

Con lo mejor de AUTOSPORT FI AUTO FIA SCUDERIA TELMEX

Descarga la aplicación



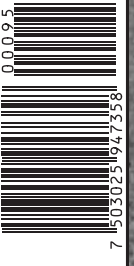
Abrela y apunta a la página

FAST mag

Marc Márquez



Mex \$45.00



Lewis Hamilton

Previa FÓRMULA E



Entrevistas

Gasly / Norris / Hulkenberg



Mario Andretti



FASTdrive PORSCHE 911 GT3 RS



Claro sports



**TODOS LOS DEPORTES
EN UN SOLO LUGAR**
#ConectamosTusEmociones

POR:
marcaclaro.com | Claro Video | Canal 336 y 836 HD Dish | Canal 521 Totalplay
Canal 324 Megacable | Canal 512 Axtel | Canal 515 StarTV.

SUJETO A CAMBIOS DE PROGRAMACIÓN SIN PREVIO AVISO.

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

Descarga la aplicación gratis
RA
Infinitem
Realidad Aumentada
Escanea esta página y descubre la realidad aumentada



1 Entra a tu tienda.

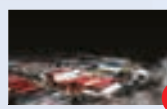


2 Busca y descarga gratis RA Infinitem.



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

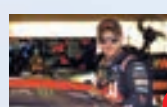




Desde los Fosos
Ejercicios Goebbelianos



Opiniones Gemelas
¿Se coronará de nuevo Lewis en 2020?



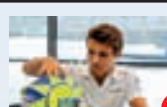
Pit y Paddock
Las noticias más relevantes



Un momento en el tiempo
La catedral del automovilismo mexicano



Previa anual
Fórmula E 2019-20



Entrevistas
Lando Norris, Pierre Gasty y Nico Hulkenberg



Reportes de carrera
Lo que pasó durante el mes



Pandilla Telmex
Diversión para los aficionados más pequeños



El Tacómetro
¿Qué debe hacer Penske con la IndyCar?



Fem1
Lyn St. James, perseveró y alcanzó



¿Sabías...?
cómo entrena un piloto profesional?
Fortalecimiento de las piernas



Histórica
Mario Andretti, el señor versatilidad



Resúmenes 2019
F1, NASCAR y WRC



Mexicanos por el mundo
El reporte de los pilotos mexicanos en el escenario mundial



FASTdrive
Lo mejor del mes en la industria automotriz



Agenda Racing
Para que no te pierdas ninguna carrera



54
Hexacampeones



120
FASTest
Porsche 911 GT3 RS

MOTOR SAPIENS



HEXAS

Ya tenemos campeones y tanto en dos como en cuatro ruedas son ganadores por sexta vez del título máximo de su categoría...y también uno mexicano. ¿Una era dorada? Algo hay de eso, aunque también hay mucho de lo que dicen los entendidos acerca de que las carreras se ganan con las carteras...

Ya empieza a cerrar el año y tenemos resúmenes de algunas series que acabaron tarde y faltan otras, pero a la vez preparamos la previa de una que empieza temprano, la Fórmula E que por cierto veremos en México en febrero. Aparte hay notas interesantes que han causado revuelo, como eso de la F1 y su neutralidad en cuanto a emisión de gases para 2030 que muchos creen que significa que ya no van a contaminar y no hay tal, es más un ejercicio goebbeliano que un cambio radical. Los gemelos hablan de 2020 que se avecina con Lewis acechando, lo que mantendrá nuestra atención en el año final de las reglas que iniciaron en 2014... pero que seguirán en su mayoría en 2021 y después, en otro ejercicio propagandístico que no convence a los expertos. Traemos encuestas, ejercicios, efemérides, como que el autódromo cumple 60 años de inaugurado este mes (y que pronto copiarán todos los que ni enterados estaban... como es usual en los "comunicadores" je, je), y un retrato breve de Súper Mario (el original) Andretti.

Además hay entrevistas interesantes con leones jóvenes, reportes de las carreras más recientes y también ideas de regalos para los chavos, los chavos de corazón y los que simplemente son aficionados permanentes como Johnny. En fin, las 128 páginas de excelencia automovilística que mes a mes entregamos.

Les mando el abrazo fraternal clásico, pero doble por el final de año, y mis deseos para que 2020 sea mejor para todos, pues falta hace.

Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)



Editor en Jefe

Carlos Eduardo Jalife Villalón
scuderiargz@yahoo.com.mx

Editor de Arte

Alberto Heredia Hernández

Diseño Gráfico

Israel Jair de la Cruz Rivera +
Agencia GAUDELLI MCV
gaudelli@gaudelli.com.mx

Coordinador FASTdrive

Victor 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 Roser

Corresponsales

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

Jimena Cárdenas Estandía

Dirección General

jcardenas@contenido.com.mx

Laura Olmos

Coordinadora de Operaciones

lolmos@contenido.com.mx

Iñigo Mendoza Barrón

Gerente de ventas

imendoza@cmi.mx

Guadalupe Martínez

Coordinadora de circulación

gmartinez@contenido.com.mx

Fernando Medina Melchor

Suscripciones

fmedina@contenido.com.mx

Revista FASTmag mensual. Aparece el día 1º de cada mes. Editada y publicada por AMX Contenido, S.A. de C.V. Con oficinas en: Darwin 101, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F. Conmutador: 55 31 31 62; fax: 55 45 74 78. Del interior LADA sin costo: 01 800 734 5900 y fax 01 800 710 9696. Reserva de derecho al uso exclusivo del título 04-2012-01181111700-102 expedido por la Dirección General del Derecho de Autor. Certificado de licitud de título y contenido No. 15534 expedido por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Editor responsable: Carlos E. Jalife V. Proceso e impresión: Lyon AG S.A. de C.V. 55310, Hierro 5, Rústica Xalostoc, Sta María Xalostoc, 55340 Ecatepec de Morelos, Méx. Distribuido por AMX Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría del editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.



RevistaFastMag



@Fast_Mag

EN 280 CARACTERES

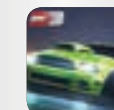
Revista FASTmag SEARCH

RECOMENDADOS

Apps



Temporizador de entrenamiento



Drag Battle

Videos

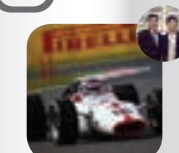


Lewis Hamilton Celebrates Winning His SIXTH World Title | 2019 United States Grand Prix

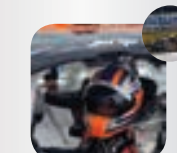


2019 4 Hours of Portimão - The movie of the race!

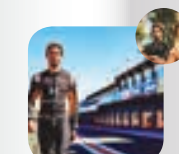
Instagram



#takumastoracer



jorgegeters3



afelixdacosta

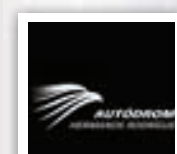


estebangtz

facebook



Notiauto @notiautoracing



Autódromo Hnos. Rodríguez @autodromohr

Roberto González @RobGonzalezV
Jota Sport triunfa en Shanghai con victoria de González, Davidson y Da Costa ¡Gran trabajo equipo!

GoodyearPress @GoodyearPress
The first Goodyear World Championship win since the 1998 Italian #F1 Grand Prix. Thanks to @jotasportfor fantastic collaboration. #4hShanghai report to follow.

FormulaRapida.net @FormulaRapidaES
#WEC #4HShanghai | @RebellionRacing se ha alzado con la primera victoria de su historia en la categoría LMP1 del WEC para dar por terminado el dominio de @Toyota_Hybrid

Jon Noble @NobleF1
Sergio Perez says if Nico Hulkenberg fails to land a seat for 2020 it will be a 'sad' reflection on #F1

Jaime Alguersuari @ALGUERSUARI_SR
Asi empezará todo.... Las grandes marcas, Renault, Mercedes, Honda, y Patro/constructores, se irán paulatinamente en los próximos 8 años. 2020/ 2027. Lo que quedará de la F1, no la reconocerá quienes nacieron antes de los 50, hasta los 80

Virutas de Goma™ @VirutasF1
Otro que hizo hoy una carrera excelente fue @SChecoPerez Salía del pitlane, acabó en los puntos, e hizo recuperar la sexta plaza a su equipo, que empieza ya mismo las obras de su nueva sede. Gran trabajo el del mexicano

Sergio Pérez @SChecoPerez
Hicimos una carrera tremenda, nos la jugamos con la estrategia a una parada y logramos rescatar un punto de un fin de semana que parecía perdido. ¡A cerrar fuerte las últimas dos del año! ¡Felicidades a @LewisHamilton por su sexto título mundial! #USGP

Good Morning Britain @GMB
Congratulations @LewisHamilton from everyone at GMB for clinching your SIXTH F1 world title! Total legend

FA @joseluisf1
Mucha gente olvida que esto no es un campeonato de pilotos, sino de constructores. Los fabricantes no gastan 300 millones para glorificar a un piloto, que es un empleado más, sino para ganar a la marca rival. Los campeonatos se empiezan ganando en las fábricas, con ingenieros

Damon Hill @HillF1
He really should be Knighted by now. Sadly I think a lot of people think F1 is not a true sporting challenge. To which I'd say, OK, you have a go! #f1 #lewishamilton

Leo @LeoF1_1
La clase no se compra...se tiene o no se tiene Y Sebastian Vettel le sobra. #Hamilton 6 x

Lewis Hamilton @LewisHamilton
Never give up on your dreams guys. Keep believing. Keep fighting.

Mercedes-AMG F1 @MercedesAMGF1
@F1 100 wins for @MercedesBenz !! And we're not finished yet... #DrivenByEachOther #ATeamComeTrue

Formula 1 GP @formula1gp
Penske compra l'Indycar: com si la Ferrari comprase la Formula 1

Scuderia Rodríguez @scuderiaroz
WRC - Se canceló el Rally Australia y con eso Hyundai se corona por Marcas, pero en WRC2 eso le quita la posibilidad a Benito Guerra de pelear el título el cual todavía podía ganar si triunfaba en su clase.

WTF1 @wtfofficial
Ott Tanak is the first non-Sebastian to win the World Rally Championship since Petter Solberg in 2003!



NASCAR PEAK MEXICO @NASCARPEAKMX
Tras una intensa batalla en la pista, la gran victoria de @rubenvelo28 de esta tarde es memorable. ¡Muchas felicidades a todo el equipo! #NASCARAgS

Pablo Rubio @pablogrupotop
Sentando Precedentes! Gran 1-2 de @Escuderia_GT #RufflesRacing @Ruffles_Mx gran carrera de @NASCARPEAKMX @rubenvelo28 @irwinvences

motor.es @morotpuntos
#IndyCar | Andretti Autosport, la otra opción de Fernando Alonso para las 500 millas de Indianápolis <http://bit.ly/33weOMA> #Indy500 @FollowAndretti @alo_oficial @IMS @ArrowMcLarenSP @HondaRacing_HP

Jose Velderrain @jb_velderrain
@AikoOaxaca18 @DSORacing and @memorajas15 El automovilismo no es sólo F1, Indycar o Nascar, hay a quienes les gustan los sportcars, memo rojas es 3 veces campeón, igual me imagino que no sabes lo que hizo Pedro Rodriguez dejando de lado la F1, Pedro y Memo, los dos más grandes de México

RDV69 @RDV69
There is a documentary being made about Team Fittipaldi' history. If you have any home movies from the period, back stage view in paddock or shots on track, PM me and I will put you in touch with the director. Any contribution welcome. RT this, not just like, spread it around.

Adam Cooper @adamcooperF1
Racing Point Formula 1 team gets permission for new factory The Racing Point Formula 1 team has received planning permission for the state-of-the-art new factory it will build on a green field site alongside its existing Silverstone base

Formula 1 @F1
Burn outs in Brazil @EstebanGtz andw @MercedesAMGF1 enjoyed their time on the streets of Sao Paulo #ObrigadoSenna



HEXA
La historia largamente anunciada se ha escrito y Lewis arriba a su sexto campeonato mundial, además encuentra un lugar exclusivo reservado para él... y no sólo para estacionarse.
GP DE ESTADOS UNIDOS
3 de noviembre de 2019
MERCEDES FI

lente



HÍPER

Valentino tiene 40 años y sigue siendo el caballero de la armadura reluciente e hiperrealista que no cesa en su empeño por el triunfo, aunque la moto no responda a su exigencia.
MOTOGP MALASIA
1 de noviembre de 2019
YAMAHA



lente



HOT

La temperatura ambiente en Ft. Worth está cerca de los 40°C y en la pista está más arriba todavía con la batalla de Toyota contra Ford por la supremacía en los autos Stock.

TEXAS 500 PLAYOFFS

3 de noviembre de 2019

NASCAR



MUCHAS ENCUESTAS , MUCHAS RESPUESTAS

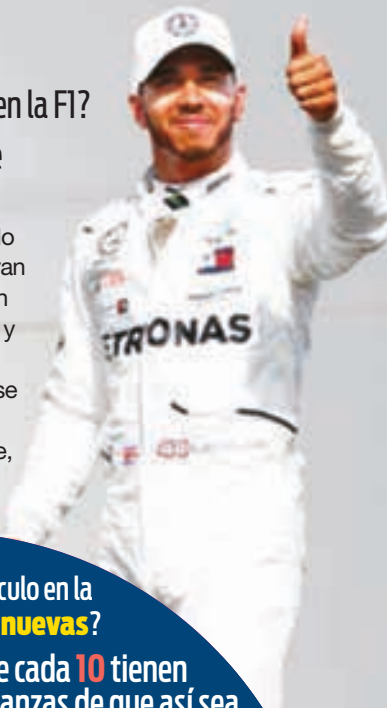
Por Javier Zahir Jalife Ruz

Cada semana publicamos encuestas en nuestras redes sociales para medir el pulso de la afición en los temas del deporte de dos y cuatro ruedas. Veamos algunas de las más pungentes:

¿Llegará **Lewis Hamilton** a **100** victorias en la F1?

88.94% de los aficionados supone que eso pasará... y pronto

Ocho de cada nueve ven al inglés superando la marca de 91 victorias de Schumi —el gran campeón emboscado por el destino sin saber siquiera que su récord peligrará— y la mayoría opina que será en 2020; además el sentir es que Lewis no se retirará y seguirá en pos de 100 triunfos. Todo eso es muy posible, aunque hace un lustro lo hubiéramos visto como risible.



¿Mejorará el espectáculo en la F1 2021 con las **reglas nuevas**?

Siete de cada **10** tienen esperanzas de que así sea



La F1 ya publicó sus reglas para 2021, y sacó un modelo de auto que se ajusta a ellas y ahora es cuestión de que los ingenieros encuentren todos los huecos para hacer sus autos distintos. La mayor parte de la gente piensa que el camino es correcto, pero los expertos opinan que habrá poco cambio, pues siempre pueden más los aerodinamicistas buscando lagunas reglamentarias que los ingenieros escribiendo restricciones. Pronto lo veremos.

Pueden participar en todas nuestras encuestas y aceptamos sugerencias (buenas) acerca de los temas de actualidad a tratar. Sigán votando en el sitio www.fast-mag.com y en nuestra página de Facebook para ayudarnos a medir nuestro deporte en el marco del intercambio libre de ideas.

¿A qué aspira **Patricio O'Ward** en la IndyCar con **McLaren**?

Más del **92%** lo ve entre los **10 mejores**



O'Ward está levantando esperanzas de que tendrá una campaña brutal, pues el 65% de los aficionados participantes cree que quedará entre los cinco primeros y tendrá un triunfo y una PP cuando menos, y casi otro 27% afirma que estará entre los 10 mejores. Los que lo ponen entre los 15 mejores son menos del 5% y los negativos que lo ven como a Sergio en 2013 (también con McLaren) son apenas el 3%. En lo personal, ojalá vuele muy lejos nuestro Pato.

¿Qué **marca alemana** será **mejor** en la Fórmula E?

Ninguna tiene mayoría, pero **Porsche** logra la **minoría mayor**



En la Fórmula E que inicia en estos días compiten Audi, BMW, Mercedes y Porsche y el 38.5% de los aficionados cree que los debutantes de Zuffenhausen serán el mejor equipo teutón. Les siguen los de Ingolstadt con 26.5%, luego los de Stuttgart con 23.5% y al fondo los de Munich con 11.5%. O sea que según nuestros votantes, pueden más los germanos del oeste que los del sur. Mmm...



ZTE

SMARTPHONES

AXON 10^{PRO}

CHOOSE SMART



6.47"
PANTALLA CURVA
AMOLED

TRIPLE CÁMARA
48 MPX + 20 MPX + 8 MPX

6 GB RAM + 128 GB
MEMORIA INTERNA

ztedevices.mx /ZTE.Mx zte_mx

La Red de tus emociones





POR CARLOS JALIFE · @Scuderiargz

Con lo mejor de SCUDERIA

EJERCICIOS GOEBBELIANOS

LA F1 Y LA NEUTRALIDAD DE LA HUELLA DE CARBONO

Hace unos días hubo revuelo porque la F1 anunció que implementa un programa para ser neutra en emisiones de (dióxido) de carbono. Pero cuando lees las letras chiquitas, notas que es más un ejercicio de propaganda –y también de liderazgo en cierta forma– que algo que reduzca pronta y drásticamente tales emisiones. Mucha gente se fue por el camino de que la categoría máxima ya no va a contaminar y no hay tal. No vamos a tener autos eléctricos ni se va a incrementar el carácter híbrido de los F1 ni las fábricas productoras van a contaminar menos.

“You see right through distorted lies, you know you have to learn”, Black Sabbath

Les explico. Tú puedes contaminar mucho, pero si compras bonos o plantas árboles o haces algunas otras cosas, puedes hacer que tu huella en cuanto a emisiones sea neutra o incluso superavitaria, en vez de permanecer deficitaria si sólo contaminas durante tus procesos y actos normales y cotidianos, y no compensas por ellos.

Lo que la F1 anunció es que en ¡¡¡11 años!!! (2030, no el año que entra) esperan haber hecho suficiente para que la categoría no aporte más contaminación, pero lo harán mejorando sus procesos y comprando bonos a los que tienen desarrollos limpios o plantan árboles o similares, a fin de que lo que contaminan ellos se contrarreste en otro lado. Sin embargo, los autos van a seguir siendo de motores de combustión interna con cierta naturaleza híbrida, tal como ahora, y además las reglas son voluntarias, si no las cumples no te corren, nada más te verán feo, como al pariente que se baña cada dos semanas y no diario, pero sigue siendo de la familia.

El anuncio es para mantenerse vigentes y que se vea que están haciendo algo, pues la batalla contra la Fórmula E la van perdiendo feo, ya que aquellos se posicionaron bien desde el inicio y se presentan como “limpios”, pero en realidad son un poco menos contaminantes; en particular las baterías de iones de litio que son de lo más nocivo para el planeta desde su extracción, proceso y luego su reciclaje una vez que se acaba su vida útil.

El problema no son los monoplazas de F1 y de FE, ya que en todo un año contaminan menos que un avión grande yendo de América a Europa una sola vez, y también gastan menos gasolina en toda la temporada que uno solo de esos viajes redondos aéreos. Por eso nos reíamos tanto cuando en los 90 un regente tontito (sí, hemos tenidos muchos) hablaba de que la capital tenía problemas de contaminación por la F1 y el vocero oficial del noticiero de la televisora semioficial pedía que se fuera la categoría de México.

Contaminan más los equipos trasladando a sus integrantes del hotel al circuito que los monoplazas en la pista. El problema es la industria del automóvil pero, igual que con la Tierra la cuestión es la sobrepoblación, nadie le quiere entrar al toro porque no es ni popular ni divertido ni fácil. Para cuando esto estalle, seguramente ya no estaremos viviéndolo, y no estamos hechos para lidiar con problemas que exceden nuestro tiempo de vida (en el mejor de los casos) o nuestro tiempo en el cargo (los políticos). Los humanos no somos muy buenos adivinos, aunque Nostradamus diga lo contrario, y como decía Keynes: “En el largo plazo todos estamos muertos” y problema resuelto, al menos para los que se fueron.

Lo que es una broma intolerable es que las medidas sean voluntarias y además se vayan a tardar 11 años en llegar a la meta de la neutralidad, como si no pudieran hacerlo en 2020 con un poco de esfuerzo y multando al que no cumpla. Qué bueno que no soy jefe de los de la F1 o ya los habría corrido a todos por incompetentes. Once años en hacer eso, pregúntele a Ron Dennis y su antigua firma cuánto se tardaron en lograr ser neutros en emisiones de carbono en su empresa (McLaren, obvio); que por cierto fabrica más autos en un lustro que la F1 en toda su historia. Esas son ganas de hacer las cosas y no los ejercicios goebbelianos para quedar bien ante la opinión pública.



¡SUSCRÍBETE!

\$540*

Mantente al día en:
www.fast-mag.com

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 diciembre de 2019



¿QUÉ DEBE HACER PENSKE CON LA INDYCAR?

Noviembre inició con una noticia que sacudió al automovilismo estadounidense: Roger Penske adquirió la serie IndyCar y el óvalo de Indianápolis que pertenecían a la familia Hulman-George desde hace 23 y 74 años respectivamente.

El apodado "Capitán", ganador de 16 títulos de monoplazas (contando USAC, CART, IRL e IndyCar) y de las 500 Millas de Indianápolis en 18 ocasiones, administrará la categoría y al autódromo, buscando magnificar la curva ascendente, pero lenta, que ambas entidades han construido durante esta década.

Con espíritu de ese piloto que fue en sus años mozos –incluso corrió en las 24 Horas de Le Mans de 1963 haciendo pareja en un Ferrari con Pedro Rodríguez, su amigo–, Penske es un hombre de negocios muy exitoso. En sus equipos de NASCAR, Indy, IMSA y Superautos australianos ha alcanzado acuerdos con corporaciones importantes en una era en la que éstas se han alejado del deporte o lo han abandonado por completo.

En materia de la serie, aunque el enfoque será atraer a fabricantes nuevos para competir contra Chevrolet y Honda, hay temas que han pasado a un plano secundario y requieren atención. Los costos se han mantenido relativamente controlados; sin embargo, las bolsas de premios han quedado inamovibles y no hay empresas que ofrezcan bonos significativos ni en carreras individuales ni en la categoría. Por ejemplo, el ganador de la Indy 500 obtiene alrededor de 2.5 millones de dólares de bolsa y hay bonos por carrera que no pasan de 10 mil dólares, por lo que los equipos dependen de los ingresos que reparte la serie y de pilotos con dinero o patrocinio propio. Además la llegada de propietarios nuevos es muy baja.

En lo deportivo, Penske ha sido enérgico en buscar garantizar lugares a escuadras de tiempo completo en la Indy 500 (lo cual es probable que ocurra) y hacer crecer la audiencia en Norteamérica sobre el resto del mundo, al menos en el corto plazo. Pese a que tiene otro propietario, ayudar a la categoría preliminar, Indy Lights –cuyos puntos de superlicencia no son tomados en cuenta por la FIA, pues apenas cuenta con siete coches en su parrilla– debe considerarse.

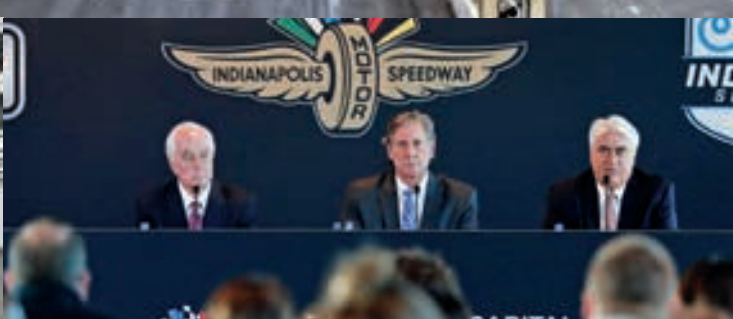
Sobre el óvalo mítico enclavado en Speedway, Indiana, Penske se ha mostrado abierto al regreso de la Fórmula Uno y a traer eventos de resistencia, algo que se hará realidad si le parece redituable, como sus negocios. Las prioridades serán consolidar a la Indy 500 y devolver el prestigio a la Brickyard 400 de NASCAR, cuya asistencia ha caído drásticamente y que por ello ahora se pasará a un fin de semana más festivo en el calendario de autos Stock.

su visión por un proyecto que Roger Penske, quien a sus 82 años buscará elevar al barco llamado IndyCar a un estrato más alto.

“Si trabajas duro, estás comprometido y tienes un grupo de personas grandioso, tendrás éxito estupendo”

La noticia se recibió con optimismo, con todo y las dudas sobre un conflicto de interés potencial al ser dueño y competidor. No es la primera vez que el propietario de la serie también opera un equipo y una pista. Tony George tenía Indy, la IRL y a Vision Racing, además de ser socio en la escuadra de su hijastro Ed Carpenter.

No obstante, a diferencia de sus predecesores, en el deporte motor de Estados Unidos no hay individuo que transmita mayor confianza en



“No hay duda de que tenemos la oportunidad de crecer y será una de las series más grandes mientras vamos hacia adelante”

¿Seguirá la inercia de Mercedes antes del cambio de reglas o los demás apretarán para evitar otro doblete? **NUESTROS EXPERTOS** difieren respecto a quién será campeón en 2020 en la F1 y así lo exponen

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

LEWIS SERÁ HEPTACAMPEÓN

Hamilton tiene todo para repetir una vez más como campeón de la categoría máxima del automovilismo. Independientemente de sus cualidades como piloto y la tenacidad que lo caracteriza, el inglés tiene la ventaja de que 2020 será un año de cierre de ciclo y eso mermará la capacidad de sus rivales de tener un auto mejor para competirle.

Al ser el último año con las reglas actuales de aerodinámica y en especial antes del control de gastos, muchas escuadras optarán por no realizar demasiados cambios a sus autos para enfocarse mejor en la temporada 2021. De esta manera, los recursos limitados de 2021 los pueden unir a los de 2020 y darle un poco la vuelta al desarrollo en el primer año.

Sí, existen equipos como Red Bull y Ferrari que tienen dinero para realizar ambos desarrollos al mismo tiempo, pero en cuestiones de eficiencia económica es mejor enfocarse en el año siguiente. Eso hará que Mercedes mantenga la ventaja con la que ha trabajado el último lustro.

Eso deja a Bottas como la otra opción para destronar al hexacampeón actual, aunque realmente lo veo complicado.

El inglés tiene la ventaja de que **2020 será un año de cierre de ciclo** y eso mermará la capacidad de sus rivales de tener un auto mejor para competirle”

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

Valtteri no sólo no ha estado a la par de Lewis en estos dos años juntos, sino que ha sido eternamente inconstante en comparación con el inglés. Este año comenzó a tambor batiente e incluso iba liderando después de cuatro fechas, sólo para que Hamilton venciera en cinco de los seis siguientes grandes premios y nunca volteara a ver atrás.

Lewis volverá a coronarse, sólo falta ver si lo hace holgadamente o si sufre para lograrlo.

¿SE CORONARÁ DE NUEVO LEWIS EN 2020?

HAMILTON NO ES AUTOMÁTICO

Está claro que ni Lewis ni Mercedes soltarán el acelerador para seguir sumando a su palmarés en la F1. El piloto puede convertirse en el segundo en lograr siete títulos, mientras que las flechas plateadas pueden ser el primer equipo en obtener siete coronas consecutivas. Sin embargo, ello implicaría seguir empleándose a fondo durante 2020, pues la ventaja que tenían se ha visto acortada en la segunda mitad de 2019, y las victorias han sido cada vez más complicadas con Ferrari llevándose seis de las siete PPs desde que se terminó el receso veraniego de este año.

Es difícil saber qué programa de desarrollo seguirán los equipos en 2020. En principio, a mitad de campaña varios comenzarán a enfocarse totalmente en las reglas nuevas para 2021, pero escuadras como Ferrari y Red Bull no querrán dejar escapar una oportunidad de un título más si es que existe la posibilidad. El presupuesto no debe ser problema, justo antes de que entre el tope presupuestal de 2021, aunque la pelea puede ser lo suficientemente cerrada para seguir desarrollando el monoplaza 2020 en

busca del título. Sobre todo si Max o Leclerc están implicados en la batalla, pues ambos podrían convertirse en el piloto más joven en coronarse.

Adicionalmente, Bottas debería representar una amenaza como en su momento lo fue Rosberg, ya que podría ser su última oportunidad ante la incertidumbre de 2021, tanto del lugar que ocupará Mercedes en la parrilla como de su asiento en el equipo.

Los tres volantes, además de Vettel, pueden vencer a Hamilton en un buen día, por lo que podríamos ver una temporada como la de 2010 en la que varios pilotos logren victorias y, por ende, el inglés tenga más complicado alcanzar a Schumacher.

Ciertamente sigue siendo el rival a batir, pero con Ferrari y Red Bull, además de Valtteri tomando posición en la segunda mitad de 2019, podría seguir habiendo sólo un heptacampeón mundial.

Escuadras como Ferrari y Red Bull **no querrán dejar escapar una oportunidad** de un título más si es que existe la posibilidad (antes de) enfocarse totalmente en las reglas nuevas para 2021”

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





POR MARÍA T. NAVARRO

LYN ST. JAMES PERSEVERÓ Y ALCANZÓ

Nacida en Ohio en 1947, Evelyn Gene Cornwall, mejor conocida como Lyn St. James, admite que la pasión por el automovilismo siempre corrió por sus venas. Tras haber ganado una carrera local, confirmó su sueño de ser pilota.

En 1992 compitió por primera vez en la Indy 500 a la edad de 45 años

Posteriormente se compró un Ford Pinto que modificó para correr de vez en cuando con el objetivo de obtener la licencia de volante profesional. Fue así que arrancó su carrera en la que fue protagonista de las series IndyCar, CART, Indy Racing League, IMSA y otras de resistencia.

Su trayectoria en autos Sport incluye la victoria de 1987 en la clase GTO en las 24 Horas de Daytona con el Mustang del Roush Racing, donde escaló a lo más alto del podio junto a sus coequiperos

Tom Gloy, Scott Pruett y Bill Elliot. Dos años después añadió dos triunfos más en su haber, las 24 Horas de Daytona y las 12 de Sebring, ahora en el Mercury Cougar XR-7 de la misma escuadra junto a Robby Gordon y Calvin Fish.

También irrumpió en competencias de resistencia en Europa, corriendo en 1989 y 1991 las 24 Horas de Le Mans, aunque no terminó ninguna. Cabe destacar que en la clásica gala de 1991 participó con una alineación completamente femenina, pues compartió auto con Cathy Muller y Desiré Wilson.

Parecía que su carrera llegaba al final, pues no lograba asegurar patrocinios que le permitieran continuar; sin embargo, su hambre por competir seguía presente. Con la mira en incursionar ahora en monoplazas, Lyn



“Consigues victorias paso a pasito, no a pasos agigantados”



luchó por encontrar apoyo, hasta que en 1992 JC Penney la patrocinó para la Indy 500 de ese año. A los 45 años de edad terminó en el puesto 11 y fue nombrada Novato del Año, convirtiéndose en la primera mujer en obtenerlo. Con ese respaldo, St. James compitió siete veces en la clásica de Indianápolis en la que en 1994 superó en calificación a leyendas como Mario Andretti y Nigel Mansell.

Se retiró de la competición en 2001 y desde entonces ha escrito varios libros y es comentarista de televisión. Al ser la segunda mujer en participar en la Indy 500 —después de Janet Guthrie—, Lyn St. James dejó una marca en el automovilismo que perdurará por muchos años más.



la mejor red y el mejor entretenimiento

infinitem®

Exceso de Velocidad

Y

NETFLIX

\$499 al mes

Con Claró-video

Además:

Claró-drive
ALMACENAMIENTO EN LA NUBE

LLAMADAS ilimitadas

Antivirus
Powered by McAfee

800 123 2222

telmex.com

Consulta destinos participantes, términos y condiciones en telmex.com/terminoshogar





FERIA MUNDIAL

Ya viene la Expo 2020-21, antes llamada Feria Mundial, que será en Dubai, sede que se encuentra preparada para sus actividades entre las que se encuentra el desarrollo sustentable.

TARJETA



Si eres fanático de Marc o de Vale o de Dovi o algún otro centauro, puedes pedir tu tarjeta de crédito con tasas y promociones especiales para recompensar tu afición. No disponible en México, pues no tenemos MotoGP.

GRAFITERO



VW le encargó a un artista callejero que pinta paredes en Ámsterdam un mural de su prototipo I.D.R., el eléctrico que rompe récords por donde se presenta. Éste es el resultado.



DÉJÀ VU

**60 AÑOS
1959**

El centauro nipón Naomi Tanoguchi maneja la Honda de competencia en su debut internacional en la carrera del TT de la Isla de Man.

2019

El centauro español Marc Márquez maneja la Honda de competencia rumbo al título mundial de MotoGP en Buriram, Tailandia.



PREMIO POR RECARGA

Si cargas en las estaciones de la petrolera anglo-holandesa, por \$150 MXN más puedes comprar este Ferrari 156 como el que manejó Ricardo Rodríguez en 1962. Hay otros modelos escala 1/43, pero éste es el bueno.



HUMOR SOBRE RUEDAS por AS

INALCANZABLES...



ESPACIAL



Lamborghini, dirigida por Stefano Domenicali, se alió con la gente del MIT y de la estación espacial para estudiar aplicaciones posibles de la fibra de carbono en ambientes de gravedad nula y fuerzas extremas. Ya llevan varias patentes...



COLORES REALES

En 2019 se cumplieron 50 años del primer título de F1 del escocés Jackie Stewart y este cuadro muestra su casco de ese año en todo su esplendor con los colores (tartán) de la familia Stewart real (de realeza, no realidad) o sea, los Estuardo. Así que Jackie es Sir por muchas cosas más que sus victorias en pista.



ESTA NAVIDAD REvisa TU AUTO



Manuel Sulaimán
Campeón F4 NACAM



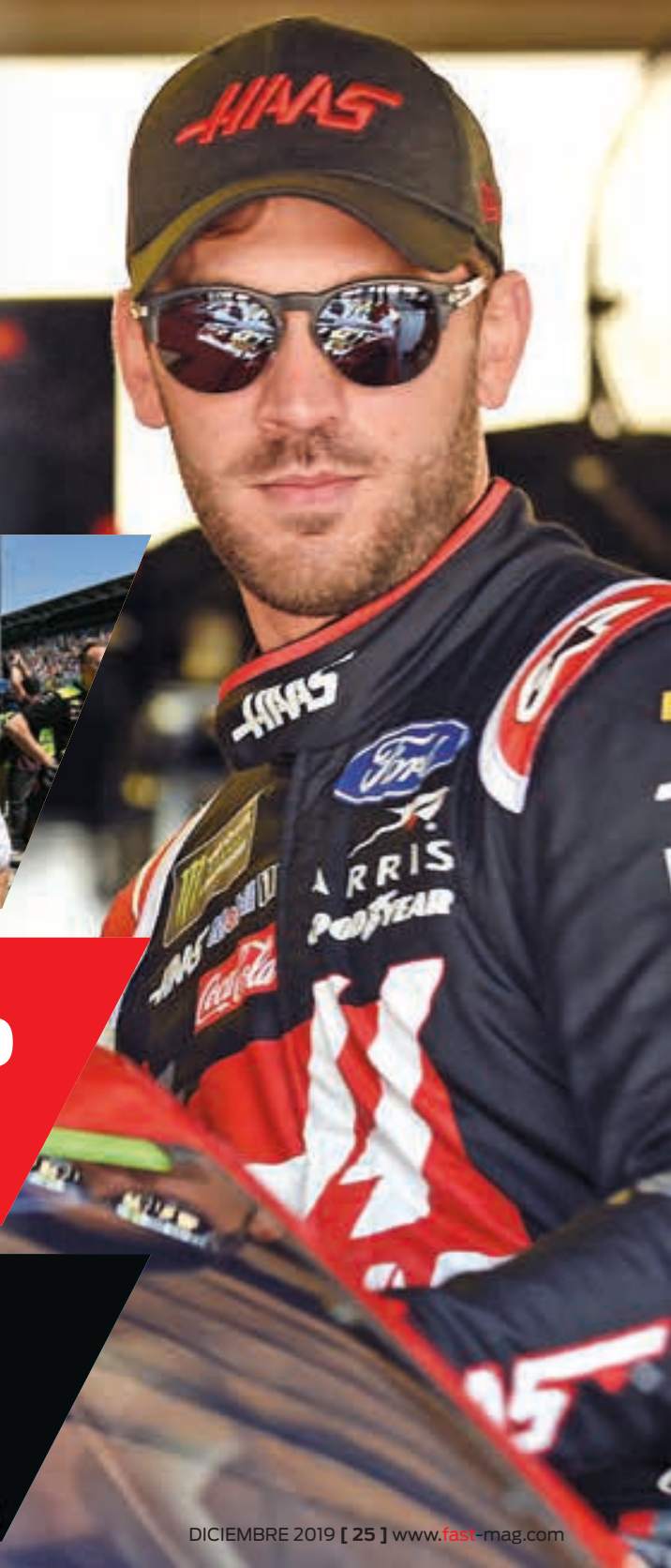
CONOCE EL DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL EN pilotosporlaseguridadvial.com



PITYPADDOCK

PROPULSADO POR AUTOSPORT

DANIEL SE QUEDA SIN ASIENTO EN LA COPA NASCAR



PENSKE COMPRA INDYCAR Y EL ÓVALO DE INDY



LORENZO SE RETIRA



Y TAMBIÉN JIMMIE JOHNSON



DTM

¿HULK RUMBO AL DTM?

Nico Hulkenberg descartó IndyCar y Fórmula E como opciones fuera de la F1 y se le relaciona con un cambio al DTM. Se cree que sus representantes tuvieron charlas al respecto con BMW. Un cambio al DTM no significaría necesariamente el final de la carrera de Hulkenberg en F1, pues para 2021 hay varios asientos disponibles.

Nico dijo que las únicas personas con las que está hablando son sus abogados, y sobre la conexión con el DTM dijo: "Me parece gracioso. No estén muy seguros al respecto".



F1

GIOVINAZZI REPITE

Antonio Giovinazzi permanecerá con Alfa Romeo por segunda temporada junto a Kimi Raikkonen en 2020.

Michael Manley, CEO de Fiat Chrysler Automobile, dijo: "Luego de extender el contrato de Antonio con el equipo, esperamos continuar progresando, tanto técnicamente como en la pista, y aportar a la historia larga y gloriosa de Alfa Romeo en la F1".

GT

BLANCPAIN SALE DE SERIE GT

Una vez Stéphane Ratel declaró que "necesitaba un Winston". Todos los promotores anhelan

el tipo de acuerdo a largo plazo con un patrocinio, tal como el que definió a NASCAR por más de 30 años, y el principal organizador mundial de carreras de GT lo encontró con Blancpain, pero para 2020 se acaba su asociación con la organización homónima de Ratel luego de 10 temporadas.

La serie Blancpain GT será ahora el World Challenge de Ratel. Él está poniendo especial interés en una marca registrada que consiguió con la adquisición del antiguo Pirelli World Challenge en 2018: "Con el GT World Challenge tenemos un título muy bueno para todos nuestros campeonatos. Una de nuestras debilidades ha sido que hemos tenido demasiados cambios de nombre, pero GT World Challenge es ahora nuestro nombre definitivo, nuestra marca como MotoGP".

BREVES

ASTON ROMPE CON HWA EN EL DTM

El equipo R-Motorsport Aston Martin dejó a su socio proveedor de motor, HWA, tras una campaña en el DTM. La escuadra sufrió un primer año difícil con su Vantage DTM que se construyó en sólo 90 días, pero tuvo problemas de potencia y confiabilidad. Se sabe que R-Motorsport ya trabaja en asegurar un proveedor de motores alternativo, pese a que HWA hizo una oferta para continuar en 2020.

FERRARI GT3 NUEVO

Se reveló la actualización del 488 GT3 en la Final Mundial del Reto Ferrari en Mugello. El EVO 2020 presenta una distancia entre ejes más larga para alinearlos. Se rediseñó el parachoques frontal con una sección más pequeña debajo de los faros para mejorar la estabilidad, y para una entrega de torque más suave y fiabilidad mayor, tiene un sistema gestor de motor nuevo para su V8 biturbo.



CORREA REGRESA A CASA

El piloto de F2, Juan Manuel Correa, regresó a casa en Miami dos meses después de su accidente en Spa que cobró la vida de Anthoine Hubert. Correa, piloto de desarrollo del equipo Alfa Romeo F1, estuvo en terapia intensiva y ha tenido operaciones en varias lesiones de las piernas. Su extremidad derecha permanece inmovilizada y recientemente se puso de pie por primera vez desde las cirugías.

Suscríbete a los mejores canales

Claró-video

clarovideo.com

AIRE DELGADO EN MÉXICO CREA DILEMA DE REFRIGERACIÓN

La altitud del Autódromo Hermanos Rodríguez fue un factor importante durante todo el fin de semana del GP de México, ya que el aire más delgado afecta el rendimiento del auto de muchas maneras.

Por la altura de la Ciudad de México (2250 metros s. n. m.), la densidad del aire es alrededor de 0.3 kg/m³ comparado con la densidad del aire al nivel del mar, lo que representa una reducción del 20% en comparación con las condiciones estándar y significa que la masa de aire que ingresa a las entradas de enfriamiento en los F1 es menor; como resultado, los motores se calientan más.

En la era turbohíbrida actual, el compresor también tiene que trabajar más en México para proporcionarle al motor de combustión interna un porcentaje mayor de oxígeno para mejorar su eficiencia general. Esto significa que, si bien la potencia del motor no se ve afectada considerablemente, el aumento de calor alrededor de los componentes del propulsor requiere entradas y salidas de refrigeración más grandes.

Red Bull fue uno de los equipos que eligió añadir un par adicional de salidas en la parte trasera de la cubierta del



LA APERTURA DE LA CARROCERÍA CERCA DE LA SUSPENSIÓN MEJORA EL ENFRIAMIENTO

motor para compensar esto. Las salidas adicionales del RB15 son parte de los recortes de la cubierta del motor utilizados para los brazos "A" de la suspensión trasera, pero se han ensanchado para atraer más calor del auto. El equipo también abrió el área detrás del halo para expulsar más calor de la parte del radiador.

Asimismo Mercedes también realizó modificaciones de enfriamiento aquí, pero en vez de agregar salidas, lo que aumenta el arrastre general, abrió la carrocería alrededor de la suspensión para sacar el aire caliente con más facilidad.

La reducción de la densidad del aire en México también influye en la aerodinámica. La mayoría de los equipos corrió con la especificación de carga aerodinámica máxima, usando partes similares a las que se montaron en Mónaco para compensar el aire "más

delgado". Pese a esto, la carga aerodinámica total es menor que en Monza, donde los autos usan alerones delgados para lograr la velocidad máxima posible en las rectas largas.

JAKE BOXALL-LEGGE

F1

FRY Y DE BEER, A RENAULT

Pat Fry se unirá a Renault en 2020 una vez que esté libre de sus obligaciones con McLaren. Fry comenzó su carrera con el equipo de Enstone cuando era Benetton, llegando al ser ingeniero de carrera en 1992. Luego se mudó a McLaren antes de ir a Ferrari en 2010 y pasó brevemente por Manor. Regresó a McLaren como

consultor, pero los dejó a inicio de esta campaña. Renault también reclutó a Dirk de Beer, exjefe aerodinámico de Ferrari y Williams, como jefe de aerodinámica. De Beer, quien ha estado en suspensión remunerada desde que dejó Williams en 2018, reemplazará a Peter Machin que deja Renault por acuerdo mutuo.



F1

PÉRDIDA DE RITMO SOSPECHOSA DE FERRARI

Los equipos de F1 recibieron una directiva técnica (DT) que hace hincapié en que socavar las reglas de flujo de combustible sería ilegal.

El flujo de combustible en los autos F1 es monitoreado por un solo sensor de la FIA y las reglas prohíben cualquier dispositivo, sistema o procedimiento diseñado para aumentar el ritmo de flujo o para almacenar y reciclar combustible después del punto de medición, o cuyo objetivo sea ese.

Previo al GPMX, en medio de la intriga por la ventaja de potencia de Ferrari en Calificación, Red Bull pidió a la FIA una aclaración específica sobre ese rubro y se le dijo que tres de sus escenarios planteados serían ilegales.

Luego vinieron los golpes de pecho. El director de Mercedes, Toto Wolff, indicó. "Si alguien estuviera haciendo lo que la directiva técnica aclara, habría sido un juego sucio. Y por la forma en que

se formuló la DT eso representaría una violación grave de las reglas". El jefe de RBR, Christian Horner, agregó: "La DT fue muy clara. Eso no quiere decir que alguien estaba haciendo algo, pero si lo fuera, obviamente sería ilegal".

Casualmente en Austin y en Interlagos, Ferrari no logró la PP y eso incrementó los rumores de que ese "alguien" del que hablan Mercedes y RBR, había dejado de hacer "algo" que podría ser ilegal.



INDYCAR

A HINCH LE CUMPLIRÁN... EN LA BANCA

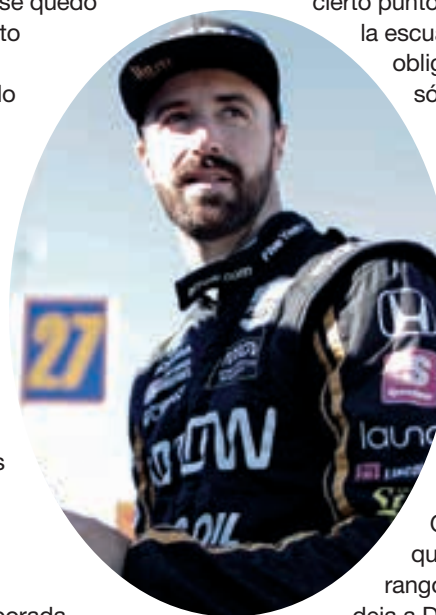
El ganador de carreras de IndyCar, James Hinchcliff, se quedó buscando un asiento después de que el equipo reconstituido como Arrow McLaren SP (AMSP) decidiera reemplazarlo a él y a Marcus Ericsson –quien se fue a Ganassi Racing– con el exjuvenil de Red Bull, Patricio O'Ward, y Oliver Askew, campeones de Indy Lights de 2018 y 2019 respectivamente.

En la penúltima ronda de esta temporada, el copropietario del equipo, Sam Schmidt, dijo que Hinchcliff seguiría con el equipo por tercer y último año

de su contrato actual. Lo cual es hasta cierto punto verdad, ya que la escuadra cumplirá su obligación al pagarle, sólo que no correrá.

Hinchcliff estaba preparado para romper sus lazos con Honda para permanecer con AMSP cuando éste se cambió a Chevrolet, pero ahora no puede conseguir un asiento de tiempo completo sin la ayuda de Honda.

Ganassi y Rahal LLR quedan fuera de su rango de precios, lo que deja a Dale Coyne Racing, que aún no confirma a Santino Ferrucci para 2020, como la opción si quiere correr.



IMSA/NASCAR

BUSCH CORRERÁ EN LA "OTRA" DAYTONA

El bicampeón de NASCAR, Kyle Busch, debutará en las 24 Horas de Daytona en enero, donde pilotará un Lexus GT3 del equipo AIM Vasser-Sullivan. Con 55 victorias en la Copa NASCAR en su haber, Kyle nunca ha ganado la Daytona 500.

PENSKE COMPRA INDYCAR Y EL ÓVALO DE INDY



La Corporación Penske adquirió el Indianapolis Motor Speedway (IMS), así como la serie IndyCar e IMS Productions. Tras la compra Penske Entertainment evaluará carreras conjuntas de IndyCar y NASCAR, competencias de resistencia y el regreso de la F1 al IMS.

Roger Penske reveló que su equipo de negocios y los dueños anteriores, Hulman & Co. (actualmente dirigida por el presidente Mark Miles), trabajarán juntos hasta fin de año para aumentar el atractivo de la serie y la pista.

Sobre el fin de semana con programas dobles de IndyCar y NASCAR que podrían tener cabida en Indianápolis, Penske dijo: "Bueno, creo que fue interesante ver a (Josef) Newgarden (actual campeón de IndyCar del equipo Penske) correr alrededor de lo que llaman el roval (circuito combinado) en Charlotte hace varias semanas, fue muy emocionante. Algunos de los aficionados nunca habían visto un IndyCar. Tony (George, copropietario desde hace mucho tiempo de Hulman & Co.) nos aportará algo al igual que Mark y el equipo. Estoy preparado para arriesgarme; sin riesgo, no hay recompensa en muchos casos".

Penske agregó que renunciará a sus actividades en los días de carrera de IndyCar: "Estoy planeando dejar de ser un estratega en los fosos. Ahora tengo un trabajo mayor por hacer para ver cómo podemos llevar la serie al nivel siguiente. Sería bueno traer a otro fabricante de autos. Sé que Jay Frye (presidente de IndyCar) está trabajando en eso. ¿Para qué podemos usar el Speedway? ¿Podemos tener una carrera de 24 horas aquí? ¿Podemos albergar una carrera de F1 aquí? ¿Qué cosas podemos hacer? Éste es un gran activo".



SÚPER GT Los autos GT500 especificación 2020 debutaron en una demostración previa a la ronda final de la Súper GT en Motegi. Los autos nuevos cumplen con las regulaciones de Clase Uno que compartirá la Súper GT con el DTM el año próximo. La demostración fue la primera vez que el Toyota GR Supra nuevo, el Honda NSX-GT

con motor delantero actualizado y el Nissan GT-R especificación 2020 salieron a la pista en público. El veterano de Toyota y Lexus en Súper GT, Yuji Tachikawa, pilotó el Supra; el campeón actual de la serie, Naoki Yamamoto, el Honda; y el bicampeón Tsugio Matsuda el Nissan durante tres vueltas a la pista.

FICHA TÉCNICA

GP EUA

EL ENFRIAMIENTO DEL MERCEDES ESTÁ EN LOS DETALLES

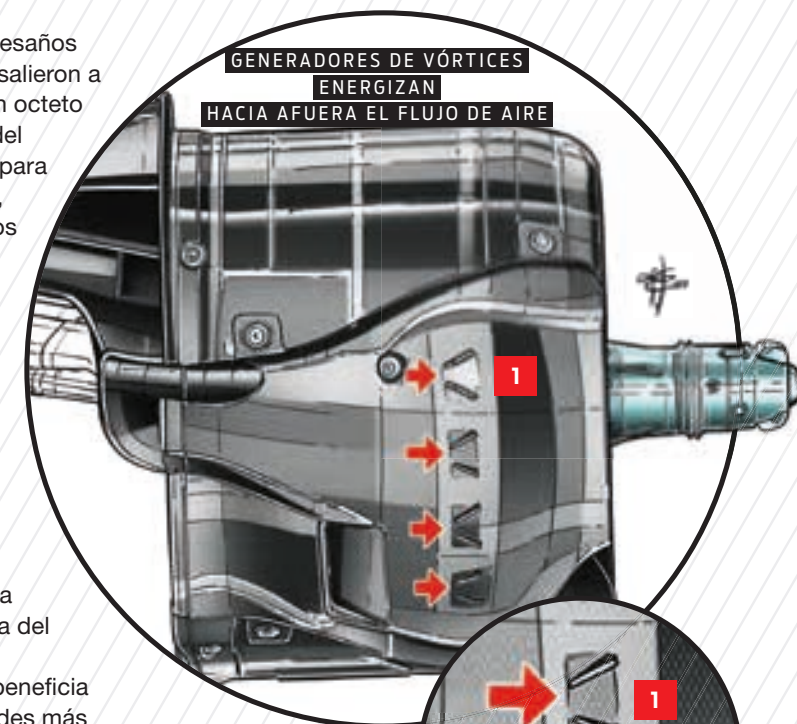
Dos detalles pequeños relacionados con los travesaños verticales de las ruedas y los ductos de frenado salieron a relucir. En la parte delantera, Mercedes instaló un octeto de generadores de vórtices (1) dentro del canal del tambor del freno. Estos canales se han utilizado para dirigir hacia afuera el flujo de aire a través del rin, imitando el efecto de los ejes sopladados prohibidos antes del inicio de la campaña.

Al agregar los generadores de vórtice, el flujo de aire que pasa a través de él se energiza aún más y se dispara hacia afuera con mayor fuerza. La forma en "V" ayuda a crear una distribución más uniforme de ese flujo energizado.

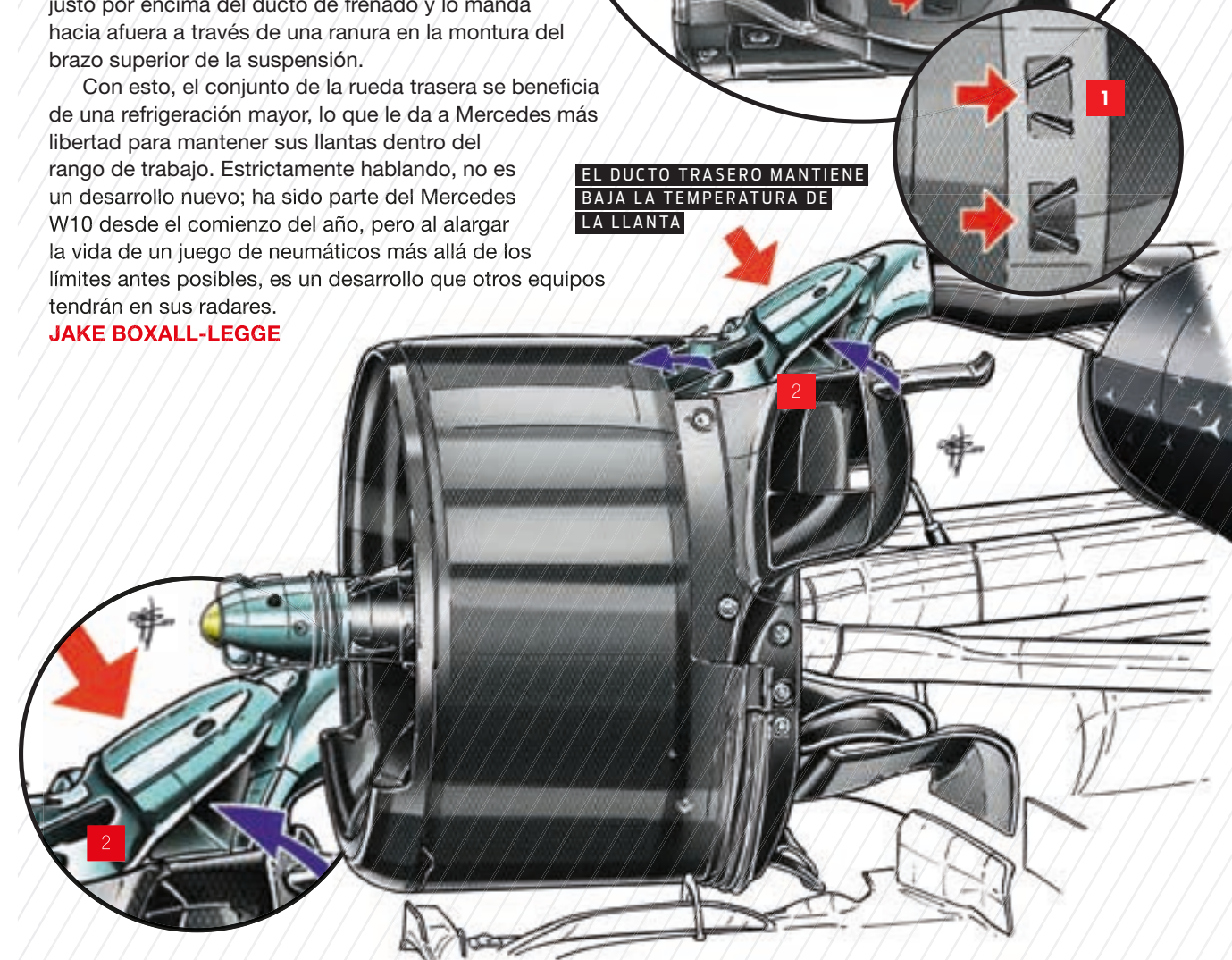
Los desarrollos de Mercedes en la parte trasera han recibido un poco más de atención. El travesaño vertical de la suspensión trasera presenta una abertura pequeña (2) que jala aire justo por encima del ducto de frenado y lo manda hacia afuera a través de una ranura en la montura del brazo superior de la suspensión.

Con esto, el conjunto de la rueda trasera se beneficia de una refrigeración mayor, lo que le da a Mercedes más libertad para mantener sus llantas dentro del rango de trabajo. Estrictamente hablando, no es un desarrollo nuevo; ha sido parte del Mercedes W10 desde el comienzo del año, pero al alargar la vida de un juego de neumáticos más allá de los límites antes posibles, es un desarrollo que otros equipos tendrán en sus radares.

JAKE BOXALL-LEGGE



EL DUCTO TRASERO MANTIENE BAJA LA TEMPERATURA DE LA LLANTA





TATIANA SIGUE ABRIENDO CAMINO

La piloto Tatiana Calderón sigue reduciendo la brecha de género en el deporte motor con su actividad ejemplar constante. Esta vez su escenario fue el GP de México de F1, en el cual compitió en la Supercopa Porsche como la primera mujer latinoamericana en subirse a los 911 GT3 Cup usados en la serie preliminar de la categoría máxima del automovilismo.

La colombiana de 26 años corrió con el equipo Project 1 apoyada por Huawei-Telcel-Infinitem-Claro en la competencia en el Autódromo Hermanos Rodríguez de la capital mexicana, misma sede en la que en 2018 se convirtió en la primera latinoamericana en probar un monoplaza de F1, el Alfa Romeo-Sauber C37.

Project 1, equipo ganador de las 24 horas de Le Mans en la clase GTE Am, participa desde 1993 en la Copa Porsche edición germana, desde donde se ha

expandido a otras series como el Mundial de Resistencia y la Supercopa gracias a su éxito.

Al mando del Porsche marcado con el número 24, Tatiana sumó experiencia valiosa en su carrera, que se ha desarrollado casi exclusivamente en monoplazas, y no desmereció ante volantes que tienen años en este tipo de autos y series, dando pelea en ambas rondas pactadas y asombrando a propios y extraños con su talento y rápido aprendizaje en autos GT.

Al finalizar, ante el aplauso de los aficionados, Calderón fue requerida para múltiples intervenciones en los medios, siendo felicitada por su desempeño. Con una sonrisa de en la boca indicó:

“Correr en México ha sido una experiencia increíble. Quiero agradecer a Huawei-Telcel-Infinitem-Claro por todo el apoyo y por la increíble oportunidad de correr acá. ¡Espero volver!”

Nuestra representante latinoamericana sigue haciendo camino al andar...



5G ES AHORA

#OneHuawei

5G

5G



Cloud



WiFi-6



AI



Construir un mundo totalmente conectado e inteligente.





WEC **BUTTON, INTERESADO EN IR A LE MANS CON HIPERAUTO**

Luego de haber dejado la Súper GT, el campeón de 2009 de F1 aún no formaliza planes para correr en 2020, pero dice que una segunda participación en Le Mans está en su radar, pues se muestra interesado por la clase nueva de hiperautos del WEC que debutará en la temporada 2020-21.

Button dijo: "En el futuro definitivamente volveré a competir en Le Mans. Estoy muy

entusiasmado con las reglas nuevas y en el futuro será una gran serie. Si regresara el año próximo, sería para acostumbrarme nuevamente a Le Mans y adquirir más experiencia. Probablemente en un LMP2, porque ese es el paso que se supone que tiene el hiperauto. Es la dirección que me gustaría tomar en 2020-21". Jenson corrió en Le Mans en 2018, pero se retiró por problemas en el motor.



DTM **PARADAS ROBÓTICAS EN SU FUTURO**

El DTM dio a conocer una visión futurista para una serie "revolucionaria" de autos turismo que podría funcionar como soporte de la categoría. El DTM actualmente tiene una parada obligatoria en los fosos en su formato de carrera para cambio de neumáticos, pero

su visión para la serie nueva es que la carrera dure 40 minutos y tenga una detención para recargar que se completaría con "robots industriales grandes" que cambiarían los neumáticos y quitarían y reemplazarían la batería o el tanque de hidrógeno.

BREVES

GP DE MIAMI SIGUE VIVO

La que sería la segunda carrera en Estados Unidos, el Gran Premio de Miami de 2021, fue salvada por el alcalde del condado de Miami-Dade luego de que vetara una resolución que hubiera prohibido el uso de vías públicas para el evento.

PIQUET II SE UNE A EXTREMA E

El primer campeón de la FE, Nelson Piquet II, competirá en la Extrema E que comenzará en 2021. A la edad de 34, el embajador del World Wide Fund for Nature se une al hexacampeón del WRC, Sebastien Ogier, y al bicampeón del DTM, Timo Scheider, en la alineación de pilotos.

PELIGRA CARRERA DE WEC EN BRASIL

La ronda en Interlagos del WEC pactada para febrero próximo está en peligro. El jefe del WEC, Gerard Neveu, advirtió a los equipos que el promotor N/Duduch Motorsports estaba contractualmente "retrasado en diferentes parámetros" a menos de tres meses de revivir las 6H de Sao Paulo, celebradas por última vez en 2014.

ART PARTICIPARÁ EN LA EUROCOPIA FR2.0

El equipo ART Grand Prix se une a la F.Renault Eurocopia ahora que la serie se está expandiendo a una parrilla de ocho equipos para la quincuagésima temporada de la categoría en 2020. ART, que participa principalmente en la F2, regresa 18 años después tras haber llevado a Alexandre Premat al título de la FR francesa.

F1

COTA CERRARÁ PARA REPARAR IMPERFECCIONES



El Circuito de las Américas cerrará este invierno debido a que efectuarán trabajos para arreglar las imperfecciones de las que se quejaron los pilotos de F1 durante el fin de semana del Gran Premio estadounidense en noviembre. El trabajo principal comenzará este mes, incluidas las excavaciones para eliminar tuberías, indicó el dueño del circuito, Bobby Epstein.

“Me encanta ganar, pero con Honda no era posible a corto plazo”,
Jorge Lorenzo



MOTOGP

LORENZO SE RETIRA

Crónica de un retiro anunciado, podría decirse también, pues el jueves anterior a la ronda final de MotoGP en Valencia, España, el tricampeón de la clase mayor del mundial de motociclismo, el mallorquín Jorge Lorenzo, anunció que se retirará de la actividad de dos ruedas.

Jorge ha tenido un 2019 de pesadilla en la escuadra oficial de Honda, con caídas que lo han hecho perderse cuatro fechas y correr lesionado en otras. Su mejor resultado ha sido undécimo, mientras que su coequipero Marc Márquez se alzó con el título y la mayoría de los triunfos en MotoGP. Jorge fue bicampeón en 250cc

(2006-07) y tricampeón de MotoGP con Yamaha (2010, 2012 y 2015), siendo el único hombre que le pudo ganar un campeonato a Valentino Rossi como coequipero y el único que ha logrado romper la racha de títulos de Márquez con Honda desde que el catalán arribó a la categoría en 2013.

Se va con 47 triunfos en MotoGP, además de 42 PPs, 30 VRs y 114 podios en 202 carreras, números más que respetables. Razón por la que los organizadores del mundial, los españoles de Dorna, ya anunciaron que lo van a nombrar "Leyenda del Motociclismo" en 2020.



F1

PLAN PARA ELIMINAR 256 MIL TONELADAS DE CO₂

La F1 anunció su plan para ser neutra en la emisión de (dióxido de) carbono para 2030 y reveló los primeros detalles de cómo espera compensar su huella de carbono de 256,551 toneladas.

Además de los grandes premios "sustentables" para 2025, la F1 espera ser neutra en la emisión de carbono al reducir sus emisiones y desarrollar tecnología amigable con el medio ambiente. Las emisiones de los motores V6 turbohíbridos que cuentan con un 50% de eficiencia térmica líder en el mundo, representaron sólo el 0.7% de ese total. La logística vial, aérea y marítima son los mayores contribuyentes con un 45%, seguidos por el transporte aéreo y terrestre y el alojamiento con un 27.7%.



F1

ALBON RETENIDO POR RED BULL RACING...

Por sus resultados favorables desde que fue enrocado con Pierre Gasly en el receso de verano, el tailandés Alexander Albon, quien había marcado más puntos que Max Verstappen en las siete carreras siguientes, fue recontratado para 2020 en el equipo con sede en Milton Keynes, GB.

Alex ha sido la sorpresa de la campaña 2019 y actualmente lidera la clasificación de novatos de la F1 (no oficial), por lo que su recompensa será acompañar a Max en 2020 al volante de un RB16.



F1

Y GASLY Y KVIAT POR TORO ROSSO

La Scuderia Toro Rosso con sede en Faenza anunció que su alineación 2020 será la misma que tiene actualmente, con el ruso Daniil Kvyat y el francés Pierre Gasly, este último llegado de su escuadra hermana Red Bull en el receso veraniego en intercambio por Alexander Albon. Gasly se ha asentado mucho tras el cambio y está en la pelea con Carlos Sainz por el séptimo sitio general de la F1. Después del anuncio de su retención, el gallo logró su primer podio en F1 en el GP de Brasil, lo que marca la primera vez que Toro Rosso logra dos podios en una campaña.

NASCAR

SORPRESA: ¡JIMMIE SE RETIRA!



Jimmie Johnson se retirará de la Copa NASCAR al final de la temporada 2020. El integrante de Hendrick Motorsports es el piloto más exitoso del milenio al estar empatado con Richard Petty y Dale Earnhardt con siete títulos (2006 a 2010, 2013 y 2016) y sumar 83 victorias, incluyendo dos en las 500 Millas de Daytona; además, calificó a los Playoffs por 15 años consecutivos.

En 2019 tuvo el peor año de su carrera al tener dos cambios de ingeniero y finalizar el campeonato en 18° lugar. Su triunfo más reciente fue en Dover en junio de 2017, hace 95 participaciones.

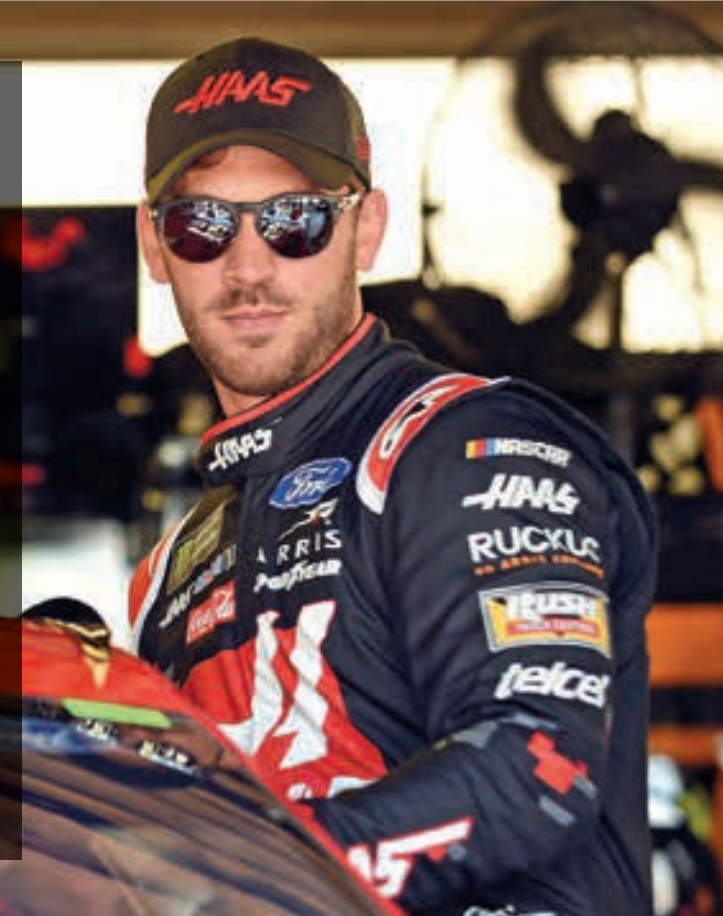
NASCAR

DANIEL SE QUEDA SIN ASIENTO EN LA COPA

Un par de días antes del cierre de temporada 2019 en Homestead, se anunció que el equipo Stewart-Haas Racing (S-HR) no renovará el contrato del mexicano Daniel Suárez, piloto del Ford Mustang #41 de la escuadra con base en Kannapolis, Carolina del Norte, EUA.

Aunque se habló mucho de ciertos patrocinios que no se juntaron en los tiempos requeridos, su reemplazo Cole Custer ha sido piloto en desarrollo de S-HR desde hace tiempo y su actuación en la serie Xfinity ha sido espectacular, por lo que la escuadra prefirió subirlo al auto #41 para seguirlo desarrollando, pues lo consideran un campeón futuro.

Quizás lo que marcó la poca tolerancia con Daniel fue que es el único de los cuatro volantes de S-HR que no calificó a la posttemporada de NASCAR, aunque fue el mejor del resto al cerrar decimoséptimo la campaña.



MOTOGP

ALEX Y MARC MÁRQUEZ SERÁN COEQUIPEROS EN 2020

Alex Márquez, monarca de la categoría Moto2 este año, debutará en MotoGP en 2020 como coequipero de su hermano Marc en el equipo oficial de Honda en lugar de Jorge Lorenzo.

El tricampeón mundial de la clase estelar del Mundial anunció su retiro el jueves pasado en los preparativos del Gran Premio de Valencia, por lo que se especuló de inmediato sobre su sucesor.

El joven Márquez no tardó en convertirse en el candidato principal para tomar el asiento de Lorenzo; lo que se confirmó tras el GP de Valencia. El contrato sólo estará vigente para 2020.



F4

SEBASTIÁN PRUEBA EN EUROCOPIA

El subcampeón de la F4 británica, Sebastián Álvarez, participó en la prueba de la FR Eurocopa en Abu Dabi a fines de octubre. Sebastián probó con MP Motorsport y comentó: "Este auto es completamente diferente al F4, tiene un rendimiento y peso superiores. ¡Sin embargo, me divertí mucho a pesar de que no fue nada fácil con las condiciones calurosas!"

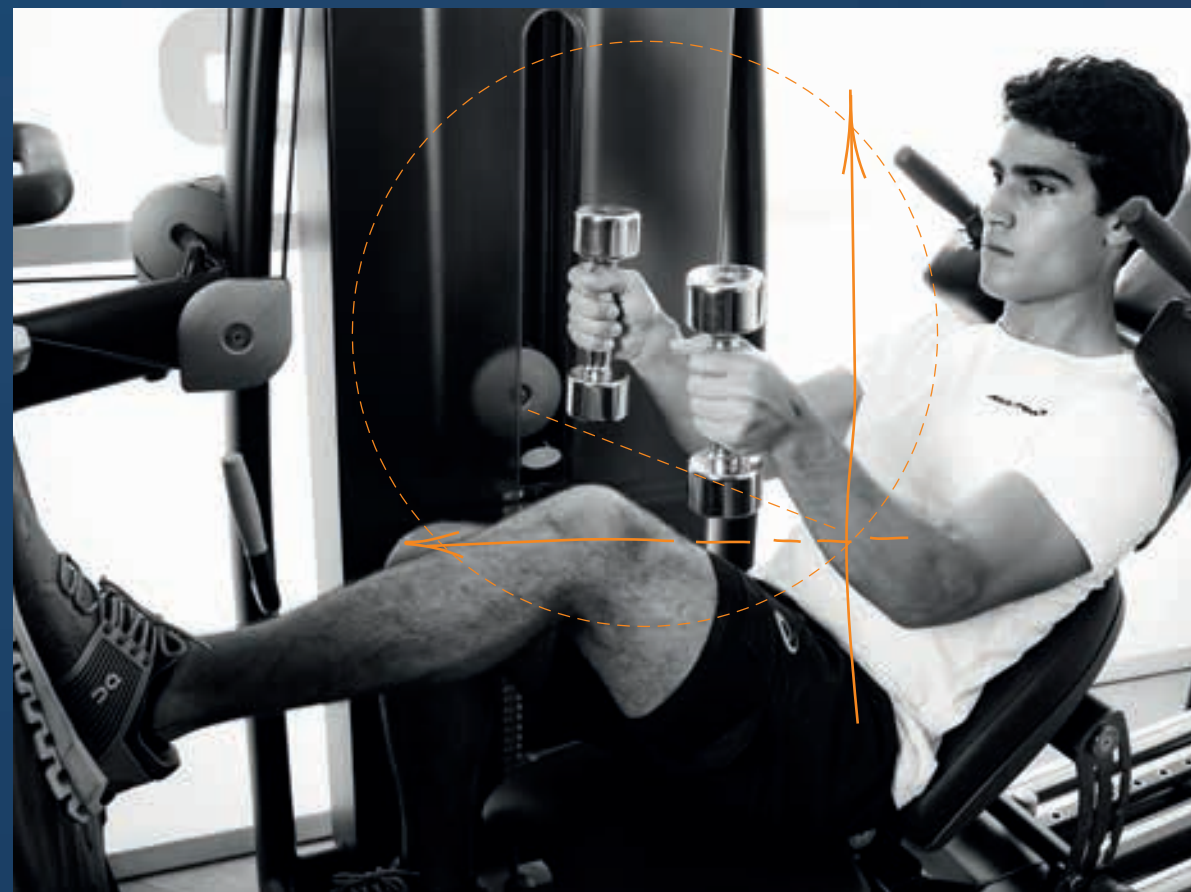
cómo entrena un piloto profesional?

PIERNA

La pierna izquierda de un piloto de F1 debe ser lo suficientemente fuerte como para aplicar una fuerza de hasta 80 kg para frenar. Por ello **JAMES ROBERTS** relata, mientras **ADRIAN MYERS** retrata, las cuatro rutinas que el director de rendimiento de pilotos de McLaren, Simon Reynolds, detalló para fortalecer la parte inferior del cuerpo; éstas realizadas por el probador y piloto reserva, Sergio Sette Camara

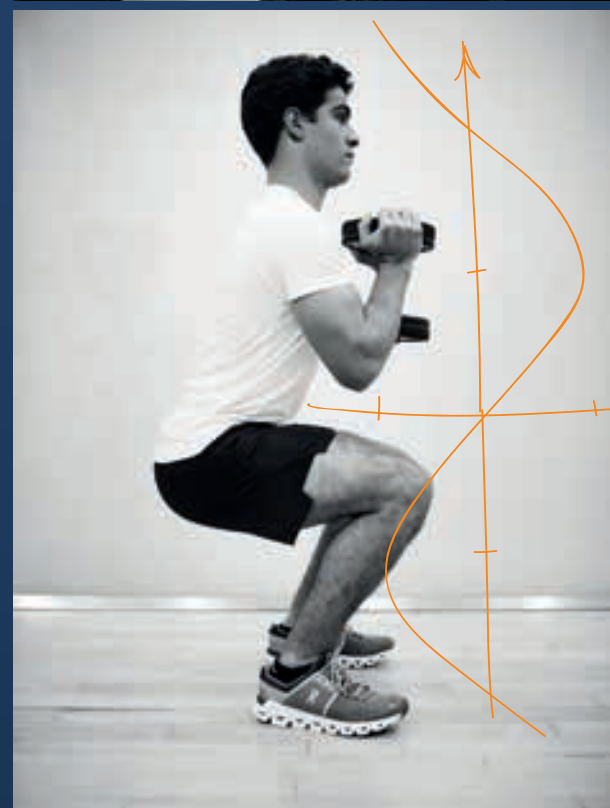
1 PRENSA DE PIERNA

Esto se suma al repertorio de ejercicios específicos, lo que ayuda a que los pilotos trabajen en una posición similar a la que tienen en la cabina. La prensa de piernas es totalmente ajustable y funciona al deslizarse hacia adelante y hacia atrás con el pie en una posición fija. Los volantes realizan movimientos con una sola pierna (unilateral), parecido a un ejercicio de sentadilla con una sola pierna, pero en una posición más controlada y fija. Esto permite un trabajo mayor en la alineación de la rodilla y la activación de los glúteos (músculos inferiores), muy importante en las frenadas para generar fuerza de manera eficiente. La mala alineación de la rodilla y los músculos glúteos débiles pueden poner mayor presión en la parte baja de la espalda y la cadera, que al compensar puede causar lesiones. Para trabajar los brazos al mismo tiempo se usan mancuernas para simular el volante y se rotan alternadamente 90° hacia cada lado.



2 SENTADILLA CON MANCUERNA

Ésta es fácil de dominar, fomenta el trabajo muscular eficiente y es extremadamente efectiva para desarrollar fuerza y resistencia; todas las cualidades que un piloto necesita para controlar su auto. El ejercicio se enfoca en los músculos glúteos y cuádriceps para las frenadas y también trabaja la eficiencia mecánica, como el rango de movimiento del tobillo, el cual es importante para pisar los pedales. Los músculos cortos y tensos de la parte inferior de las piernas del piloto restringen cuánto puede mover el tobillo, lo que causa estragos al pisar el freno y el acelerador.



PESO MUERTO RUMANO

3



Al igual que en muchos deportes, los atletas realizan movimientos delante de su cuerpo, lo que puede desarrollar un dominio anterior (delante del cuerpo) y un desequilibrio posible en la musculatura posterior (detrás del cuerpo). El régimen de entrenamiento de un piloto combinará movimientos que desarrollen una capacidad atlética, mientras mantienen un cuerpo equilibrado y funcional. Frenar a velocidad alta puede generar hasta 6G en la F1, exigiéndole a los pilotos producir más de 80 kg de fuerza contra el pedal del freno repetidamente durante casi dos horas. Esto requiere una espalda fuerte y una fuerza combinada de los músculos glúteos (inferior), delanteros y traseros de las piernas para reducir la velocidad del auto de manera efectiva ante las curvas.



4 ARABESCO

Este es un ejercicio extremadamente demandante que requiere que un individuo se estabilice en una pierna, mientras mantiene la columna neutral y las caderas alineadas. Un piloto realiza esto como parte de la rutina de calentamiento, activación y movilidad para prepararse para su sesión de entrenamiento. Ayuda a desarrollar la capacidad de resistencia de los intrincados músculos

estabilizadores del tobillo, la rodilla y la cadera. Debido a que los volantes sólo tienen que generar grandes fuerzas en la pierna izquierda, esto puede causar un desequilibrio en la pierna derecha y los músculos de la espalda. Con este ejercicio se notará ese desequilibrio, ya que el piloto comenzará a rotar su pelvis y le será muy difícil alinear sus caderas

LA CATEDRAL DEL AUTOMOVILISMO MEXICANO

UN MOMENTO EN EL TIEMPO



En 1959 se inauguró el autódromo de la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixiuhca, hoy conocido como el Autódromo Hermanos Rodríguez, y **NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE** nos narra lo relativo a sus tres eras como sede de la Fórmula Uno



Circuito Largo
5,000 metros

• El autódromo se inauguró el 20 de diciembre de 1959 por el presidente López Mateos



La Horquilla tenía peralte y era la más lenta del trazado largo

Este es el diseño más largo del autódromo y duró como tal hasta 1999 cuando se cortó el tramo final de ida, incluyendo la Horquilla, por la visita del Papa Juan Pablo II. Como todas las configuraciones, arrancaba en la recta de fosos que desembocaba en la curva Espiral; luego venía la recta trasera

que terminaba en la Ese del Lago (o Curva Presidencial); otra recta que llevaba a la Horquilla, desde donde se emprendía el regreso a la meta a través de las Eses, la recta del óvalo y la Peraltada famosa con su inclinación de 32° (otros citan 23°). Se usó en los Grandes Premios de 1962 (I) a 1970 (IX).

FOTOS OMAR JALIFE, JAVIER JALIFE Y LAT



La Espiral al final de la recta dio paso a la Ese Moisés Solana

La remodelación de 1986 reemplazó la Espiral con la Ese Moisés Solana al final de la recta. Después del lago se cortó a la mitad la recta rumbo a la Horquilla para evitar llegar a esa curva y se inició el regreso a los fosos con una derecha más en escuadra

que marcaba el comienzo de las Eses. El resto no cambió, pero se redujo el peralte de la Peraltada a 9° y se amplió la entrada a los fosos al pasar la torre de control junto al túnel. Se utilizó en los Grandes Premios de 1986 (X) a 1992 (XVI).



El Foro es la sede del podio moderno y de la Fiesta más espectacular de la F1

El autódromo se remodeló en 2014 con la supervisión de la firma Tilke, responsable de casi todas las pistas modernas de F1. La primera parte no se tocó, sólo se reperfilaron las curvas para volverlas más lentas y requerir menos escapes. Sin embargo, en la mitad de la recta del óvalo, el circuito gira a la derecha y

se mete al Foro donde hay un par de curvas y luego una recta pequeña lo saca a mitad de la Peraltada, donde retoma el trazo original en los metros finales. Se ha usado en los Grandes Premios desde 2015 (XVII) hasta que se cumpla el contrato actual en 2022 (XXIV).



Circuito de Gran Premio
4,421 metros

• Está enclavado en la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixiuhca de la capital mexicana



Circuito Siglo XXI
4,303 metros

• Se renombró en honor a Ricardo y Pedro Rodríguez, los mejores pilotos del deporte motor mexicano

MARIO

Andretti

EL SEÑOR VERSATILIDAD



Nuestro **HISTORIADOR EN JEFE** recuenta la historia del decimosexto campeón mundial de F1 y único que nació en un país, pero corrió toda su vida con otra nacionalidad tras emigrar después de la II Guerra Mundial, volviéndose una de las figuras legendarias del deporte motor

Nacido el 28 de febrero de 1940 en lo que era Italia y ahora es Croacia, Mario vivió las privaciones de la posguerra (II GM) en campos de refugiados hasta que su familia pudo emigrar a Estados Unidos en 1955. Se asentaron en Nazareth, Pensilvania, ciudad que tiene un óvalo de tierra -y luego tuvo uno de asfalto que fue sede de IndyCar muchos años- donde empezó a correr autos Stock, midget y Sprint. Tras ser bastante exitoso, para 1964 subió a los autos tipo Indy. Fue campeón nacional en 1965 y 1966 y lo fue dos veces más; también dominó la subida al Pikes Peak, la Daytona 500 de NASCAR en 1967, la Indy 500 en 1969

y fue parte del equipo de Ford en su asalto a Le Mans; asimismo corrió después con Ferrari en eventos de Resistencia, triunfando en Sebring y Daytona y quedando segundo en Le Mans con Courage, además participó en CanAm y luego en la F5000. Siempre fue un piloto ganador.

Su versatilidad llamó la atención de Colin Chapman, el dueño de Lotus, y acordaron que cuando Mario se sintiera listo, lo contactaría para competir en F1. El año fue 1968 y finalmente pactaron correr juntos:



MARIO ANDRETTI - F1 - 1968-72 Y 1974-82

128
%
CARRERAS

12
9.38
TRIUNFOS

18
14.06
PPs

10
7.81
VRs

19
14.84
PODIOS

Debutó con PP en F1

En el March de STP

Primer triunfo con Ferrari

Mario en el equipo estadounidense

Se coronó con Lotus

Obtuvo la PP en su debut formal en el GP de EUA de 1968 con Lotus

Su primer podio se dio en España 1970 a bordo de un March

Ganó su primer GP en su décima oportunidad, Sudáfrica 1971 con Ferrari

Corrió su primera campaña completa de F1 en 1977 con Lotus

- Quería debutar en el GP de Italia en 1968, pero tras calificar se regresó a una carrera en EUA y no pudo correr la de F1 por el reglamento de 24 horas sin participar en una competencia en otro sitio.
- La versión "B" del Parnelli VPJ4 que había usado desde 1974 no estaba lista al inicio de 1976 y en Brasil, Mario compitió para Lotus a préstamo y luego regresó con su equipo estadounidense en Sudáfrica y Long Beach, pero la escuadra se retiró de la F1 tras ese GP estadounidense y Andretti volvió a Lotus.
- Chapman sabía que Mario era un líder nato que desarrollaría el Lotus 77. Para el cierre del año ganó en Japón, obteniendo el tercer podio del año, el cual cerró en sexto absoluto.
- Luego de ocho campañas en F1, para 1977 corrió una completa; logró cuatro victorias y acabó tercero general atrás de Niki Lauda (Ferrari) y Jody Scheckter (Wolf). La falta de confiabilidad le costó más triunfos.
- Con el Lotus 78 de inicio y posteriormente el Lotus 79 con su efecto suelo innovador, dominó seis veces en 1978 para coronarse campeón.
- Su debut se dio en el GP estadounidense de 1968 y obtuvo la PP con un Lotus 49 de alerones altos.
- Corrió, en 1969, tres fechas más con Lotus y acumuló otros tres retiros.
- Para 1970 March le ofreció un programa parcial de cinco rondas gracias al apoyo de la firma de lubricantes STP, su patrocinador personal durante mucho tiempo. Logró su primer podio en España.
- Ferrari lo firmó en 1971 y venció en su debut en Sudáfrica y también obtuvo la VR, apenas su décimo GP de F1. Compitió otras cuatro fechas y no calificó en Mónaco.
- Siguió con Ferrari de forma parcial en 1972 con cinco carreras más, marcando puntos en tres, pero su enfoque primordial seguía siendo IndyCar; también corría en el Mundial de Prototipos (ahora Resistencia).
- Para 1973 optó por obviar la F1 y preparó un proyecto estadounidense con Vel Miletich y Parnelli Jones que debutó a fines de 1974 en Canadá con un séptimo sitio.
- Corrió 12 de las 14 rondas de F1 con el Vel's Parnelli en 1975, sacó puntos en un par y lideró en España, aunque perdió dos carreras que chocaban con fechas de IndyCar.

Su casco plateado clásico con una franja roja al centro

Se retiró de F1 con Alfa



CURIOSIDAD

RENDIMIENTOS FAMILIARES DECRECIENTES

Mario tiene un hermano gemelo, Aldo, con quien corría alternándose los fines de semana en óvalos de tierra hasta que un accidente lo retiró cuando era un adolescente. Él siguió y se convirtió en uno de los grandes de la historia, pero sus sucesores en la familia no han alcanzado su altura. El mejor es su hijo Michael, campeón de IndyCar y dueño de un equipo grande; su otro hijo (Jeff) nunca destacó y su nieto Marco tiene asiento más por apellido que por talento. John, hijo de Aldo, fue más exitoso, pues ganó en IndyCar y NASCAR.



Si tienes todo bajo control, **vas demasiado lento**

- El Lotus 80 debutó con un podio en 1979, pero la mayor parte del año compitió con el Lotus 79 viejo y tuvo nueve abandonos y sólo cuatro veces consiguió puntos.
- En 1980 el Lotus 81 no funcionó y al cabo de nueve retiros obtuvo puntos en la carrera final del año; sin embargo, dejó Lotus.
- Se fue, para 1981, a Alfa Romeo que tenía dos años de haber regresado de tiempo completo a la F1 y logró puntos en su debut, aunque sólo eso y decidió retirarse de la F1.
- Todavía compitió en 1982 con Williams como reemplazo de última hora de Carlos Reutemann (otro que se retiró) en Long Beach, y al final del año en Monza y Las Vegas con Ferrari en vez de Didier Pironi. Se llevó la PP en Monza y quedó en el podio, mostrando que estaba en plenitud.
- Pese a que Ferrari lo tuvo en la mira un par de veces por lesiones de sus pilotos, ya no corrió más.

Mario siguió activo hasta 1994 en IndyCar y ganó la última de sus 407 arrancadas en Phoenix en 1993, pero esa es una historia paralela digna de otro artículo.

Es el único que ha ganado la Daytona 500 (NASCAR), la Indy 500 (IndyCar), Sebring y Daytona (Prototipos) y el título de F1

Logró podios con March, Ferrari y Lotus

Fue reemplazo de lujo de Ferrari en 1982



Siempre atento a sacarle provecho a los detalles



MARIO ANDRETTI

VICTORIAS PRINCIPALES

AÑO	No.	DESTACADAS
1971	2	GP Sudáfrica; GP Questor Ontario, California (no puntuable)
1976	1	GP Japón
1977	4	GPs EUA (Long Beach), España, Francia e Italia
1978	6	GPs Argentina, Bélgica, España, Francia, Alemania y Holanda
1964-94	52	Triunfos en IndyCar (incluyendo Indy 500 una vez)
1966-75	8	Triunfos autos Stock (incluyendo Daytona 500 una vez)
1960-99	36	Triunfos mayores en Mundial de Resistencia, IROC y otras series
TOTAL	109	

TÍTULOS

F1 **1**
 INDYCAR **4**
 OTROS **3**

PREVIA FÓRMULA E

La sexta campaña de la Fórmula E abre con más equipos, más sedes y más potencia en los autos, por lo que **NUUESTRO EDITOR ELÉCTRICO** hace una evaluación de su crecimiento y de las posibilidades de escuadras y pilotos en la temporada que comienza en Arabia Saudita, tocará México en febrero próximo y cerrará en Londres



CRECIENDO

La Fórmula E inicia su sexta campaña (2019-20) que tendrá 14 rondas, dos de ellas dobles en la misma sede en días consecutivos, y muchos cambios respecto a años anteriores.

CALENDARIO 2019-20

Ronda	Lugar	País	Fecha
1	Ad Diriyah, Riad	Arabia Saudita	22 de noviembre de 2019
2	Ad Diriyah, Riad	Arabia Saudita	23 de noviembre de 2019
3	Parque O'Higgins, Santiago	Chile	18 de enero de 2020
4	Aut. Hermanos Rodríguez, CDMX	México	15 de febrero de 2020
5	Circ. Moulay el Hassan, Marrakesh	Marruecos	29 de febrero de 2020
6	Circ. Bahía Haitang, Sanya	China	21 de marzo de 2020
7	Circ. dell'EUR, Roma	Italia	4 de abril de 2020
8	Circ. Les Invalides, París	Francia	18 de abril de 2020
9	Calles de Seúl	Corea del Sur	3 de mayo de 2020
10	Circ. Monumento Nacional, Yakarta	Indonesia	6 de junio de 2020
11	Aeropuerto Tempelhof, Berlín	Alemania	21 de junio de 2020
12	Calles de Brooklyn, NY	EUA	11 de julio de 2020
13	ExCel, Londres	GB	25 de julio de 2020
14	ExCel, Londres	GB	26 de julio de 2020

Lo más significativo de esta temporada es:

- La parrilla crece a 12 equipos con la llegada de Porsche y la transformación de HWA en la escuadra oficial de Mercedes tras una campaña de pruebas.
- Prácticas, calificación y carrera son el mismo día, lo que permite atraer más espectadores.
- Sigue usándose el chasis SRT 05e de la firma Spark SRT que debutó en la temporada 5, pero el tren motor de los monoplazas deberá ser sencillo, los arreglos de motores gemelos se han prohibido.
- Hay dos prácticas, la P1 de 45 minutos y la P2 de 30.
- La calificación es en cuatro grupos, seis minutos cada uno, con los seis tiempos más veloces pasando a la Súper PP; el mejor de cada grupo obtiene un punto adicional.
- La Súper PP define la parrilla y es individual en el orden inverso al tiempo marcado en grupos. El mejor tiempo se lleva la PP y tres puntos adicionales.

El auto carece de alerón trasero y reemplaza la carga aerodinámica con un piso y un difusor trasero muy eficientes.

El monoplaza tiene halo protector en la sección superior y las baterías están montadas en la parte de atrás del piloto.

- En carrera hay Modo de Ataque (MA) o hiperimpulso, un período de potencia adicional que se activa al pasar por una zona especial de la pista; el número y duración del MA varía en cada ronda.

- La batería hecha por McLaren se mantiene en 250kW (335 caballos) para durar toda la carrera, aunque en el MA crece 10KW; de 225 a 235 kW.

- En amarilla total y en período de auto de seguridad no se podrá activar el MA y por cada minuto en estas condiciones se quitará un 1% de la potencia total disponible a todos los autos.

- Los pilotos deben tener al menos 20 puntos en el sistema de superlicencias FIA para correr en la FE.

- Las puntuaciones son estilo F1 para los 10 primeros (25-18-15-12-10-8-6-4-2-1) y la VR da un punto adicional.

- Existe el Fanboost, en el cual el público vota por los volantes hasta 15 minutos después de la arrancada. Los cinco elegidos reciben energía extra de 5 segundos que pueden aplicar en la segunda mitad del ePrix.

El Modo Ataque, cuyo número y duración varían por ronda, consiste en que al pasar por cierta zona especial del circuito los autos obtienen 35 kW más de potencia.

- En la vuelta de calificación se pueden usar 250 kW, pero en los giros de calentamiento y de desaceleración no se pueden pasar de 200 kW.

- Las carreras siguen siendo de 45 minutos + un giro.

- Los autos usan llantas de calle Michelin R18; dos juegos nuevos, más una delantera y una trasera usadas en la ronda anterior.

NÚMEROS
2.8s de 0 a 100 kph
280 kph de vel. tope
900 kg de peso

El chasis SRT 05e usado tiene una trompa de alto agarre y ruedas semicubiertas calzadas con llantas Michelin R18 de calle.



#11



Lucas DI GRASSI

El brasileño ex-F1 de 35 años fue campeón en 2016-17 y tiene 58 ePrix disputados con 10 victorias, 3 PPs, 6 VRs y 30 podios. Fue tercero en la temporada pasada. Siempre contendiente.

AUDI

Subcampeones actuales, nunca han quedado fuera de los tres primeros en cinco campañas ni dejado de ganar. Usan el Spark-Audi con tren Audi e-tron FE06. Llevan 12 triunfos, 5 PPs, 13VRs, 40 podios y el título de 2017-18. Son una escuadra puntera siempre.



#66



Daniel ABT

Alemán expiloto de GP3/GP2 e hijo del fundador del equipo, está por cumplir 27 años y en 58 carreras lleva 2 triunfos, 2 PPs, 7 VRs y 10 podios. Alterna carreras buenas con otras regulares.



#6



Brendon HARTLEY

El neocelandés ha sido campeón mundial del Mundial de Resistencia (WEC), es ganador de las 24H de Le Mans con Porsche y actualmente corre para Toyota en la serie. También compitió en F1 con Toro Rosso y tiene reputación de ser muy bueno con autos híbridos, por lo que debe destacar en su debut en la FE.



#7



Nico MULLER

El suizo de 27 años se estrenará en la FE. Es procedente del DTM donde corre para Audi y es el subcampeón actual. Se tienen puestas grandes esperanzas en él por su manejo agresivo y rápido.

DRAGON RACING

Equipo fundador de la FE, propiedad de Jay (hijo de Roger) Penske, actualmente está asociado con Geox y desde la primera temporada lleva 2 victorias, 2 PPs, 5 VRs y 9 podios marcados, pero acabó décimo en el ciclo anterior. Usa el Spark-Penske con tren motor Penske EV4.



#27



Alexander SIMS

El británico de 31 años debutó en 2018 y con 13 carreras tiene 1 PP y 1 podio desde entonces. Si quiere no ser escudero siempre esta es su oportunidad como líder de equipo.

Maximilian GÜNTHER

Este alemán de 22 años corrió parcialmente con Dragon en 2018-19 y ha arrancado 10 veces, aunque no ha pasado del quinto sitio. Es un talento futuro que debe mostrarse pronto.



#28



Antonio Felix DA COSTA

El portugués de 28 años llega del equipo BMW, con el cual ganó en Riad en 2018-19. Posee 2 victorias, 5 podios, 1 PP y 1 VR desde su debut con Aguri hace 54 carreras. Es el encargado de tomar el relevo si el campeón afloja.

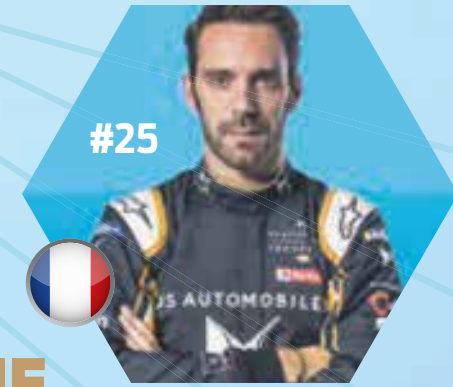


#13



DS TECHEETAH

La escuadra china es el monarca defensor y usa el tren motor de la firma de lujo de Citroën, DS, el E-tense FE 20 aparejado al chasis Spark DS. Llevan 8 triunfos, 5 PPs, 4 VRs, 22 podios, 1 título y son candidatos firmes a repetir.



#25



Jean Eric VERGNE

El francés ex-F1 encontró un segundo aire en la FE y es el único bicampeón al haber ganado las dos campañas más recientes. A la edad de 29 años ha vencido en 9 de 56 ePrix, además tiene 10 PPs, 4 VRs y 20 podios. Bien podría ser también el primer tricampeón.

BMW i ANDRETTI

BMW tomó el mando desde la campaña anterior y usa el Spark-BMW con tren motor BMW iFE.20. La escuadra obtuvo su única victoria en Arabia Saudita en 2018-19 y lleva 10 podios, 5 PPs y 1 VR. Es la apuesta grande de los de Munich en el campo deportivo.

#20



Mitch EVANS

El neocelandés ex campeón de GP3 de 25 años ya tuvo mejores resultados que el estrella Nelsinho Piquet, causando su baja de la escuadra. Cuenta con 1 victoria, 1 PP, 1 VR y 4 podios. Fue quinto en 2018-19 y está listo para pelear el título; sin embargo, necesita apoyo.

JAGUAR RACING

El equipo inglés lleva dos temporadas, más una de exploración, y usa el Spark-Jaguar con tren motor Jaguar I- Type 4. En la temporada pasada obtuvieron su primer triunfo y tienen 1 PP, 3 VRs y 4 podios. Han mejorado, pero la competencia se pone más dura cada año.

#51



James CALADO

El inglés de 30 años debuta en la FE, aunque ya ha sido campeón del WEC con Ferrari en la clase GTE y antes obtuvo triunfos en GP3 y GP2. Es muy veloz, pero lleva años sin correr monoplazas y necesitará readaptarse.

Stoffel VANDOOORNE

El belga de 27 años es ex campeón de GP2 y ex-McLaren F1. Debutó la campaña pasada y en 13 arrancadas tuvo 1 PP y 1 podio de tercer sitio. En su segundo año debe mejorar visiblemente.



#5

MERCEDES EQ

La firma toma el control del HWA que corrió en 2018-19 de forma exploratoria y preparó la llegada de los de Stuttgart. Usan el Spark-Mercedes con tren Mercedes EQ Silver Arrow 01 y deben mostrar por qué son campeones de F1; se rumora que dejarán los autos de motor de combustión interna pronto.

#17



Nyck DE VRIES

A los 24 el holandés se acaba de coronar en F2 y eligió la FE sobre la F1, lo cual es un hecho inédito en monoplazas. Debutará con muchas expectativas y un coequipero muy rápido. El reserva es el mexicano Esteban Gutiérrez (ex- F1), listo para reemplazarlo si no se adapta.



#64



Jerome D'AMBROSIO

El belga está en su segunda temporada con Mahindra y corrió en Lotus F1 para brincar a Dragon Racing. En 58 arrancadas lleva 3 victorias, 2 PPs, 2 VRs, 9 podios y podría contender por el título si los indios son consistentes.

MAHINDRA RACING

La escuadra india usa el Spark-Mahindra con tren motor Mahindra M6 Electro. Arrancaron bien en 2018-19, pero acabaron en sexto. Tienen en su palmarés 4 triunfos, 7 PPs, 7VRs y 18 podios. La clave es la consistencia, pues su desempeño se cae al pasar las fechas.

#94



Pascal WEHRLEIN

El alemán ex-F1 con Manor y Sauber y ex campeón del DTM debutó la campaña pasada con Mahindra y en 12 ePrix logró 1 PP, 2 VRs y 1 podio y se quedó a 50 metros del triunfo en México. Está entre los candidatos si el auto rinde.



#3



Oliver TURVEY

El inglés de 32 años tiene 47 arrancadas y sólo 1 PP y 1 podio de segundo sitio en su haber. Es probador de McLaren en F1, pero parece que ya llegó a su tope competitivo.

Ma Qing HUA

A los 31 años el chino ha corrido nueve ePrix, aunque con tres equipos, Techeetah, Aguri y Nio. Ahora regresa para una campaña completa para ver si logra quedar en los puntos, pues nunca ha pasado del sitio 11. Compite más por nacionalidad que talento.

#33



NIO

Inició como China Racing, luego NextEV y ganaron el título en 2014-15. Ahora son Lisheng Racing asociados con NIO que produce hiperautos eléctricos. Usan el Spark-NIO y su tren motriz es el NIO FE 005 que era el antiguo de Dragon. Cuentan con 2 triunfos, 2 PPs, 3 VRs, 6 podios y fueron últimos en 2018-19.

#22



Oliver ROWLAND

El inglés de 27 años debutó con el equipo el año pasado tras ser su probador, y en su primera carrera sacó puntos. Lleva 14 arrancadas, 2 PPs y 2 podios y aunque es muy veloz, le falta experiencia para pelear al frente.

Sebastien BUEMI

El ex-F1 de Toro Rosso ha sido campeón del WEC con Toyota y ganado las 24 Horas de Le Mans, además de coronarse en 2015-16 en la FE. Tiene 13 triunfos, 14 PPs, 7 VRs y 25 podios en 56 ePrix disputados a los 31 años de edad. Contendiente eterno al título.



#23

NISSAN e.dams

Como Renault logró los tres primeros títulos en la FE y como Nissan fue cuarto en 2018-19. Tienen 16 triunfos, 20 PPs, 10 VRs y 32 podios, la mayoría en su era francesa. Usan el Spark-Nissan con tren motor Nissan IM02 nuevo de motor sencillo tras la prohibición de su propulsor gemelo.

VENTURI

De Mónaco y emanado de la firma automotriz Venturi, ha pasado a ser sucursal de Mercedes, pues usan el chasis y tren motor de los alemanes en lugar del propio que desarrollaron desde el inicio de la FE. Tienen 3 VRs, 5 podios y su primer triunfo vino en la campaña 2018-19. Dependen del humor de Mercedes.

Felipe MASSA

El ex-F1 brasileño firmó por tres años con los monegascos y se espera que cumpla la intención de hacer crecer al equipo. A los 38 años lleva 13 ePrix corridos y un podio de tercer sitio. Con una temporada bajo el brazo, debe mejorar mucho.

#19



#48



Edoardo MORTARA

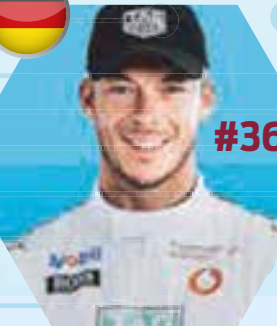
El suizo-italiano de 32 años fue campeón de la F3, ganó en GP2 (de coequipero de Checo) y brilló en Audi y Mercedes en el DTM. Corrió una temporada parcial en 2017-18 en la FE y le dio su primera victoria a Venturi en Hong Kong hace unos meses. Ya adaptado puede ser hasta mejor que Massa.

#18



André LOTTERER

El alemán ha sido campeón del WEC con Audi y tiene títulos en la Súper GT y en la F Nippon, además de ganar tres veces las 24 Horas de Le Mans. Corrió dos años con Techeetah en la FE y cuenta con 1 PP, 3 VRs y 4 podios. Espera lograr su primer triunfo con Porsche.



#36

Sam BIRD

El inglés de 32 años ha sido campeón en el WEC en la clase LMP2 y ha estado cerca en GP2, GTE Pro y FR3.5. Cuenta con 8 victorias, 5 PPs, 5 VRs y 17 podios en 58 arrancadas, pero se le está pasando el tiempo de coronarse.

#2



VIRGIN RACING

Los ingleses llevan dos años siendo terceros con tren motor distinto, pues ahora usan el de Audi tras romper con DS. Poseen 10 triunfos, 7 PPs, 10 VRs y 24 podios, y necesitan un poco más de empuje técnico para conquistar el título, ya que talento les sobra.

#4



Robin FRIJNS

El holandés de 28 compite con Audi en el DTM y fue campeón de F BMW, FR2.0 y FR3.5, además de la Blancpain GT, aunque nunca llegó a F1. Tras correr con Andretti, en su cambio a Virgin ya ganó dos veces y tiene 5 podios. Debe ser contendiente, pues ya superó a Bird.

PORSCHE

El equipo incipiente llega con experiencia en el WEC en el que se coronaron con sus prototipos híbridos. Usan el Spark-Porsche con tren motor Porsche 99X Electric, y simplemente ser la mejor escuadra germana será una tarea difícil, aunque en pretemporada mostraron que están listos.





El español corrió desde muy pequeño en motocicletas y a los 13 años ya disputaba el Campeonato Español de Velocidad (CEV) de 125 centímetros cc, en el cual se entrenó dos campañas antes de ir al Mundial en la clase 125cc (ahora Moto3) en 2008 apenas con 15 años de edad.

LA ERA DE 125CC

Marc compitió en la clase menor del mundial de motociclismo hasta alcanzar la mayoría de edad.

- **2008** Su debut con el equipo Repsol KTM fue de aprendizaje, aunque tuvo un podio en Gran Bretaña y acabó decimotercero general.
- **2009** Su segunda campaña la hizo en el Red Bull KTM y mejoró al obtener sus dos primeras PPs.
- **2010** A los 17 años Marc se coronó con el equipo Red Bull-Ajo que usaba motos Derbi. Logró 10 triunfos, cinco de ellos seguidos, además de 12 PPs, 8 VRs y 12 podios.

MARC	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Lider
KTM+Derbi	46	10	14	9	14	14
2008-10	%	30.43	4.35	19.57	30.43	30.43

MÁRQUEZ TIENE 205 GPs DISPUTADOS EN 12 CAMPAÑAS

LA ERA DE MOTO2

Al cumplir 18 años, Márquez subió a Moto2 (antes 250cc) y siguió escribiendo su historia rumbo a la cima.

- **2011** Con el equipo Monlau nuevo, el apoyo de Repsol, el motor Honda y el chasis Suter, ganó 7 carreras más 11 podios, 7 PPs y 2 VRs. Logró el subcampeonato pese a perderse las dos fechas finales por una caída.
- **2012** Con la misma combinación Suter-Honda en el equipo oficial de los nipones y la petrolera española, obtuvo el título con 9 victorias, 14 podios, 7 PPs y 5 VRs.

	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Lider
Honda	32	14	16	7	25	23
2011-12	%	43.75	50.00	21.88	78.13	71.88



Marc ya era campeón mundial en dos clases distintas antes de cumplir 20 años de edad.

MARC MÁRQUEZ

HEXACAMPEONES

Esta década se acaba y fue completamente predecible con los campeones de Fórmula Uno y MotoGP –las series premier de cuatro y dos ruedas respectivamente–, repitiendo títulos al por mayor, lo cual a muchos les aburre, pero a **NUUESTRO EDITOR** le da oportunidad de meterse a los números a escudriñar las minucias que marcan la diferencia entre un campeón, un multicampeón y una leyenda, encontrando muchos argumentos para ir pensando que ambos rondan la categoría máxima de logros, o sea que se están volviendo legendarios

LEWIS HAMILTON

El inglés llegó a la Fórmula Uno precedido de la fama de haber sido un gran kartista patrocinado por McLaren desde que entró a la adolescencia (1998). Campeón de la FR2.0 británica en 2003, luego fue monarca de la F3 europea en 2005 y ganó el Masters de F3 en Zandvoort. En 2006 se coronó como novato en la GP2 naciente y para 2007 debutó en Fórmula Uno con McLaren.

LA ERA McLAREN

Su carrera con los de Woking como hijo de familia siempre fue brillante:

- **2007** Como coequipero del bicampeón Fernando Alonso debutó con un podio y ligó otros ocho, incluyendo un par de triunfos, algo inédito en la historia, además terminó como subcampeón con 109 tantos, 4 victorias, 12 podios, 6 PPs y 2 VRs. La campaña más brillante de un novato en la historia por mucho... pero perdió el título tras liderar gran parte del año por su inmadurez en la lucha interna.
- **2008** Su segundo año fue aún mejor, pues logró el campeonato con Heikki Kovalainen como escudero, además de cinco triunfos, el doble de podios, 7 PPs y 11 VR, siendo en su momento el monarca más joven; desplazó precisamente a Alonso.



LEWIS TIENE 250 GPs DISPUTADOS EN 13 CAMPAÑAS

- **2009** En el año de cambio de reglas tras el escándalo de espionaje contra Ferrari, Lewis sólo tuvo 2 victorias, 5 podios y 4 PPs para ser quinto. Peor le ha ido a otros campeones defensores.
- **2010** La llegada del monarca reinante, Jenson Button, reenergizó a la escuadra de Woking y Hamilton fue cuarto ganando tres veces y sumando 9 podios, 1 PP y 5 VRs ya con el sistema nuevo de puntos.

LA ERA DE MOTOGP

Su ascenso a MotoGP era un hecho y muchas estrellas se alinearon para darle un sillín decente. El Repsol-Honda tenía un asiento en su equipo oficial por la muerte de Marco Simoncelli y la regla de que un novato no puede correr en un equipo oficial en su debut, fue repelida (con dedicatoria a Marc). Se le emparejó con Dani Pedrosa, nunca campeón en la clase superior. En esa escuadra ha corrido desde entonces en MotoGP.

- **2013** Su campaña debut inició con un podio y en las 18 fechas sólo falló dos veces en subir al mismo, logrando 6 triunfos, 9 PPs y 10 VRs para coronarse sobre Jorge Lorenzo de Yamaha.
- **2014** Marc ganó las 10 primeras rondas del año y añadió otras tres victorias para ser monarca fácilmente con 14 podios, 13 PPs y 12 VRs, dejando sin oportunidad a las Yamaha y a su coequipero.
- **2015** Esta temporada es su única mancha en el palmarés y no sólo por acabar detrás de las Yamaha –tercero con 5 victorias, 8 PPs, 7 VRs y 9 podios– sino porque actuó como escudero de Lorenzo en su batalla contra Rossi y provocó una sanción contra el centauro legendario que hizo que Jorge se llevara el título con una victoria final cuando Valentino arrancó último y llegó cuarto. La afición recuerda...

- **2016** Volvió a la cima logrando 5 triunfos, 7 PPs, 4 VRs y 12 podios para batir a Rossi holgadamente.
- **2017** Otro año campeonil del catalán, (su cuarto) esta vez con cuenta de 6 victorias, 8PPs, 3 VRs y 12 podios, aunque su oposición principal provino de la Ducati de Andrea Dovizioso.
- **2018** El año del pentacampeonato llegó acompañado de 9 triunfos, 7 PPs y 7 VRs y 14 podios, dejando a Dovizioso segundo nuevamente y mandando a Pedrosa al retiro al acabar fuera de los 10 mejores.
- **2019** El equipo trajo a Lorenzo como coequipero de Marc, pero el mallorquín inició lesionado, perdió cuatro fechas y también se retiró al final del año en tanto Márquez logró el hexacampeonato con 12 victorias, 10 PPs, 12 VRs y 18 podios en 19 fechas.

Pese a su juventud relativa, ya sólo está detrás de Rossi y Agostini entre los ganadores en la clase premier del mundial, y apenas va a cumplir 27 años de edad y sus números en MotoGP son impresionantes.

● **MARC ES UNO DE CUATRO CENTAUROS (CON HAILWOOD, READ Y ROSSI) CON CORONAS EN TRES CLASES DISTINTAS**



MARC MÁRQUEZ

ES TERCERO EN TRIUNFOS, VRs Y TÍTULOS EN MOTOGP DETRÁS DE AGOSTINI Y ROSSI

	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Líder
Honda	127	56	62	56	95	83
2013-19	%	44.09	48.82	44.09	74.80	65.35

En total en el Mundial lleva ocho títulos y aunque sus estadísticas no son tan buenas como en la clase premier, hay que pensar en la edad que tenía al lograr campeonatos en las clases chicas, pues no era un centauro maduro aún.

	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Líder
Total	205	80	92	72	134	83
2008-19	%	39.02	44.88	35.12	65.37	58.54



- **2011** La dupla de campeones ingleses se volvió a batir por los colores de Woking y Lewis cayó al quinto sitio con 3 triunfos, 6 podios, 1 PP y 3 VRs, siendo superado por Button.
- **2012** Su último año con McLaren trajo otro cuarto sitio general, 4 victorias, 7 podios, 7 PPs y 1 VR. Eso le dio ventaja 2-1 sobre Jenson en su trienio, aunque Button logró más puntos en el periodo.

Sus números para la etapa 2007-12 son buenos y su firma con Mercedes fue una sorpresa que muchos auguraron no sería rentable.

LEWIS HAMILTON

EL INGLÉS ES EL PILOTO CON MÁS PPs Y CARRERAS LIDERADAS EN F1

	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Líder
McLaren	110	21	26	12	49	48
2007-12	%	19.09	23.64	10.91	44.55	43.64

LA ERA MERCEDES

De McLaren pasó a Mercedes, su proveedor de motores, a donde llegó como reemplazó de Michael Schumacher a sugerencia de Niki Lauda. Tendría a Nico Rosberg, su sucesor como campeón de GP2, de coequipero, tal como cuando eran kartistas.

- **2013** El primer año de su carrera en Stuttgart fue de cumplir con 1 triunfo, 5 podios, 5 PPs y 1 VR para el cuarto sitio general, dos arriba de Nico.



- **2014** En el año de los V6 turbohíbridos, Mercedes invirtió para tener la mejor máquina y el resultado fue apabullante con 11 victorias, 16 podios, 7 PPs y 7 VRs, logrando así Lewis su segunda corona.
- **2015** El inglés llegó al tricampeonato merced a 10 triunfos, 17 podios, 11 PPs y 8 VRs
- **2016** Nico apostó todo ese año y lo batió escasamente por el título. Hamilton marcó 10 victorias, 17 podios, 12 PPs y 3 VRs, pero perdió por un motor que estalló en Malasia y lo dejó sin puntos.
- **2017** Rosberg se retiró y llegó Valtteri Bottas como escudero, aunque no lo contemplaba así. Lewis lo despedazó para lograr su cuarta corona con 9 triunfos, 13 podios, 11 PPs y 7 VRs..
- **2018** El británico se llevó el pentacampeonato con otro año brutal de 11 victorias, 17 podios, 11 PPs y 3 VRs, dándole a Mercedes su quinta corona al hilo.
- **2019** En la campaña recién terminada, Lewis alcanzó 250 GPs y su sexto título, marcando (hasta Brasil) 10 triunfos, 16 podios, 4 PPs y 5 VRs, dejándole el subcampeonato a Bottas.

Sus números en la era Mercedes han sido espectaculares, con cifras muy superiores a la de su etapa en McLaren.



HAMILTON ES TERCERO EN TRIUNFOS EN McLAREN, DETRÁS DE SENNA Y PROST

	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Líder
Mercedes	139	62	61	34	101	99
2013-19*	%	44.60	43.88	24.46	72.66	71.22

Los totales de sus 13 temporadas en F1 siguen siendo de lo mejor de la historia, aunque no tanto como los de la era de los V6 turbohíbridos.

	GPs	Triunfos	PPs	VRs	Podios	GPs Líder
Total*	249	83	87	46	150	147
2007-19	%	33.33	34.94	18.47	60.24	59.04

*Hasta Brasil 2019



LA TRANSFORMACIÓN

Marc sigue emulando a Rossi con sus festejos, que nunca serán tan creativos como los del italiano, pero sabe que si no tiene alguna lesión, tarde o temprano todos los récords de la categoría máxima del motociclismo serán suyos. Sus seis títulos en siete campañas le aseguran un sitio en el panteón de los inmortales; sin embargo, tiene que pasar la antorcha a la larga... o antes si se aburre de ganar.

Su leyenda se da más que nada en la pista con un estilo muy propio que nadie puede imitar y la verdad tampoco quieren hacerlo, puesto que su manejo y su forma de meter la moto cruzada y frenar adentro de las curvas es muy peligroso para alguien menos talentoso. Márquez siempre está al borde del abismo y una campaña con 15 caídas es algo normal para él, pero dicen que tanto va el cántaro al agua que termina por quebrarse...

Su singularidad de manejo ha hecho que Honda fabrique una moto de la clase mayor que sólo él puede dominar. Dani Pedrosa, el probador favorito de la firma del ala dorada, no resistió el cambio y se fue con su experiencia a KTM, y Jorge Lorenzo, tricampeón y todo, no pudo adaptarse y prefirió retirarse que manejar una motocicleta demasiado vibrante que no le permite usar su estilo de curvado constante. Marc y sus ángulos de inclinación de la moto que desafían la gravedad son espectaculares, pero no hace escuela.

EL CERVARIENSE ES EL MEJOR DE LA HISTORIA EN PPs

Esa misma singularidad hace que siempre exista la duda sobre si la Honda es una gran máquina con un centauro bueno encima o si es el talento de su piloto el que ha llevado la moto a las alturas insospechadas hace siete años. El cervariense no es eterno y si no hay una escuela de su estilo como existe de otros, será único pero sin legado, y las leyendas de distinguen porque pasan la antorcha a la generación siguiente. Quizás por ello Márquez pidió y logró que su hermano se le una en Honda en 2020; tal vez el estilo y la antorcha se pasen en familia.

El catalán sigue siendo el favorito a la corona en 2020, cuando debería igualar la marca de títulos de Valentino. Ya ha lanzado su sombrero al ruedo para ser tomado en cuenta en la discusión del mejor de la historia, aunque falta mucho por hacer para ser indiscutible, por lo que no hay que mirar atrás cuando adelante queda la tarea de consolidar la leyenda de Marc Márquez.



EL HEXACAMPEÓN TIENE CONTRATO CON HONDA HASTA FINES DE 2020



SEIS VECES

CAMPEONES MUNDIALES

EL HEXACAMPEÓN TIENE CONTRATO CON MERCEDES HASTA FINES DE 2020

LA TRANSFORMACIÓN

La derrota ante Rosberg cambió a Lewis, quien regresó sabiendo que no debe dar oportunidades a sus rivales, pues aunque sean menos talentosos, la envidia y el empeño pueden darles el triunfo si tienen el favor de la suerte, como en Malasia 2016.

La transformación de Hamilton incluyó su conversión al veganismo para fortalecerse corporalmente y entrenamientos holísticos; sin embargo, dado su nivel de talento natural es difícil pensar que hubiera perdido los títulos posteriores sin ese cambio.



Otra transformación se ha ido dando en su accionar en pista, donde está más consciente de ser el portaestandarte de una era, habiendo batido a Vettel y Alonso repetidamente. Su hablar es más cerebral y sabe que su palabra pesa, por lo que trata de liderar hacia lo que considera un mundo más incluyente en todos aspectos, un punto particularmente cercano a él dado su raza (es negro); sin embargo, él ha trascendido la barrera del color desde hace mucho.

En la pista su manejo se ha vuelto más táctico, aunque sigue siendo muy rápido como lo muestran sus posiciones de privilegio constantes, y también asume riesgos que lo ponen en un nivel más allá del multicampeón para entrar al terreno de la leyenda, como este año en el GP de Hungría.

ES SEGUNDO EN TÍTULOS, VICTORIAS, VRs Y PODIOS EN LA HISTORIA



También sabe que su tiempo en la cima se acerca al fin y se ha dedicado a dar un poco de su brillo a los leones jóvenes que vienen detrás, tanto de palabra como en la Asociación de Pilotos de GP, liderando con el ejemplo.

Lewis sigue siendo el favorito a la corona en 2020, cuando debería igualar la marca de títulos y superar la de triunfos de Schumacher y lanzar su sombrero al ruedo para ser tomado en cuenta en la discusión del mejor de la historia. Atrás quedan los fallos, sinsabores y derrotas, adelante queda la leyenda de Lewis Hamilton.

Los números de los pilotos extranjeros impresionan, pero hay volantes mexicanos que también los tienen y, como dice **NUESTRO EDITOR**, son de clase mundial. No sólo los hermanos Rodríguez, sino que en el siglo XXI Memo Rojas ha sido consistentemente el mejor piloto mexicano en cuanto a resultados

MEMO TAMBIÉN TIENE SEIS TÍTULOS

No se trata de ser malinchistas ni de decir que Memo es tan bueno como Lewis o Marc, pues uno corre monoplazas, el otro motocicletas y el mexicano prototipos, así que no podemos comparar manzanas con peras o aguacates (fuera de que las tres son frutas, se dan en árboles y tienen propiedades y sabores muy distintos).



Rojas ha brillado también en Europa

MEMO HA GANADO LAS 24 HORAS DE DAYTONA, LAS 12 HORAS DE SEBRING Y LAS 6 HORAS DE WATKINS GLEN, QUE SON LA TRIPLE CORONA NORTEAMERICANA DE RESISTENCIA



Desde 2007 Memo Rojas lleva pilotando prototipos consistentemente, aunque una de esas campañas fue realmente de desperdicio, la del Ala Delta famoso que nunca sirvió para gran cosa y era un proyecto de desarrollo que nunca tuvo dinero para, valga la redundancia, desarrollarse. Así que en realidad son 12 temporadas y se ha coronado en seis, el 50% de ellas en las categorías más importantes en ambos lados del Atlántico y las grandes del mundo –la serie Asian Le Mans es una vacilada sin comparación posible contra Grand Am o la ELMS–, además de las más competidas.

Sin embargo, Rojas tiene muchas más victorias que las 25 que ha logrado en sus seis campañas campeonales (otra decena) con compañeros diversos de nivel también variable. Particularmente en la ELMS, él ha sido el ancla de sus equipos, mientras que en Grand Am pasó de ser el novato rápido que apoyaba al maestro (Scott Pruett) al alumno que superaba al maestro y se apoyaba en él para ganar.

PARA COMPLETAR UNA TRIPLE CORONA MUNDIAL HA TRIUNFADO EN LA GRAND AM (AMÉRICA), LA ELMS (EUROPA) Y LE FALTA VENCER EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

LAS TEMPORADAS DE MONARCA

Memo empezó a correr prototipos en 2007 tras una carrera forjada casi exclusivamente en monoplazas. Sus autos eran de la clase DP (Daytona Prototype), la más veloz de la serie Grand Am.

- Rojas obtuvo su primer título de Grand Am en 2008, ganando seis de 14 carreras (42.86%) con Scott Pruett, incluyendo las 24 Horas de Daytona en la que los apoyaron Juan Pablo Montoya y Darío Franchitti. Su montura fue un Riley-Lexus del Ganassi-Telmex Racing.
- La segunda corona llegó en 2010 y fue el año más dominante de Memo y Scott, pues de 12 rondas vencieron en nueve (75%) y lograron 11 podios (91.67%) con un motor BMW extraordinario acoplado al chasis Riley XII que había usado siempre en la serie.
- El tercer campeonato vino en 2011 con el mismo equipo, copiloto, chasis y motor y pese a que tuvo 10 podios en 12 carreras, sólo la mitad de estos fueron de primer sitio (41.67% de triunfos).

LOS CAMPEONATOS

SERIE	AÑO	#	PILOTOS	PROTOTIPO	CARRERAS	TRIUNFOS	PPs	VRs	PODIOS
Grand Am	2008	01	Con Scott Pruett*	RileyXII-Lexus	14	6	2	1	8
Grand Am	2010	01	Con Scott Pruett	RileyXII-BMW	12	9	5	5	11
Grand Am	2011	01	Con Scott Pruett	RileyXII-BMW	12	5	0	4	10
Grand Am	2012	01	Con Scott Pruett	RileyXII-BMW	13	2	1	0	8
ELMS	2017	22	Con Leo Roussel**	ORECA 07 Gibson	6	1	1	2	5
ELMS	2019	28	Con Paul Lafargue/Paul Loup Chatin	ORECA 07 Gibson	6	2	1	0	4
Totales					63	25	10	12	46
					%	39.7%	15.9%	19.0%	73.0%

Notas * Además ganan JP Montoya y D. Franchitti

** Aparte venció Ryo Hirakawa

NUESTRO HEXACAMPEÓN



Tras la fusión Grand Am-ALMS que pasó a ser la IMSA-SCC (Sports Car Championship), el equipo Ganassi-Telmex se desbandó y Memo compitió dos años en América antes de emigrar a Europa con la idea de correr en la serie European Le Mans (ELMS) y en las 24 Horas de Le Mans, cuyos organizadores son los mismos. Picó piedra y finalmente llegó a equipos de su calibre:

- En 2017 corrió con G-Drive y en un prototipo ORECA 07 de la clase LMP2 –la más rápida de la serie– logró la quinta corona de su carrera, haciendo pareja con el francés Leo Roussel y acompañados en algunas fechas por el nipón Ryo Hirakawa y en otras por Nicolas Minassian. En seis rondas de cuatro horas cada una, un triunfo y cinco podios lo hicieron campeón de nuevo.
- En 2019 con el equipo IDEC Sport que él ayudó a subir a LMP2 en 2018, copilotado por los galos Paul Lafargue (hijo del dueño) y Paul Loup Chatin, Rojas consiguió su segunda corona en una carrera final contra todos los momios. Dos victorias y cuatro podios en seis fechas lograron volverlo “Hexa”.



Memo es multigigante en las 24H Daytona

CIFRAS

Como se aprecia en la tabla, Memo se ha mantenido en un nivel de excelencia durante más de una docena de años, con algunas temporadas malas, pero recuperándose para volver a la cima de los prototipos a nivel mundial en la única clase que admite comparación global. El WEC es un ejercicio en donde los prototipos LMP1 son de otro planeta con tecnología que hace que cueste más uno de sus sistemas híbridos que todo un LMP2. Por algo tienen parrillas de cinco o seis autos, mientras que en la LMP2 hay que racionar los lugares, especialmente en las 24 Horas de Le Mans.

Celebremos, pues, que tenemos al mejor piloto del mundo de prototipos, digno heredero de los hermanos Ricardo y Pedro Rodríguez que también lo fueron en su momento cuando las restricciones no eran tantas y los equipos privados podían competir con los de fábrica, algo que ya no se da hoy en día.

RESÚMENES

NASCAR



EL MONARCA ELIGE LA FE SOBRE LA F1

La F2 es la serie preliminar de la F1 y, opina **NUUESTRO EDITOR DE MONOPLAZAS**, por eso es un golpe que su campeón haya elegido ir a la Fórmula E sobre la F1, pues eso muestra la importancia futura de cada categoría

La serie tuvo una temporada ensombrecida por el accidente fatal de Anthoine Hubert en Spa, además los pilotos con experiencia se impusieron una vez más sobre los novatos talentosos, a diferencia de 2018. Quizás ya deberían tener un límite de campañas para el volante que participe. Así quedaron:

- El campeón Nyck de Vries de ART ya había sido piloto en desarrollo de McLaren y desechado cuando llegó Lando Norris, y esta fue su tercera temporada en la serie, más otra en FR3.5.
- El segundo hasta el momento, Nicholas Latifi de DAMS, debutó a fines de 2014, por lo que ya está en su sexta campaña (dos parciales) y con el subtítulo parece que podrá comprar un asiento en Williams, al estilo de otro canadiense (Stroll).
- Luca Ghiotto de UNI-Virtuosi, el tercero, está en su cuarta temporada en la categoría y todavía podría ser segundo si en la final en Abu Dabi supera a Latifi por más de 10 puntos.
- Los siguientes, Sette Camara en su tercera, Aitken en su segunda (más otra en FV8 3.5) y Matsushita en la cuarta (mas otra en Súper Fórmula en Japón) son veteranos, y no es hasta el séptimo, el chino Zhou, que tenemos a un novato verdadero y rápido, pero sin triunfos.



• En 2019 dominaron los pilotos con varias campañas de experiencia en la serie

• Nyck de Vries eligió irse con Mercedes a la Fórmula E en vez de ser probador en F1



HITOS Y CAMPEONATOS

Pos.	#	Piloto	Equipo	Carreras	Triunfos	PPs	VRs	Podios	Pts.
1	4	Nyck de Vries	ART	20	4	5	3	12	266
2	6	Nicholas Latifi	DAMS	20	4	0	3	7	194
3	8	Luca Ghiotto	UNI-Virtuosi	20	3	2	2	8	184

Pos.	Equipo	Carreras	Triunfos	PPs	VRs	Podios	Pts.
1	DAMS	20	5	1	6	13	359
2	UNI-Virtuosi	20	3	3	3	12	306
3	ART	20	4	5	3	12	276

• El octavo, Jordan King, hasta en la Indy 500 ha corrido y desde 2014 debutó en GP2. Noveno es Hubert, novato y último campeón de GP3, quien tras dos triunfos falleció en el choque en Spa con el ecuatoriano Juan Manuel Correa, decimotercero y también novato.

• El décimo, Louis Deletraz, tiene cuatro campañas en este nivel y el undécimo es Callum Iott, novato inglés que supera por poco a Mick Schumacher, quizás el más veloz de los novatos, pero dado a involucrarse en choques por impaciencia/presión, aunque ganó una carrera como debutante.

Al final De Vries se va a la Fórmula E en lugar de ser piloto reserva (o de simulador) en F1, y si la serie eléctrica sigue robándose talentos como ya ha hecho con buena parte de la generación próxima de aficionados que gusta del deporte motor, la F1 está en más problemas de los que son obvios.

NASCAR **KYLE BUSCH,** OTRO BICAMPEÓN

Con su segundo título en cuatro años, Kyle Busch empieza a entrar en el terreno de lo histórico, pues tiene más de 200 triunfos en las tres series nacionales, como recuerda **NUUESTRO EDITOR STOCK**, y títulos múltiples en las dos más importantes

Tras las primeras dos rondas eliminatorias en la postemporada, quedaban ocho pilotos vivos y vino la carrera en Martinsville ganada por Martin Truex en el Toyota #19 del equipo de Joe Gibbs, la que aseguraba su pase a la final. A la semana siguiente llegó la Texas 500 y el triunfador fue el Mustang #4 de Kevin Harvick del Stewart-Haas Racing con también su pase a la final. La tercera eliminatoria concluyó en Phoenix donde Denny Hamlin (#11 de Gibbs) resultó vencedor y sacó boleto para la final. El cuarto finalista fue Kyle Busch (#18 de Gibbs), quien pasó por puntos, y quedaron descartados el campeón defensor Joey Logano y su coequipero en Penske, Ryan Blaney, ambos sobre Mustang; y Kyle Larson y Chase Elliot, dos pilotos de Chevrolet Camaro.



•En la Homestead 400 había tres Toyota y un Ford peleando el título

•Los tres volantes de Toyota (Busch, Hamlin y Truex) eran del equipo Joe Gibbs Racing

La Homestead 500 se corrió a 267 vueltas en el óvalo de 2,413 metros del sur de Florida y los volantes arrancaron por puntos, pues no hubo calificación por la lluvia que cayó. Con los cuatro finalistas al frente, la batalla prometía y así fue, ya que Truex tomó el mando en la primera etapa para ganarla, mostrándose dominante, pero en su siguiente detención el equipo se equivocó y le montó los neumáticos del lado izquierdo en el derecho y eso le provocó un desbalance que ya no pudo corregir pese a paradas posteriores. Kyle Busch tomó la punta apretado por Hamlin, Larson y Harvick.



•Kevin Harvick era el único piloto de Ford en la final en Homestead

Luego del cierre de la Etapa 2, en su detención final Hamlin recibió demasiada cinta en el radiador frontal, lo que le causó un sobrecalentamiento y una parada adicional que lo sacó de la jugada. Busch era seguido por Martin, aunque en tercero como guardaespaldas estaba su otro coequipero, Erik Jones, quien mantuvo a raya a Kevin y permitió que la final se dirimiera entre los pilotos de Gibbs, siendo Kyle el que cruzó la meta primero con ventaja amplia de más de 4 segundos para coronarse por segunda ocasión en la serie. Ya se puede empezar a hablar de que Busch es uno de los grandes de la Copa con sus victorias y campeonatos múltiples en las series nacionales de NASCAR.

•El único que no había sido campeón de la Copa NASCAR era Denny Hamlin



HITOS Y CAMPEONATOS

Pos.	Piloto	Carreras	Triunfos**	Podios	Pts
1	Kyle Busch	36	5	13	5040
2	Martin Truex	36	7	14	5035
3	Kevin Harvick	36	4	6	5033
4	Denny Hamlin	36	6	12	5027
5	Joey Logano	36	2	8	2380
6	Ryan Blaney	36	1	3	2339
7	Kyle Larson	36	1	5	2339
8	Brad Keselowski	36	3	9	2318
9	Clint Bowyer	36	0	2	2290
10	Chase Elliot	36	3	5	2275
11	William Byron	36	0	2	2274
12	Alex Bowman	36	1	6	2257
13	Kurt Busch	36	1	4	2237
14	Aric Almirola	36	0	1	2234
15	Ryan Newman	36	0	1	2219
16	Erik Jones	36	1	8	2194
17	Daniel Suárez*	36	0	2	846
Total		13	35	101	

*Mejor del resto **Falta triunfo de piloto Xfinity, Justin Haley

Pos.	Marca	Carreras	Triunfos	Pts.
1	Toyota	36	19	1318
2	Ford	36	10	1268
3	Chevrolet	36	7	1222



EL MEJOR DEL RESTO... SIN ASIENTO PARA 2020

Para las cuatro fechas finales de la NASCAR 2019, Daniel se mantuvo entre el sitio 17 y el 18, peleando ser el mejor de los no clasificados a la postemporada. En la Martinsville 500 el 27 de octubre, Suárez tuvo un incidente al pegarle a la barda en el giro 376 y acabó 31 tras calificar noveno en el óvalo corto.

A la semana siguiente en la Texas 500, el regiomontano calificó séptimo, hizo una carrera muy buena y terminó tercero luego de liderar durante 25 vueltas en dos corridas distintas.



•Daniel fue el mejor piloto no calificado a la Caza por la Copa

•El regiomontano no correrá en 2020 con Stewart-Haas Racing

El 10 de noviembre acabó la tercera etapa eliminatoria de la Caza por la Copa en la Phoenix 500, para la cual Daniel arrancó en el decimoquinto sitio y culminó ahí mismo al cabo de un contacto tardío que lo sacó de la batalla por los 10 primeros.

La temporada cerró el domingo 17 de noviembre en la Homestead 400, pero en esa semana se supo que el de Monterrey iba a ser reemplazado para 2020 en el Mustang #41 del equipo Stewart-Haas por Cole Custer, estrella en ascenso de la serie Xfinity. Un anuncio tardío que lo puso a buscar a última hora un asiento en donde no hay ninguno abierto. Así Daniel arrancó el cierre de campaña en el lugar 17, pues la lluvia canceló la calificación y se formaron por puntos en la parrilla. Tuvo una carrera consistente para acabar 14, alargando su detención

final al máximo, pero la bandera amarilla que esperaba nunca llegó y quedó una vuelta atrás en el sitio 14 al cruzar la meta detrás de los punteros.

Suárez completó 36 carreras de la campaña 2019 en el lugar 17 general –o sea, el mejor de los no clasificados– con 846 puntos, 11 más que el heptacampeón Jimmie Johnson. Sin embargo, todo eso no sirve de nada si no tiene asiento para 2020, ya que los equipos han firmado a sus pilotos para la campaña siguiente desde hace mucho tiempo o los tienen en contratos multianuales. Daniel tendrá que renovar esfuerzos, llegar con un paquete de patrocinio grande y buscar que algún asiento se libere, aunque lo más probable es que tenga que seguir su carrera en otra de las series nacionales y no en la Copa NASCAR, al menos en 2020.

TANAK ACABA TRES LUSTROS DE DOMINIO GALO



Desde 2004 el campeón mundial de rallies era francés y se llamaba Sebastien, pero en 2019 finalmente conocemos algo distinto, un estonio llamado Ott Tanak, tal como nos relata **NUESTRO EDITOR DE RALLIES**

La temporada 2019 del Mundial de Rallies (WRC) cierra un ciclo de 15 años de campeones francés llamados Sebastien (nueve títulos de Loeb y seis de Ogier), un dominio inédito en cualquier deporte. El monarca nuevo es estonio, primero de su nacionalidad, quien corrió para Toyota. La campeona mundial de marcas es Hyundai, también primeriza, que desbancó precisamente a los nipones que ganaron en 2018.

TOYOTA

Los japoneses mantuvieron a Tanak y al finlandés Jari Matti Latvala, contratando además al corrido por Citroën, Kris Meeke, para su tercer Yaris. La apuesta por Ott como líder fue fructífera, ganó el campeonato cuando faltaba una ronda, la cual se canceló al final por los fuegos en la campaña australiana, pero perdieron el título de marcas ante Hyundai por 18 puntos, o sea un podio de segundo lugar. Tuvieron más triunfos que los coreanos, aunque menos podios. Aparte necesita renovarse, pues ni Meeke ni Latvala son capaces de liderar un equipo como lo muestran los tres podios que lograron entre los dos y que ninguno quedó entre los cinco primeros. Y Tommi Makinen, su líder, ya optó por traer a Ogier para encabezar su escuadra en 2020, con miras a recuperar todo.



•Ott Tanak de Toyota es el primer estonio campeón del WRC

HYUNDAI

Pese a que otra vez falló su primer piloto, Thierry Neuville, en conseguir el título –por 36 puntos luego de tres triunfos–, el apoyo que recibió de los que se turnaron los otros i20 fue vital para que los asiáticos lograran el título por equipos. Dani Sordo ganó una fecha de ocho y añadió otro podio, Andreas Mikkelsen dio tres en 10 rondas y Seb Loeb aportó otro en sus seis salidas y estuvo cerca de vencer. Para 2020 quieren llevarse todo y por eso abrieron la cartera y traen a Tanak. El desarrollo del Yaris los ha sobrepasado, por lo que no sólo será cuestión de talento al volante, sino también de llevar su motor a otro nivel.

•Hyundai logró el título de marcas por primera vez en su historia



CITROËN

Contrataron al campeón mundial Seb Ogier y trajeron a Esapekka Lappi de Toyota, pero con dos autos y un desarrollo pobre, Ogier hizo mucho con liderar al inicio del año y cerca del final hasta que las condiciones de su C3 fueron evidenciadas y el equipo acabó tercero igual que su líder. El galo obtuvo casi tantos podios como el campeón, pero la mitad de triunfos y Lappi aportó otros tres, aunque la falta de confiabilidad del finlandés para llevar el auto a la meta, lo condenó a ser décimo, o sea el peor colocado de los pilotos número dos. Había muchos rumores sobre su permanencia, pero al cierre de este número anunciaron que se van del WRC con efecto inmediato y Ogier está por confirmar que se muda a Toyota a buscar el séptimo.



•Citroën es el primer equipo en el que Ogier no se corona

M-SPORT - FORD

La salida de Ogier los condenaba al cuarto sitio y ahí quedaron, sin victorias y con apenas tres podios en el año. Elfyn Evans puede ser líder de equipo, pero su lesión le hizo perderse tres fechas que fueron esenciales para dejarlo en cuarto lugar como escuadra semioficial, que a todas luces necesita apoyo serio. Ford, con abrir un poco la llave de los recursos, logrará

•Ford no ganó en 2019



Marca	Rallies	Triunfos	Podios	Pts.
Hyundai	13	4	13	380
Toyota	13	6	12	362
Citroën	13	3	11	284
Ford	13	0	3	218
Total	13	13	39	1,244

un retorno mucho mejor, pues ya se vio que el campeonato de Ogier fue por la manos del francés y no por las prestaciones del Fiesta WRC que es visiblemente el más lento de los cuatro autos contendientes. Teemu Suninen sólo tuvo un podio, pero tiene madera para mejorar mucho, ya que la velocidad mostrada es impresionante, como sus choques. Mientras no sean un equipo oficial, seguirán en la pelea por no ser últimos.

HITOS Y CAMPEONATOS

Piloto/Navegante	Carreras	Triunfos	Podios	Pts.
1 O.Tanak/M.Jarveoja	13	6	9	263
2 T.Neuville/N.Gilsoul	13	3	7	227
3 S.Ogier/J.Ingrassia	13	3	8	217
4 A.Mikkelsen/A.Jaeger	10	-	3	102
5 E.Evans/S.Martin	10	-	2	102
6 K.Meeke/S.Marshall	13	-	1	98
7 J.M.Latvala/M.Anttila	13	-	2	94
8 D.Sordo/C.del Barrio	8	1	2	89
9 T.Suninen/J.Lehtinen	13	-	1	89
10 E.Lappi/J.Ferm	13	-	3	83
11 S.Loeb/D.Elena	6	-	1	51
12 K.Rovanpera/J.Halttunen*	11	-	-	18
Total	13	13	39	1,415

*En la clase WRC2

EL DESTINO DEJÓ A BENITO GUERRA SIN OPORTUNIDAD AL FINAL



Este año el WRC2 se dividió en dos clases, la Pro para equipos de fábrica y la WRC2 normal para pilotos independientes. En la Pro cuentan los ocho mejores resultados, aunque los volantes podían correr más fechas y en la normal pueden participar hasta en ocho y cuentan las siete mejores.

WRC2

En un año muy competido, el mexicano Benito Guerra terminó el año tercero tras liderar la mayor parte del campeonato, y con la mala suerte de que se canceló Australia, sólo corrió seis rallies y ya no tuvo la opción al título, aunque el Skoda Fabia R5 Evo que usó al final del año no le ayudó mucho. El campeón resultó Pierre Louis Loubet de Skoda, ganador en Portugal e Italia y con 91 tantos en seis fechas; le siguió el polaco Kajetan Kajetanowicz con 88 puntos en siete rondas, venciendo en Turquía, pero que no correría en Australia, por lo que un podio de Benito le hubiera permitido pasarlo. El mexicano fue tercero con su triunfo en casa y podios en Argentina y Chile, más otras tres fechas en las que acumuló 75 tantos, lo cual teóricamente le daba oportunidad al título si vencía en Australia y Loubet no quedaba entre los cinco primeros.

También ganaron en el año el ruso Nikolay Gryazin; el italiano Fabio Andolfi; el noruego Ole Christian Veiby; el japonés Takamoto Katsuta; el germano Fabian Kreim; el ex-WRC de M-Sport, Eric Camilli; el excampeón WRC y WRX, Petter Solberg, quien se retiró en Gales con el triunfo; el chileno Pedro Heller y el francés Yoann Bonato.



WRC2 Pro

El campeón indiscutido fue Kalle Rovanpera (firmado para Toyota en 2020) que con un Skoda Fabia R5 oficial, que a media campaña fue reemplazado por un Fabia Evo mejorado, logró 10 podios, cinco de ellos triunfos, y terminó con 176 puntos netos (206 brutos). La competencia fue dispareja y el subcampeón resultó Mads Ostberg en un Citroën C3 R5 con el que obtuvo tres victorias en ocho fechas, y tercero fue Gus Greensmith en un Fiesta R5 con dos triunfos en las mismas. El checo Jan Kopecky desarrolló el Fabia Evo y corrió en seis de las siete rondas finales, logrando una victoria y cinco segundos sitios, por lo que Kalle hubiera sufrido un poco si lo hubiera enfrentado todo el año. También ganó dos veces el polaco Lukasz Pieniazek en México sin competencia y en Francia ante el retiro de Rovanpera. Entre las marcas arrasó Skoda sobre Ford y Citroën.



LO MEJOR DE



En su primera temporada en la F1, Lando Norris ya se estableció como uno de los personajes más divertidos del deporte. En la entrevista con preguntas de los lectores, planteadas por JAMES ROBERTS, revela contra quién le gustaría competir en línea, por qué inicialmente era tímido con su coequipero Carlos Sainz, y su amor por la leche...

Lando es feliz al responder cada pregunta, y es increíble pensar que acaba de cumplir tan sólo 20 años. Sin embargo, su comportamiento juvenil demuestra que ha absorbido la presión e intensidad de la F1 con facilidad y ha impresionado regularmente, superando en calificación a su coequipero más experimentado, Carlos Sainz, en varias ocasiones. Debería liderar el campeonato de novatos sin problemas, pero cuando Alexander Albon fue promovido a Red Bull, con eso aseguró al menos un sexto sitio regularmente en cada carrera restante y ha rebasado a Lando en puntos. Sin duda, el joven inglés será una fuerza a tomar en cuenta en los años próximos y, como lo demuestra su primera respuesta, lo veremos buscando victorias y campeonatos en un futuro no muy lejano...

FOTOS: McLAREN

¿Es frustrante para ti que alguien que quedó tercero en F2 el año pasado (Alex Albon) esté en uno de los tres mejores equipos antes que tú?

Alex Butters, GB

No realmente. McLaren siempre ha sido uno de los equipos con los que he querido estar. Fue el equipo que apoyé más que a ningún otro cuando estaba creciendo, entonces estoy muy feliz donde estoy. Por supuesto (que) me gustaría ganar carreras, pero espero que en unos años podamos ganarlas y quizás campeonatos. Creo que sería más gratificante porque habríamos tenido que trabajar duro para llegar a ese punto. También estoy muy feliz por Alex...

F1R: Él es tu héroe.



LN: Sí lo es. Lo era. Ya no, ahora somos rivales. Pero es un buen tipo, se lo merece y le fue bien en la primera mitad de la temporada. Fue lanzado contra Max (Verstappen), que es un piloto bastante bueno, así que es una lástima que tenga que enfrentar a Max en su primer año.

¿Qué es lo más extraño que te han pedido que firmes?

Laura Anderson, GB

El año pasado fui a un restaurante coreano en Japón y había una pared con pilotos de F1 legendarios que habían comido allí, desde Prost y Senna en la década de 1980. Antes de irme, el dueño me preguntó si podía firmar su auto, entonces el viejo llegó en este Ferrari que tenía un montón de firmas en el panel de la puerta y en el interior. Esa fue probablemente la cosa más extraña y genial de firmar.

¿Ha habido algún momento durante tu carrera como piloto en el que pensaste que no podías llegar a donde estás hoy? Y ahora que estás en F1, ¿cuál es tu objetivo siguiente?

Lucy Cecil, GB

Sí, todos los días antes de que me dijeran que tenía un asiento en F1. Siempre lo dudé porque sólo hay 20 pilotos y todos son buenos.

F1R: ¿Cómo reprimiste las dudas?

LN: Porque había mucha gente diciéndome que podía hacerlo, incluso personas en McLaren que creían en mí.

LANDO NORRIS

NO TIENE QUE VER CON STAR WARS

Cuando estuviste en la serie Ginetta Junior, ¿alguna vez consideraste ingresar al BTCC o el objetivo siempre fue ir a la F1?

Eddie Boshell, GB

No, la F1 siempre fue el objetivo. Me encantaría participar en una carrera de turismos porque es una carnicería y todos chocan entre sí. Lo veo ocasionalmente y es una competencia buena, incluso en pistas donde no pueden adelantar, terminan golpeándose entre sí para pasar. Es divertido verlo. Mucha gente que lo ve, dice que es mucho más emocionante que otras categorías. No es un auto de fórmula en el que pierdes aerodinámica, es una competencia propiamente.

¿Cuál es tu récord personal sin parar de jugar en línea/simulador (en horas y días)?

Stevó Eisele, Eslovenia

¿En un día o días seguidos? Probablemente lo

Hola Lando, me encantan las bromas entre tú y Carlos Sainz. ¿Se llevaron bien desde el inicio?

Lee Frarey, GB

Fue alrededor de octubre de 2018 cuando nos conocimos por primera vez y creo que nos llevamos bien. No comenzó como algo especial. (Él) ha estado en la F1 durante cuatro años, y soy muy tímido cuando hablo con gente nueva, especialmente personas geniales y conocidas como él. Entonces al inicio estaba nervioso, luego nos conocimos después de la prueba y ya estábamos más abiertos a bromear.

Lando, ¿contra qué piloto de la parrilla actual que no corre en simulador te gustaría competir en iRacing y por qué?

Scott Woodwiss, GB

Probablemente Sebastian Vettel porque he visto lo terrible que es. Lo vi dar una vuelta de demostración para F1 y habló durante la vuelta y fue bastante horrible. Es extraño porque es todo lo contrario cuando se trata de conducir en una pista real, pero el juego no es uno de sus puntos fuertes. Aunque por diversión y momentos para reír, él es el piloto con el que más me gustaría jugar.

¿Cuál fue tu primera experiencia de manejo?

Chris Gaiter, EUA

Creo que era una cuatrimoto. Aunque estoy seguro de que me senté en el regazo de mi padre y conduje un auto en la granja en la que crecí.

F1R: ¿Alguna vez volcaste la cuatrimoto?

LN: No, pero mi papá la vendió cuando estaba a punto de volcarla. (En ese momento Max Verstappen pasa gritando algo poco halagador.)

F1R: ¿Vas a responder a eso?

LN: No, soy sensato... (Dice, tratando de no reír.)

Todos sabemos que eres aficionado de Valentino Rossi. ¿Cómo fue tu primera experiencia en MotoGP y cómo fue conocerlo?

Niamh Kenny, GB

Fue bastante asombroso. Fue algo que quise hacer, incluso antes de comenzar a ver la F1. Tenía muchas ganas de ir a una carrera de MotoGP, tener la oportunidad de conocer al tipo que me inspiró a correr, (y) diseñar mi casco con los colores que tengo.

“La F1 siempre fue el objetivo. Me encantaría participar en una carrera en turismos porque es una carnicería y todos chocan entre sí”

más que hice en unos días fue cerca de 13 a 14 horas, tal vez 15 horas. Podría detenerme para almorzar algo muy rápido y luego volver al simulador. Algunos días comenzaba a las 10 a.m. y continuaba hasta la medianoche o las dos de la mañana. Esos fueron días largos, así que ese es probablemente el récord.

¿Te pusieron Lando por el personaje de Star Wars?

Michael Gillespie, GB

No... basta con eso. (Lando azota la tarjeta contra la mesa con furia fingida.)

Si tuvieras que elegir tres sectores diferentes para crear un circuito nuevo, ¿cuáles serían?

Zacharie Duval, Francia

Diría Suzuka, sector uno; velocidad alta, curvas largas. Luego para el sector tres, definitivamente diría Mónaco, a través de la parte con la piscina y las últimas curvas, creo que es genial tenerlo en la pista. Y el sector dos... tal vez Singapur o Brasil, esa sería una buena combinación.



“Ah sí, Rossi... no muchas veces me quedo sin palabras, pero esa fue una de ellas”

Finalmente conocerlo fue genial. No muchas veces me quedo sin palabras, pero esa fue una de ellas.

¿Quién es la persona más amable en la F1 y por qué? No tiene que ser un piloto...

Craig Smith, GB

Hay tantos. Voy a decir el ingeniero de rendimiento, Jarv... Andrew Jarvis. Si escribes eso, entonces estará feliz... (Lando se aleja cuando Sebastian Vettel pasa. Se dan la mano y Lando felicita a Seb por su victoria en Singapur).

F1R: Quería que le preguntaras si competiría contra ti en línea.

LN: Sí, ¡me alegro de que no nos haya oído hablar de él! (Se ríe).

PIERRE GASLY

ENROCADO, NO DESECHADO

LO MEJOR DE



Arrancó 2019 con Red Bull, pero en el receso veraniego fue enrocado a Toro Rosso, por lo que JAMES ROBERTS habló con el francés respecto a su año, las diferencias entre el RB15 y el STR14, y sus esperanzas de volver al equipo grande

FOTOS: ANDY HONE + RED BULL CONTENT POOL

¿Cómo reflexionarías sobre el giro de eventos que te llevó de regreso a Toro Rosso?

Bueno, hay mucho de qué hablar, pero lo hecho, hecho está, es historia. Soy un tipo positivo y siempre sigo adelante, así que me estoy enfocando en lo que está sucediendo en este momento y también en los meses próximos, ya que eso afectará mi carrera. Por supuesto, algunas cosas estaban bien y otras mal. Obviamente hubo cosas que podría haber hecho mejor como piloto. Parte de lo que sucedió fue responsabilidad mía, pero creo que todos en el equipo también tenían su responsabilidad en la falta de rendimiento que teníamos. Fue una buena lección para mí, por lo que en el futuro debo evitar terminar en una situación parecida a ésta. Siempre aprendes de los tiempos difíciles; ahora doy un paso atrás, pero eso significa que en el futuro daré dos adelante.

¿Cómo es volver a trabajar en Toro Rosso? ¿Hay menos presión?

Honestamente no creo que haya menos presión. Una vez que firmas con Red Bull, siempre tienes presión. Sabes que es algo con lo que tienes que lidiar, esa es

la naturaleza del programa Red Bull. Desde la primera vez que firmé contrato con ellos, no he sentido menos presión. Aunque cambies de equipo, tu rendimiento no puede cambiar y necesitas dar lo mejor de ti mismo. La presión no cambia, por supuesto que el equipo es distinto, las personas son diferentes, hay un poco más de cultura italiana aquí, pero la presión siempre está ahí.

¿Es el STR14 un auto más sencillo de manejar comparado con el RB15?

Debido a que es menos competitivo, me parece que es un poco más inconsistente. De cierta forma creo que encontré algo que es más natural para mí en comparación con el Red Bull. Regresé para encontrar algo que tiene un poco más de mi estilo de manejo natural, y también el equipo está empujando para darme todo lo que necesito para sentirme cómodo en el auto.

forma en que se coloca el acelerador según el agarre mecánico, tiene un tacto diferente, por lo que todo fue un poco extraño al principio.

Habiendo trabajado con él, ¿qué tan competitivo es Max Verstappen?

Se puede decir que es uno de los mejores pilotos en la parrilla, por lo que para mi segundo año en la F1 fue bueno estar junto a alguien como él porque hay muchas cosas que le pude aprender. Como la forma en la que se prepara para el fin de semana, la manera en la que trabaja con los ingenieros, la forma en que maneja. Sólo observar lo que hace fue realmente útil. En verdad es un tipo competitivo, lo cual no es sorpresa para nadie. Es realmente rápido y siempre saca todo lo que tiene. Él maximiza todo.

“Fue una buena lección para mí, por lo que en el futuro debo evitar terminar en una situación parecida a ésta. Siempre aprendes de los tiempos difíciles”



¿Qué te dijo el director del equipo Toro Rosso, Franz Tost, a tu regreso?

Él estaba muy feliz, fue muy bueno. El jueves que terminé el cierre (de verano) fui a la fábrica en Faenza e intenté prepararme lo más posible antes de Spa. (Él) ha sido de ayuda al tratar de hacerme sentir cómodo desde el primer día que regresé al equipo para que podamos rendir al máximo. Eso ha sido lo bueno de volver aquí, y hemos podido sumar puntos desde el principio. A pesar de que los autos se ven similares desde el exterior, es difícil para las personas entender lo diferente que se sienten.

¿Puedes explicar la diferencia entre Red Bull y Toro Rosso?

Desde la cabina hay diferencias en la posición del asiento y el volante. También la rigidez del pedal del freno, al igual que el tacto en el acelerador. La cremallera de dirección; cuando giras el volante, el radio es diferente. Hay muchas cosas que afectan tus sentidos, así que tuve que borrar todas mis referencias. Hay cosas que podía hacer con el

Red Bull que ya no puedo hacer con el Toro Rosso y viceversa. La unidad de potencia y la entrega son las mismas, pero la

¿El objetivo es volver a Red Bull?

Por supuesto, como piloto de Red Bull siempre quieres estar en el mejor auto y ese siempre será el objetivo principal, ya sea a corto o mediano plazo. Por el momento no quiero pensar en lo que va a pasar. Por ahora sólo quiero concentrarme en mis actuaciones y ver qué sucederá a su debido tiempo. Todo va bien en Toro Rosso y creo que podemos hacer un trabajo mejor del que ya estamos haciendo.



LO MEJOR DE



NICO HULKENBERG SE DESPIDE DE LA F1



Mientras Nico se acerca al final de su tercer y último año en Renault, y quizás de su carrera en F1, **JAMES ROBERTS** lo hace reflexionar sobre su tiempo en la categoría máxima y su relación con ella
FOTOS: GLENN DUNBAR +RENAULT F1

Resume tu tiempo con Renault...

En general hemos tenido tiempos buenos, ha sido una montaña rusa con buenos y malos momentos. Definitivamente hemos dado algunos pasos adelante este año; desafortunadamente no hemos dado el paso más importante. Como resultado hubo más presión dentro del equipo. Somos una escuadra de fábrica y la gente espera que progrese. Si no damos resultados, entonces se harán preguntas y (habrá) presión sobre las personas. Así son las cosas. A final de cuentas he disfrutado mi tiempo aquí.

En la presentación del auto de este año, el jefe de motor, Remi Taffin, estaba particularmente optimista sobre los adelantos que se habían

“Mi mentalidad es bastante positiva. Tal vez, dadas las circunstancias, podría ser el final de mi carrera, así que lo estoy disfrutando más, viviendo más el momento”

logrado en la unidad de potencia...

Dimos un gran paso en la unidad de potencia. Remi y su equipo han hecho un buen trabajo, pero en cuanto al auto y la aerodinámica se han quedado un poco cortos, y los resultados no se han materializado como queríamos. No hemos podido encontrar el rendimiento. ¿Por qué? Difícil de responder.

Sabiendo que dejas Renault y sin tener respuestas sobre 2020, ¿cuál es tu mentalidad en estos GPs finales?

Mi mentalidad es bastante positiva. Tal vez, dadas las circunstancias, podría ser el final de mi carrera, así que lo estoy disfrutando más, viviendo más el momento. En cierto modo se siente bien. Estoy deseando que lleguen los fines de semana, subir al auto y aprovechar al máximo lo que tenemos; estar en la cabina, disfrutar de la competencia y ver lo que sucede después de eso.

Jenson Button experimentó las mismas emociones en el final de su carrera. Pensó que una temporada sería la última, luego se quedó un año más...

Sí, creo que ves las cosas de manera diferente. Tu punto de vista cambia. Generalmente no me siento bajo presión o ansioso. Estoy relajado y todavía hay una oportunidad por ahí. No se ha terminado, existe una posibilidad realista y lo sabremos con seguridad pronto. Entonces tendremos más certeza. Diez años en la F1 es mucho tiempo. Los he disfrutado y por supuesto podrían haber sido más exitosos. También podrían haber sido mucho peores y mi carrera podría haber sido mucho más corta, así que estoy bastante satisfecho con lo que he logrado y lo que he hecho.

¿Sigues enamorado de la Fórmula Uno?

Sí, amo este deporte. Es algo muy grande y ser parte de él es bastante importante. Tal vez sólo te das cuenta de eso cuando existe la amenaza de perderlo. El deporte es una familia, un circo, y la forma en que viajamos y nos movemos juntos por el mundo cada año es bastante fascinante. Y es genial, las carreras, la adrenalina, la emoción y el placer que genera.

¿Qué tan difícil ha sido llegar a la F1 y pasar tanto tiempo sin lograr un podio siquiera? ¿Te gustaría recordarle a la gente tus éxitos en otras categorías, como lo hiciste cuando ganaste Le Mans?

No realmente. Al final la F1 es la cima del automovilismo deportivo y eso es todo. Corrí en Le Mans (en 2015) por otras razones; las cosas estaban difíciles en Force India, así que lo intenté y me probé a mí mismo en una categoría diferente, pero mi objetivo es la F1. Este fue mi sueño y mi pasión al crecer, nunca he mirado más allá. Pero cuando corres en categorías menores y luego llegas a la F1, te das cuenta rápidamente de que necesitas la maquinaria para tener éxito.

Corriste muchos tipos de autos en la F1, ¿qué piensas sobre la generación actual de autos?

En 10 años ha habido muchas reglas y desafíos diferentes. Estos autos pueden ser delicados de manejar con los neumáticos, son pesados y necesitas ser suave, a menudo se siente como si estuvieras conduciendo sobre cascarones de huevo. En realidad no se adapta a mi estilo de manejo natural, y a veces puede que no disfrute tanto cada giro. Pero las reglas son las mismas para todos y debes hacer lo mejor con lo que tienes.

¿Qué sería lo más destacable de tu carrera?

Creo que 2012 en Brasil cuando lideré la carrera por 40 vueltas. Hubo algunas circunstancias locas ese día, eso fue brillante. Una de esas carreras de “haría, podría, debería”. El otro para mí fue Corea 2013 en el Sauber (y) finalmente este año en Hockenheim; esos serían los tres primeros. Fui cuarto en Alemania y no sé si hubiera llegado al podio o no, pero si miras la dinámica de la carrera y mi ritmo en relación con los demás, fue especial. Pero... siempre hay un pero...





MEXICANOS EN EL MUNDO

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



Sebastián Álvarez

SEBASTIÁN ÁLVAREZ F4 BRITÁNICA

El regiomontano subcampeón de la serie británica está probando en Europa con miras a correr en la Fórmula Renault o quizás alguna F3 regional en 2020.

PATO O'WARD INDYCAR

Tras su separación de Red Bull, el piloto de Monterrey firmó para correr la campaña completa de IndyCar en 2020 con el equipo nuevo Arrow McLaren SP –que es la fusión del Schmidt-Peterson con el McLaren IndyCar– y usará un Dallara-Chevrolet en la temporada siguiente. La perspectiva es que un sitio bueno con suficientes puntos para la superlicencia podría llevarlo a la F1, y se espera que Pato pruebe un auto de la escuadra color papaya en el futuro próximo.

ROBERTO GONZÁLEZ WEC

En la tercera fecha del Mundial de Resistencia en Shangai, el mexicano que hace equipo con Antonio Felix da Costa y Anthony Davidson en el ORECA 07 de la escuadra Jota, ganó en los prototipos LMP2 para ponerse en la pelea en clase al estar a 15 puntos de los líderes cuando restan cinco rondas del WEC. Roberto manejó el segundo turno y recibió el auto de Davidson con 20 segundos de ventaja y lo entregó con 80; sin duda un manejo brutal que hizo pedazos a sus contrincantes. Ahora enfrenta el cierre del año en la fecha de este mes en Bahrein.



Roberto González

FOTOS TELCEL RACING/JOTA SPORT

BENITO GUERRA WRC2

El azteca enfrentó la penúltima ronda del Mundial de Rallies en España con su Skoda Fabia R5 Evo y no tuvo un rally bueno, pues quedó fuera de los puntos y tercero en el campeonato restando solamente la fecha australiana. Benito fue a buscar el título a Oceanía donde necesitaba ganar y que su rival principal no quedara entre los cinco primeros; sin embargo, la naturaleza intervino y el evento se canceló por los incendios forestales en la zona de New South Wales. Así, Guerra terminó con 75 puntos obtenidos en seis rondas.



Benito Guerra



Esteban Gutiérrez

ESTEBAN GUTIÉRREZ FÓRMULA E

El exvolante de Fórmula Uno ha sido nombrado piloto oficial de reserva del equipo Mercedes EQ en la Fórmula E, por lo que estará listo para subirse al monoplaza eléctrico en caso de problemas o rendimiento bajo de alguno de los titulares.

RICARDO SÁNCHEZ SUPERCOPA PORSCHE

Tras su éxito en la ELMS y sus incursiones en el WEC, Ricardo corrió la Supercopa Porsche como preliminar del GP de México. El toluqueño manejó el Porsche #19 del equipo MRS Cup Racing en las rondas 9 y 10 en las que se definió el título. En la primera quedó en el decimoquinto lugar entre 23 volantes, entablando batalla con Jaxon Evans (sexto general) por el sitio, y el domingo culminó en el puesto 18 entre 25 pilotos. Es hora de planear 2020.



Ricardo Sánchez

FOTOS RED BULL CONTENT POOL/MERCEDES/CARLOS JALIFE



Ganador Maverick Viñales (Yamaha) 40m14.632s • **PP** Fabio Quartararo (Yamaha) 1m58.303s
 VR Valentino Rossi (Yamaha) 1m59.661s
 Sepang, 5,543 metros, 20 giros

3 de noviembre de 2019 • Ronda 18

Malasia

MAVERICK TRIUNFA EN MALASIA

En revancha por su caída en Australia, el de Yamaha batió a Márquez



Marc festejó más el título de su hermano Alex en Moto2

Luego de unas Prácticas y Calificación bastante accidentadas con caídas del campeón mundial, Marc Márquez, su coequipero Jorge Lorenzo y media docena más de centauros, la PP fue para Fabio Quartararo seguido por todos los Yamaha, Maverick Viñales y Franco Morbidelli, en primera fila, en tanto Marc arrancó undécimo. La salida fue buena para Ducati, pues Miller tomó la punta con Dovizioso tercero detrás de Viñales, pero las Yamaha semifinales se retrasaron en casa de su patrocinador (Petronas) y hubo contactos varios, principalmente uno de Jack con Rins.

Maverick se puso al frente antes de cerrar el giro inicial y Miller mantuvo a raya a Márquez, quien ya era tercero al inicio de la segunda vuelta, y se repasaron antes de que el hexacampeón lo superara en definitiva y se fuera en pos de Viñales, que ya estaba segundo y medio adelante en apenas tres giros. Sin embargo, la Yamaha funcionaba a la perfección y



Nadie le hizo sombra a Maverick

se alejó, ganando una décima aquí y otra allá para ampliar la ventaja. Atrás de ellos Andrea se había posesionado del tercero, pero tenía pegado a Rossi que lo presionó fuertemente y poco a poco en su batalla, se les acercó la Suzuki de Rins que se

recuperaba de su salida mala, aunque no logró meterse a la pelea del podio. Tras 15 giros Maverick lideraba por tres segundos y por primera vez en mucho tiempo, Marc aceptó el segundo sitio. Dovizioso batió a Vale por 154 milésimas y

atrás de Rins quedaron las Yamaha privadas de Franco y Fabio. Miller fue octavo y lo siguió Zarco en la Honda privada, pero Mir lo eliminó en la vuelta 17 y fue penalizado por ello, quedando décimo detrás de Petrucci. **CHRIS VAN DE WIELE**

CARRERA					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Maverick Viñales	Yamaha	20	40m14.632s	2
2	Marc Márquez	Honda	20	+3.059s	11
3	Andrea Dovizioso	Ducati	20	+5.611s	10
4	Valentino Rossi	Yamaha	20	+5.965s	6
5	Alex Rins	Suzuki	20	+6.350s	7
6	Franco Morbidelli	Petronas Yamaha	20	+9.993s	3
7	Fabio Quartararo	Petronas Yamaha	20	+12.864s	1
8	Jack Miller	Pramac Ducati	20	+17.252s	4
9	Danilo Petrucci	Ducati	20	+19.773s	8
10	Joan Mir	Suzuki	20	+22.854s	13

CAMPEONATO		
Pos.	Piloto	Pts.
1	Marc Márquez	395
2	Andrea Dovizioso	256
3	Maverick Viñales	201
4	Alex Rins	194
5	Danilo Petrucci	176
6	Fabio Quartararo	172
6	Valentino Rossi	166
Pos.	Equipo	Pts.
1	Honda	401
2	Ducati	302

FOTOS: HONDA/YAMAHA/SUZUKI/DUCATI



Dovizioso rumbo al podio



Batalla fraternal de Aleix (Aprilia) y Pol (KTM)



Bajo su bandera, Hafiz Syahrin en su KTM

AUNQUE BOTTAS GANA, HAMILTON SE CORONA

El inglés lideró casi hasta el final y su podio le dio el sexto título



Valtteri venció, aunque no le sirvió

PRÁCTICAS

La primera sesión mostró una pista muy brincona, con irregularidades que propiciaron quejas diversas. El mejor tiempo en la Práctica 1 fue para Max Verstappen en su RB15 calzado con llantas suaves, pero de inicio la mayoría usó Pirelli 2020 con el compuesto que se planea para el año próximo, y la opinión desfavorable fue casi unánime. Los Mercedes no hicieron intentos de ir rápido y acabaron octavo, Lewis Hamilton y decimoséptimo, Valtteri Bottas. Peor le fue a Romain Grosjean, cuyo Haas acabó en las barreras de la Curva 5 cuando usaba un paquete aerodinámico 2020.

Para la Práctica 2 los germanos pusieron las rojas y Lewis terminó adelante por tres décimas sobre el Ferrari de Charles Leclerc y con Max tercero. Sergio Pérez no vio la señal de detener su Racing Point para pesaje, siguió a los fosos, le cambiaron las llantas y fue penalizado con arrancar último y desde el carril de fosos.

Antes de la Práctica 3 se enfatizó que los que no respetaran los límites de pista, especialmente en la penúltima curva (19), verían sus tiempos borrados. De todos modos los pilotos siguieron usando el espacio adicional y al final de la sesión el holandés superó al Ferrari de Sebastian Vettel por un

par de décimas y el tercero sorpresivo fue Lando Norris en el McLaren delante de los Mercedes. A Sergio le pusieron motor, turbo y recuperadores de energía, aprovechando que las penalizaciones adicionales no importaban.

CALIFICACIÓN

La sesión inició con Pérez saliendo a probar, por lo que sólo estableció un tiempo de referencia que fue bueno para el sitio 19. Los eliminados fueron los dos Williams de Robert Kubica (20) y George Russell (18), además de los Alfa Romeo de Antonio Giovinazzi (16) y Kimi Raikkonen (17). Para la Q2 los Mercedes y Ferrari marcaron su tiempo con llantas amarillas, teniendo la ventaja de usar un compuesto más durable en su corrida inicial. El resto marcó con rojas y quedaron



Checo arrancó desde el carril de fosos

FOTOS: LUIS UGARTE/ARTURO VEGA/MERCEDES/AUTOSPORT



“Estar en la cima del mundo no es ni cercano a lo que siento en este momento, estoy mucho más arriba”

Lewis Hamilton



Vettel quedó dañado de inicio por el toque con el RB15

GP DE EUA EN RESUMEN

- PP de Bottas por 12 milésimas sobre Vettel; Hamilton fue quinto a sabiendas de que el octavo en la carrera le aseguraba el título.
- Hubo contactos varios en la salida de la Curva 1 y Max y Seb se tocaron, además de otros roces menores. Albon quedó emparejado entre Leclerc y Sainz, por lo que paró por reparaciones.
- Valtteri se escapó de inicio, Vettel abandonó con la suspensión rota y Lewis tomó la punta en estrategia de una parada mientras el resto de los rápidos fue a dos.
- El inglés se detuvo en la 24 (igual que Pérez) y retomó el mando cuando Bottas entró en la 35.
- El finlandés cazó a su coequipero y lo pasó en la 51, pero Verstappen nunca tuvo oportunidad de rebasar por una amarilla en el Sector 2 y fue otro 1-2 de Mercedes y corona para Hamilton.
- Leclerc nunca fue factor y quedó cuarto detrás de Max, Alex llegó quinto y Ricciardo sexto y mejor del resto seguido por los McLaren y el otro Renault.
- Sergio rescató el punto final tras la penalización a Kvyat por pasarlo a la mala en el giro final.

“Me costó hacer que el auto funcionara, especialmente en las curvas a la derecha, quizás ya había algo roto en el auto. Luego de siete vueltas la suspensión falló en el brinco en la Curva 8, no hice nada distinto a lo de las vueltas anteriores de todo el fin de semana”

Sebastian Vettel



Max atacó al final, pero tuvo mala suerte con las banderas amarillas

“Disfruté la batalla con Lando, ya que lo pasé y me repasó un par de veces al inicio y luego me presionó al final”

Daniel Ricciardo



Ricciardo aguantó a Norris para ser el mejor del resto



Sergio usó estrategia de una detención para sacar puntos



Hulk cerró bien con un juego de rojas que lo pusieron noveno



Sainz eligió estrategia de una parada y perdió con su coequipero



Albon remontó tras su empujamiento inicial entre Sainz y Leclerc

descartados los dos Haas de Grosjean (15) y Kevin Magnussen (12) con el Racing Point de Lance Stroll (14), el Toro Rosso de Daniil Kvyat (13) y el Renault de Nico Hulkenberg (11) que se quedó a una décima de pasar a la Q3.

Ésta inició con Bottas marcando 1m32.029s en su primera corrida y superando a Vettel por 12 milésimas, luego quedaron Max y Charles delante de Lewis, por lo que se esperaba una corrida grande del británico, pero cometió un error y abortó, quedando quinto. Verstappen y Leclerc mejoraron un poco, aunque ni Valtteri ni Sebastian lo hicieron y el orden no cambió. Alex Albon fue sexto en el otro RB15 y los sitios siguientes fueron para los McLaren de Carlos Sainz (7) y Lando (8), el Renault de Daniel Ricciardo (9) y el Toro de Pierre Gasly completando la decena inicial.

CARRERA

La mañana estaba clara y con Hamilton necesitando quedar entre los ocho mejores para asegurar el título, se esperaba una carrera tranquila del inglés. En la arrancada Bottas protegió su sitio, pero Max atacó y pasó a Vettel, aunque se tocaron cuando Valtteri frenó mucho. A Albon lo empujaron Sainz por fuera y Leclerc por dentro y lo mandaron a los fosos a reparaciones. Sebastian se quejó de subviraje en el SF90, Hamilton lo superó en la Curva 9 y perdió más sitios antes de que se rompiera la suspensión en el octavo giro en plena Curva 8 y lo mandara al pasto... y a fosos en la moto de un comisario. Charles tampoco era muy rápido, pero atrás suyo la batalla era feroz con los McLaren, los Renault y los Toro Rosso rebasándose repetidamente. Desde el fondo Sergio pasaba gente y poco a poco entabló pelea con los Alfa Romeo y los Haas seguidos por Alex, quien remontaba tras su detención.

El primero en parar fue Stroll, quien en la nueve decidió quitar las medias y poner unas duras, pues no se hallaba. De los punteros Verstappen entró en la 13 cuando Lewis lo presionaba y Bottas lo cubrió en la 14, yendo a dos paradas,

SERGIO PÉREZ 11 9/10

RACING POINT - MERCEDES RP19-03
ARRANCA 20 LLEGA 10 PARADAS 1

El tapatio cometió un error al no ver la señal de entrar a pesaje en las practicas del viernes, lo que le costó un castigo draconiano, pero las reglas no dan alternativa. Dado que salió desde los fosos, el equipo aprovechó para ponerle motor y demás elementos nuevos, neutralizando así las penalizaciones. En carrera avanzó bien, evitando los incidentes iniciales y se fue a estrategia de una parada larga con llantas amarillas, lo cual lo dejó con blancas para la corrida final de 32 giros. Sergio aguantó hasta que en las curvas finales Kvyat le dio un llege y le arrebató el décimo, aunque los comisarios no aprobaron la acción del ruso y Pérez recuperó el punto final.

“En el giro final Kvyat me chocó y dañó mi alerón delantero, pero lo penalizaron y eso nos regresó el décimo sitio. Es un punto con el que ahora estamos sextos en el campeonato de Constructores”

FOTOS: LUIS UGARTE/ARTURO VEGA/MERCEDES/AUTOSPORT/RENAULT/RED BULL CONTENT POOL

ya que sus duras no iban a aguantar 40 giros. Hamilton quedó al frente y resistió más que los otros líderes, haciendo su detención en la 24 al igual que el mexicano y Grosjean. Todos calzaron las duras y con su manejo conservador de llantas, seguro aguantaban hasta el final. El inglés apretó un poco con los neumáticos blancos nuevos, pero su ingeniero le recordó que guardara algo para el final y con la mira en el título, se contuvo y dejó que Valtteri y Max se desgastaran.

Atrás de ellos Ricciardo se impuso con una parada a los McLaren que partieron estrategias con Sainz en una detención y Lando en la más efectiva de dos, superando a su coequipero. Hulk también fue con dos y recortaba distancia y pronto pasó a los Alfa y amenazaba a los Racing Point y a los Toro.

Verstappen nunca estuvo en ritmo para rebasar al líder finlandés, por lo que en la 34 entró por otro juego de amarillas y fue cubierto por el líder, también calzando medias, en la 35. Leclerc que iba cuarto puso rojas en la 42, concediendo el podio, aunque rescató la Vuelta Rápida.

Lewis quedó en punta cuidando sus Pirelli, pues tenía poco más de 10 segundos de ventaja y restaban 20 vueltas. Bottas le descontaba medio segundo o más por giro, pero en el tránsito se atoraba y llegaron a la 50 con menos de un segundo separándolos y Max a cinco detrás.

En la 51 Valtteri usó el DRS; no obstante, Hamilton cubrió bien el interior al final de la recta trasera y no fue hasta la vuelta siguiente que el finlandés pudo retomar el liderato. Lewis no respondió, ya que Verstappen se acercaba y para la 53 estaba en rango de DRS. Sin embargo, Magnussen se quedó sin frenos al final de la recta trasera y se fue a la arena en la Curva 12, con lo que había banderas amarillas ahí y el RB no podía pasar al Mercedes que se defendía bien en el resto del circuito. Acabaron con el inglés 854 milésimas delante del holandés.

Leclerc quedó muy lejos y espaciado delante de Albon, en tanto Ricciardo contuvo a Norris al final para ser el mejor del resto por cuatro

décimas. Sainz fue octavo y Nico pasó a Sergio por el noveno. Kvyat le quitó el décimo al tapatio en la Curva 15 con un rebase rudo y los comisarios lo penalizaron al cierre, dejándolo en el sitio 12 con Pérez y Kimi delante.

PODIO

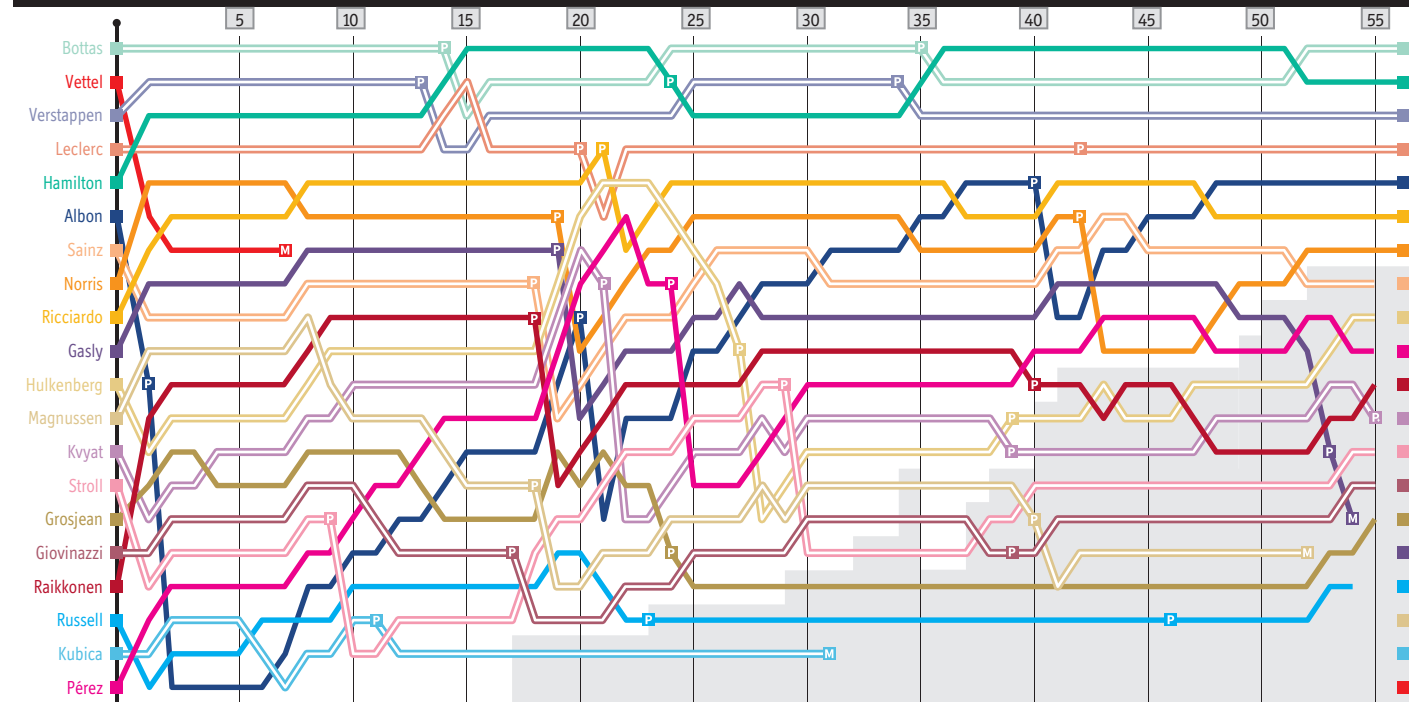
Lewis, como anticipamos desde antes del receso de verano, se coronó por sexta vez y llevó su W10 a un lugar especial reservado abajo del podio, mejor que el del ganador. Muchos pilotos lo felicitaron, incluyendo Vettel ya en ropa de calle. El podio fue muy animado con James Allison, quien recibió el trofeo de Constructores por Mercedes, cargado por sus pilotos. La gente invadió la recta y el ambiente fue festivo, con moderación.



Leclerc, sin pena ni gloria, pero con VR

FOTOS LUIS UGARTE

CUENTA VUELTAS



Parada en fosos Choque Falla mecánica Trompo Penalizado Vuelta menos Auto de seguridad

CALIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo
1	Valteri Bottas	Mercedes	1m32.029s
2	Sebastian Vettel	Ferrari	1m32.041s
3	Max Verstappen	Red Bull	1m32.096s
4	Charles Leclerc	Ferrari	1m32.137s
5	Lewis Hamilton	Mercedes	1m32.321s
6	Alexander Albon	Red Bull	1m32.548s
7	Carlos Sainz II	McLaren	1m32.847s
8	Lando Norris	McLaren	1m33.175s
9	Daniel Ricciardo	Renault	1m33.488s
10	Pierre Gasly	Toro Rosso	1m33.601s
11	Nico Hulkenberg	Renault	1m33.815s
12	Kevin Magnussen	Haas	1m33.979s
13	Daniil Kvyat	Toro Rosso	1m33.989s
14	Lance Stroll	Racing Point	1m34.100s
15	Romain Grosjean	Haas	1m34.158s
16	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	1m34.226s
17	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo	1m34.369s
18	George Russell	Williams	1m35.372s
19	Robert Kubica	Williams	1m35.889s
20	Sergio Pérez	Racing Point	1m35.808s

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Vueltas	Tiempo/Dif.
1	Valteri Bottas	Mercedes	56	1h33m55.653s
2	Lewis Hamilton	Mercedes	56	+4.148s
3	Max Verstappen	Red Bull/Honda	56	+5.002s
4	Charles Leclerc	Ferrari	56	+52.239s
5	Alexander Albon	Red Bull/Honda	56	+1m18.038s
6	Daniel Ricciardo	Renault	56	+1m30.366s
7	Lando Norris	McLaren/Renault	56	+1m30.764s
8	Carlos Sainz II	McLaren/Renault	55	-1 giro
9	Nico Hulkenberg	Renault	55	-1 giro
10	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	55	-1 giro
11	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	55	-1 giro
12	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	55	-1 giro
13	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	55	-1 giro
14	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	55	-1 giro
15	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	55	-1 giro
16	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	54	Accidente
17	George Russell	Williams/Mercedes	54	-2 giros
18	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	52	Frenos
19	Robert Kubica	Williams/Mercedes	31	Sist. hidráulico
-	Sebastian Vettel	Ferrari	7	Suspensión

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	Lewis Hamilton	381
2	Valteri Bottas	314
3	Charles Leclerc	249
4	Max Verstappen	235
5	Sebastian Vettel	230
6	Alexander Albon	84
7	Carlos Sainz II	80
8	Pierre Gasly	77
9	Daniel Ricciardo	46
10	Sergio Pérez	44
11	Lando Norris	41
12	Nico Hulkenberg	37
13	Daniil Kvyat	34
14	Kimi Raikkonen	31
Pos.	Equipo	Pts.
1	Mercedes	695
2	Ferrari	479
3	Red Bull/Honda	366
4	McLaren/Renault	121
5	Renault	83



Ganadores Senna/Menezes/Nato (Rebellion) 4h00m59.195s • PP Senna/Menezes/Nato 1m45.892s (promedio)

VR Charles Robertson (Ginetta) 1m48.428s

Shangai, 5,451 metros, 4 horas

10 de noviembre de 2019 • Ronda 3

4 HORAS DE SHANGAI

En la tercera fecha del WEC 2019-20, Toyota recibió un hándicap por su éxito anterior: reducción de la potencia híbrida de 45%, 7.5% menos de energía de combustible y 28 kg de lastre adicional respecto a 2018. En la Calificación fueron tres segundos más lentos que el año anterior y la PP

fue para el Rebellion R13 privado de Senna, Menezes y Nato seguido por los Ginetta y en cuarto y quinto los Toyota TS050 #7 y #8 respectivamente.

Norman arrancó lento en la carrera y fue pasado por sus perseguidores y el #7 –penalizados por rebasar antes de la meta–, y el #8 lo superó

curvas después. Nato fue quinto durante su turno, pero cuando entregó a Menezes, éste pasó a los penalizados y a Buemi para tomar la punta y alejarse sin problemas. Senna cubrió el turno final y aumentó de medio minuto de renta hasta acabar 66 segundos delante de los Toyota maniatados, literalmente.



El Porsche ganador heredado (#92) pelea con el Ferrari vencedor descalificado

FINALMENTE BATEN A TOYOTA... CON AYUDA

Rebellion ganó en LMP1; Roberto González con Da Costa y Davidson vencieron en LMP2; y Porsche triunfó en GTE



El podio de prototipos LMP1 con los suizos de Rebellion arriba



El ORECA de Roberto González (#38) persiguiendo al Alpine



La arrancada de las clases GTE con Porsche, Aston y Ferrari



Al inicio Toyota (#7) iba delante de Rebellion (#1)

Campeonato

LMP1 PILOTOS 1 Hartley/Buemi/Nakajima 62; 2 Kobayashi/Conway/López 59; 3 Senna/Menezes/Nato 43 **LMP1 MARCAS** 1 Toyota 70; 2 Rebellion 43; 3 Ginetta 29 **LMP2 PILOTOS** 1 Van der Garde/Van Eerd/Van Uiter 51; 2 Tung/Aubry/Stevens 49; 5 Da Costa/Rob.González/Davidson 35 **GTE PRO PILOTOS** 1 Christensen/Estre 62; 2 Bruni/Lietz 62 **GTE PRO MARCAS** 1 Porsche 114; 2 Aston Martin 92; 3 Ferrari 55; **GTE AM PILOTOS** 1 Eastwood/Yoluc/Adam 58; 2 Nielsen/Perrodo/Collard 55

RESULTADOS

Pos.	Clase	Pilotos	Equipos	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	LMP1	Senna/Menezes/Nato	Rebellion	Rebellion-Gibson R13	125	4h00m59.195s	1
2	LMP1	Hartley/Buemi/Nakajima	Toyota	TS050-Hybrid	125	+66.984s	5
3	LMP1	Kobayashi/Conway/López	Toyota	TS050-Hybrid	124	-1 giro	4
4	LMP1	King/Hanley/Orudzhev	LNT	Ginetta-AER	124	-1 giro	3
5	LMP1	Smith/Robertson/Simpson	LNT	Ginetta-AER	123	-2 giros	2
6	LMP2	Rob.Gzlez/Da Costa/Davidson	Jota	ORECA-Gibson	121	-4 giros	10
7	LMP2	Tung/Aubry/Stevens	Jackie Chan-DCRacing	ORECA-Gibson	121	-4 giros	7
8	LMP2	Hanson/Albuquerque/Di Resta	United	ORECA-Gibson	121	-4 giros	8
13	GTE Pro	Estre/Christensen	Porsche	911 RSR	115	-10 giros	13
25	GTE Am	Eastwood/Adam/Yoluc	TF Sport	Aston Vantage	113	-12 giros	22



Rogelio estuvo en punta en casa

ROVELO VENCE A VENCES

Juan Manuel González ganó el Challenge y De la Parra se impuso en las Trocas

NASCAR MX

La semifinal de la serie premier de México se disputó en el óvalo de Aguascalientes y el líder del campeonato, Rubén García, logró la PP, aunque con un tiempo ligeramente más lento al que tuvo en las prácticas. En la carrera Rubén dominó al inicio, marcando un ritmo rápido seguido por Salvador de Alba, quien también salió en primera fila. Sin embargo, los autos más rápidos eran los de la escuadra GT, Vences y Rovelo, que avanzaban hacia el frente peleando con el bicampeón Abraham Calderón y el ganador máximo de la serie, Rogelio López III. Hubo ocho amarillas en total, lo cual volvió lenta la competencia e incluso una se tornó en bandera roja, por lo que las 225 vueltas pactadas se redujeron al irse acercando a los 105 minutos de tiempo límite de carrera.

García se retrasó por un pinchazo y sancionaron a De Alba, por lo cual Rogelio tomó el mando asediado por Vences e intercambiaron el liderato un par de veces, pero no podían escaparse por las amarillas de los contactos frecuentes, mismas que la mayoría aprovechó para cumplir su detenciones. Con el pelotón reagrupado, el tampiqueño Manuel Gutiérrez se integró a la batalla por la punta y a Rogelio lo penalizaron, Abraham se atrasó por problemas en los neumáticos y el final se dio con Irwin al frente seguido por



Bailando en el techo a la Lionel Richie



Al inicio Rubén García (#88) dominaba en la estelar y Alex de Alba (#14) en el Challenge



Pardo, Homero, Tovar y Michel pasando a un rezagado del Challenge

Gutiérrez y Rovelo, pero fue Rubén el que terminó con un cierre impresionante para pasar a sus rivales y liderar en el último giro, recibiendo la de cuadros apenas delante de su coequipero; ambos festejaron juntos en la recta quemando llantas.

CHALLENGE

La serie coestelar corrió a la par de la NASCAR México y los autos calificaron juntos. La PP fue para Alex de Alba seguido por el líder del campeonato Miji Dorrbecker y estos dos encabezaron a los autos del Challenge desde los sitios cuarto y séptimo absolutos. Dorrbecker fue puntero al principio, aunque se vio involucrado en un contacto múltiple en el giro 34 y perdió muchas vueltas en las reparaciones en los fosos, por lo tanto ya no fue factor y acabó muy lejos. La punta la pelearon De Alba con Juan Manuel González y Rodrigo Rejón, coequipero de la escudería Telmex de Miji, pero Alex quedó retrasado tras otro incidente en el giro 127 que trajo una bandera roja. Al reanudarse la acción De Alba perdió mucho tiempo en fosos y el cierre fue para JuanMa, quien se fue alejando de Rejón para ganar por más de siete segundos para liderar el campeonato con dos puntos

sobre de Dorrbecker, por lo que el que llegue adelante en México será el campeón.

TRUCKS

La preliminar de las Trocas marcó la décima PP para Jorge de la Parra, quien luego se fue a dominar la carrera para afianzarse



De la Parra está intocable

en el liderato general. Jorge mantuvo a raya a Marco Marín, el tapatío que ahora es sublíder de la serie y que volvió a ser segundo, ahora presionado por Giancarlo Vecchi que vino desde el décimo sitio para terminar en el podio.

RODRIGO RUZ C.



Podio con 1-2 de Escudería Telmex y Barrales en tercero

Resultados NASCAR MÉXICO					
Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla

1	Rubén Rovelo	Ruffles-Grupo Top	1h45m14.515s	159	ND
2	Irwin Vences	Ruffles-Grupo Top	+0.155s	159	ND
3	Manuel Gutiérrez	Apymasa	+1.677s	159	ND
4	Salvador de Alba	Sidral Aga	+1.787s	159	ND
5	Michel Jourdain L.	Axalta	+3.002s	159	ND
6	Jorge Goeters	FedEx-infinity	+3.640s	159	ND
7	Hugo Oliveras	Monster-HO Speed	+5.447s	159	ND
8	Xavi Razo	Bit Club-Telcel-Infinity	+6.012s	159	ND
9	Enrique Baca	Volaris-Alpha	+6.527s	159	ND
10	Homero Richards	Ronal	+7.098s	157	ND

CHALLENGE

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
------	--------	--------	-------------	---------	----------

1	JuanMa González	Sidra Aga-Telcel	1h45m19.789s	159	ND
2	Rodrigo Rejón	Arris-Telcel	+7.146s	159	ND
3	Victor Barrales	Haas CNS-Salsa San Luis	+7.717s	159	ND
4	Javier Fernández	Car Motion MS	+18.606s	159	ND
5	Ricardo Abarca	Necore	-1 giro	158	ND

TRUCKS

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo/Dif.	Vueltas	Parrilla
------	--------	--------	-------------	---------	----------

1	Jorge de la Parra	Jarva-Team Tyson	1h12m11.424s	108	1
2	Marco Marín	Health 1st-ProRally	+0.596s	108	6
3	Giancarlo Vecchi	Restonic-HO Speed	+0.815s	108	10
4	Noel León	Sidral Aga	+1.083s	108	11
5	Andrik Dimayuga	Vences MS	+1.785s	108	7

Campeonato NASCAR MÉXICO		
Pos.	Piloto	Puntos

1	Rubén García M.	458
2	Salvador de Alba	428
3	Abraham Calderón	424
4	Irwin Vences	420
5	Rubén Rovelo	418
6	Jorge Goeters	417
7	Hugo Oliveras	385
8	Michel Jourdain L.	381
9	Manuel Gutiérrez	367
10	Xavi Razo	362

CHALLENGE

Pos.	Piloto	Puntos
------	--------	--------

1	Juan Manuel González	377
2	Miji Dorrbecker	375
3	Rodrigo Rejón	361
4	Alex de Alba	359
5	Max Gutiérrez	348

TRUCKS

Pos.	Piloto	Puntos
------	--------	--------

1	Jorge de la Parra	445
2	Marco Marín	438
3	Nico Rivas	420
4	Marcelo García	418
5	Aarón Cosío	403



MAX SE IMPONE ANTE LOS ERRORES DE LOS GRANDES

Gasly y Sainz obtuvieron sus primeros podios; Lewis, penalizado draconianamente; Vettel eliminó a los Ferrari • Por Carlos Jalife Villalón



GP DE BRASIL EN RESUMEN

- PP de Verstappen; Vettel, Hamilton y Bottas lo siguieron y Leclerc perdió 10 sitios por un cambio mecánico.
- Max se fue al frente y Lewis pasó a Seb en la arrancada mientras Albon se indisciplinaba con Bottas.
- El inglés paró antes y cuando Verstappen respondió, Kubica le estorbó y perdió brevemente el sitio ante el de Mercedes, lo recuperó y retomó el mando cuando el resto se detuvo.
- Charles entró más tarde y puso blancas para ir a una parada cuando la mayoría estaba en plan de dos.
- Tras otro intento de Hamilton de brincar al líder en los fosos, en la 54 el abandono de Valtteri trajo un auto de seguridad; varios pararon por llantas nuevas o frescas.
- En la reanudación Leclerc superó a Vettel, éste lo intentó rebasar en la recta siguiente y chocaron, quedando ambos eliminados y hubo otro auto de seguridad.
- Lewis calzó rojas para la reanudación final, cayó al cuarto y pasó a Alex, pero fue penalizado por trompearlo. Max ganó, Hamilton perdió el arrancón final con Gasly por el segundo y Sainz heredó el podio.



Verstappen toma la punta en la primera curva... por fuera



Hamilton perdió el cierre con Gasly



Sainz heredó el podio después de arrancar último



El podio antes de la penalización a Lewis

PRÁCTICAS

La primera sesión arrancó con la pista mojada por la lluvia mañanera y los autos circularon poco, pues las condiciones no mejoraron hasta que faltaban 10 minutos. Algunos calzaron Pirelli rojas para intentar dar tiempos decentes y en eso estaban cuando Alex Albon chocó su RB15 y causó una bandera roja, dando por terminada la Práctica 1 en la que él había marcado el mejor tiempo con intermedias.

Para la Práctica 2 del viernes en la tarde, con el trazado sin agua y con compuestos de seco, los tiempos cayeron 10 segundos, terminando con la dupla de Ferrari, Sebastian Vettel y Charles Leclerc, adelante del otro RB15 de Max Verstappen. La sesión también acabó cuando a Daniil Kvyat se le apagó el Toro Rosso y se fue contra la barda en Juncao. Fue la segunda bandera tras el choque del Williams de Robert Kubica cuando pisó agua en una zona mojada.

El sábado amaneció seco y en la Práctica 3 la batalla ya involucró a los Mercedes con Lewis Hamilton marcando el mejor tiempo en 68 segundos; Max quedó apenas 26 milésimas atrás y los Ferrari también rompieron los 69 segundos.

“Nunca quiero chocar con nadie, fue realmente desafortunado lo que pasó con Alex. Naturalmente yo lo pongo en mi cuenta, fue mi culpa, yo venía de atrás”

Lewis Hamilton



Norris sigue asombrando, como este rebase a Sergio por dentro en la Curva 1

“Fue una colisión pequeña que tuvo consecuencias grandes... Tenemos que sentarnos juntos y decidir dónde están los límites para asegurarnos de que estas cosas no vuelvan a suceder”

Mattia Binotto

“De hecho había sido una carrera emocionante para mí. Es una verdadera lástima que termináramos el fin de semana así”

Charles Leclerc



Kvyat rescató algo al final

CALIFICACIÓN

Ésta fue mala para el McLaren de Carlos Sainz, quien regresó a los fosos por un desperfecto y nunca salió a poner tiempo, por lo que arrancó último. Verstappen mostró que venía listo para vengar 2018 y se fue al frente de inicio. Los eliminados en la Q1 fueron los Williams de Kubica y George Russell, el Racing Point de Lance Stroll y el STR de Kvyat, quien fue superado por Sergio Pérez en el giro final por apenas 32 milésimas.

El tapatío no mejoró para la Q2 y se quedó junto a los Renault de Daniel Ricciardo y Nico Hulkenberg, el Alfa Romeo de Antonio Giovinazzi y el otro McLaren de Lando Norris. Leclerc fue el único en poner tiempo con amarillas, pero fue penalizado con 10 sitios por un cambio en su motor y por eso Lando arrancaría décimo.

La Q3 inició con Max poniendo la mejor marca por ocho milésimas sobre Vettel y el resto sin mucha oportunidad. En la segunda corrida Seb no mejoró, Verstappen amplió su ventaja para acabar 123 milésimas delante. El tetracampeón y Lewis desplazaron a Charles del tercero. El Mercedes de Bottas arrancaría cuarto al aplicarse la penalización al Ferrari y Albon iría quinto seguido por

SERGIO PÉREZ 11 8/10

RACING POINT - MERCEDES RP19-03
ARRANCA 15 LLEGA 9 PARADAS 2

El tapatío tuvo un auto poco potente en las prácticas y pasó de la Q1 solamente porque Sainz se quedó sin marcar tiempo por un fallo. En la Q2 fue eliminado rápidamente y arrancó en el lugar 15 detrás de un Leclerc penalizado. Esta vez su arrancada no fue la mejor y hasta su coequipero lo superó, pero en una corrida inicial aguerrida con rojas, se metió a la pelea por los puntos bajos. Paró temprano, salió bien colocado con amarillas y se metió en los puntos antes de detenerse otra vez por suaves usadas para así rescatar dos puntos ante los problemas de otros.

“Nos perjudicó mucho la diferencia con el motor, que era muy grande, no podíamos pelear, nos pasaban muy fácil en recta y no podíamos rebasar... La verdad no merecíamos estos puntos, porque no tuvimos el ritmo”

FOTOS: RACING POINT/RED BULL CONTENT POOL/MCLAREN/MERCEDES/PIRELLI/F1/FERRARI/RENAULT



Kimi y Giovinazzi en el mejor resultado de Alfa Romeo desde 1984

“Fue un primer podio raro al no estar ahí justo después de la carrera, pero necesitamos seguir empujando para que llegemos a ese sitio por ritmo puro”

Carlos Sainz



Ricciardo fue séptimo con todo y penalización



Bottas abandonó por un problema de aceite



Albon hizo una gran carrera sin recompensa



Vettel perdió el control al intentar rebasar de regreso a Leclerc y eliminó a ambos

Pierre Gasly, cuyo Toro Rosso era el mejor del resto. Luego vinieron Romain Grosjean en el Haas, Kimi Raikkonen en el Alfa Romeo y Kevin Magnussen en el otro Haas cerrando la decena, aunque en noveno sitio en la parrilla.

CARRERA

El domingo amaneció con la temperatura en pista de 50°C. Al inicio el holandés se fue por fuera a la Curva 1 y el inglés pasó a Seb por dentro; Max aguantó y salió al frente mientras Vettel era tercero y el resto se acomodaba con algunos toques leves. Verstappen estableció una ventaja temprana de más de un segundo para cubrirse del DRS y Lewis se fue alejando del alemán que encabezaba una hilera espaciada con Albon, Valtteri y una pelea feroz por el sexto puesto. Atrás Sainz remontaba bien y Leclerc era el más rápido, procediendo a superar a sus rivales de equipos medianos para ponerse sexto antes de la décima vuelta. En esos giros iniciales, Ricciardo intentó rebasar a Kevin, pero lo tocó y lo trompeó; él tuvo que parar por una trompa nueva en la ocho, fue penalizado y cayó al fondo de las posiciones.

Con todo estable, para la 15 Hamilton apretó y bajó la ventaja del líder a menos de dos segundos en anticipación de las detenciones. El inglés se fue a los fosos en la 20, calzó rojas usadas y salió veloz atrás de Charles. Max respondió en el giro siguiente con suaves nuevas, pero al salir se encontró con Robert y tuvo que seguirlo hasta la pista, por lo que Lewis tomó el mando. En la vuelta de salida del holandés, ambos pasaron a Leclerc y en la subida rumbo a la meta, Verstappen usó el DRS y retomó el mando, aunque adelante estaba Vettel, quien entró en la 25 –una después que Alex y una antes que Bottas–, con lo que Max regresó a la punta de la carrera con el de Mercedes quejándose de que su gente no lo tenía al tanto de lo que sucedía y que insistieron en que debían haber calzado amarillas.

Sainz aguantó hasta el giro 29, parando por amarillas para ir hasta el

final y eso fue básico para su remontada. Ricciardo lo seguía de cerca, pero tenía que entrar pronto y la pelea por el mejor del resto era comandada por un Gasly muy compuesto.

Hamilton volvió a los fosos en la 43 y puso neumáticos medios; Max le respondió en la 44 para no perder el sitio y Seb se fue al frente mientras Valtteri, quien se detuvo en la 41, rodaba quinto detrás del monegasco. Sin embargo, el finlandés perdió potencia y abandonó en la 51, causando un auto de seguridad para ponerlo a salvo. Muchos fueron a los fosos, siendo Verstappen el más beneficiado al calzar unas rojas usadas para las 17 vueltas finales en tanto Lewis lideraba el pelotón que se había apretado al máximo para la reanudación.

Tras cruzar la meta Max tomó la punta en la Ese de Senna por fuera y Lewis luchó, pero advirtió que no tenía potencia para competirle. Vettel

presionaba a Albon por el tercero y Charles a su líder nominal. En la 4 Leclerc pasó a Seb en la meta, aunque en la bajada posterior el alemán lo emparejó y se movió a la izquierda, se tocaron y le rompió la suspensión al monegasco. El tetra tuvo un pinchazo y quedó fuera a media vuelta y el auto de seguridad salió de nuevo. Hamilton se fue a fosos por unas rojas usadas y salió cuarto atrás de los RB15 y Gasly al tiempo que Sainz era perseguido por los Alfa Romeo y atrás de ellos todos apretaban para el cierre.

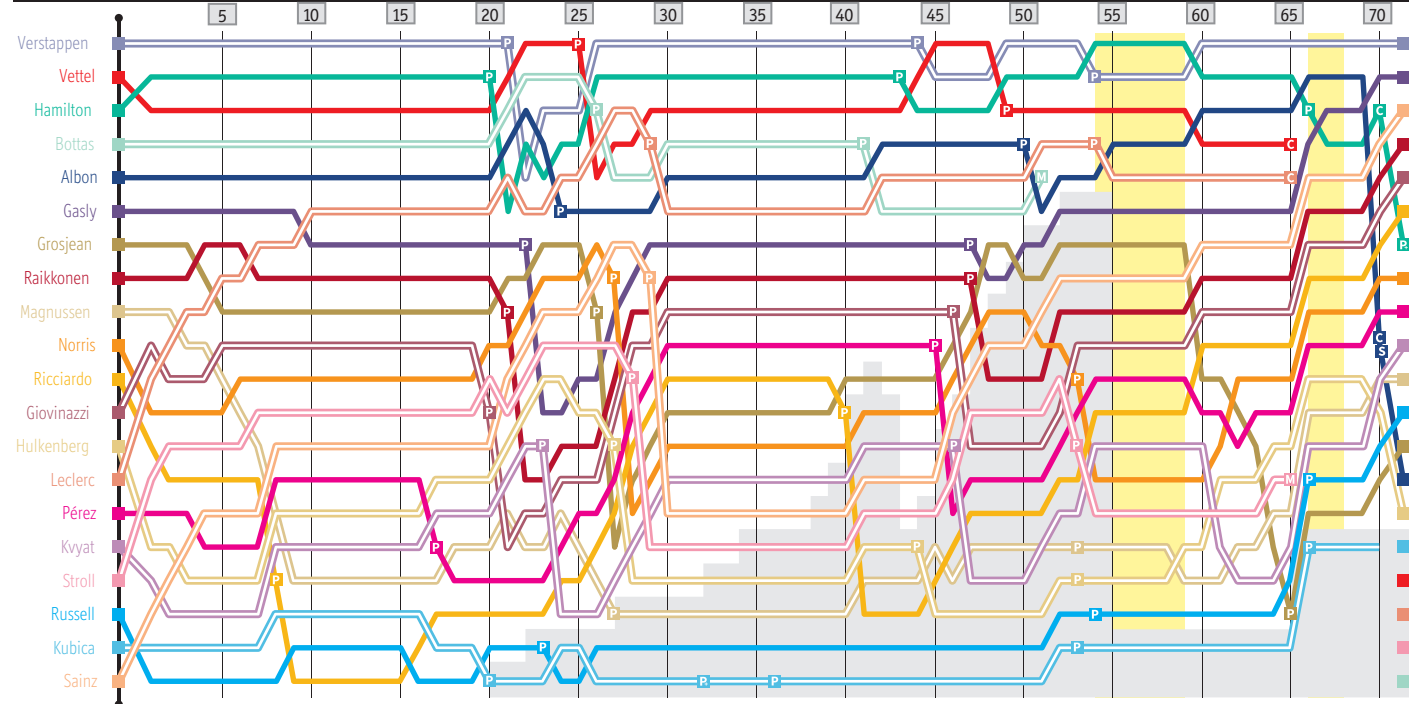
La reanudación final se dio faltando dos vueltas y Lewis superó a Pierre y luego atacó a Alex, quien se pasó en la curva y se cerró en el ápice cuando el inglés ya no podía evitarlo y el tailandés se trompeó. Gasly rebasó a Hamilton y mientras Max se escapaba, aguantó la carga del hexacampeón para cruzar la meta 62 milésimas delante en segundo sitio. Sainz fue cuarto con Kimi quinto y Giovinazzi sexto. Ricciardo recuperó el séptimo que se volvió sexto cuando Lewis fue penalizado rigurosamente con 5 segundos, y el octavo fue Norris seguido por Sergio y Kvyat en los puntos.



Los autos de Haas tuvieron la mala suerte usual

FOTOS HAAS

CUENTA VUELTAS



Parada en fosos Choque Falla mecánica Trompo Penalizado Vuelta menos Auto de seguridad

CALIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Equipo	Tiempo
1	Max Verstappen	Red Bull/Honda	1m07.508s
2	Sebastian Vettel	Ferrari	1m07.631s
3	Lewis Hamilton	Mercedes	1m07.699s
4	Valtteri Bottas	Mercedes	1m07.874s
5	Alexander Albon	Red Bull	1m07.935s
6	Pierre Gasly	Toro Rosso	1m08.837s
7	Romain Grosjean	Haas	1m08.854s
8	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo	1m08.984s
9	Kevin Magnussen	Haas	1m09.037s
10	Lando Norris	McLaren	1m08.868s
11	Daniel Ricciardo	Renault	1m08.903s
12	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	1m08.919s
13	Nico Hulkenberg	Renault	1m08.921s
14	Charles Leclerc	Ferrari	1m07.728s
15	Sergio Pérez	Racing Point	1m09.035s
16	Daniil Kvyat	Toro Rosso	1m09.320s
17	Lance Stroll	Racing Point	1m09.536s
18	George Russell	Williams	1m10.126s
19	Robert Kubica	Williams	1m10.614s
20	Carlos Sainz II	McLaren	-

CARRERA

Pos.	Piloto	Equipo	Vueltas	Tiempo/Dif.
1	Max Verstappen	Red Bull/Honda	71	1h33m14.678s
2	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	71	+6.077s
3	Carlos Sainz II	McLaren/Renault	71	+8.896s
4	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	71	+9.452s
5	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	71	+10.201s
6	Daniel Ricciardo	Renault	71	+10.541s
7	Lewis Hamilton	Mercedes	71	+11.139s
8	Lando Norris	McLaren/Renault	71	+11.204s
9	Sergio Pérez	Racing Point/Mercedes	71	+11.529s
10	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	71	+11.931s
11	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	71	+12.732s
12	George Russell	Williams/Mercedes	71	+13.599s
13	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	71	+14.247s
14	Alexander Albon	Red Bull/Honda	71	+14.927s
15	Nico Hulkenberg	Renault	71	+18.059s
16	Robert Kubica	Williams/Mercedes	70	-1 giro
17	Sebastian Vettel	Ferrari	65	Choque
18	Charles Leclerc	Ferrari	65	Choque
19	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	65	Accidente
-	Valtteri Bottas	Mercedes	51	Unidad de potencia

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1	Lewis Hamilton	387
2	Valtteri Bottas	314
3	Max Verstappen	260
4	Charles Leclerc	249
5	Sebastian Vettel	230
6	Pierre Gasly	95
7	Carlos Sainz II	95
8	Alexander Albon	84
9	Daniel Ricciardo	54
10	Sergio Pérez	46
11	Lando Norris	45
12	Kimi Raikkonen	43
13	Nico Hulkenberg	37
14	Daniil Kvyat	35
Pos.	Equipo	Pts.
1	Mercedes	701
2	Ferrari	479
3	Red Bull/Honda	391
4	McLaren/Renault	140
5	Renault	91

MARC CIERRA COMO CAMPEÓN

El "Hexa" le dio los títulos de marcas y equipos a Honda con otra victoria; Lorenzo se retiró con un punto

Cierre de campeonato en Valencia, con vientos preinvernales que provocaron muchas caídas. La PP se la llevó el "Diablo" Quartararo en la Yamaha semioficial, pero Marc Márquez estaba ahí junto en su Honda y Jack Miller cerraba la primera fila en su Ducati. La arrancada mostró a Morbidelli, coequipero de Fabio, sumándose a la pelea por la punta con Dovizioso en la Ducati oficial y Rins en su similar de Suzuki. Marc fue prudente y aguantó los escarceos iniciales, cerrando el giro inicial en quinto, y Rossi adelantó a algunos



Vuelta 7: Márquez se tiene fe y va por todo



El podio con Yamaha, Honda y Ducati



Jack celebró con un "caballito" invertido



¿Dónde está Waldo, digo Marc?

para pasar noveno la meta. Quartararo iba primero, Miller era segundo y Márquez apretó para no perderlos, pues el francés se escapaba, por lo que superó a Jack, se fue en pos del líder y entabló una batalla tensa. Hubo intentos de rebase y los punteros se alejaron de Miller que estaba separado de Rins

y Dovi mientras el pelotón se espaciaba vuelta a vuelta. En el séptimo giro Marc agarró desprevenido al líder y le quitó el mando. Fabio peleó con valentía, pero una vez que Márquez toma la punta ya no se le antoja regresarla y el hexacampeón se fue despegando poco a poco hasta poner más de

un segundo entre ambos y cruzar la meta después de 27 vueltas con un caballito celebratorio. Quartararo estaba lejos de Jack y la pelea real se dio entre Andrea y Alex con ventaja final para el italiano luego de varias pasadas y repasadas. La Suzuki de Mir quedó emparedada en séptimo entre

las dos Yamaha oficiales de Maverick y Valentino, aunque muy espaciados. Y tras varias caídas de los que le antecedían, Jorge Lorenzo completó su carrera final en decimoquinto, logrando un punto para cerrar su cuenta que incluye tres títulos y 47 triunfos en MotoGP. CHRIS VAN DE WIELE



Vale se dio duro con Cal hasta que el inglés se cayó

CARRERA					
Pos.	Piloto	Equipo	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	Marc Márquez	Honda	27	41m21.469s	2
2	Fabio Quartararo	Petronas Yamaha	27	+1.026s	1
3	Jack Miller	Pramac Ducati	27	+2.409s	3
4	Andrea Dovizioso	Ducati	27	+3.326s	6
5	Alex Rins	Suzuki	27	+3.508s	8
6	Maverick Viñales	Yamaha	27	+8.829s	4
7	Joan Mir	Suzuki	27	+10.622s	7
8	Valentino Rossi	Yamaha	27	+22.992s	12
9	Aleix Espargaró	Aprilia	27	+32.704s	15
10	Pol Espargaró	KTM	27	+32.973s	11

CAMPEONATO		
Pos.	Piloto	Pts.
1	Marc Márquez	420
2	Andrea Dovizioso	269
3	Maverick Viñales	211
4	Alex Rins	205
5	Fabio Quartararo	192
6	Daniilo Petrucci	176
7	Valentino Rossi	174
Pos.	Equipo	Pts.
1	Honda	426
2	Yamaha	321

FOTOS HONDA/YAMAHA/SUZUKI/DUCATI



DE LA PISTA A LA CANCHA

El partido que organiza la Fundación Telmex-Telcel sirvió como apertura de las actividades rumbo al GPMX 2019, en el que Checo, pilotos nacionales e internacionales y celebridades como Jorge Campos, Rafa Márquez, Bruno Marioni, Pietro Fittipaldi, Jared Borgetti y Tinieblas II participaron en una "cascarita"; el Equipo Azul venció al Equipo Blanco por 15 goles contra 12.

GOKARTMANÍA

La jornada culminó en GoKartManía, la pista de kartismo bajo techo, donde Pérez e invitados VIP se enfrentaron en heats múltiples. Destacando la participación del tapatío y pilotos de otras categorías.



ARRANCA LA FIESTA

Como cada año, el Gran Premio mexicano inició con la visita de Sergio Pérez a Plaza Carso. El piloto de Racing Point F1 Team platicó con más de 100 medios de comunicación, a quienes expresó su expectativa sobre la competencia, la satisfacción por la continuidad del evento hasta 2022 y la confianza hacia el proyecto a largo plazo del equipo de Lawrence Stroll.

"Me siento en mi mejor momento, en lo profesional y personal", aseguró. "Racing Point es un lugar en el que me siento muy cómodo".

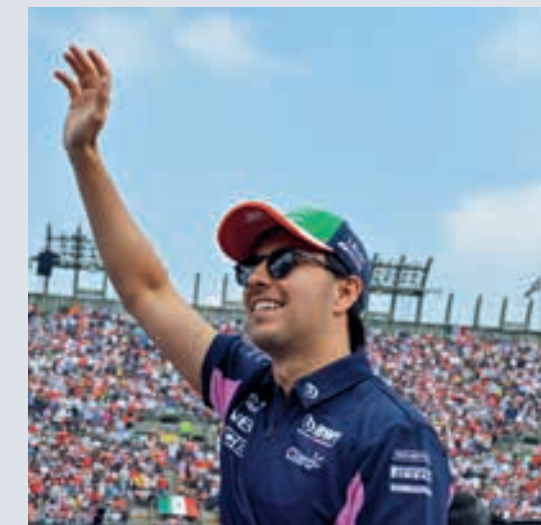
Asimismo presentó el diseño especial de su casco para el GPMX.



BRILLANDO EN CASA

El tapatío hizo valer su localía y anduvo fuerte todo el fin de semana, superando sin problema a su coequipero. Sin embargo, el pelotón medio estaba muy cerrado y aunque pasó fácil la Q1, Sergio se quedó en la Q2 por un poquito, por lo que arrancó 11. Su salida fue buena, se conservó y atacó temprano, pasando a varios hasta ponerse séptimo y llegó a ser quinto tras las detenciones de algunos, pero cuando paró en la 20 y calzó llantas duras para dar los 51 giros restantes, mostró en su totalidad su estilo de administrar las llantas sin perder ritmo, conservando ese séptimo ("mejor del resto") hasta la de cuadros.

"Había algunos autos que eran un poquito más rápidos que nosotros hoy, pero los vencimos con una estrategia fantástica. Se siente como una victoria para nosotros"



POR Javier Jalife Ruz



Batimóvil 1989

Llegó el regalo perfecto para los fanáticos de Batman y LEGO, una réplica del Batimóvil con más de 3,000 piezas que recrea a detalle el vehículo icónico,

desde la turbina central hasta las alas traseras, pasando por la cabina que se abre como el de la pantalla grande y las ametralladoras escondidas.

Precio
\$5,399 MXN



Chicco Scuderia Ferrari RC

El regalo ideal para los más pequeños es el Ferrari de control remoto. Las llantas de goma brindan una sensación de agarre verdadera, y al presionar el casco del piloto se reproducen sonidos reales de una carrera de F1. Tanto el auto (AA) como el control remoto (AAA) necesitan pilas (no incluidas).

Precio
\$999 MXN



Hot Wheels Track Builders

Popular por sus autos y pistas temáticas, con estos juegos nuevos ahora tú puedes construir tus propios trazados e incluso usar los muebles de tu casa para crear rampas, resbaladillas y curvas intensas. Hay paquetes que incluyen uno o dos carritos para que pruebes la ingeniería desde que lo abres.

Precio
\$99 a \$499 MXN



Fórmula D

Este juego de mesa es una simulación emocionante de una carrera de F1, con los tableros de las pistas famosas del deporte motor. El objetivo es cruzar la meta antes que los demás, al tiempo que tomas riesgos para ir más rápido sin permitir mucho daño en el auto o puedes terminar con un abandono.

Precio
\$1,158 MXN aprox. el juego base
\$467 a \$683 MXN las expansiones

Land Rover Defender



Este juego de 2,573 piezas tiene una cantidad brutal de detalles, y la fidelidad al modelo original es tan impresionante que parece de verdad. La camioneta cuenta con una palanca de transmisión que funciona realmente con el motor de seis cilindros, al igual que su volante y el techo removible.

Precio
\$ 3,999 MXN

Blaze Robot Riders Zeg

Sus amigos monstruo-camiones y Blaze tienen muchas aventuras, pero ahora las puedes llevar a otro nivel con los Robot Riders, donde él y Steg pueden transformarse en robots gigantes para ayudar a salvar el día.

Precio
\$479 MXN



Matchbox Ford GT40 Pedro Rodríguez



Célebre por su serie de autos a escala (sin ser modelos) basados en autos famosos de la vida real del mundo del automovilismo, recientemente Matchbox sacó el ejemplar del Ford GT40 que usó Pedro Rodríguez para ganar Le Mans en 1968, auto que ningún fanático debe dejar pasar.

Precio
\$79 MXN
Disponible en Sears

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso

ALICE + OLIVIA

Blusa
SKU 81504172



Lentes
SUPER BY RETROSUPERFUTURE
SKU 81423545



Lentes
MOSCOT
SKU 81654395

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso

VERSACE

Suéter
SKU 81679583



VALENTINO

Bolsa
SKU 81595379

Zapato
SKU 81593924



GUCCI

Bolsa
SKU 809111203

Sneaker
SKU 809114563



Zapatos

GUCCI
SKU 809074670



KENZO

Backpack
SKU 81527899

Gorra
SKU 81527700

Cartera
SKU 81527853



VELOCIDAD CON ESTILO

Por María Navarro

En aras de esta época decembrina preparé unos accesorios que en definitiva son el regalo ideal para ese ser querido aficionado al deporte motor o ¿por qué no?, para consentirse a uno mismo

EL MUNDO EN MOTO CON CHARLY SINEWAN DE CARLOS GARCÍA PORTAL

Con el sueño de conocer el mundo, hace más de 10 años Carlos García (alias Charly Sinewan) decidió dejar todo y emprender una aventura en su motocicleta. Tras haber recorrido más de 70 países, el madrileño ha compartido sus peripecias con su compañera de dos ruedas a través de redes sociales, donde miles de seguidores lo acompañan remotamente.

En 2018 nace la idea del libro como un manual que ofrece recomendaciones para iniciar un viaje al estilo nómada. Tras haberse aislado en Tarifa, España, para escribir el libro, Charly busca inspirar a las personas para que hagan un cambio en su vida y empiecen su propia aventura. A lo largo de 12 capítulos, Sinewan presenta cuestiones a considerar como la elección de la moto, logística, burocracia y precauciones. Asimismo cada uno va acompañado de un relato breve que ejemplifica ese apartado.

Cabe destacar el capítulo 11, "En femenino", que fue escrito por tres mujeres admirables que comparten sus experiencias como exploradoras del mundo. La argentina Guada Araoz explica cómo enfrentar los miedos que nos impiden hacer lo que deseamos y viajar con presupuesto bajo. Lois Pryce cruzó África de norte a sur sola y plasma la cara de un Irán que pocas personas conocen. Finalmente, Gemma Parellada es

una periodista de guerra en África que brinda una visión diferente del mundo.

En definitiva se trata de un libro que cautivará a los trotamundos y a los amantes de las motos.

Precio DIGITAL DISPONIBLE EN SANBORNS: **\$249** MXN
PASTA BLANDA DISPONIBLE EN LIBRERÍAS: **\$549** MXN



IWC CELEBRA A LOS CAMPEONES

- Mercedes F1 consiguió su sexto título de constructores en el GP de Japón, mientras que Lewis Hamilton se ciñó la corona de pilotos en el GP de EUA, por lo que la relojera IWC los festeja en grande.
- Con la tecnología suiza, los cronógrafos Top Gun y Gun Superior reflejan la precisión con la que las flechas plateadas conquistaron los campeonatos de la categoría máxima.
- Con correa de tela y caja cerámica, sólo se producirán 250 ejemplares de cada uno.



Precios **TOP GUN**
\$41,150 USD (APROX.)

GUN SUPERIOR
\$36,000 USD (APROX.)

BMW CITY SCOOTER, DESLIZÁNDOSE POR LA CIUDAD EN PATÍN DEL DIABLO



- Pensando en aquellos que siempre están en movimiento, la marca alemana trabajó junto a Micro Mobility Systems para crear el patín del diablo ideal para usar en la metrópoli.
- Además de ser amigable con el medio ambiente, su tecnología permite que pueda guardarse en lugares pequeños.
- Pesa poco más de 4 kg y viene en color negro. Sin duda se trata del aliado perfecto para aquellos que prefieren un medio de transporte diferente y emocionante.

Precio **\$4,245** MXN (APROX.)

TOMMYXLEWIS, AL ESTILO HEXACAMPEÓN



- Una vez más, el piloto de Mercedes F1 cambia las pistas y los monoplazas por el diseño y la moda para traer la colección otoño-invierno, TommyxLewis, con la marca Tommy Hilfiger.
- La línea representa el estilo característico de Hilfiger junto al lado más atrevido y colorido del inglés. Todos los accesorios vienen con las iniciales del piloto, "LH".
- Diseñada para caballeros, la colección incluye playeras, abrigos, camisas, calzado, bolsas, gorros y mucho más.

Precios **\$1,200** MXN A **\$16,000** MXN

HUAWEI P30 PRO L04 R9

El Huawei PRO 30 integra una pantalla de 6.47" ofreciendo una resolución FHD de 2,340 x 1,080p y 16.7 millones de colores. Está hecho para romper los paradigmas de la fotografía gracias a su sistema de 4 cámaras el cual ofrece un objetivo SuperZoom, una poderosa cámara de 40 MP, un objetivo ultra gran angular de 20 MP y una cámara con modo de tiempo de vuelo [Time of flight,TOF]. Integra una memoria RAM de 6GB + 128 GB de almacenamiento expandible a 256 GB con una tarjeta SD. Integra una batería de 4,100 mAh para largas horas de video y entretenimiento.

Precio aproximado
\$22,449 MXN



SAMSUNG GALAXY TAB S6

La Galaxy Tab S6 tiene una pantalla Super AMOLED de 10.5" con una resolución de 2,560 x 1,600p. Integra una ranura en la parte posterior en la cual puedes adherir magnéticamente tu S Pen y que al adherirse se carga automáticamente. Con la S Pen puedes escribir notas mientras reproduces videos y también controlar tu tableta a través de Bluetooth. Cuenta con 6 GB en RAM, 128 GB de almacenamiento y la compatibilidad de insertar tarjetas SD que brinda un almacenaje hasta de 1 terabyte adicional. Su cámara trasera ofrece una resolución 13 MP + 5MP y la trasera 8 MP de resolución. Integra un procesador octa-core de última generación que optimiza los gráficos de tus juegos y una batería de 7,040 mAh que brida hasta 15 horas continuas de reproducción de video.

Precio aproximado
\$16,999 MXN



KIT CÁMARA CANON EOS REBEL T7 + MALETA + SD 16 GB

Esta cámara de 24.1 MP es perfecta para quienes aman capturar recuerdos a gran detalle ya que incluye dos lentes. El primero es el lente EF-S 18-55 mm el cual ofrece un zoom estándar ideal para cualquier tipo de fotografía y el segundo es un lente teleobjetivo compacto EF-S 55-250 mm f4-5.6 IS STM ideal para fotografías de naturaleza, viaje y deporte sin dejar a un lado la calidad de imagen. Integra un poderoso procesador DIGIC 4+ el cual acelera la toma de información de tus imágenes para obtener resultados más naturales reduciendo el ruido de colores brillantes resaltando la belleza en los detalles. Comparte y publica tus videos e imágenes en redes sociales usando la conectividad Wifi y la app Camera Connect. Incluye una tarjeta SD de 16 GB y una maleta de transporte para proteger la serie DSLR y lentes EF.

Precio aproximado
\$16,499 MXN



SISTEMA DE AUDIO SONY MHC-V82D

Todo lo necesario para organizar una fiesta increíble: luces tipo discoteca y un gran sonido de 360° el cual está integrado por un poderoso woofer de 30cm que brinda graves de largo alcance. Conecta hasta 2 micrófonos para organizar el mejor concierto entre tus amigos. Con el modo Taiko podrás agregar persecuciones como bongo, yembe, surdo y el tambor japonés simplemente tocando el panel superior al ritmo de la música. Con la app Music Center de Sony podrás controlar la configuración de la música y sonido directamente desde tu smartphone. Si no fuera poco, reproduce tu DVD o película favorita y disfrútala con un gran sonido utilizando la salida HDMI para enviar señal de video a tu TV.

Precio aproximado
\$11,999 MXN

LED LG 55 4K 55UM7200PUA

Experimenta imágenes en 4K ahora con detalles más finos y precisos desde cualquier lugar donde te sientes gracias a su amplio ángulo de visión. Integra un procesador Quad Core que elimina el ruido creando un color más dinámico y escala las imágenes de baja calidad a una resolución cercana a 4K. La tecnología Active HDR optimiza la imagen brindando colores más intensos mientras que el formato multi-HDR permite disfrutar cualquier video en una calidad al máximo. Con el sistema Ultra Surround podrás vivir una experiencia de audio más envolvente.

Precio aproximado
\$11,999 MXN



LAPTOP DELL GAMER G3 15

Con un procesador Intel Core i7 9750H de novena generación, una tarjeta Nvidia GTX 1660Ti de 6GB y un disco híbrido de 1TB +128 GB en disco de estado sólido, la nueva Dell Serie G está diseñada y creada para cumplir con las altas exigencias del mundo Gaming, este equipo hace que cada experiencia de juego sea más intensa y real. Ve a donde te lleve el juego y conviértete en un verdadero Gamer.

Precio aproximado
\$29,999 MXN



FAST drive



PORSCHE 911 GT3 RS



Lo que llega en 2020



Jaguar I-PACE

FASTest



INYECCIÓN DIRECTA

POR VÍCTOR ORTIZ

Yendo hacia la luz



Maserati GranTurismo

Con echar un vistazo a lo que sucede en la industria del motor, queda muy clara una cosa: la electrificación de los autos está dejando de ser una moda y se convierte ahora sí en una tendencia real. Ya no hay escapatoria, todos vamos para allá. VW, por ejemplo, acaba de presentar un ejemplar nuevo de pilas bautizado inicialmente como ID. Space Vizzion, aunque muy probablemente cuando llegue a producción cambie a un ID.7 más definitivo. Aún no hay detalles técnicos del coche,

salvo la forma de la carrocería que se presenta como guayín de corte deportivo con



ID. Space Vizzion

una carga tecnológica enorme en conectividad e infotainment. Su tren motor eléctrico le permitirá una autonomía de 300 km cuando menos. Por su parte, Maserati puso fin a la fabricación de su *coupe* enorme, el GranTurismo, para renovar y rediseñar su línea de producción en aras de regresar al mercado en 2021 con un sucesor de este modelo, muy probablemente equipado con motor eléctrico.

Hablando de esta tendencia, hay una noticia triste para muchos: durante el tercer cuatrimestre de 2019 se vendieron más coches eléctricos que manuales en EUA. Los primeros arrojaron una participación de mercado de 1.9% (y crecen a paso abrumador), mientras que los autos de pedales apenas representan un 1.1% (y caen en picada) de las ventas en aquel país; no olvidar que lo que ocurre en ese mercado suele repetirse en muchas partes del mundo.

De vuelta a los coches terrenales, GM de México ha ido revelando más detalles sobre el sedán que se perfila a ser su superventas próximo, el Onix. Destaca su nivel de equipamiento (seis bolsas de aire y ESP de serie), motores turbo de 3 cilindros y desplazamiento de 1.0 o 1.2 litros y 114 o 140 caballos de potencia para toda la gama.

Así las cosas, los dejamos deseándoles feliz lectura, felices fiestas y que 2020 nos lleve por caminos mejores y más divertidos.



• La fusión entre PSA y FCA es un hecho. Se convertirán en el cuarto grupo automotor del planeta.

FOTOS: VW/MASERATI/FCA

- Hyundai Motor de México nombró a Claudia Márquez como directora ejecutiva. Ella le reportará directamente a José Muñoz, CEO de la marca para Norteamérica.
- Elon Musk anuncia que la primera planta de ensamble de Tesla fuera de EUA se ubicará en Berlín.

FCA celebra la fabricación del Jeep Compass número 600 mil en la planta de Toluca.



Acura Type S

Anticipa la última generación del TLX que vendrá a fines de 2020 como modelo 2021. Habrá un TLX Type S con motor V6 turbo.



BMW Serie 8 Gran Coupé

Se convierte en el buque insignia reciente de la firma. Será el BMW de 4 puertas más potente, exclusivo y elegante.

BMW Serie 2 Gran Coupé

Es la versión "coupé de 4 puertas" del Serie 1 inédito, con el que comparte chasis y tracción delantera. Rival directo del MB CLA nuevo.



Chevrolet Onix

Es el sedán compacto nuevo de la marca. Pese a que es de origen chino, se fabricará en México. Trae mucho equipamiento de serie y motores turbo.

Ferrari F8 Tributo

Sucesor del 488, tiene un V8 biturbo de 720 caballos de fuerza y caja DCT de 7 cambios. También habrá un F8 Spider de especificación idéntica.



Honda Fit

En la cuarta generación del modelo, todas sus versiones serán híbridas y mantendrá su gran versatilidad interior.



LO QUE LLEGA EN
2020

Aunque las cifras de ventas al menudeo en México han ido a la baja este año, las marcas no piensan seguir perdiendo terreno y tienen lista una serie de lanzamientos muy interesantes para los meses próximos. He aquí lo más relevante que iremos viendo en las calles de nuestro país en el corto plazo.

Cadillac CT4

Reemplaza al ATS y estrena plataforma GM Alpha 2 y motores L4 turbo de 2.0 y 2.7 litros, así como cajas de 8 y 10 velocidades.



Cadillac CT5

Releva al CTS y se posiciona por encima del CT4, con el que comparte chasis, aunque es más grande. Tiene motores L4 y V6 turbo con caja 10AT.



Chevrolet Corvette C8 Stingray

Octava generación del coupé y primera de motor central. Lleva un V8 de 495 caballos de potencia y caja DCT de 8 cambios.

Hyundai i10

Vive su tercera faceta, mucho más moderna y con más equipo de seguridad y carga tecnológica. Conserva el motor 1.2 de 84 caballos de potencia.



Hyundai Sonata

La octava versión es avant-garde. Lleva un motor L4 de 1.6 litros turbo, así como un 2.5 litros atmosférico nuevo. Diseño muy atractivo.



McLaren GT

Es el deportivo reciente de la marca, más enfocado al lujo y comodidad que a la precisión y brutalidad en pista. Trae motor V8 biturbo de 620 caballos de fuerza.



Nissan Sentra

Otro de octava generación, pero basado en la cuarta versión del Sylphy (japonés). Mucho más calidad y mejor manejo.



Seat León

Cuarta faceta del que sabemos empleará una versión mejorada del chasis MQB y los motores TSI.



Peugeot 208

Cambia por completo, luce más refinado y vanguardista. Estrena chasis y gama de motores, incluso tiene un modelo eléctrico en su línea.



Buick Encore GX

La más pequeña de la gama se renueva por completo. Estrena chasis y motor turbo de 1.2 litros con 155 caballos de potencia y caja de 9 cambios.

Chevrolet Trax

De origen chino, debuta chasis y motor turbo de 1.0 litro. Aún no se confirma si viene de Asia o Sudamérica.



Ford Explorer

Salto cuántico en diseño y tecnología. El chasis es nuevo y tiene tracción trasera, también presenta línea de motores turbo L4 y V6.



Porsche Taycan

Rival natural del Tesla Model S. El ejemplar más potente supera los 700 caballos de potencia y una aceleración de 0 a 100 kph abajo de 3 segundos.



Toyota Yaris

Presume un diseño global y más atrevido. Incorpora tecnología híbrida heredada de Corolla, Prius y demás hermanos mayores.

VW Passat

No es el modelo europeo, mantiene el mismo chasis y el motor 2.0 litros turbo de 174 caballos de fuerza.



Honda CR-V Hybrid

La familia CR-V ofrece fascias, faros, rines, calaveras e interiores frescos. La versión híbrida tendrá un motor 2.0 Atkinson y dos motores eléctricos para un total de 212 caballos.



Hyundai Palisade

Se trata de la camioneta más grande de la marca con tres filas y casi 5 metros de largo. De formas cuadradas, monta un V6 de 3.8 litros.

Hyundai Kona

Es una SUV de aspecto deportivo y juvenil que incorpora una versión híbrida de 140 caballos de fuerza. Presume acabados buenos y tecnología abundante.



Hyundai Venue

Es el nuevo escalón de acceso. Reemplaza a Creta y ofrece un diseño atrevido y un interior espacioso. Mantiene el motor 1.6 litros.



Land Rover Defender

La generación reciente de la leyenda llegará en dos longitudes y con varias opciones de motor. Ahora su arquitectura es monocasco.

KIA Telluride

Hermana gemela de la Hyundai Palisade, aunque de orientación más "deportiva".



Lincoln Corsair

Releva a MKC y comparte plataforma con la Escape nueva. Se ofrece con motores turbo a elegir de 2.0 o 2.3 litros.



Mazda CX-30

SUV compacta basada en el Mazda 3. Destaca por nivel de acabados y construcción ligera. Se fabrica en Salamanca.

Mercedes-Benz EQC

Es la primera SUV eléctrica de la marca. Tiene dos motores asíncronos con un total de 300 kW (408 caballos de potencia) y mide 4.7 metros.



Nissan Juke

Vive su segunda generación, comparte plataforma con el Renault Clío nuevo y viene de GB.



Subaru Ascent/Evortis

Podría llamarse Evortis aquí. Con 5 metros será la SUV más grande de la marca. Tiene un motor 2.4 sobrealimentado de 264 caballos de fuerza.

Toyota Highlander

Presenta la faceta reciente de la plataforma TNGA. Su rediseño la acerca más a Lexus. Tendrá motor V6 o híbrido de 2.5 litros.



VW Teramont Cross Sport

Es la versión "coupé" de la Teramont con poco menos de longitud y capacidad para 5 pasajeros. Conserva el V6.



VW Tarek

Poblana, esta SUV compacta (4.3 m) se ubica entre T-Cross y Tiguan. Se esperan acabados impecables y motor turbo.

Volvo XC40 Recharge

Primer eléctrico de la marca que cada año lanzará otro modelo. Autonomía de 400 km y potencia de 408 caballos.



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

SIN SALIDA

A excepción del Mirage, ahora la gama completa de Mitsubishi está compuesta sólo por camionetas; precisamente lo que la gente pide a gritos hoy en día, y lo que está salvando a Mitsu de la extinción (bueno, eso y que Nissan haya comprado un tercio de sus acciones).

Así, la Eclipse Cross hereda parte del nombre de uno de los modelos más emblemáticos de los últimos años, al que le añade Cross por aquello de las formas de camioneta, ya que el Eclipse era un coche personal que se ofrecía en forma de *coupe* y convertible.

Es un ejemplar completamente nuevo, pero es necesario aclarar que bajo la carrocería se esconde una plataforma veterana (denominada GS) desarrollada hace más de 10 años junto con la DaimlerChrysler extinta, y ha

servido para impulsar modelos como el Lancer o los gemelos de Jeep, Compass y Patriot, entre muchos otros. Lógicamente el chasis ha sido revisado a profundidad y gran parte de sus componentes son inéditos, lo que le brinda a la Eclipse Cross una calidad de rodadura bastante buena, neutral, suave y con poco ruido filtrándose a la cabina.

No es un deportivo como el Lancer Evolution, pero curva bastante bien y aunque la carrocería inclina notoriamente, el comportamiento es ágil y seguro. Si bien la dirección es imprecisa, el resto de los componentes está muy bien ajustado. Para darle vida hay un motor 1.5 litros turbo que entrega 152 caballos de potencia, más que suficientes para mover la SUV pequeña con mucha soltura a pesar de que tiene caja CVT, una de las pocas buenas del segmento.

Asimismo, el interior esconde espacio suficiente para cuatro adultos de talla grande, y tiene de serie un sistema de infotención con pantalla y amplificación Rockford Fosgate, asientos de piel, climatizador automático, luces LED, entre otros. Hay una cantidad buena de plásticos suaves agradables al tacto y ensamblados a la perfección. Se respira un aire de calidad general.



De formas peculiares y muy originales, el o la Eclipse Cross es un modelo que ofrece un buen balance entre manejo, potencia, equipamiento, diseño y clase que seguro la convertirán en la camioneta ideal de aquellos que busquen el manejo de un auto, pero con más practicidad y un diseño poco convencional.

VÍCTOR ORTIZ

- *Caja CVT muy bien acoplada al motor*
- *La visibilidad hacia atrás es buena a pesar del diseño*



No es un deportivo como el **Lancer Evolution**, pero curva bastante bien y aunque la carrocería inclina notoriamente, el comportamiento es ágil y seguro. Si bien la dirección es imprecisa, el resto de los componentes está muy bien ajustado

152
CABALLOS DE POTENCIA

9.7s

DE 0 A 100 KPH

11.75 kpl

CONSUMO MEDIO

FOTOS MITSUBISHI

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS	
✓	Respuesta del motor y caja Diseño, equipamiento y acabados interiores Calidad de marcha y afinación del chasis
✗	Cajuela pequeña Motor ruidoso
\$	Eclipse Cross GLX: \$402,500 MXN Eclipse Cross GLS: \$441,900 MXN Eclipse Cross Limited: \$487,600 MXN
🔧	Motor L4, 1,499cc, turbo, gasolina Potencia 152 caballos a 5,500 rpm Torque 184 libras/pie entre 2,400 y 4,500 rpm Caja Automática CVT, 8 velocidades emuladas Peso 1,570 kg 0 a 100 kph 9.7s Vel. Tope 200 kph Economía 11.75 kpl (consumo medio) Llantas 225/55 R18 98H

JAGUAR I-PACE

UNA ERA NUEVA

Son tiempos de cambio en el mundo y la industria del motor lo sabe. Incluso Jaguar, una de las marcas más tradicionales y clásicas, se ve obligada a incursionar en terrenos impensables apenas una década atrás. El I-PACE es toda una rareza, no es un SUV como tal, sino un *crossover*, pues si bien tiene dimensiones de camioneta, las formas son más propias de un *hatchback*. Y lo principal, es eléctrico; el primero en la historia de la marca inglesa.

Para justificar su existencia nada más hay que voltear hacia un lado y ver qué ofrece la competencia. Entre lo más destacado está el precursor, el Tesla Model X, Audi con su e-tron novedosa y

Mercedes acaba de lanzar su EQC; todos de formas, potencias, tamaños y características muy similares. Ni hablar, es el camino a seguir.

El I-PACE no comparte componentes con ningún otro ni dentro ni fuera de la marca. El chasis es nuevo y

fue desarrollado *ex profeso* para este modelo eléctrico, lo que deja en claro que llegarán más ejemplares de pilas a JLR en el futuro. Está construido en aluminio y acomoda las baterías de polímero de iones de litio a lo largo del piso entre los ejes, asegurando un reparto perfecto de peso.

El tren motor está compuesto por dos propulsores eléctricos idénticos, uno para cada eje, entregando una potencia total de 400 caballos de fuerza y un torque de 513 libras/pie, lo que explica su cabida tremenda para acelerar y rebasar.

Le bastan 4.5 segundos para el 0 a 100 kph y no deja de empujar hasta su límite de 200 kph. La capacidad de sus baterías es de 90 kWh que, en un cargador común de 7.2 kW, se recarga de cero hasta un 80% en unas 10 horas.

De acuerdo con la marca, con la carga completa se puede conseguir una autonomía teórica de 470 km, algo que en la vida real nunca pasa. Durante nuestros recorridos de prueba, combinando tramos de ciudad (con tránsito pesado y vías rápidas) y algunas rutas de autopista, la autonomía apenas se acercaba a los 400 km, bajando a 300 cuando acelerábamos fuerte repetitivamente.

En contraste con su capacidad de aceleración de superdeportivo, la calidad de marcha es la de un yate de lujo.

Es increíblemente suave y silencioso, y la suspensión absorbe sin queja cualquier irregularidad del pavimento. Sin embargo, esa suavidad en combinación con el peso de casi



El tren motor está compuesto por dos propulsores eléctricos idénticos, uno para cada eje, entregando una potencia total de 400 caballos de fuerza y un torque de 513 libras/pie, lo que explica su cabida tremenda para acelerar y rebasar. Le bastan 4.5 segundos para el 0 a 100 kph

200 kph
VELOCIDAD MÁXIMA

2.3 toneladas, la vuelven una mole lenta de reacciones en una carretera de curvas exigentes. Además tiene una carrocería que inclina mucho, un sistema de estabilidad muy intrusivo –corta la aceleración bruscamente ante la más mínima insinuación de patinaje– y una tendencia clara al subviraje. Pero está bien, no es un deportivo ni pretende serlo, es un portento de la tecnología que busca ser rápido, cómodo y elegante, y lo logra sin sudar.

De hecho, el interior es el mejor terminado de toda la gama Jaguar. Los acabados son impecables y los materiales de primera, los cuales combinan muy bien con la gran carga tecnológica, como las asistencias a la conducción que tiene de serie: frenado automático de emergencia, monitor de estado del conductor, reconocimiento de señales de tránsito, asistente de mantenimiento de carril, control de cruceo con radar, faros de matriz de ledes, entre otros.

Por su parte, los asientos son grandes y recogen bien el cuerpo en todo momento, aunque nos hubiera gustado que fueran algo menos firmes, pues llegan a cansar en viajes largos.

De los pocos aspectos criticables está el sistema de infotención llamado Touch Pro Duo que está conformado por dos

pantallas táctiles desde las que se ajustan gran parte de los elementos del coche. Si bien las mismas son de resolución alta, el sistema no es tan rápido ni intuitivo como en otros ejemplares *premium* del segmento. Toma tiempo encontrar y navegar por los menús; no obstante, se agradece el gran número de funciones que tiene, la conectividad para Apple CarPlay y Android Auto y que la interfaz de voz se controla mediante el asistente Alexa de Amazon.

En general es un coche muy vanguardista, lleno de tecnología, con acabados muy buenos, potencia de sobra y un diseño original que atrae muchas miradas. Un modelo que sin duda marca un antes y un después en Jaguar.

VÍCTOR ORTIZ

BATERÍA CON GARANTÍA DE 8 AÑOS



TECHO DE CRISTAL SIN CORTINILLAS



JAGUAR I-PACE

✓	Potencia del motor y capacidad de aceleración	
	Calidad de marcha	
	Carga tecnológica	
	Nivel de acabados interiores	
✗	Gasta más que sus rivales	
	Chasis nervioso en curvas lentas	
\$	I-PACE: \$2,060,400 MXN	
🔧	Motor	Síncrono, dual
	Potencia	400 caballos
	Torque	513 libras/pie
	Caja	Automática, 1 velocidad, epicicloidal
	Peso	2,208 kg
	0 a 100 kph	4.8s
	Vel. Tope	200 kph
	Economía	4.54 kWh/km (consumo medio)
	Llantas	245/50 R20 105V

CAJUELA CON CAPACIDAD ENTRE **505 Y 1,163 DM³**

PORSCHE 911 GT3 RS

LA OCTAVA MARAVILLA

Quizá el legado deportivo de Porsche no sea tan añejo como el de Ferrari, Jaguar o incluso Ford, pues la marca de Stuttgart incursionó en el mundo racing "apenas" a principios de los cincuenta, pero es igual de legendario... o más. La historia cambió en los años setenta cuando, movidos por el deseo y la necesidad de meter el 911 a competir en una categoría homologada de producción,

presentaron el Porsche 911 Carrera RS en 1972 como un modelo de 2.7 litros y la creación de 17 autos de homologación "RSH". Los años pasaron y en 1999 reapareció un modelo que se encontraba en las mismas condiciones que el RS original.

Cofre, techo, asientos y alerones son de fibra de carbono



El chasis del GT3 RS 991.2 es una obra maestra de la ingeniería, al grado que el RS es un coche hecho y derecho para pista que se puede utilizar ocasionalmente en la calle, mientras que el GT3 normal "a secas" es un auto para la calle que se puede usar ocasionalmente en pista. El 911 GT3 RS es una bestia capaz de enfrentar al superauto que le pongan enfrente

Por Victor Ortiz • Fotos Naomi Kaizawa • RA Eduardo Campos

Llantas delanteras de 20" y traseras de 21" con pisada de 325 mm

Para que Porsche pudiera competir en la categoría GT3, nació el 911 de versión homónima a la categoría. Estaba basado en la generación 996 del coupé y desde entonces no ha dejado de producirse bajo la misma filosofía: pocos coches muy exclusivos, costos altos, y lo más importante, efectivos como ningún otro de la gama para rodar en pista. Así fueron llegando los 911 GT3, y en 2003 arribó una versión todavía más radical,

ligera, efectiva y precisa (hasta cruda si quiere verse así) del 911 para pista, el GT3 RS. Tuvo actualizaciones en las generaciones 996 y 997 anteriores hasta el actual, denominada 991.2, es decir, la iteración más moderna (la segunda) y potente de la especificación 991. Vale la pena aclarar que el 911 Carrera y sus demás versiones "civilizadas" ya viven la generación 992 novísima, y seguro de ésta también vendrán GT3, GT2 y sus respectivas variantes RS.

El GT3 RS que tuvimos para prueba es uno de los "nueve once" dinámicamente más efectivos de la historia. Basta con recordar que es de los pocos modelos que pueden presumir que han logrado la vuelta legendaria de 20.8 km al Nordschleife en menos de siete minutos; apenas por detrás de sus hermanos, el 918 Spyder y el 911 GT2 RS, ambos mucho más potentes. Su vuelta quedó registrada en 6m56.4s, un valor envidiable.

El chasis del GT3 RS 991.2 es una obra maestra de la ingeniería, al grado que el RS es un coche hecho y derecho para pista que se puede utilizar ocasionalmente en la calle, mientras que

el GT3 normal "a secas" es un auto para la calle que se puede usar ocasionalmente en pista. ¿Nos entendemos? El 911 GT3 RS es una bestia capaz de enfrentar al superauto que le pongan enfrente, sea el que sea. Su silueta, sus alerones, spoilers y faldones múltiples, la gran cantidad de fibra de carbono que tiene en carrocería (cofre, techo, alerón trasero y muchos otros), sus llantas Michelin Pilot Sport Cup 2 enormes (21 pulgadas de diámetro atrás y pisada de 325 mm), los discos de freno de 410 mm de material

Motor atmosférico de 4.0 litros capaz de girar a 9,000 rpm

carbonocerámico con las pinzas amarillas gigantescas (desarrollados junto con Brembo), las salidas de aire de caliente de los frenos, una altura libre al suelo de apenas unos centímetros y el color Lizard Green que se distingue a gran distancia, dejan muy claras las intenciones y capacidades de este monstruo.

Su motor tiene 4.0 litros de desplazamiento y entrega 520 caballos de potencia máxima sin ayuda de turbos o algo parecido. La potencia tope se consigue por encima de las 8,000 rpm y el corte de inyección no se da hasta las 9,000, sin duda un dato que provoca el babeo. Esta potencia se envía a las ruedas traseras gigantescas vía una caja PDK renovada que resulta tan violenta y contundente como la del GT3 de carreras.



312 kph
VELOCIDAD MÁXIMA

3.2s
DE 0 A 100 KPH



Discos carbonocerámicos Brembo de 410 mm al frente

Con estos números, el 911 GT3 RS es capaz de una velocidad máxima de 312 kph, así como una aceleración de 0 a 100 kph en meros 3.2 segundos. Un gran ayudante para que estos números se cumplan es el *launch control* que permite salir con la aceleración máxima posible mientras evita que las ruedas patinen y pierdan adherencia y tiempo. Así de rápido, telepático y perfecto es.

Sin embargo, sus componentes están tan conectados al pavimento que su calidad de marcha es mala y áspera, pues no se incluye ningún aislamiento acústico, y se puede sentir en el volante y asientos cada partícula que pisen las llantas. Todo se

nota, nada se oculta, pero esa crudeza y falta de refinamiento son inversamente proporcionales a su efectividad a la hora de enfrentar cualquier trazado. Su comportamiento enlazando curvas es excelente y adictivo. Su reacción natural es la de seguir una trayectoria impecable y neutral, a menos de que le pidamos perder adherencia y sobrevirar. Primera, segunda, tercera, cuarta... todas y cada una de las marchas cambian con una rapidez y perfección que no habíamos experimentado antes. Es sencillamente hipnótico y difícil de creer cuán rápido lo hace, especialmente mientras nos acercamos al corte en las 9,000 rpm, emitiendo además un bramido que nos invita a acelerar al límite una y otra vez.

Sus frenos son incansables y con una mordida pocas veces experimentada en un auto legal para circular en las calles. Al ser de material cerámico resisten la fatiga de forma estoica, no importa si es la primera o décima frenada a fondo desde 250 a 0 kph, lo sigue haciendo igual de bien cada vez. La fuerza "G" se nota en el cuello a la hora de meter al fondo el pedal y hasta en los globos oculares que, por un instante, parecieran estar en peligro de salir de sus cuencas.

Elementos opcionales: equipo de audio y A/C

El interior también habla de un coche casi de competición; sólo faltarían las ventanas de policarbonato, los cinturones de seis puntos y la jaula antivuelco, pero fuera de eso es lo mismo. No hay elementos de comodidad, todo es manual, y hasta los tiradores de las puertas son unas "viles" cintas de tela para ahorrar peso. No hay asiento trasero; el medallón y los cuartos laterales son del cristal más delgado de la industria (en torno a 2 mm de espesor), y tanto equipo de audio como el sistema de aire acondicionado son opcionales.

Aquí no hay pretensiones ni simulaciones. No es un vehículo normal que "juegue" a ser un coche de carreras ni es para manos inexpertas. Es una máquina de precisión que merece respeto y unas ganas legítimas de explotar cada uno de sus componentes. Mejor aún, reta a los mortales a experimentar (si se atreven) a conocer los límites dinámicos del auto que, en ocasiones, pareciera estar dispuesto a romper alguna que otra ley de la física. Gracias Porsche.

VÍCTOR ORTIZ



PORSCHE 911 GT3 RS

- ✓ Afinación perfecta del chasis
- ✓ Respuesta de motor y caja
- ✓ Contundencia brutal de los frenos
- ✓ ADN de competición pocas veces visto en autos de producción
- ✓ Sonido de motor y escape

- ✗ Incómodo como todo auto de carreras
- ✗ En realidad no nos importan sus "defectos"

\$ 911 GT3 RS: \$3,350,000 MXN

Motor
Potencia 86, 3,996cc, gasolina
Torque 520 caballos a 8,250 rpm
346 libras/pie a 6,000 rpm

Caja
Peso Automática PDK, 7 velocidades, RWD
0 a 100 kph 1,505 kg
3.2s

Vel. Tope 312 kph
Economía 7.35 kpl (consumo medio)
Llantas 265/35 R20 del.
325/30 R21 tras.



Agradecemos las facilidades proporcionadas por:

CENTRO DINÁMICO PEGASO

LA PANDILLA

DICIEMBRE, ¡YA LLEGÓ LA NAVIDAD!

¡Qué emoción! Ha llegado el mes donde nos reunimos con la familia y los amigos. Además de disfrutar platillos deliciosos, ¡compartimos regalos! Por cierto, ¿ya sabes qué le vas a pedir a Santa?

¿Sabías qué...

el primer árbol de navidad se registró en Alemania en 1570?

El arbolito esconde dos sorpresas detras, ¿ya las encontraste?

¿Qué color sigue?

Colorea los que faltan para seguir el orden.



R: 1. Amarillo; 2. Rojo; 3. Azul



Las galletas gemelas no son igualitas. ¡Encuentra sus cinco diferencias!



Diviértete a la máxima velocidad en:

PANDILLATELMEX.COM



Nano Color | Nano Black | Nano Precisión | Nano Bisel | Nano Sonido

La evolución de UHD con Colores Puros

LG NanoCell AI ThinQ

LG ThinQ AI

Asistente de Google  amazon alexa 

SEARS®

AGENDA RACING

DICIEMBRE

Fecha	Pista	Carrera	Serie
1	Aut. Hermanos Rodríguez	Carrera CDMX	NASCAR MX
1	Yas Marina	Carrera de Abu Dabi	F2
1	Yas Marina	GP de Abu Dabi	F1
14-15	Aut. Hermanos Rodríguez	24 Horas de CDMX	Abierto
14	Sakhir	8H de Bahrein	WEC

ENERO 2020

Fecha	Pista	Carrera	Serie
3-5	Daytona circuito mixto	Roar at Daytona (pruebas)	IMS-A-SCC
5-17	Rutas de Arabia Saudita	Rally Dakar	DAKAR
11-12	Aut. Hermanos Rodríguez	Pruebas de Invierno	CAHR-Notauto
18	Calles de Santiago	Santiago de Chile ePrix	FE
23-26	Alrededores de Montecarlo	Rally Montecarlo	WRC
25-26	Daytona circuito mixto	24 Horas de Daytona	IMS-A-SCC



Ott Tänak

Campeón WRC 2019

Sigue las transmisiones de



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



"RESPETA LOS LÍMITES DE VELOCIDAD"



MINNIE MOUSE

MEMO ROJAS
PROTOTIPOS SERIE LE MANS EUROPEA



FUNDACIÓN
Carlos Slim