	7
4	Regina Sirvent	SRT/Dynamic MS	+2.815s	50	13
5	Everardo Fonseca	Predator-Tame	+3.693s	50	11

Campeonato

NASCAR MÉXICO

Pos.	Piloto	Puntos
1	**Rubén García M.**	**168**
2	Jorge Goeters	151
=	Abraham Calderón	151
4	Salvador de Alba	150
5	Hugo Oliveras	147
6	Michel Jourdain L.	146
7	Santiago Tovar	140
8	Irwin Vences	137
9	Omar Jurado	130
10	Rubén Rovelo	125

CHALLENGE

Pos.	Piloto	Puntos
1	**Miji Dorrbecker**	**127**
2	Alex de Alba	123
3	Max Gutiérrez	121
4	Rodrigo Rejón	115
5	Ricardo Abarca	114

TRUCKS

Pos.	Piloto	Puntos
1	**Marco Marín**	**166**
2	Sergio Martínez	157
3	Marcelo García	153
4	Juan Antonio Reyes	151
5	Nico Rivas	148

Rahal se mostró muy competitivo al final

Colton acabó en la barda con Dixon

Newgarden ganó y le tocó echar tiros

NEWGARDEN VENCE EN TEXAS Y LIDERA LA SERIE

En carrera sin muchos choques, Josef vino de atrás y se impuso en los 600K

La PP en Texas la ganó el japonés Takuma Sato por dos centésimas. La carrera inició en el ocaso y Sato dominó la primera corrida hasta que paró en los fosos en la vuelta 60, se pasó y se llevó a un mecánico, por lo que fue penalizado y eliminado de contención. Tras las paradas del resto, Ryan Hunter-Reay (RHR) emergió como puntero con Alexander Rossi y Scott Dixon siguiéndolo. Tras las segundas detenciones RHR quedó adelante cuando se cumplió el ciclo; sin embargo en el giro 132 Veach chocó en la Curva 2 y trajo la primera amarilla. Muchos pararon para desfasarse y asegurar que sólo tendrían una detención más, pero Ryan y Scott siguieron su batalla sin detenerse, con Rossi expectante seguido por Colton Herta, quien había pasado del décimo al cuarto.

RHR bajó el ritmo para conservar combustible y Dixon lo pasó. Ryan entró antes de todos modos y Dixon se alternó el mando con Rossi hasta que en la 190 Newgarden, quien era séptimo poco antes, los pasó a todos. Se detuvo en la vuelta 198, salió delante de RHR y Dixon y tomó la punta en la vuelta 203 cuando Bourdais se fue a fosos. Vino otra amarilla por un choque de Hinchcliffe que intentaba pasar a Rossi por fuera, y RHR aprovechó para hacer su detención final. En el rearranque Josef se despegó y Colton atacó a Dixon, por lo que terminaron tocándose en la vuelta 228 y Rossi los esquivó de milagro.

El momento de la verdad cuando Josef pasó a Alexander

En el rearranque Rossi atacó a Josef, pero no podía pasarlo por fuera y abortaba. Así se fueron hasta el final para el tercer triunfo de Penske; Pagenaud fue pasado por Rahal y Ferrucci en la rearrancada y luego RHR le quitó el quinto en su remontada para que, por primera vez desde 2001 en Gateway, los cinco primeros fueran gringos.

ELLIOT MUNBERRIES

CARRERA • 49 GIROS

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Josef Newgarden**	**Penske/Chevrolet**	**248**	**1h55m08.866s**	**7**
2	Alexander Rossi	Andretti/Honda	248	+0.8164s	11
3	Graham Rahal	Rahal/Honda	248	+1.4928s	9
4	Santino Ferrucci	Dale Coyne/Honda	248	+1.7266s	18
5	Ryan Hunter-Reay	Andretti/Honda	248	+2.2019s	4
6	Simon Pagenaud	Penske/Chevrolet	248	+2.8789s	5
7	Marcus Ericsson	Schmidt Peterson/Honda	248	+3.9271s	14
8	Sebastien Bourdais	Dale Coyne/Honda	248	+4.3306s	3
9	Will Power	Penske/Chevrolet	247	-1 giro	15
10	Marco Andretti	Andretti/Honda	247	-1 giro	21

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	**Josef Newgarden**	**367**
2	Alexander Rossi	342
3	Simon Pagenaud	319
4	Scott Dixon	278
5	Takuma Sato	272
6	Will Power	254
7	Ryan Hunter-Reay	252
8	Graham Rahal	211
9	Santino Ferrucci	193
22	Patricio O'Ward	102

FOTOS INDYCAR/ARTURO VEGA/AUTOSPORT

Pietro peleando con los Aston

Rast rebasa a Dovi, el invitado de MotoGP

EN ITALIA DIVIDEN BMW Y AUDI

Wittmann ganó el sábado parando temprano, Muller lo hizo el domingo por velocidad

CARRERA SÁBADO

Con Andrea Dovizioso de invitado, René Rast continuó su dominio al marcar la PP en la calificación sabatina seguido por otros tres Audi. El bicampeón de BMW, Marco Wittmann, tuvo un problema en el motor y se alineó último en la parrilla para entrar con el Aston de Ferdinand von Habsburg (FvH) en el primer giro a cambiar llantas y cuando su coequipero Eriksson se quedó varado un par de vueltas después, se sacó la lotería, pues el pelotón se apretó para la rearrancada tras la salida del auto de seguridad. Con llantas nuevas, Marco y Ferdinand fueron cazando a todos los que los antecedían y paraban, y cuando Rast se detuvo Wittmann estaba primero y FvH segundo. René remontó para pasar al Aston, pero aunque le quitó más de 20 segundos al líder se le acabaron los giros y Marco ganó tras conservar 38 vueltas su juego de llantas. Al final Habsburg se cayó al sitio 14.

CARRERA DOMINGO

El domingo Rast repitió la PP seguido por otros cuatro Audi. En la arrancada René salió mal y lo pasaron Frijns y Nico Muller, luego Wittmann frenó mejor por fuera en la Curva 8, Aberdein se fue por dentro, le pegó a René y lo mandó contra Marco, eliminádolo. Rast se repuso y para el giro 10 retomó la punta, aunque una llanta se le desinfló y cuando entró en la 14, Nico quedó puntero tras rebasar a Frijns. Muller se fue largo en su parada y al salir tenía mucha ventaja, la cual conservó hasta el final. Eng, quien se detuvo con Rast, lo pasó con llantas frías en la horquilla y fue segundo dejando a René tercero seguido por Frijns y Pietro Fittipaldi.

CHARLIE EDWARDS

Muller no ganaba desde 2016

Resultados

Sábado

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Marco Wittmann**	**RMG/BMW**	**39**	**1h00m42.631s**	**18**
2	René Rast	Rosberg/Audi	39	+8.238s	1
3	Loic Duval	Phoenix/Audi	39	+17.686s	3
4	Bruno Spengler	RMG/BMW	39	+22.853s	6
11	**Pietro Fittipaldi**	**Rosberg/Audi**	**39**	**+50.043s**	**11**

Domingo

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Nico Muller**	**Abt/Audi**	**38**	**57m37.468s**	**4**
2	Philipp Eng	RMR/BMW	38	+7.628s	9
3	René Rast	Rosberg/Audi	38	+16.804s	1
4	Robin Frijns	Abt/Audi	38	+20.072s	2
5	**Pietro Fittipaldi**	**Rosberg/Audi**	**38**	**+20.430s**	**5**

FOTOS DTM/AUDI

Campeonato

Pos.	Piloto	Puntos
1	**René Rast**	**93**
2	Philipp Eng	83
3	Nico Muller	76
4	Marco Wittmann	68
5	Mike Rockenfeller	51
6	Robin Frijns	45
7	Bruno Spengler	40
8	Loic Duval	38
9	Joel Eriksson	28
13	**Pietro Fittipaldi**	**13**

Pos.	Equipo	Puntos
1	**Audi**	**340**
2	BMW	263

Wittmann apostó a la parada temprana y ganó

Ganador Lewis Hamilton (Mercedes) 1h29m07.084s • **PP** Sebastian Vettel (Ferrari) 1m10.240s
VR Valtteri Bottas (Mercedes) 1m13.078s • **Compuestos** C1 Duro (Blanco), C2 Medio (Amarillo) y C3 Suave (Rojo)
Ronda 7 • 1 de julio de 2019 Circ. Gilles Villeneuve, Montreal, 4,361 metros, 70 vueltas

CIRCUITO

Lewis festejó, luego recapacitó

Seb cambió los números a como llegaron

El que cruza la meta primero usualmente gana, no esta vez

Vettel lideró desde el inicio

LEWIS PIERDE, PERO LOS COMISARIOS ARREBATAN

Vettel venció en Canadá, lo penalizaron tras despiste y Hamilton conservó el invicto de Mercedes

La pista de Canadá recibió una remozada (Paddock Club y centro de medios nuevos) conservando el ambiente que caracteriza su GP. El viernes en la Práctica 1 los Mercedes de Lewis Hamilton y Valtteri Bottas fueron los más veloces y únicos en romper 73 segundos, siendo Charles Leclerc de Ferrari el siguiente. Para la Práctica 2 esa tarde, los Ferrari brincaron al frente con Sebastian Vettel segundo atrás de su coequipero, y los seis mejores bajaron los 73 segundos, incluyendo al McLaren de Carlos Sainz, el Haas de Kevin Magnussen y a los Mercedes, aunque Lewis chocó al inicio y tras dar ocho vueltas y dañó el tren trasero de su W10.

El sábado en la mañana con el circuito más engomado, los Ferrari rompieron los 71 segundos y Hamilton quedó tercero a cuatro décimas de Vettel, con Bottas más atrás y los RB15 de Max Verstappen y Pierre Gasly como los otros que bajaron de 72. La única baja fue el local Lance Stroll, de Racing Point, quien voló su motor Mercedes nuevo espectacularmente en la vuelta de instalación.

En la tarde vino la Q1 con los Ferrari al frente y los eliminados fueron los tres usuales (los Williams de Robert Kubica y George Russell y Stroll) junto con el otro Racing Point de Sergio Pérez y el Alfa Romeo de Kimi Raikkonen, a quien sacó su coequipero Antonio Giovinazzi. En la Q2 Lewis marcó su mejor tiempo del fin de semana para mostrar sus intenciones y los Ferrari y Mercedes pasaron con Pirelli medias (amarillas). Quedaron fuera Giovinazzi, los Toro Rosso de Daniil Kvyat y Alex Albon y el Haas de

GP DE CANADÁ EN RESUMEN

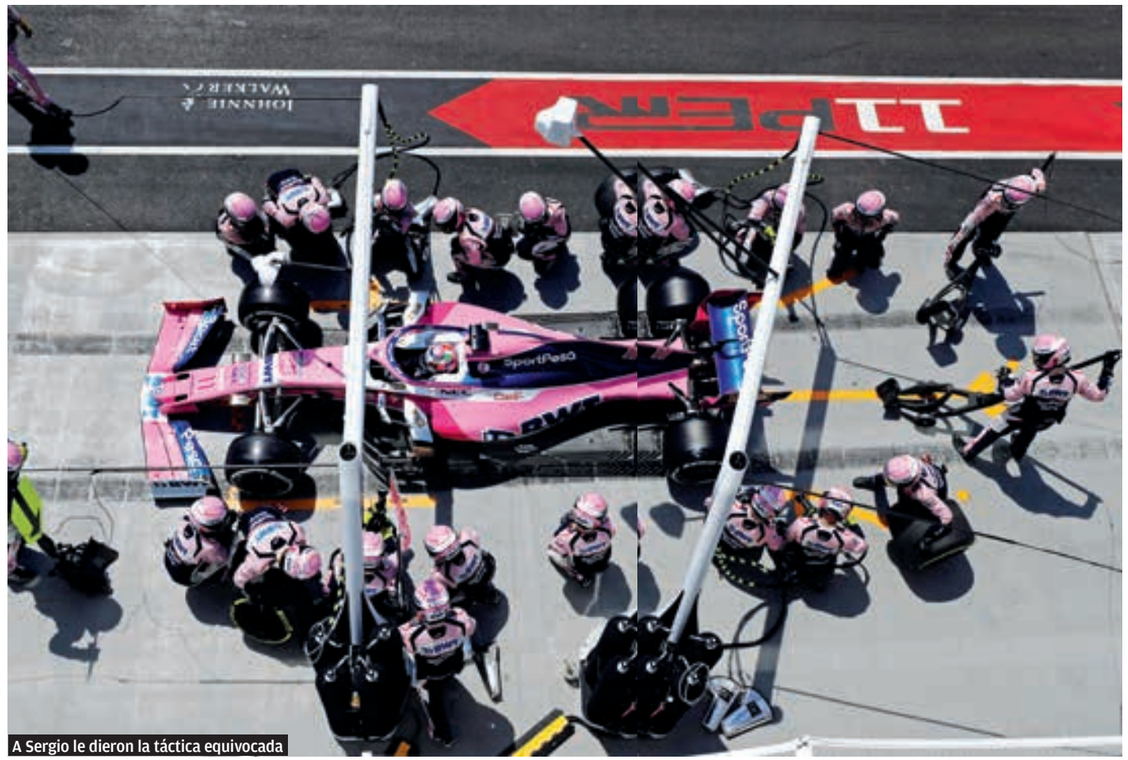
- Vettel obtuvo la PP, su primera del año, con una segunda vuelta en la Q3 en la que le bajó cuatro décimas a Hamilton para dejarlo segundo.
- El alemán controló la carrera desde el inicio, seguido más o menos cerca por el inglés y ambos se separaron del resto con facilidad.
- Tras las paradas para cambiar llantas, todos, los punteros pusieron duras para llegar al final y la diferencia de Seb con Lewis se redujo de cuatro a medio segundo para la vuelta 47.
- En la 48 en la primera chicana Vettel se fue al pasto, regresó como pudo, sin bajarle y Lewis intentó pasarlo por fuera, pero no hubo lugar.
- Los comisarios dijeron que fue un regreso inseguro y penalizaron al líder con 5s. Eso definió la carrera, pues Lewis siguió como sombra a Seb hasta el final y le ganó por la penalización.
- Leclerc fue tercero tras extender su corrida inicial y Bottas paró al final por llantas para marcar la VR sin perder el cuarto sitio ante Max.
- Ricciardo fue el mejor del resto y Renault hizo el 6-7 con él y Hulkenberg.

Margarita en el podio por Mercedes

"Me fui por el pasto y creo que es de conocimiento general que el pasto no tiene mucho agarre. Cuando recobré el control, me aseguré de que todo estuviera más o menos bien, miré en los espejos y vi a Lewis justo detrás de mí"
SEBASTIAN **VETTEL**

Leclerc no está al nivel aún

Ricciardo sigue subiendo


A Sergio le dieron la táctica equivocada

SERGIO **PÉREZ** 11 — 7/10

RACING POINT - MERCEDES RP19-03
ARRANCA 15 **LLEGA** 12 **PARADAS** 1

Por segunda carrera consecutiva, los dos Racing Point quedaron eliminados en la Q1 y ciertamente no fue por falta de potencia del motor Mercedes. Sergio batió a Stroll por siete centésimas, pero en la carrera el equipo eligió la estrategia de ir con llantas duras y cambiar a medias tras una corrida larga para el local; Sergio fue mandado en la opuesta, menos efectiva pese a ser reputado como administrador de llantas. Pérez arrancó bien, se puso 12°, se detuvo temprano y batalló sin poder pasar a Sainz y Kvyat para terminar un giro atrás y sin puntos.

"Todo el fin de semana no fue bueno para mí. El ritmo hoy fue muy pobre, siempre estuve atascado en el tránsito, así que las temperaturas estaban al límite y no pude hacer mucho al respecto"

"Es toda una decepción, especialmente porque pensamos que teníamos la velocidad para ganar algunos sitios en la carrera"
ANTONIO **GIOVINAZZI**

"Los chavos toman muchos riesgos entrando de a tres en una curva y a mí me tocaron todos los desechos del choque"
ROMAIN **GROSJEAN**

Romain Grosjean, cuyo coequipero Kevin Magnussen chocó al final de la sesión provocando una bandera roja que nulificó su vuelta rápida y la de Max que fue el quinto eliminado.

La Q3 fue de nueve, pues Magnussen no participó por su choque y arrancó desde los fosos por los daños. Lewis hizo la mejor vuelta en la corrida inicial, pero Bottas se trompeó y Vettel quedó a menos de dos décimas del inglés. En la segunda corrida Lewis bajó unas milésimas, pero Vettel cambió la puesta a punto y lo brincó al bajar cuatro décimas en su tiempo para llevarse su primera PP desde Alemania 2018. Leclerc fue tercero y el Renault de Daniel Ricciardo batió a Gasly por ocho milésimas y a Bottas por 30 por el cuarto sitio. Séptimo fue el otro Renault de Nico Hulkenberg delante de los McLaren de Lando Norris, octavo, y Carlos Sainz, noveno, aunque el español fue penalizado con tres sitios por obstruir a Albon en la Q2.

El domingo todo salió normal en la arrancada, Vettel tomó la punta, Leclerc le peleó brevemente a Hamilton sin poder pasarlo y Ricciardo y Gasly eran seguidos por Hulk, quien rebasó a Bottas. Más atrás Sergio vio un hueco en la Curva 1 cuando Albon frenó temprano y atacó por dentro, el tailandés fue apretado por fuera por Giovinazzi y acabó perdiendo parte del alerón delantero en el contacto, mismo que le cayó en la cabina a Grosjean, quien a mano lo aventó hacia afuera perdiendo el ritmo. La parte final del pelotón sufrió muchos cambios y súbitamente los Williams estaban en los sitios 14 y 15, aunque eso no duró una vez que se estableció el ritmo real.

Al frente Vettel amplió su ventaja un poco en cada vuelta y pronto estaba dos segundos adelante de Hamilton cuando

"Sabemos que los equipos grandes son superiores en esta etapa, pero de todas maneras fue bastante divertido batallar con Valtteri unas cuantas vueltas allá afuera"
DANIEL **RICCIARDO**

Hulk dobleteó puntos para Renault

FOTOS: RED BULL CONTENT POOL/AUTOSPORT/RACING POINT/HAAS/McLAREN/RENAULT SPORT

empezaron las primeras paradas programadas (aunque Kimi, Carlos y Pierre pararon antes por contratiempos varios) con Ricciardo en el giro 8, mientras Lando se retiraba. Luego fueron los Williams, Pérez, Kvyat y para la 16 Hulkenberg se fue a los fosos por Pirelli duras. Vettel ampliaba su ventaja a tres segundos y los punteros se ponían nerviosos al cruzar 25 giros. Finalmente Seb entró en la 26 y Lewis respondió en la 28, Bottas en la 30 y Leclerc, quien lideraba, se fue hasta la 33 con su juego original.

Una vez reestablecido el orden, Vettel punteaba por más de 4 segundos, pero Lewis empezó a apretar y se acercó a tiro de DRS, aunque luego bloqueó en la horquilla y perdió más de un segundo y tuvo que volver a recortar. A la par, Stroll se detenía tras 45 vueltas y ponía amarillas para ir hasta el final. Lewis volvió a entrar en rango de DRS en la siguiente vuelta y presionaba a Vettel, quien se hacía ancho y tomaba la línea interna protegiéndose en un duelo que no habíamos visto desde el año pasado.

En la vuelta 48, al frenar para la chicana inicial, Vettel perdió la cola del auto y se fue al pasto, pero sin desacelerar regresó a la pista, controló el auto, que se fue ancho hasta casi la barda derecha y siguió; Lewis, en vez de analizar la situación aceleró al verlo fuera, tomó la línea normal y cuando el alemán regresó encontró que no iba a caber por fuera, frenó y se alineó de nuevo. En lugar de un incidente de carrera como otros, los comisarios determinaron que era un regreso inseguro y le dieron 5 segundos de penalización. Lewis alertado presionó, pues no quería ganar de esa manera, pero Vettel no estaba para juegos y se defendió con todo para cruzar la meta primero y luego perder el triunfo al aplicarse la sanción. Penoso.

Stroll mejoró en casa

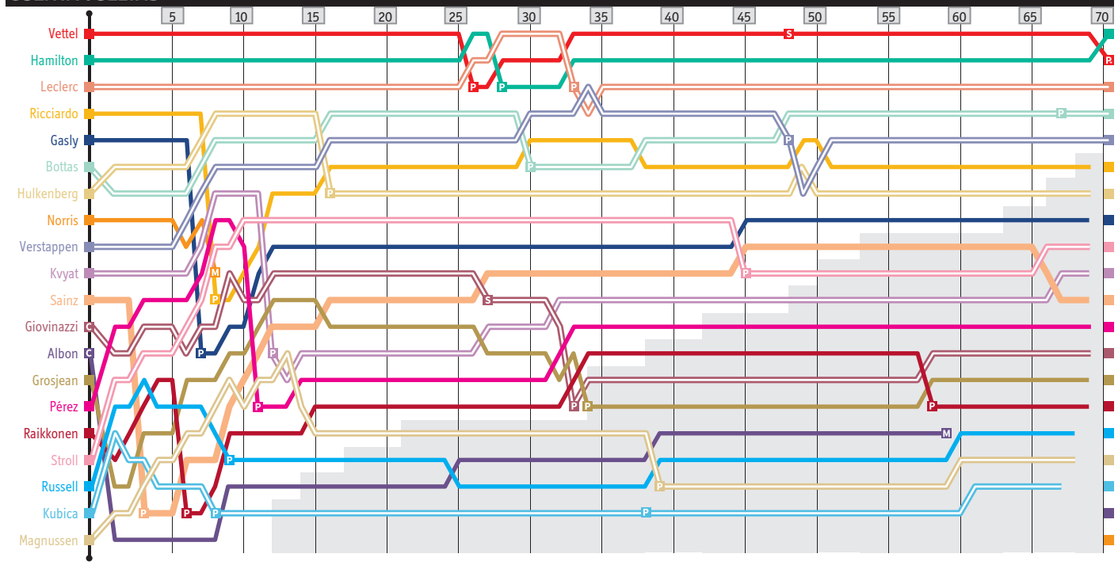
Esta vez Sainz no pudo con el Toro

Leclerc también apretó al final y a pesar de que no le dijeron de la penalización, luego comentó que no podía haber ido más rápido y así terminó tercero. Bottas se recuperó para ser cuarto después de una batalla entretenida con Ricciardo, quien bloqueó varias veces al nórdico. Al final Valtteri tenía tanta ventaja sobre Max que se detuvo por llantas suaves y marcó la VR. Max rebasó a los Renault tras su detención en el giro 48 cuando calzó unas amarillas, pero no pasó del quinto sitio. Los Renault hicieron el 6-7 con Hulk molesto al no serle permitido atacar al australiano al final y Gasly cumplió apenas en octavo con un auto mejor que los del rombo. Noveno iba Sainz en el giro 65, aunque como había cambiado en la vuelta 3 sus llantas duras no aguantaron y Stroll y Kvyat lo sacaron de los puntos sin embargo, Sergio ya no pudo quitarle el undécimo.

CARLOS E. JALIFE VILLALÓN

Magnussen chocó en la Q2

CUENTA VUELTAS



P Parada en fosos C Choque M Falla mecánica S Trompo + Penalizado Vuelta menos Auto de seguridad

CALIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo
1	**Sebastian Vettel**	**Ferrari**	**1m10.240s**
2	Lewis Hamilton	Mercedes	1m10.446s
3	Charles Leclerc	Ferrari	1m10.920s
4	Daniel Ricciardo	Renault	1m11.071s
5	Pierre Gasly	Red Bull	1m11.079s
6	Valtteri Bottas	Mercedes	1m11.101s
7	Nico Hulkenberg	Renault	1m11.324s
8	Lando Norris	McLaren	1m11.863s
9	Max Verstappen	Red Bull	1m11.800s
10	Daniil Kvyat	Toro Rosso	1m11.921s
11	Carlos Sainz II	McLaren	1m13.981s
12	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	1m12.136s
13	Alexander Albon	Toro Rosso	1m12.193s
14	Romain Grosjean	Haas	-
15	**Sergio Pérez**	**Racing Point**	**1m12.197s**
16	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo	1m12.230s
17	Lance Stroll	Racing Point	1m12.266s
18	George Russell	Williams	1m13.617s
19	Robert Kubica	Williams	1m14.393s
20	Kevin Magnussen	Haas	-

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Vueltas	Tiempo/Dif.
1	**Lewis Hamilton**	**Mercedes**	**70**	**1h29m07.084s**
2	Sebastian Vettel	Ferrari	70	+3.658s
3	Charles Leclerc	Ferrari	70	+4.696s
4	Valtteri Bottas	Mercedes	70	+51.043s
5	Max Verstappen	Red Bull/Honda	70	+57.655s
6	Daniel Ricciardo	Renault	69	-1 giro
7	Nico Hulkenberg	Renault	69	-1 giro
8	Pierre Gasly	Red Bull/Honda	69	-1 giro
9	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	69	-1 giro
10	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	69	-1 giro
11	Carlos Sainz II	McLaren/Renault	69	-1 giro
12	**Sergio Pérez**	**Racing Point/Mercedes**	**69**	**-1 giro**
13	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	69	-1 giro
14	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	69	-1 giro
15	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	69	-1 giro
16	George Russell	Williams/Mercedes	68	-2 giros
17	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	68	-2 giros
18	Robert Kubica	Williams/Mercedes	67	-3 giros
-	Alexander Albon	Toro Rosso/Honda	59	Despiste
-	Lando Norris	McLaren/Renault	8	Frenos

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	**Lewis Hamilton**	**162**
2	Valtteri Bottas	133
3	Sebastian Vettel	100
4	Max Verstappen	88
5	Charles Leclerc	72
6	Pierre Gasly	36
7	Carlos Sainz II	18
8	Daniel Ricciardo	16
9	Kevin Magnussen	14
10	**Sergio Pérez**	**13**
11	Kimi Raikkonen	13
12	Lando Norris	12
13	Nico Hulkenberg	12
14	Daniil Kvyat	10

Pos.	Equipo	Pts.
1	**Mercedes**	**295**
2	Ferrari	172
3	Red Bull	124
4	McLaren	30
5	Renault	28

FOTOS RED BULL CONTENT POOL

Rutas de Cerdeña
310.520 km.
19 etapas

Ganadores Dani Sordo/C.del Barrio (Hyundai) 3h32m27.2s
Etapa de Poder Andreas Mikkelsen/A.Jager (Hyundai) 4m54.0s

SORDO SORPRENDE EN CERDEÑA

Tanak lideró hasta la etapa final cuando le falló la dirección; el WRC2 Pro para Kalle Rovanpera

DÍA 1

Tras la arrancada ceremonial que ganó Ogier el jueves, el viernes le tocó abrir el camino y barrer el polvo, y para la quinta etapa le pegó a una roca y ahí se acabó su lucha por el triunfo. Los Fiesta de Suninen y Evans tomaron la punta de inicio, pero Teemu se trompeó en la cuarta etapa y Latvala se fue al frente. En la tarde en la segunda pasada, Latvala se volcó y quedó retrasado; la séptima etapa se canceló cuando Tanak, Evans y Neuville ya la habían completado, por lo que se dieron tiempos nominales al resto, aunque el desgaste de las llantas relegó a los tres. Sordo emergió como líder luego de que Evans se fue a la maleza y Latvala acabó fuera del camino. Al final Sordo lideraba por 10.8s sobre Teemu, 11.2s sobre Ott y les seguían Mikkelsen y Evans separados por una décima.

DÍA 2

El sábado Tanak atacó calzando llantas blandas contras las duras de sus rivales y ganó las tres etapas matutinas para irse a la punta. En la tarde el estonio ganó las tres etapas restantes para barrer el día y acabar con 25.9s sobre Dani y 42.9s sobre Teemu. Evans y Mikkelsen se intercambiaron el cuarto sitio todo el día,

Teemu marcó su mejor sitio

Andreas mostró ganas y manos

La dirección del Yaris le falló a Tanak

pero el galés tuvo llantas mejores al final y le sacó 7.9s al noruego con Meeke en sexto tras un pinchazo.

DÍA 3

El domingo restaban cuatro etapas y Sordo optó por asegurar el podio, aunque en la Etapa de Poder el Toyota perdió la dirección asistida y un trompo dejó a Ott atravesado, cerró la etapa dos minutos más lento y cayó al quinto sitio. Sordo heredó el triunfo por 13.7s sobre Suninen y la batalla de Mikkelsen y Evans se definió por nueve décimas para el primero al llevarse la etapa final en la que Ogier regresó para ser segundo y embolsarse cuatro puntos.

ALBERT RIVERS

Sordo es experto en asfalto, se supone

Evans perdió el podio al final

RESULTADOS

Pos.	Piloto	Equipo	Auto	Tiempo/Dif.
1	**Dani Sordo, C.del Barrio**	**Hyundai**	**i20 WRC**	**3h32m27.2s**
2	Teemu Suninen, M.Salminen	Ford	Fiesta WRC	+13.7s
3	Andreas Mikkelsen, A.Jager	Hyundai	i20 WRC	+32.6s
4	Elfyn Evans, S.Martin	Ford	Fiesta WRC	+33.5s
5	Ott Tanak, M.Jarveoja	Toyota	Yaris WRC	+1m30.1s
6	Thierry Neuville, N.Gilsoul	Hyundai	i20 WRC	+2m06.7s
7	Esapekka Lappi, J.Ferm	Citroën	C3 WRC	+2m59.6s
8	Kris Meeke, S.Marshall	Toyota	Yaris WRC	+4m40.1s
9	Kalle Rovanpera, J.Halttunen	Skoda	Fabia R5	+8m24.6s
10	Jan Kopecky, P.Dresler	Skoda	Fabia R5	+8m49.2s

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	**Ott Tanak**	**150**
2	Sebastien Ogier	146
3	Thierry Neuville	143
4	Elfyn Evans	78
5	Teemu Suninen	62
6	Kris Meeke	60
7	Andreas Mikkelsen	56

Pos.	Equipo	Pts.
1	**Hyundai**	**242**
2	Toyota	198

FOTOS RED BULL CONTENT POOL/TOYOTA

¡¡ALONSO (+NAKAJIMA Y BUEMI) BIGANADOR Y CAMPEÓN WEC!!

Alpine ganó y se coronó en LMP2, Ferrari venció en GTE Pro y Ford en GTE Am, pero fue descalificado

El cierre de la Supertemporada 2018-19 del Mundial de Resistencia (WEC) se dio en las 24 Horas de Le Mans. No había mucha duda sobre quién iba a ganar, los prototipos híbridos Toyota LMP1, la pregunta era cual sería, si el #7 de Kamui Kobayashi/ Mike Conway/"Pechito" López o el #8 de los estrellas Fernando Alonso/Kazuki Nakajima/ Sebastien Buemi. Conway y Kobayashi le dieron la PP en las prácticas a su auto por poco más de cuatro décimas y otra vez rompieron los 250 kph de promedio en su mejor vuelta.

La carrera inició con Conway alejándose de Buemi hasta poner más de 25 segundos de distancia entre ellos y luego Kamui tomó el relevo contra Alonso y aumentó el ritmo para pasar del minuto de ventaja. Todo se perdió en la séptima hora cuando Nakajima paró aprovechando una amarilla local y luego Pechito López lo imitó, pero puso llantas intermedias porque empezaba a llover y tuvo que volver a parar, cuando la lluvia no llegó. Eso le dio ventaja a Kazuki, aunque otra amarilla por el choque del Rebellion de Laurent apretó a los dos, López y Nakajima intercambiaron la punta hasta el final de sus turnos y Conway y Buemi siguieron el juego hasta que el inglés se despegó en su segunda corrida y puso tierra de por medio. Kamui volvió a batir a Alonso, esta vez en la noche y para la llegada de la mañana la ventaja del #7 era de casi un minuto que se volvió más de dos cuando hubo un auto de seguridad que los agarró separados. La carrera parecía definida cuando Alonso no pudo contra Kobayashi en plena mañana y cambiaron piloto con 126 segundos de ventaja para el #7.

Pechito tomó el mando en la última corrida, pero entrando a la hora final, López fue

El Toyota #8 recibe el banderazo por segundo año seguido

El Alpine ganó carrera y campeonato

- Alonso es uno de los tres ganadores múltiples con 100% de triunfos
- Por segundo años consecutivo un ganador en clase fue descalificado
- Los títulos de LMP2 y GTE Am se definieron para los ganadores de la carrera

Los biganadores

¡Arrancan las 24 horas de carrera!

El líder pasando aceite

El semblante de la tripleta del Toyota #7 decía todo

Memo pasándose en una frenada

mandado a los fosos porque el sensor indicaba un pinchazo en la llanta delantera derecha y se la cambiaron; sin embargo, dio otra vuelta lenta porque el sensor indicaba que era la izquierda trasera. Nakajima lo pasó poco antes de entrar a fosos y ahora le cambiaron las cuatro llantas al argentino y lo sacaron con tanques llenos. Iba a casi 40 segundos, pero cuando hicieron sus paradas finales ya estaba a 22 porque su recarga fue más breve, restaban menos de 25 minutos de carrera y aunque se quitó otros seis segundos, cruzó la meta en segundo detrás del #8 manejado por Kazuki. Tercero llegó el prototipo del equipo SMP ruso delante de los dos de Rebellion.

En LMP2 ganó el Alpine de Signatech, con lo que también se llevó el título sobre el ORECA #38 del equipo Jackie Chan-DC y el TDS cruzó tercero delante del Ligier del equipo United y del ORECA del IDEC Sport, éste manejado por Memo Rojas, quinto en clase y décimo general tras sufrir un problema de reabastecimiento que les costaba mucho tiempo en cada parada. El auto del DragonSpeed de Roberto González con Maldonado y Davidson, estaba en la batalla por la punta en tercer sitio a las 8:00 AM del domingo cuando Pastor encontró en la entrada a la recta en la zona de Tertre Rouge el sol pegándole de frente y chocó para quedar eliminado.

En GTE Pro la carrera se definió por un auto de seguridad en la hora 21 que dejó al Corvette de Magnussen parado en la salida de los fosos más de un minuto cuando el Ferrari de Calado pudo reintegrarse a la pista. Estos dos habían batallado toda la noche y tras el contratiempo el Corvette apretó el paso y Magnussen chocó y perdió cinco vueltas en reparaciones y hasta el podio. Segundo y tercero llegaron los Porsche oficiales, el #91 del WEC –que buscaba el título, pero lo perdió ante sus coequiperos del #92 que llegaron en décimo en clase– y el #93 de IMSA, aunque sin inquietar al Ferrari que cerró con Daniel Serra al volante.

En GTE Am ganó el Ford privado del equipo Keating; no obstante, luego resultó que su tanque tenía espacio para 100 mililitros más de combustible y además su equipo de recarga era más veloz, y los descalificaron, dejando el triunfo al Porsche del equipo Project 1 que también se coronó con este resultado.

PETER MEADOW

Roberto saliendo de fosos en la noche

La reina de la carrera con los ganadores de la Posición de Privilegio

El décimo sitio aunque le bastaba al Porsche #92 para llevarse el título

El Ferrari líder entrando a una de sus 26 detenciones en fosos

Kessel Racing mandó una tripulación femenina para su Ferrari

Aston se llevó la PP en GTE, pero antes de una sanción

El Porsche #56 ganó las 24 Horas y se coronó en su debut en el WEC

El Toyota #7 dominó, auqnue un sensor de llanta le robó la gloria

El Ford triunfador de la GTE Am que perdió por un tanque más grande

El Corvette #63 perdió la carrera en una salida del auto de seguridad

Rebellion, mucho color, cero podio

RESULTADOS

Pos.	Clase	Pilotos	Equipo	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**LMP1**	**Alonso/Buemi/Nakajima**	**Toyota**	**TS050 Hybrid**	**385**	**24h00m10.5741s**	**2**
2	LMP1	Kobayashi/Conway/López	Toyota	TS050-Hybrid	385	+16.972s	1
3	LMP1	Vandoorne/Petrov/Aleshin	SMP	BRE BR1-AER	379	-6 giros	5
4	LMP1	Senna/Jani/Lotterer	Rebellion	Rebellion-Gibson R13	376	-9 giros	6
5	LMP1	Laurent/Berthon/Menezes	Rebellion	Rebellion-Gibson R13	370	-15 giros	4
6	**LMP2**	**Negrao/Lapierre/Thiriet**	**Signatech**	**Alpine A470-Gibson**	**368**	**-17 giros**	**11**
7	LMP2	Tung/Richelmi/Aubry	Jackie Chan	ORECA	367	-18 giros	15
8	LMP2	Perrodo/Vaxiviere/Duval	TDS Racing	ORECA	366	-19 giros	9
9	LMP2	Hanson/Albuquerque/Di Resta	United Autosports	Ligier	365	-20 giros	14
10	LMP2	Lafargue/Chtin/**Memo Rojas**	IDESC Sport	ORECA-Gibson	364	-21 giros	12
20	**GTE Pro**	**Serra/Calado/Pier Guidi**	**AF Corse**	**Ferrari**	**342**	**-43 giros**	**40**
31	**GTE Am**	**Bergmeister/Perfetti/Lindsey**	**Project 1**	**911 RSR**	**334**	**-51 giros**	**51**
49	LMP2	**Rob.Gzlz**/Maldonado/Davidson	DragonSpeed	ORECA-Gibson	245	choque	10

Campeonato

LMP1 PILOTOS 1 Alonso/Buemi/Nakajima 198; 2 Kobayashi/Conway/López 157; 3 Laurent/Menezes 114 **LMP1 MARCAS** 1 TOYOTA 216; 2 Rebellion 134; 3 SMP Racing 109 **LMP2 PILOTOS** 1 Negrao/Lapierre/Thiriet 181; 2 Tung/Aubry/Richelmi 166; 3 Maldonado/**Rob. González** 117 **GTE PRO PILOTOS** 1 Christensen/Estré 155; 2 PierGuidi/Calado 136.5; 3 Bruni/Lietz 131 **GTE PRO MARCAS** 1 Porsche 288; 2 Ferrari 194; 3 Ford 178; 4 Aston Martin 136; 5 BMW 114 **GTE AM PILOTOS** 1 Perfetti/Bergmeister/Lindsey 151; 2 Ried/Campbel 110; 3 Flohr/Fisichella/Castellacci 99; 4 Eastwood/Yoluc 99

Ganador Marc Márquez (Honda) 40m31.175s • **PP** Fabio Quartararo (Petronas Yamaha) 1m39.484s
VR Márquez 1m40.507s

Petrucci se asienta en Ducati

Pol sigue sacando la cara por KTM

Marc ganó con mucha ayuda de Lorenzo

MARC MÁRQUEZ VUELVE A TRIUNFAR

Lorenzo eliminó a Dovi, Rossi y Viñales en una caída y Marc se quedó sin rivales en Montmeló

La PP en Montmeló la ganó el novato galo Fabio Quartararo, su segunda del año, y lo acompañaron en primera fila Marc Márquez y Maverick Viñales. En la arrancada Dovizioso se fue con Marc a la punta, a Fabio se lo comió el pelotón y Lorenzo se metió en la batalla. La primera vuelta pasaron Dovi, Viñales, Marc, Lorenzo, Petrucci, Rossi, Miller, Qartararo, Pol y Mir en un pelotón compacto. Al llegar a la Curva 10 Lorenzo se metió entre Dovi y Marc, pero perdió la Honda y se llevó al italiano, quien a su vez le pegó a Maverick y la moto de Jorge le dio a Rossi, dejando a los cuatro fuera. Marc la libró y se escapó del resto que maniobró para evitar el choque múltiple poniendo una ventaja de cuatro segundos en pocas vueltas.

Petrucci era el más veloz del grupo perseguidor, pues las Suzuki de Rins y Mir se enfrentaban a Miller y Fabio por el tercer sitio, aunque pronto Rins se despegó y fue por Petru a quien presionaba. Lo pasó varias veces, pero Danilo lo repasaba de inmediato hasta que Rins se fue ancho en una curva y cayó al sexto. Entonces fue Fabio el que tomó el ataque contra Petru, ya que Marc iba lejos. Pelearon intensamente hasta que el francés se posicionó bien del segundo sitio y empezó a recortar la ventaja de Márquez, quien lo dejaba quitarse un par de décimas por vuelta sin forzar su moto y al final más de 2.6 segundos los separaron en la meta. Petru fue tercero y Rins remontó al cuarto rebasando a Jack que quedó emparedado entre las Suzuki al final. Pol Espargaró metió su KTM en séptimo frente a la Honda de Nakagami, y Tito Rabat brilló en casa para ser noveno delante de la KTM de Zarco. Así, Marc se aleja en la punta.

Fabio (20) pasó de pelear el cuarto a ponerse segundo

CHRIS VAN DE WIELE

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	**Marc Márquez**	**Honda**	**24**	**40m31.175s**	**2**
2	Fabio Quartararo	Petronas Yamaha	24	+2.660s	1
3	Danilo Petrucci	Ducati	24	+4.537s	7
4	Álex Rins	Suzuki	24	+6.602s	8
5	Jack Miller	Pramac-Ducati	24	+6.870s	14
6	Joan Mir	Suzuki	24	+7.040s	11
7	Pol Espargaró	KTM	24	+16.144s	12
8	Takaaki Nakagami	LCR Honda	24	+17.969s	16
9	Tito Rabat	Avintia-Ducati	24	+22.661s	19
10	Johann Zarco	KTM	24	+26.228s	18

CAMPEONATO

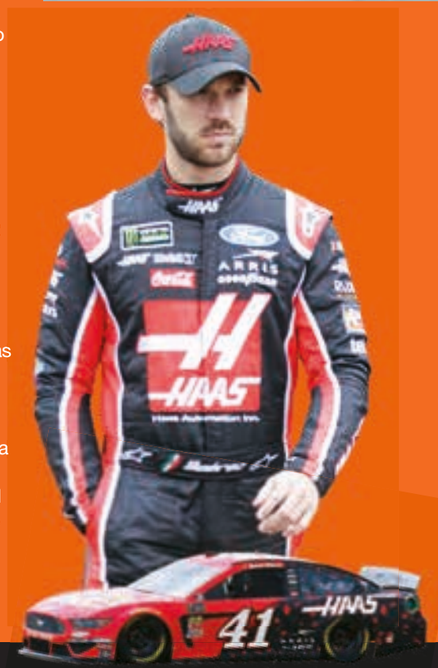
Pos.	Piloto	Pts.
1	**Marc Márquez**	**140**
2	Andrea Dovizioso	103
3	Alex Rins	101
4	Danilo Petrucci	98
5	Valentino Rossi	72
6	Jack Miller	53
7	Fabio Quartararo	51
Pos.	**Equipo**	**Pts.**
1	**Honda**	**146**
2	Ducati	131

FOTOS RED BULL CONTENT POOL/DUCATI/HONDA/SUZUKI

NASCAR CUP TIEMPO DE SUPERÓVALOS

El mes editorial inició con la carrera más larga del calendario, la Charlotte 600 en el óvalo de milla y media de esa ciudad de Carolina del Norte, cercano a las bases de casi todos los equipos de NASCAR. En su Mustang #41 Daniel calificó sexto para la justa de 400 vueltas y en la primera etapa reportó que sentía muy duro su auto, pero se mantuvo afuera y terminó undécimo. Para la Etapa 2 perdió un par de giros tras detenerse en verde y aunque se repuso trabajando, acabó 28°. En la tercera recuperó más terreno para llegar en el sitio 21 y en la etapa final del día siguió yendo al frente; no obstante, en su última parada se pasó de la caja que delimita sus fosos y eso le causó una penalización que lo mandó a la cola del pelotón y finalizó una vuelta abajo en el lugar 18.

Una semana después, el 2 de junio, vino el superóvalo triangular de Pocono, Pensilvania, con sus 4,023 metros de longitud y tres curvas de peralte desigual. Tras una calificación buena Daniel quedó noveno y en la primera etapa llegó a estar tercero; sin embargo, acabó séptimo. En la segunda tuvo que ahorrar combustible para llegar al final y terminó décimo, parando de inmediato en el receso entre etapas y del lugar 19 en que empezó, finalizó octavo luego de liderar de las vueltas 125 a la 133 antes de detenerse por última vez y perder un poco de terreno.



- Ha tenido muchas penalizaciones en las paradas en fosos

Su tercera carrera y cierre del mes editorial estaba pactada para el 9 de junio en el superóvalo de 3,218 metros (2 millas) de Michigan, pero la lluvia hizo acto de presencia y pospuso la carrera para el lunes 10 de junio. El regiomontano arrancó noveno y al finalizar la Etapa 1 estaba en el sitio 16, pues tenía problemas en las corridas largas, aunque ajustó el Mustang y el resto de la carrera se fue hacia el frente, ya que ganó otras cuatro posiciones en la segunda etapa e incluso lideró un giro. Al final del día Daniel fue cuarto tras 203 vueltas, contando las adicionales de la última rearrancada en la cual mantuvo la posición pese a los ataques de Brad Keselowski, aunque no pudo pelear por avanzar.

Así pues, Daniel cumplió 15 fechas de la campaña situándose 13° general con 401 puntos y clasificado para la Caza por la Copa si terminara la ronda eliminatoria en esta fecha.

- Suárez lideró en Pocono y Michigan
- Stewart-Haas no ha ganado en 2019

FOTOS NASCAR

PaddockClub por Actual

Estrellas se dan cita en la edición 103 de la INDY 500

Kevin Ray del grupo Walk to Moon, con Matt Johnson y Kim Schifino de la banda Matt and Kim

Christian Bale y Matt Damon dieron el banderazo de salida

Chevel Shepherd de “The Voice”

Ryan Tannehill, mariscal de campo de los Delfines de Miami

Kelly Clarkson interpretó el himno de EUA

Domantas Sabonis de los Pacers de Indiana y Jackson Robert Scott, actor de “Eso”

FOTOS CARLOS, OMAR Y JAVIER JALIFE RUIZ/INDYCAR

GP de Mónaco

Lance Stroll, Mario Achi y Sergio Pérez

Henry Golding y su esposa Liv Lo Golding

Liam Cunningham

FOTOS RED BULL CONTENT POOL/AMBER LOUNGE

Olivia Culpo

Alexander Albon, Pierre Gasly, Saúl “Canelo” Álvarez y Daniil Kvyat

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso

Lentes
CELINE

Zapatos
DOLCE & GABBANA

Bota
AQUAZZURA

Fragancia
ATKINSONS
White Rose de Alix

Bolsa
VALENTINO

Lentes
MOSCOT

Gorra
DSQUARED2

Cinturón y sandalias
VERSACE

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso

Maleta
MONTEGRAPPA

VELOCIDAD CONESTILO

Por María Navarro

Una vez celebradas las tres carreras icónicas que proveen las joyas para la Triple Corona tan codiciada, este mes les traemos unos accesorios que algunas marcas presentaron para conmemorar las justas clásicas del automovilismo, además de otros artículos de tecnología de punta que harán más disfrutable el deporte motor

CRONO DE QUINCUAGÉSIMO ANIVERSARIO

- Mario Andretti, el campeón en 1978 de F1, triunfó en la Indy 500 en 1969 y la relojera francesa YEMA rediseñó el modelo Rallye que usó Mario en la justa.
- La edición de colección contará con 1969 ejemplares.
- Además de la caja de piel, vienen dos fotografías firmadas por Mario, una medalla conmemorativa de la victoria y tres correas de piel en negro, café oscuro y café claro para combinar.

Precio aproximado **$2,699** USD

DE **LA PISTA** A TUS OÍDOS

- Pirelli Design se luce de nuevo, pues se unió con IXOOST, marca italiana de audio, para crear la bocina Pirelli P ZERO™.
- Este altavoz (Bluetooth) es un compuesto de F1 a escala y al igual que su buen rendimiento en los circuitos más demandantes, éste muestra una calidad inmaculada de audio.
- Se ofrece en nueve colores, los mismos utilizados hasta la temporada 2018 para distinguir los compuestos.

Precio aproximado **$52,750** MXN

FERRARI EN CADA PASO

- El equipo de Maranello y la marca Puma entregan el calzado Ferrari RS-X Trophy.
- Está inspirado en el monoplaza F1 italiano y combina los colores típicos del equipo: rojo, amarillo y blanco, asimismo lleva el *cavallino rampante* en el talón.
- Su tecnología y comodidad lo hacen rendir tan bien como lo hace la Scuderia en las pistas del mundo.

Precios desde **$2,999** MXN

REESCRIBIENDO LA **FOTOGRAFÍA**

- Huawei trabajó junto con Leica para crear el modelo P30 Pro nuevo con una calidad de fotografía inigualable.
- El *smartphone* (*Android*) goza de cuatro cámaras, una de las cuales incluye 3D de tiempo de vuelo que puede medir la distancia con mayor precisión para mejorar las tomas de retrato.
- Con pantalla táctil completa y la tecnología más alta, este Huawei es el aliado ideal para los amantes de la fotografía y la innovación.

Precio **$22,449** MXN

MOMENTOS **INOLVIDABLES EN 4K**

- DJI, líder mundial en drones civiles y tecnología para cámaras, responde a las peticiones de sus clientes aventureros con la Osmo Action nueva.
- Es la primera cámara portátil de la marca que posee estabilizador de imagen para darle nitidez incomparable a sus fotografías de 12 megapíxeles y videos en 4K.
- Resiste al polvo y los golpes, también es sumergible y funciona a temperaturas bajo cero, ideal para aguantar las condiciones cambiantes que se viven en las carreras.

Precio **$349** USD

LE MANS TODO EL AÑO

- GANT, la marca estadounidense de ropa, se alió con los pilotos franceses Ines Taittinger y Thomas Laurent para lanzar esta colección que celebra las 24 Horas de Le Mans 2019.
- Cuenta con playeras, sudaderas, gorras y más para dama y caballero, todas con el logotipo de la joya de resistencia.
- Su tecnología Tech Prep™ ofrece la mejor calidad en sus telas que vienen en los colores galos: azul, rojo y blanco.

Precio **$440 a $4,150** MXN

TECNOMANÍA

Presentado por sears.com.mx

SAMSUNG A70

El nuevo Samsung A70 ahora tiene más pantalla para jugar. Su pantalla de 6.7" SUPER AMOLED te brinda una resolución FHD+ (1,080 x 2,400p) con 16 millones de colores lo cual hace que tus contenidos cobren vida. La amplia relación de aspecto 20:9 te brinda una única experiencia transportándote a un nuevo mundo de imagen. Cuenta con 3 cámaras traseras, su cámara principal cuenta con 32MP (f1.7), la segunda es una cámara de profundidad de 5MP que te permite ajustar la profundidad de campo de las imágenes y una cámara de ultra gran angular la cual, gracias a sus 123 grados de visión, te permite captar cada escena tal como la ven tus ojos. Está equipado con una batería de 4,500mAh que te brinda mucho más tiempo reproduciendo y enviando más vídeos aunado a su carga rápida inalámbrica de 25 W.

Precio aproximado
$9,999 MXN

ASUS LAPTOP GAMER ROG STRIX G531GT

Esta laptop con pantalla LED retroiluminada FHD de 15.6" cambia totalmente la experiencia del Gaming y del multitasking gracias a que equipa lo último en tecnología. Integra un procesador Core i7 de 9ª generación y una tarjeta de gráficos NVIDIA GeForce GTX™ 1650 los cuales junto con la refrigeración inteligente y la tecnología RangeBoost hace que estos procesadores eleven su poder al máximo, optimizando la señal de WIFI y brindando un rendimiento Gaming de alto impacto. Integra una memoria RAM de 16 GB y un disco duro de 1 TB+256 GB en disco de estado sólido. Donde sea que juegues, ilumina el entorno con Aura Sync en la nueva barra de luces de triple filo y el teclado RGB de 4 zonas.

Precio aproximado
$31,999 MXN

VICTROLA TORNAMESA PORTATIL UK FLAG VSC-550BT-UK

La tornamesa portátil de Victrola es absolutamente clásica y llena de funciones. Integra la tecnología bluetooth para que inalámbricamente se pueda transmitir la reproducción de música desde cualquier dispositivo móvil que cuente con la función de Bluetooth. Este reproductor de acetatos cuenta con 3 velocidades (33 1/3, 45, y 78 RPM) y una entrada auxiliar de 3.5mm para reproducir música desde cualquier dispositivo incluso sin que cuente con la función de bluetooth. Diseño portable como maletín que integra un sistema estéreo de bocinas que sonarán a donde quiera que vayas. Cuenta con una salida auxiliar RCA para añadir un equipo de audio externo y audífonos.

Precio aproximado
$1,399 MXN

SAMSUNG GALAXY TAB A 10.1 2019

La nueva Samsung Tab A 2019 ahora es más delgada y cuenta con un diseño metálico Unibody el cual le da una apariencia elegante de gran durabilidad. Disfruta de tus contenidos favoritos en su colorida y nítida pantalla de 10,1 pulgadas con una resolución de 1,920 x 1,200p junto con un sonido surround tridimensional Dolby Atmos. Cuenta con una batería de 6,150 mAh (típica) de gran autonomía la cual te brinda largas horas de diversión y entretenimiento frente a tu tablet y que podrás llevar contigo sin tener que preocuparte por la carga. Cuenta con 2 GB de RAM y 32 GB de almacenamiento ROM, que puede ser ampliada hasta 512 GB con una tarjeta micro SD.

Precio aproximado
$5,499 MXN

SAMSUNG LED 50" UHD 4K FLAT UN50RU7100FXZX

La TV Samsung UHD 4K Flat de 50" modelo UN50RU7100FXZX te ofrece colores únicos y una espectacular calidad de imagen en una resolución 4K (3,840 x 2,160p). Su tecnología led ayuda a reducir el ruido de distracción, perfecciona la nitidez e incluso en imágenes de menor resolución transformándolas en imágenes a una calidad cercana a la 4K. Integra la tecnología Dolby Digital Plus la cual disfrutaras de un audio claro con graves profundos para disfrutar de cualquier película o serie.

Precio aproximado
$12,819 MXN

CANON LENTE EF 50MM F/1.4 USM

Este lente integra un sistema de enfoque rápido y con una apertura muy amplia de f/1.4, lo cual lo convierte en la mezcla perfecta en cuanto a versatilidad e imagen. El ángulo de visión que brinda en horizontal es de 40°, 27° en vertical y 46° en diagonal. Cuenta con 8 hojas del diafragma, apertura mínima de 22, una distancia mínima de enfoque de 45cm y un aumento máximo (x) de 0.15.

Precio aproximado
$11,699 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

FAST drive

AMIGABLE, CÓMODO Y VELOZMENTE IMPACTANTE

McLAREN GT

NO TODO SON ROCAS Y DUNAS

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

RALLISTA DE CORAZÓN

SUBARU WRX STI

INYECCIÓN DIRECTA

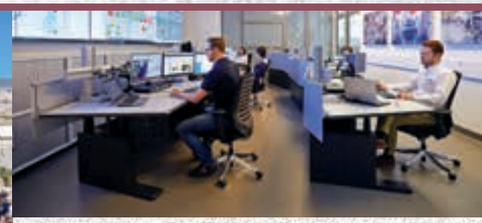
POR VÍCTOR ORTIZ

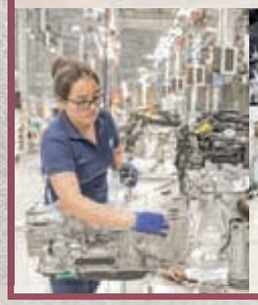
DESPUÉS DEL NIÑO AHOGADO...

Ante los nubarrones de humo provocados por los incendios forestales en los alrededores de la megalópolis, era obvio que el aire de la otrora "región más transparente" se volviera irrespirable. Como medida emergente, la SEDEMA le hizo cirugía reconstructiva al Hoy no Circula: "El nuevo programa de contingencias ambientales incluye una fase preventiva para protección a la salud, la implementación de un protocolo de contingencia por partículas 2.5, la inclusión de Fase II combinada por altos índices de dos contaminantes y la restricción vehicular del 50 al 100% de los vehículos administrativos de Gobierno, dependiendo la fase de contingencia. Además de que autos particulares con holograma 0 y 00 también entran a las medidas".

Así es, leyó usted bien. También los autos nuevos dejarían de circular aun cuando sabemos que sus motores están en perfectas condiciones. ¿No deberían de preocuparse más bien por hacer combustibles de mayor calidad y más limpios? ¿Vialidades en mejor estado y mejor planeadas? ¿Un sistema de transporte colectivo mucho más amigable y eficiente? Es un tema espeso, gris y muy irritante (justo como el aire de la CDMX) que trataremos en un artículo mucho más detallado en el número que viene (prometido), porque aparte parece que regresa la tenencia y, como cereza en el pastel, es probable que en el futuro cercano no podamos circular sobre ciertas vialidades de la Ciudad de México a menos que vayan varios pasajeros en el coche al estilo *carpool lane* de los yanquis.

Mientras aquí se sigue planeando una refinería, en Francia se anunció que a partir de 2040 quedará prohibida la fabricación y venta de autos con motores dísel y gasolina.





En otros temas mucho más agradables, con bombo y platillo se inauguró por fin la planta de ensamble de BMW en San Luis Potosí, la cual es también la más moderna y limpia de la marca en el mundo; sí, más que la de Múnich. Aquí se fabrican ahora mismo unos 35 autos por hora, pero su capacidad máxima es de 65, lo que equivalen a 175,000 por año. Desde ahí se exportará a 40 países y si bien por el momento la planta sólo fabrica el Serie 3 nuevo, es muy probable que en el futuro haya más modelos. La planta emplea a 2,000 trabajadores y toda la energía que utiliza es libre de emisiones.

Ferrari presentó al SF90 Stradale, homónimo de su monoplaza de F1, es el cavallino *más potente en la historia: V8 biturbo + tres motores eléctricos = 1,000 caballos.*

Y como de ventas de autos nuevos ya le hablamos bastante en números pasados, ahora hay que decirle que, de acuerdo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), durante el último año se robaron más de 90 mil coches en México. Dele la vuelta a la página y descubra cuáles son los 10 más robados. Feliz lectura y hasta el próximo mes. ¡Ah sí! No olvide cerrar bien su auto.

Hace poco Mazda anunciaba una gama futura de modelos con motor V6 y tracción trasera, hoy avisan que lanzarán su primer eléctrico en 2020.

EL CONTEO 10

LOS 10 FAVORITOS DE LOS AMIGOS DE LO AJENO

La Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) informó que el robo de vehículos creció casi 50% en los tres últimos años, pues pasó de 61,200 a 92,200 unidades anuales. Asimismo se dio a conocer que la tasa de recuperación sigue siendo muy baja, ya que apenas cuatro de cada 10 vehículos son encontrados.

Nissan es la marca más afectada y con diferencia amplia, dato "lógico" si tenemos en cuenta que también es la que vende más. Les compartimos la lista de los 10 modelos más robados durante 2018; nótese que este negocio sucio encuentra lucro incluso en vehículos comerciales y motocicletas, y que más de la mitad de los robos a nivel nacional ocurren en tres entidades: Estado de México, Jalisco y CDMX.

1 Nissan NP300 Pick-up

Unidades robadas: 5,874

2 Nissan Tsuru

Unidades robadas: 5,687

3 Nissan Versa

Unidades robadas: 3,849

4 Chevrolet Aveo

Unidades robadas: 2,813

5 Camiones Kenworth

Unidades robadas: 2,686

6 VW Vento

Unidades robadas: 2,236

7 VW Jetta Clásico (4ª gen.)

Unidades robadas: 2,062

8 Motocicleta Italika 111-250

Unidades robadas: 1,990

9 Nissan Sentra

Unidades robadas: 1,979

10 Nissan Estacas (chasis corto y largo)

Unidades robadas: 1,504

FASTest

SUBARU WRX STI

RALLISTA DE CORAZÓN

Lo mejor del STI se esconde bajo la carrocería. Para empezar el motor tiene 2.5 litros, es turbo, bóxer (como buen Subaru) y da 310 caballos y 290 libras/pie que, en combinación con la caja manual de seis cambios muy bien escalonados, permite ir de 0 a 100 kph en menos de 6 segundos... y además tiene uno de los mejores sistemas AWD del mundo

La herencia de los rallies está más viva que nunca en Subaru y la muestra es el WRX STI actual, un modelo único con características cada vez más difíciles de encontrar, comenzando por la carrocería. Se trata de un sedán en el universo SUV, sólo disponible ¡con caja manual! Y su tracción es integral como en todos los Subaru.

Hay más aspectos destacables, como el hecho de que este modelo y su variante con menos cafeína (el WRX "a secas") ya no son las versiones deportivas del Impreza, desde 2014 se les quitó tal apelativo y ahora son modelos independientes. El Impreza (que no se vende en México, no sabemos por qué, pues es un gran auto) vive ya su quinta generación y estrena plataforma, mientras que el WRX y STI están basados en la cuarta generación del primero y desde entonces "se separaron" para formar su gama deportiva propia.

En 2018 los hermanos "correlones" recibieron un *facelift* que los aleja aún más del Impreza y les confiere una imagen deportiva clásica muy bien conseguida. Así, el STI se convirtió en el auto insignia de la marca con su alerón posterior tremendo, ese color exterior Blue Pearl, sus cinturones de seguridad rojos y los cálipers de los frenos en amarillo limón... Suena excesivo, pero a este coche sí le queda.

No obstante, lo mejor del STI se esconde bajo la carrocería. Para empezar el motor tiene 2.5 litros, es turbo, bóxer (como buen Subaru) y da 310 caballos y 290 libras/pie que, en combinación con la caja manual de seis cambios muy bien escalonados, permite ir de 0 a 100 kph en menos de 6 segundos. No está mal, pero tampoco es el más brutal de su especie. Un Golf R, un Audi S3 o el Mercedes-AMG A45 anterior son más rápidos para acelerar; sin embargo, ninguno de ellos es tan veloz y preciso enlazando curva tras curva como el misil japonés. Aunque pareciera que tiene dirección en ambos ejes o que va anclado a unos rieles (ni una ni otra), es simplemente el trabajo excelso de los

290
LIBRAS/PIE DE TORQUE

310
CABALLOS DE POTENCIA

SUBARU WRX STI

✓ Precisión y contundencia del chasis
Motor progresivo, sube de vueltas sin queja hasta el corte
Diseño, imagen y elementos deportivos
Límite de adherencia elevadísimo, de los más sorprendentes en la industria

✗ Consumo elevado
Plásticos interiores muy simples
Suspensión dura para un uso diario

$ **WRX 6MT:** $605,900 MXN
WRX CVT: $635,900 MXN
WRX STI: $755,900 MXN

Motor	B4, 2,457cc, turbo, gasolina
Potencia	310 caballos a 6,000 rpm
Torque	290 libras/pie a 4,000 rpm
Caja	Manual, 6 velocidades
Peso	1,602 kg
0 a 100 kph	5.2s
Vel. Tope	255 kph
Economía	10.24 kpl (combinado)
Llantas	245/35 R19

ingenieros de la marca y su experiencia en el deporte reflejados en el chasis del STI. Otro punto sobresaliente es que la dirección es hidráulica y no eléctrica como en el WRX y otros Subaru, eso le concede una retroalimentación excelente y una precisión quirúrgica.

Su sistema de tracción integral es el Symmetrical All-Wheel-Drive conocido, pero en el STI hay un mando en la consola que nos deja cambiar el reparto de par motor entre ambos ejes. El sistema actúa sobre el diferencial central y es controlado por el conductor (DCCD, por sus siglas en inglés) y podemos hacer que el reparto sea 50/50% o hasta un 60% a las ruedas traseras, lo que le permite al auto ser un auténtico kart en un circuito.

Los frenos son Brembo y a diferencia del STI previo, los discos están perforados y los cálipers delanteros son de seis pistones. El sistema tiene una potencia extraordinaria de frenado y su resistencia a la fatiga es consistente con las intenciones y capacidades velocistas de este samurai.

Al interior las cosas son algo más comunes. La amplitud es correcta para su tamaño, los asientos son grandes y cómodos y los acabados son correctos en ensambles y calidad; no obstante, se notan sencillos, sobre el tablero hay plástico suave, aunque en muchas otras partes el material es duro y brilloso como en un compacto cualquiera. Tampoco hay terminados en aluminio o fibra de carbono. El equipo es abundante: luces LED, cámara de reversa, climatizador automático, sonido Harman Kardon y más; sin embargo, recordemos que la magia reside en su desarrollo mecánico y sus cualidades dinámicas.

El Subaru WRX STI es un clásico instantáneo por sus características, atrae muchas miradas, sabe andar muy pero muy rápido sin sentirse forzado y es tan cómodo y práctico como cualquier sedán. Un estuche de monerías que vale la pena tener… o al menos manejar alguna vez.

VÍCTOR ORTIZ

SISTEMA DE GESTIÓN DEL DIFERENCIAL
DCCD

El Civic décima generación estrenó chasis, lo que se nota en la calidad de marcha excelente que tiene

HONDA CIVIC TOURING

CAMPEÓN SIN CORONA

174 CABALLOS DE POTENCIA

MOTOR TURBO DE 1.5 LTS

162 LIBRAS/PIE DE TORQUE

NACIÓ EN 1972 Y VIVE SU DÉCIMA GENERACIÓN

HONDA CIVIC TOURING

Respuesta del chasis, manejo muy bueno
Motor de empuje progresivo, pero contundente
Nivel de acabados y equipamiento
Consumo de combustible bajo

Posición de manejo incómoda para personas altas
Poco espacio para la cabeza en la segunda fila

Civic EX 2.0 6MT: $337,900 MXN
Civic i-Style 2.0 CVT: $378,900 MXN
Civic Turbo Plus 1.5T CVT: $420,900 MXN
Civic Touring 1.5T CVT: $442,900 MXN

Motor	L4, 1,498cc, turbo, gasolina
Potencia	174 caballos a 6,000 rpm
Torque	162 libras/pie entre 1,700 y 5,500 rpm
Caja	Automática, CVT
Peso	1,382 kg
0 a 100 kph	8.1s
Vel. Tope	200 kph
Economía	17.24 kpl (combinado)
Llantas	235/40 R18

Es el producto estrella de la marca y uno de los más longevos también, pues nació en 1972 y vive actualmente su décima generación. Estrena una plataforma nueva modular desarrollada por Honda para ser usada por varios modelos en el futuro, además de un rostro derivado de la actualización a la mitad del ciclo de vida que le confiere una imagen más elegante y deportiva. Parrilla, faros, fascias y rines tienen diseño nuevo y nos gustó bastante el frente en una especie de cromo negro.

Como casi todos los autos del segmento, el Civic muestra varias carrocerías: sedán, *hatchback* 4P y *coupé*, este último aún no llega a México.

El sedán es el que ocupa nuestra prueba. La versión Touring es la carrocería más equipada y la más popular en América, pues en Europa es el HB. Se trata del modelo tope de gama y trae prácticamente todo lo disponible para este ejemplar: lámparas *full*-LED, quemacocos, rines 18”, cámara de reversa, climatizador automático, monitor de punto ciego, paletas de cambio al volante, equipo de audio con interfaz de infotenimiento y 10 bocinas, entre otros. El espacio para cuatro adultos es más que suficiente, quizás lo único que podemos reclamar es su altura baja que dificulta un poco subir y bajar de él, especialmente personas altas o de edad avanzada. La otra crítica va para la posición de manejo en la que se repite el contratiempo: el espacio para piernas es poco si el conductor mide más de 1.80 metros (aquí el “problema” será para muy pocos).

En general el interior está muy bien acabado, con materiales y ensambles que denotan calidad y, aunque no llega a ser *premium* (para eso está Acura), el Civic está muy bien hecho. No hay ruidos parásitos y la mayoría de las superficies que alcanzan las manos son tersas y están cubiertas con plásticos suaves o piel.

Sin embargo, lo mejor de este auto es el manejo. Como ya lo anticipábamos, el Civic estrenó chasis, lo que se nota en la calidad de marcha excelente que tiene.

Rueda muy bien, absorbe las irregularidades del piso y la suspensión tiene un balance justo entre firmeza y comodidad. A pesar de que no es ninguna versión deportiva, se nota muy a gusto en una carretera sinuosa. Gira con aplomo, tiene muy poco subviraje y la dirección es rápida y muy obediente. Su actitud es neutral, pero con tintes deportivos, trasmite seguridad y es progresivo. Este desempeño está bien soportado por su motor turbo de 1.5 litros que entrega 174 caballos y 162 libras/pie que le permiten acelerar y recuperar con facilidad pese a estar acoplado a una caja CVT, de esas que no nos encantan pero, hay que decirlo, la de Honda es de las que mejor funcionan.

Por poco más de 440 mil pesos que cuesta está versión, el Civic ya no es un coche barato, pero ni hablar, así están todos en el segmento, lo que juega a favor del sedán japonés, pues si bien el precio está en la media, como producto es de los mejores de su tipo.

VÍCTOR ORTIZ

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

NO TODO SON ROCAS Y DUNAS

Recibió una actualización importante que la deja como uno de los modelos más interesantes de la gama. Tiene arquitectura monocasco y está construida sobre la plataforma Premium Transverse Architecture nueva

Ya pasaron poco más de 10 años desde que Tata Motors adquirió Jaguar-Land Rover y lo libró de la bancarrota. El grupo ha invertido miles de millones de dólares desde entonces en el desarrollo de modelos nuevos, la construcción de plantas de ensamble y la contratación de miles de trabajadores. El resultado es una gama de vehículos capaz de competir en prácticamente todos los segmentos de lujo, especialmente en camionetas, claro está.

Uno de sus ejemplares más recientes es la Discovery Sport que si bien ya casi cumple un lustro de vida, acaba de recibir una actualización importante que la deja como uno de sus modelos más interesantes. Tiene arquitectura monocasco y está construida sobre la plataforma Premium Transverse Architecture nueva que comparte con la Range Rover Evoque 2019, aunque es un poco más grande, pues la Discovery incorpora una tercera fila de asientos. Este chasis goza de una distancia más grande entre ejes, lo que también contribuye a esa sensación de mayor tamaño. Dependiendo la versión y el equipamiento, la Discovery Sport puede tener tracción delantera o integral. Nuestro ejemplar de prueba (HSE Luxury con paquete R-Dynamic) era integral con la versión más potente del motor turbo 2.0 (250 caballos), caja automática de nueve cambios y rines de 20".

Con esta combinación, la Discovery Sport no es la Land Rover típica diseñada para atravesar el desierto del Sahara o completar el Rally Dakar (no es tan extrema), es más bien una camioneta de lujo con una calidad de marcha excelente sobre el pavimento, pero con una capacidad más que suficiente para enfrentar terracerías, lodazales, riachuelos, playas y todo aquello que encontremos en una salida familiar de fin de semana. Gracias al sistema Terrain Response 2 se pueden ajustar distintos elementos como la intromisión de las asistencias, la respuesta del acelerador y caja, firmeza de la suspensión y así sortear de la mejor forma posible el terreno que enfrentemos. Es una camioneta bastante ágil que oculta muy bien su peso, de hecho acelera muy bien y a pesar de la altura, la inclinación en las curvas es contenida.

Al interior los acabados son muy buenos, con materiales de calidad *premium* y empalmes igualmente impecables, mejores que los de otros autos de la familia, como el Jaguar XE. Es una camioneta equipadísima y con la posibilidad de personalización amplísima, puesto que los modelos llegan bajo pedido, lo que quiere decir que es factible "construirla" prácticamente con las mismas opciones que en su mercado de origen. Es lujosa, ofrece mucho estatus por el apellido de familia, posee muy buena calidad de marcha y disposición para dejar el pavimento cuando se requiera.

VÍCTOR ORTIZ

LAND ROVER *DISCOVERY SPORT*

Calidad de marcha refinada
Respuesta de motor y caja
Nivel de acabados y equipamiento

Carece de la capacidad legendaria LR para salir de la civilización
Muy ligero para *off road*

Discovery HSE Luxury: $1,170,000 MXN

Motor	L4, 1,998cc, turbo, gasolina
Potencia	250 caballos a 5,500 rpm
Torque	269 libras/pie entre 1,300 y 4,500 rpm
Caja	Automática, 9 velocidades
Peso	1,939 kg
0 a 100 kph	7.6s
Vel. Tope	225 kph
Economía	12.65 kpl (combinado)
Llantas	235/50 R20

McLAREN GT

AMIGABLE, CÓMODO Y VELOZMENTE IMPACTANTE

Aunque a simple vista pareciera no ser muy diferente a sus hermanos de gama, el GT es el modelo más cómodo de uso cotidiano y refinado de la alineación actual de McLaren. Está desarrollado para viajar distancias largas con comodidad, a velocidades altas y con suficiente espacio para el equipaje. El acceso al interior se realiza mediante unas puertas que se abren de abajo hacia arriba. Los asientos son más suaves y mullidos que los de otros McLaren para que sean agradables en viajes largos, pues poseen ajustes eléctricos y calefacción. Algunas partes del interior están forradas en piel Nappa y opcionalmente se puede pedir Alcántara, más adelante existirá la posibilidad de elegir Kashmir. Ciertos controles como las paletas que hay detrás del volante para cambiar de velocidad son de aluminio mecanizado. El techo es panorámico y su cristal

MOTOR
V8
BITURBO
DE 4.0 LITROS

La carrocería va situada a una altura de 11 centímetros (13 si se eleva la suspensión) respecto al piso

326 kph
VELOCIDAD MÁXIMA

es electrocrómico, el cual se oscurece con sólo tocar un botón.

La instrumentación es una pantalla de 31 cm y sus gráficos tienen influencias aeronáuticas para que sean fáciles de leer.

En la instrumentación se pueden consultar los datos del sistema de navegación, del teléfono y del sistema de sonido con 12 bocinas Bowers & Wilkins, así como la imagen de la cámara de reversa.

McLaren dice que es nuevo (su código es M840TE), aun cuando tiene las mismas medidas de diámetro y carrera que los cilindros del McLaren 720S Coupé. El motor es un V8 biturbo de 4.0 litros que entrega 620 caballos y está ubicado detrás del habitáculo y la estructura, la cual es un monocasco de fibra de carbono como la de otros McLaren. Está hecha a partir de la del McLaren 600LT (MonoCell II), pero la del GT (MonoCell II-T, donde la T significa *touring*) tiene una pieza trasera de fibra añadida que permite que tenga una cajuela de 420 litros de capacidad, mucho para un *coupé* de motor central trasero. Como referencia la cajuela de un VW Golf es de 380 litros y la de un Mercedes-Benz Clase C sedán tiene 455.

McLaren ha desarrollado suspensión, dirección y frenos *exprofeso* para el GT. Los amortiguadores son de dureza variable y se controlan electrónicamente.

McLaren ha desarrollado suspensión, dirección y frenos exprofeso *para el GT*

3.2s
DE 0 A 100 KPH

Los neumáticos Pirelli P Zero fueron diseñados especialmente para este vehículo, los delanteros son de 20 pulgadas de diámetro y los traseros de 21

Lleva unos sensores que toman información sobre cómo se encuentra la superficie de la carretera que está por delante del vehículo; gracias a estos datos los amortiguadores pueden adaptarse para proporcionar una calidad excelente de marcha a los ocupantes.

La carrocería va situada a una altura de 11 centímetros (13 si se eleva la suspensión mediante una palanca) respecto al piso. La dirección (hidráulica) tiene mayor asistencia que en otros McLaren a baja velocidad y durante maniobras. Tanto la dirección como la suspensión y la caja de cambios tienen tres programas de funcionamiento: Confort, Sport y Track.

El sistema de frenos fue desarrollado para que el tacto del pedal sea más blando a velocidad baja y con ello favorezca la conducción urbana sin perjudicar su rendimiento y tacto a velocidades elevadas. Los discos de freno de serie son de hierro fundido y hay unos opcionales de material cerámico.

Los neumáticos Pirelli P Zero fueron diseñados especialmente para este vehículo, los delanteros son de 20 pulgadas de diámetro y los traseros de 21.

El GT nuevo necesita 3.2 segundos para acelerar de 0 a 100 kph y puede alcanzar una velocidad máxima de 326 kilómetros por hora. Estas cifras son un poco mejores que las de un Mercedes-Benz AMG GTR, aunque no tan buenas como las de un Ferrari 488 GTB, y es justo en esa compañía donde encaja, igual que en la F1.

VÍCTOR ORTIZ

620
CABALLOS DE POTENCIA

La Pandilla

¡JULIO, EL MES DE LAS VACACIONES!

¡Por fin a divertirse! Haz planes con tu familia, que la meta sea vivir unas vacaciones inolvidables, un consejo: ¡VAYAN A LA PLAYA!

¿Qué playa te gustaría conocer?

¿Sabías qué...

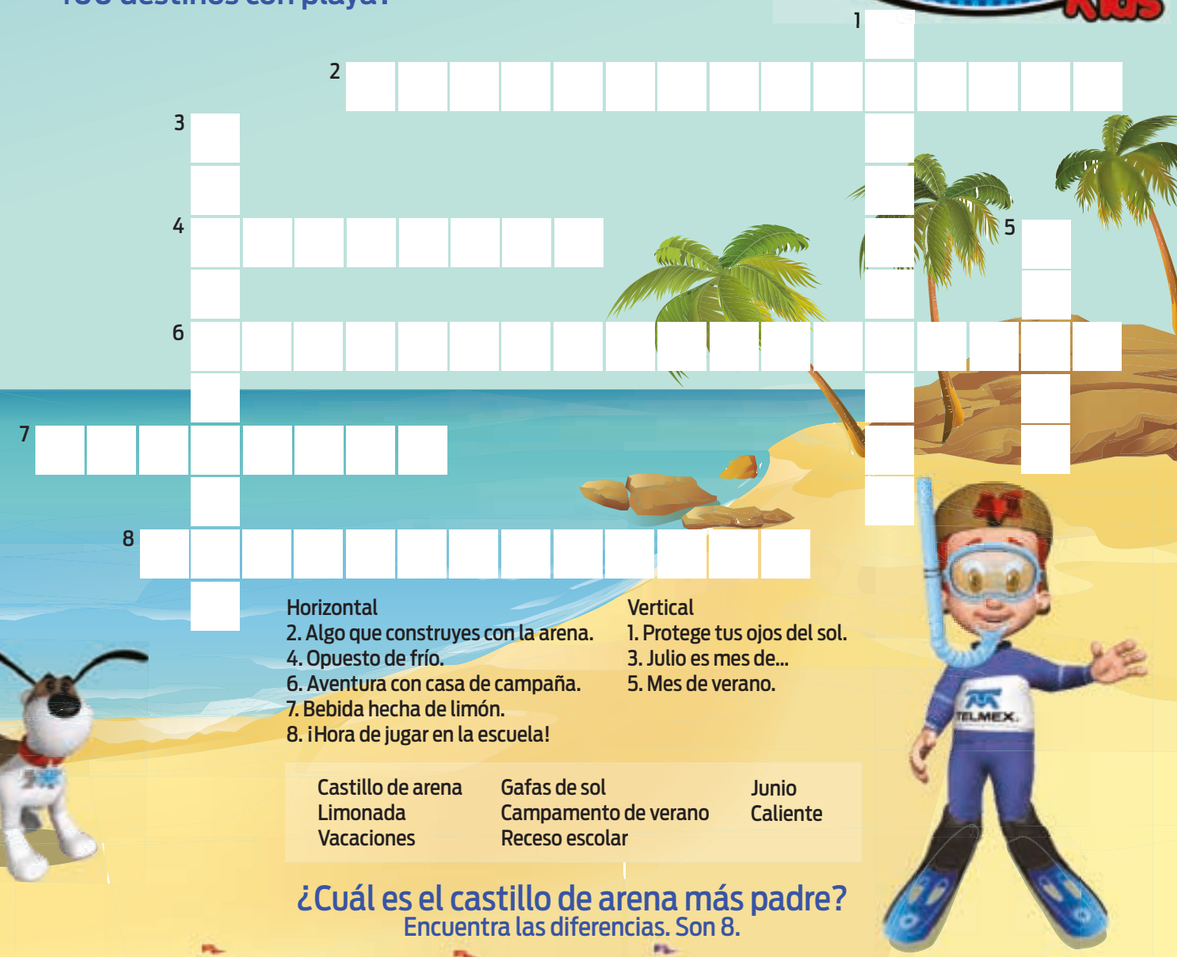
en México existen más de 400 destinos con playa?

RA infinitum Realidad Aumentada

Escudería TELMEX Kids

Las vacaciones perfectas.

Tacha con una cruz lo que no necesitas para la playa.



Horizontal
2. Algo que construyes con la arena.
4. Opuesto de frío.
6. Aventura con casa de campaña.
7. Bebida hecha de limón.
8. ¡Hora de jugar en la escuela!

Vertical
1. Protege tus ojos del sol.
3. Julio es mes de...
5. Mes de verano.

Castillo de arena	Gafas de sol	Junio
Limonada	Campamento de verano	Caliente
Vacaciones	Receso escolar	

¿Cuál es el castillo de arena más padre?

Encuentra las diferencias. Son 8.

Diviértete a la máxima velocidad en:

PANDILLATELMEX.COM

¡Un gran premio para viajar!

Línea LISBOA

Expandible

Equipaje Ligero

Colores Disponibles

Permitido en cabina

TSA ACCEPTED

TRAVEL SENTRY APPROVED

SEARS Se entiende

Sistema 360° 4x2 ruedas

Gomas laterales para agarre y soporte

Chapa TSA en los 3 tamaños

Trolley de aluminio

Giacomo Rosati

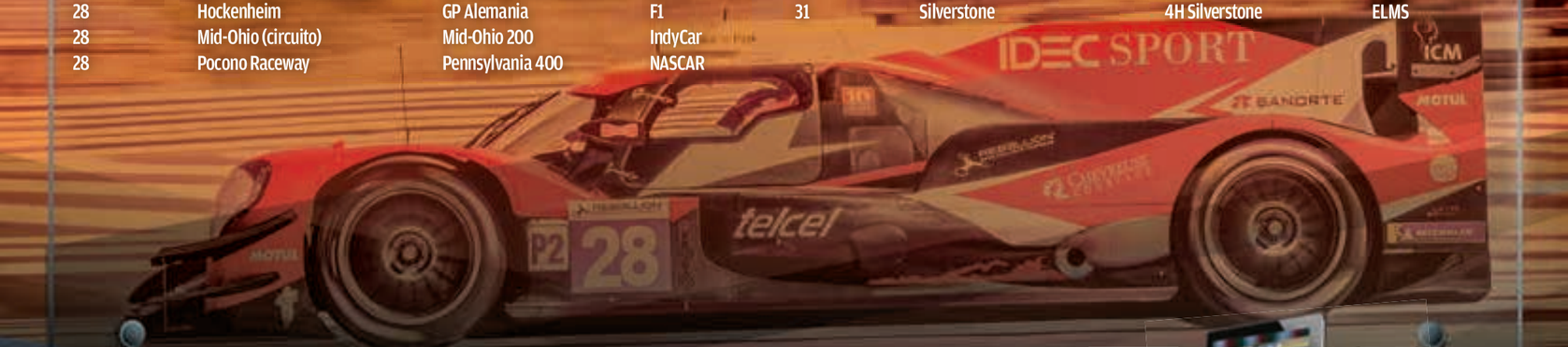
AGENDA RACING

JULIO

Fecha	Pista	Carrera	Serie
6	Autódromo Hnos. Rodríguez	Fecha 6	CAHR
6	Daytona International Speedway	Daytona 400	NASCAR
6-7	Norisring	200 Millas	DTM+Serie W
7	Calles de Vila Real	Carrera Portugal	WTCR
7	Sachsenring	GP Alemania	MotoGP
7	Mosport, Ontario	Canadian SportsCar GP	IMSA-SCC
13	Kentucky Speedway	Kentucky 400	NASCAR
13-14	Calle de Brooklyn NY	Nueva York ePrix 1 y 2	Fórmula E
14	Silverstone	GP Gran Bretaña	F1+F2+F3
14	Calles de Toronto	Indy Toronto	IndyCar
14	Óvalo El Dorado	Chihuahua	NASCARMx
20	Lime Rock, Con.	Lime Rock GP	IMSA-SCC
20	Iowa (Óvalo)	Iowa 300	IndyCar
20-21	Assen	Carrera Assen	DTM+Serie W
20-21	Autódromo Aguascalientes	Fecha 2	Supercopa
21	Montmeló	4H Barcelona	ELMS
21	New Hampshire Motor Speedway	New Hampshire 301	NASCAR
28	Hockenheim	GP Alemania	F1
28	Mid-Ohio (circuito)	Mid-Ohio 200	IndyCar
28	Pocono Raceway	Pennsylvania 400	NASCAR

AGOSTO

Fecha	Pista	Carrera	Serie
1-4	Alrededores de Jyvaskyla	Rally Finlandia	WRC
3	Autódromo Hnos. Rodríguez	Fecha 7	CAHR Copa Notiauto
4	Hungaroring	GP Hungría	F1+F2+F3
4	Autodrom Brno	GP Rep. Checa	MotoGP
4	Road America, Wis.	Road America GP	IMSA-SCC
4	Watkins Glen International	Watkins Glen 355	NASCAR
4	Óvalo del Ecocentro Querétaro	Querétaro	NASCAR Mx
11	Red Bull Ring	GP Austria	MotoGP
11	Michigan International Speedway	Michigan 400 Verano	NASCAR
17-18	Autódromo León	Fecha 3	Supercopa
17	Bristol Motor Speedway	Bristol 500 noche	NASCAR
18	Pocono (superóvalo)	Pocono 500	IndyCar
22-25	Alrededores de Trier	Rally Alemania	WRC
24	Gateway (óvalo)	Gateway 500	IndyCar
25	Silverstone	GP GB	MotoGP
25	Virginia Intnl Rwy.	GT Challenge	IMSA-SCC
31	Spa-Francorchamps	Bélgica	F2+F3
31	Silverstone	4H Silverstone	ELMS



Sigue las transmisiones de FOX en escuderiatelmex.com y Claro Video desde tu dispositivo móvil favorito

Claro video

Red Bull
CLIFF DIVING
WORLD SERIES 2019
LIRIANO
DOMINGO
14 DE JULIO
09:30 HRS.
ADRIANA JIMÉNEZ
JONATHAN PAREDES
Claro sports
POR:
marcaclaro.com | Claro Video | Canal 336 y 836 HD Dish | Canal 521 Totalplay
Canal 324 Megacable | Canal 512 Axtel.
SUJETO A CAMBIOS DE PROGRAMACIÓN SIN PREVIO AVISO.